

GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guia
COMO EVITAR LOS ROBOS
MOTOCICLISTAS TIMIDICAS

PRUEBA: FIAT CROMA TD INYECCION DIRECTA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de junio de 1991

Núm. 397 • 325 ptas.

O.K. TOLEDO



PRUEBA DE GAMA
1.8/1.8 16V/2.0



NUEVOS AX

- UN GTI DE BOLSILLO
- TRACCION A LAS 4 RUEDAS



HONDA BEAT

- 3,30 METROS ● 3 CILINDROS
- 1.100.000 PESETAS

HAY MAS SUZUKI SAMURAI DE LOS QUE TE IMAGINAS.



SUZUKI SAMURAI

TECHO DURO DESMONTABLE	TECHO DE LONA	TECHO METALICO FIJO
MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³
LONGITUD: 3.430 mm.	LONGITUD: 3.430 mm.	LONGITUD: 3.430 mm
ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO
*PVP RECOMENDADO DESDE 1.289.680 PTS.	*PVP RECOMENDADO DESDE 1.220.240 PTS.	*PVP RECOMENDADO DESDE 1.253.840 PTS.



SUZUKI SAMURAI LONG BODY

TECHO DURO DESMONTABLE	TECHO DE LONA
MOTOR: 1.298 cm ³	MOTOR: 1.298 cm ³
LONGITUD: 4.010 mm.	LONGITUD: 4.010 mm.
ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO
*PVP RECOMENDADO: 1.457.370 PTS.	*PVP RECOMENDADO: 1.369.323 PTS.

*NO INCLUYE TRANSPORTE.

Uno para cenar en el mejor restaurante de la ciudad. Otro para ir a pleno sol por una playa desierta. Otro para los más campestres. Otro para los que les gusta la carretera. Los Suzuki Samurai están llenos de ventajas en todos los terrenos. Si quieres elegir, acércate a tu concesionario Suzuki. Hay uno para ti.

Suzuki Samurai. Tu estilo. Tu poder.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

AL VOLANTE
Acaba de ser presentada la nueva gama de los pequeños de Fiat. Los renovados Panda ya están listos.

16 LO ULTIMO
Tras cinco años en el mercado ha llegado la hora de una renovación en el AX, denominado «nueva generación».

22 A FONDO
La gama Toledo es la apuesta de futuro de Seat. En poco tiempo habrá en el mercado 28 versiones, entre motorizaciones y acabados. Para esta prueba se han elegido tres modelos 1.8i GLX, 2.0i GT y 1.8i GT 16v.

32 LOS HOMBRES
El presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, descubre los planteamientos de la marca española encuadrada en el grupo VW- Audi.

38 A FONDO
Nissan 100 NX.
Fiat Croma 2.0 TD Inyección Directa.

54 LO ULTIMO
Dos novedades japonesas, el pequeño descapotable Honda Beat y el Lexus, el tope de gama de Toyota, ahora en versión coupé.

69 ECONOMIA
Las ventas de automóviles continuarán su caída en el 91. La recuperación se espera para el 92.

72 FUERA DE SERIE
El Coche Fantástico viaja al futuro.

74 DEPORTE
Los cursillos de pilotaje en monoplazas ponen a su alcance sensaciones inigualables.

77
Las últimas evoluciones técnicas en la F-1.

82
Motos: G. P. Alemania de motociclismo: Hockenheim.



EDITORIAL

LAS COSAS DE LA VELOCIDAD

BUENA parte de la responsabilidad por la desinformación reinante entre la opinión pública española respecto a los accidentes de circulación, compete directamente a la Dirección General de Tráfico. Porque es desinformación el que para la mayor parte de la sociedad española, siniestralidad se asocie únicamente con exceso de velocidad.

Es lamentable que cuando el tema del tráfico sale en una conversación, los presentes dialoguen, se preocupen o disientan casi en exclusiva sobre un tema único: el de la limitación de velocidad. Otro dato: para el 90 por ciento de las madres españolas, la gran preocupación cuando sus hijos se incorporan al tráfico rodado, es la velocidad.

Sin embargo, casi nadie se plantea los riesgos que puedan correr los más jóvenes que circulan sin luces en un ciclomotor o los menos jóvenes que se ponen al volante con una copa de más o, sencillamente, los peligros



que se derivan de la actitud agresiva de ciertos sujetos al volante.

Tráfico tiene sus estadísticas, según las cuales el exceso de velocidad está ligado a determinado número de accidentes. El problema es que a base de incidir tanto en este motivo, la opinión pública está perdiendo su propia capacidad analítica, se ha olvidado de revisar las luces de sus coches o conduce en plan autómatas, frenando intempestivamente cuando ve un coche de la Agrupación de Tráfico, aunque circule a una velocidad correcta.

Una de las carencias de los conductores españoles ha estado y sigue estando en una formación bastante precaria. Esforcémonos en conseguir que esa formación sea mejor, en transmitir una cultura del tráfico a la sociedad española y veremos unos resultados mucho más positivos que los conseguidos hasta ahora.

Alberto Mallo.

DEPORTE



G.P. DE ALEMANIA

Las tres categorías se han animado después de este Gran Premio. Los grandes triunfadores fueron los pilotos alemanes Waldmann y Bradl en 125 y 250 c.c. y el tejano Schwantz en 500. (Pag. 82)

A FONDO



NISSAN 100 NX

Un pequeño deportivo de líneas redondeadas y aerodinámicas con una mecánica de seis cilindros. (Pag. 38)



FIAT CROMA 2.0 TD INYECCION

La última remodelación del Croma TD, incluye novedades mecánicas, como la inyección directa y el turbocompresor de aletas variables. Por otra parte, en Fiat han hecho un esfuerzo considerable en el equipamiento y acabados, dándole una imagen muy atractiva. (Pag. 46)

Motor 16 / 3

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS

Modelo	Velocidad
...	...

LOS MAS CAROS

Modelo	Precio
...	...

Motor 16

PAGINAS 650 A 668

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



DESDE
TURIN
GIANCARLO
PERINI

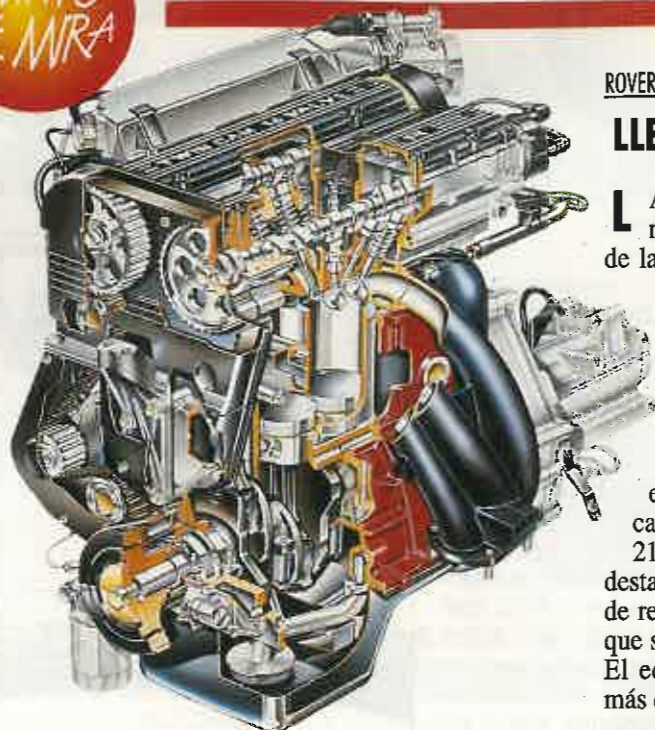
● YA es oficial. El plan Yelabuga está parado, y permanecerá así hasta que la situación económica y política del país soviético se aclare. Por eso, el ministro ruso y Fiat están estudiando un nuevo plan. Una carta firmada por Paolo Cantarella en Moscú, el pasado 27 de abril, ha obtenido la aprobación del ministro de Industria de Automoción, Nikolai Andreevich. Según este nuevo plan, el complejo VAZ de Togliattigrad podrá ampliarse para permitir la producción de 300.000 coches pequeños bajo el nombre en código de «A93».

● EL Consejo de Fiat, presidido por Giovanni Agnelli, ha decidido consultar con los accionistas para aprobar otra recompra de acciones por un total de 62.000 millones de pesetas que será completada en doce meses a partir de que la propuesta sea aprobada, el 1 de julio. Antes de la recompra, autorizada para más de cien mil millones de pesetas, Fiat ha gastado 81.600 millones comprando sus propias acciones.

● CONTINUAN las especulaciones sobre un intercambio de acciones por parte de Fiat con otra gran compañía. Esta última podría ser la marca japonesa Toyota. La junta directiva de Fiat y Toyota están considerando intercambiar un 20 por ciento de las acciones de sus respectivas compañías.

● LOS accionistas de Fiat pueden estar tranquilos, pues los dividendos que la compañía pagó en 1990 serán iguales este año. El pago de esos dividendos es posible por la consolidación de las ganancias, que han aumentado un 17 por ciento, pasando de 121.100 millones de pesetas en 1.989 a 141.700 millones en 1.990.

PUNTO
DE VIRA



ROVER

LLEGA EL 220 GTI

LA ampliación de la gama 200 parece no terminar nunca y tras la aparición de las versiones algo más deportivas con mecánicas de 1,6 litros y 16 válvulas, los 216 GTi, la marca inglesa prepara el lanzamiento del 220 GTi al que se le ha adaptado el motor de su hermano mayor el 820. El dos litros de cuatro cilindros y culata de 16 válvulas rendirá, en este caso, una potencia menor, 135 caballos, muy cercana a la del reciente 216 GTi. Sin embargo el nuevo modelo destacará por su elasticidad, por su poder de recuperación desde bajo régimen, algo que se echa de menos en el motor Honda. El equipamiento estará en una línea más de lujo que deportiva.

LIMPIEZA EN MORGAN

UNO de los modelos más clásicos que sobrevive con gran éxito en el mercado, el Morgan Plus V8, ha recibido numerosos cambios con la intención de convertirlo en uno de los coches más «limpios» en cuanto a emisión de gases se refiere. Para ello, el nuevo modelo ha sido equipado con dos convertidores catalíticos y un sistema evaporador de control de emisión de gases. El motor al que se recurre es un Rover V8, cuya procedencia es de origen Buick. Este propulsor de 3.946 centímetros cúbicos, está electrónicamente regulado para rendir 193 caballos.



VERDE Y ROJO



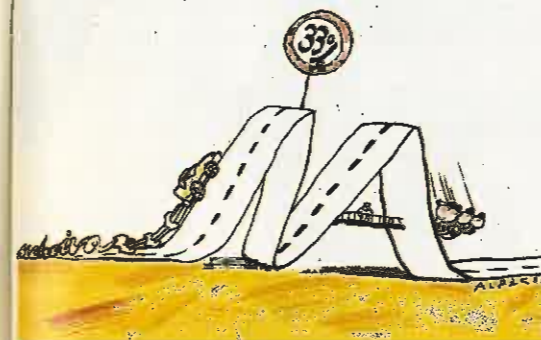
● Daimler-Benz ha recibido la Medalla de Plata del Estado español al Mérito Turístico, por su patrocinio en la divulgación del Camino de Santiago. Una prueba más de que el automóvil no ha sido nunca enemigo de la cultura.

● Las prisas electoralistas por inaugurar obras en Madrid ha provocado que los vecinos de dos barrios de la capital se hayan manifestado pidiendo pasos elevados o semáforos

en dos de esas nuevas infraestructuras. Los señores del Ayuntamiento, como siempre, dando la nota.

● Que un producto relacionado con el automóvil baje de precio, siempre es noticia digna de alabanza.

En este caso el mérito es para La Unión y El Fénix, del grupo Banesto, que va a rebajar el precio de los seguros en un 20 por ciento. A ver si cunde el ejemplo.



IVA

SE MANTENDRÁ EL 33%

EL Gobierno entiende que «no resulta aconsejable» modificar la actual legislación del IVA, con lo que el gravamen fiscal de los automóviles se mantendrá en el 33 por ciento hasta 1993. Así se recoge en una respuesta parlamentaria del ejecutivo al senador del Grupo Popular Juan José Unceta, en la que se añade que «la fiscalidad del automóvil en España es inferior a la de algunos Estados comunitarios, ya que aún con un IVA más reducido, se imponen tasas que no se aplican en nuestro país, tanto en la gama baja como media-alta».

ALMUSAFES

FORD QUIERE OTRO TURNO

LA compañía Ford España está estudiando la posibilidad de implantar el tercer turno de producción en la factoría valenciana de Almusafes, dentro de su estrategia productiva a largo plazo. Hasta ahora, la empresa dispone de dos turnos con una producción total en su cadena de montaje de mil quinientos veintidos vehí-

culos diarios, de los que aproximadamente la mitad corresponde al modelo Fiesta y el resto a los Escort y Orion. En medios sindicales no se ha acogido con desagrado la propuesta, aunque se tendría que negociar un plan. La decisión de aumentar a tres turnos la producción de Almusafes ya fue estudiada antes de la crisis del Golfo Pérsico, pero la recesión del mercado motivó el olvido de la propuesta e incluso fue necesario reducir el nivel habitual de producción en febrero. Por otra parte, se está estudiando la posibilidad de fabricar el futuro motor «Sigma» en esta planta.

PEUGEOT

NUEVO DIRECTOR COMERCIAL

LUIS Ureta Sáenz-Peña ha sido nombrado director comercial de Peugeot España, en sustitución de Daniel Crespín, que pasa a integrarse en la Dirección Comercial de Automóviles Peugeot. Ureta desempeñaba hasta ahora el cargo de director de Exportación para América Latina.



DESDE
PARIS
EDOUARD
SEIDLER

● FRANCOIS Michelin, de sesenta y cuatro años de edad, ha elegido a su cuarto hijo, Edouard, un ingeniero de veintinueve años, para sucederle como presidente de la filial Michelin en Estados Unidos y en Canadá.

● UNA reciente encuesta ha mostrado que los más conocidos ejecutivos son todos grandes jefes de la industria del automóvil. El 65 por ciento de los franceses conoce a Jean-Luc Lagardère (Matra), un 63 por ciento a Jacques Calvet, otro 58 por ciento a François Michelin y un 47 por ciento a Raymond Lévy, pero sólo una minoría es consciente de su verdadera función. Muchos creen que Lagardère y Calvet son políticos, que Michelin dirige un circuito de carreras y que Levy es un escritor.

● CONSIDERANDO que el 25 por ciento de los motores de arranque y alternadores empleados por Peugeot son de origen japonés, el sindicato comunista C.G.T ha pedido insistentemente a Jacques Calvet que solamente emplee componentes europeos. El grupo PSA ha estado también cooperando con Honda desde 1982 en la construcción de scooters.

● EL presidente de Swatch, Nicolas Hauek, ha reconocido que su prototipo de coche no estará listo hasta dentro de un año por lo menos, y que no ha concertado todavía con ningún subcontratista la producción del coche.

● LA empresa francesa Renault está trabajando en un roadster parecido al Miata, inspirado en el prototipo Laguna del año 1990, que podría ser producido en el año 1993.

¿Quién mantiene en forma las mejores máquinas?

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



MAHLE
Filter

Algorita, 21 - Teléfono 471 40 00 - Telex 22969 Puib-E - Telefax 471 73 39 - 28019 Madrid

MAHLE® Filter.
Pasión Mecánica.



CARRETERAS

PRIORIDADES DE FUTURO

El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, ha anunciado en el Congreso que el II Plan de Carreteras se presentará a finales de este año y que la ejecución del actual I Plan no terminará hasta 1993, por los problemas de impuestos y «los recortes presupuestarios». El objetivo del II Plan es completar las autovías radiales y crear nuevos ejes norte-sur. De este modo se consideran preferentes la autovía completa de Madrid a Valencia, la Ruta de la Plata (de Sevilla a Gijón), el eje Bailén-Motril, el del Cantábrico (de Santander a La Coruña), el eje de Som-

port (Huesca), la culminación de la autopista del Atlántico y la conexión completa entre Cataluña y Andalucía por la costa.

REPSOL-CEPSA

DISCREPANCIAS EN CAMPSA

Las compañías petroleras Repsol y Cepsa están manteniendo una fuerte discrepancia sobre la forma de segregar los activos comerciales de Campsa, especialmente las gasolineras. Mientras el grupo público quiere que la escisión se haga mediante la constitución de una sociedad que gestionaría esos activos hasta su posterior reparto, Cepsa se inclina por un reparto sin intermediarios.



PUNTO DE VISTA

PETICION USA

QUE SE ABRA JAPON

Como la mitad del déficit comercial norteamericano se debe al exceso de importaciones japonesas, lo que ha originado una serie de tensiones entre los dos países. Por eso, el vicepresidente norteamericano Dan Quayle ha insistido en una serie de conversaciones celebradas en Tokio con responsables de la administración nipona en la necesidad de que Japón liberalice su mercado del automóvil, uno de los principales obstáculos bilaterales, al que se achaca el 75 por ciento del citado déficit comercial. Quayle también ha pedido a los constructores japoneses instalados en su país, que utilicen más piezas y componentes fabricados en Estados Unidos para atemperar las protestas de la opinión pública, muy sensible con el tema.



BALLESTER





DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● TOYOTA ha conseguido ser, por tercer año consecutivo, la empresa japonesa que más beneficios ha obtenido, al ganar unos 615.000 millones de pesetas en 1990, con un incremento del 43 por ciento respecto al año anterior.

● TOYOTA está estudiando de nuevo la posibilidad de importar coches de General Motors y distribuirlos en Japón. El modelo considerado como más adecuado es el Saturno. Toyota, que coopera ya con GM fabricando el modelo Corolla en California, tiene este proyecto en mente desde hace varios años pero tuvo que aplazarlo cuando GM empezó, meses atrás, negociaciones con VW para importar coches.

● PARA conseguir un Honda NSX en Japón había que esperar cinco años hasta hace bien poco. Aunque el fabricante había aumentado su producción diaria de este modelo de 25 a 32 unidades a comienzos de año, la medida no ha sido suficiente y ahora ha decidido aumentarla a 50. El tiempo de espera se reduce ahora a dos años.

CONTANTE Y SONANTE

-Los beneficios de **Fasa-Renault** en el primer trimestre del año han caído un 90 por ciento respecto al mismo periodo de 1990.

-El grupo sueco **Volvo** también ha visto caer sus beneficios en el periodo enero-marzo, aunque en su caso el retroceso es del 63 por ciento.

-**Campsa** ha registrado en el primer trimestre unos beneficios an-

tes de impuestos de 8.870 millones de pesetas, con un aumento del 65 por ciento.

-**British Petroleum** ha hecho una oferta formal a **Banesto** por el control de **Petromed**, transacción que se elevaría a unos 80.000 millones de pesetas.

-Desde enero a marzo el tráfico en las **autopistas públicas** creció un 15 por ciento frente al 6,8 por ciento de la media nacional.

-La multinacional petrolera **Chevron** tiene previsto vender sus actuales activos en España a la empresa **Prospecciones y Desarrollo de Hidrocarburos Españoles**.

-El fabricante de componentes **Dimetal** registró en el primer trimestre unas pérdidas aproximadas de 270 millones de pesetas frente a unos beneficios que, un año antes, habían sido de 94 millones.

PRECISION

LOS COCHES DE ZAGATO

NUESTROS lectores se habrán sorprendido la pasada semana al leer el artículo del Ferrari 348 Zagato. Un error de transcripción trasladó a los Alfa Romeo Giulia SZ y Fiat Abarth 1.000 hasta los años veinte. Por entonces se inició la actividad carrocera del desaparecido Ugo Zagato, pero los modelos citados, a los que se podrían añadir otras brillantes realizaciones como el Aston Martin DB4 GTZ o el Fiat 8VZ, son todos de los años cincuenta y, preferentemente, sesenta.



FORD-VOLKSWAGEN

LA FACTORIA, A PORTUGAL

EL Gobierno portugués y el consorcio formado por Ford y Volkswagen han llegado a un acuerdo para la instalación de una fábrica en la localidad lusa de Palmela. El proyecto, cuya gestación ha durado tres años, era disputado por otros países europeos, entre ellos España, que ofrecía terrenos en Andalucía. La factoría supone una inversión de unos 300.000 millones de pesetas, creará 5.200 puestos de trabajo y a partir de 1966 producirá 170.000 vehículos anuales. El modelo, un vehículo mono-volumen (parecido al Renault Espace), va dirigido a un mercado muy amplio y popular.



¿CUAL ES EL MEJOR AUTOMOVIL DEL MUNDO?

CADA AÑO, EN ALEMANIA, AUTO MOTOR UND SPORT, LA REVISTA DEL MOTOR MAS VENDIDA DE EUROPA, HACE LA MISMA PREGUNTA A SUS LECTORES.

DESDE HACE CINCO AÑOS, INCLUIDO 1991, ESTOS DAN LA MISMA RESPUESTA.

DESDE HACE TRES AÑOS, EL ELEGIDO POR LOS LECTORES DE AUTO MOTOR UND SPORT COMO "MEJOR AUTOMOVIL DEL MUNDO" ES EL MAS VENDIDO DE SU CATEGORIA EN ESPAÑA.

SERIE 7 DE BMW



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

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

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

su tamaño y su peso comprometan su extraordinaria manejabilidad.

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

nimo consumo y menor contaminación.

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

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

disfrute real en condiciones reales.

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



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

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

Fiel a los principios que impulsaron su lanzamiento, el Panda sigue su andadura comercial con mucha energía. Ahora se refresca su imagen y se introduce un cambio automático

NUEVOS FIAT PANDA

SENCILLEZ AUTOMÁTICA



NUEVO FRONTAL
El Panda rejuvenece con una parrilla delantera más moderna y a tono con el resto de la gama.

12 / Motor 16

Enviado Especial

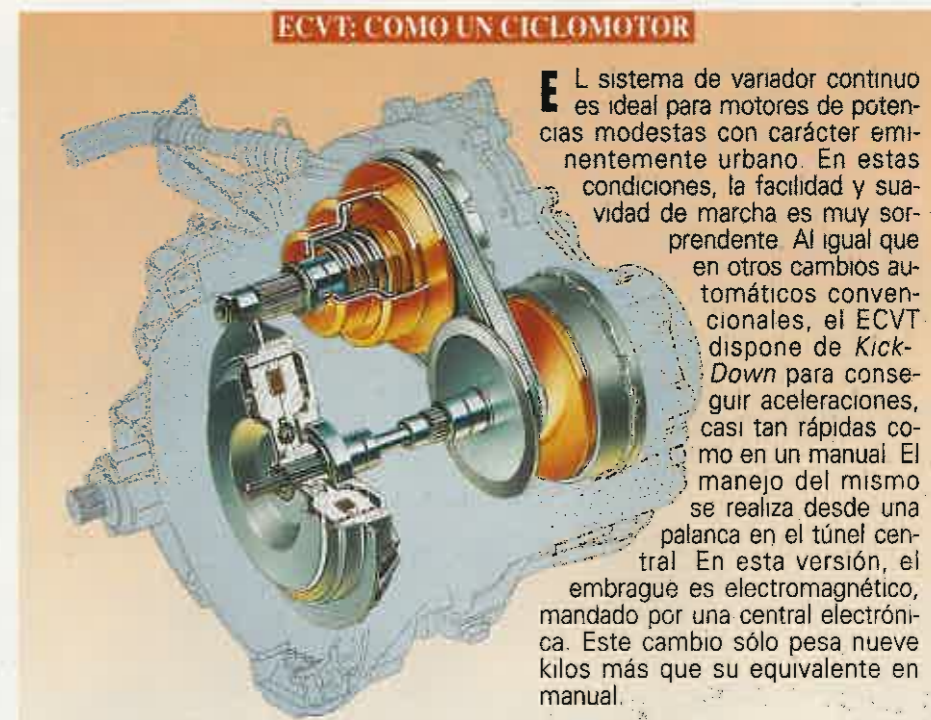
Victor Piccione

Diez años después de que el primer Panda hiciera su aparición en público, la gama ha sufrido otra remodelación que, dada la tremenda vitalidad comercial del modelo, no va a ser la última. La principal novedad de la nueva gama reside en la introducción del Panda Selecta, que monta la caja de cambios automática de variador continuo ECVT. Esta caja se monta con el motor Fire de 1.000 centímetros cúbicos y es semejante a la del Lancia Y10, cuya principal diferencia respecto a la que se monta en los Uno, Tipo y Tempra, reside en que el accionamiento del mecanismo que hace las funciones de embrague es electromagnético, en lugar de hidráulico. Se consigue así un mejor aprovechamiento de las posibilidades del motor.

La totalidad de la gama recibe mejoras tales como el diseño del nuevo frontal, el cuadro, las tapicerías o la insonorización mejorada. En el equipamiento, lo más destacable es que la caja de cambios manual será de cinco marchas en todas las versiones CLX. También hay una versión catalizada, con el motor 1.100 Fire.

Con esta renovación, el modelo mantiene su buena posición respecto a la competencia. La gama se compone de 13 versiones, entre las que se incluyen la Elettra, con un motor eléctrico de 9,2 kilovatios, y la Trekking, con tracción engranable a las cuatro ruedas.

Además, los nuevos Panda han mejorado en cuanto a nivel sonoro, que ahora resulta sensiblemente más bajo. También el acabado y la apariencia han mejorado, sin



ECVT: COMO UN CICLOMOTOR

El sistema de variador continuo es ideal para motores de potencias modestas con carácter eminentemente urbano. En estas condiciones, la facilidad y suavidad de marcha es muy sorprendente. Al igual que en otros cambios automáticos convencionales, el ECVT dispone de Kick-Down para conseguir aceleraciones casi tan rápidas como en un manual. El manejo del mismo se realiza desde una palanca en el túnel central. En esta versión, el embrague es electromagnético, mandado por una central electrónica. Este cambio sólo pesa nueve kilos más que su equivalente en manual.



por ello perder nada del carácter fresco y juvenil del modelo. En cuanto al funcionamiento del cambio ECVT, resulta sorprendente la agilidad y comodidad con la que se mueve el coche. Respecto a los consumos, no hay que temer que se disparen, puesto que, en un recorrido de prueba hecho por 14 periodistas, se consiguió un consumo medio de 4,94 litros a los cien kilómetros, a una velocidad media de 56 kilómetros por hora, mientras que con la versión con caja manual de cinco velocidades, la media de consumo fue de 4,89 litros.

Su llegada a España se producirá en septiembre, aunque no está previsto importar la versión Selecta. La gama española estará compuesta por el 750, el 1.000 SL, el 1.000 Super y el 4x4.

Los nuevos colores y diseños del Panda son claramente juveniles.



MANEJO SENCILLO
La palanca se mueve accionando un gatillo para evitar errores.



PERSONALIDAD A TOPE
Los nuevos colores y diseños del Panda son claramente juveniles.

Motor 16 / 13

LA VELOCIDAD DEL SONIDO.

1.624.000 PTS.



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

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

CON O BIN PLOMO

FIAT PLUS SERVICE

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

SOUND

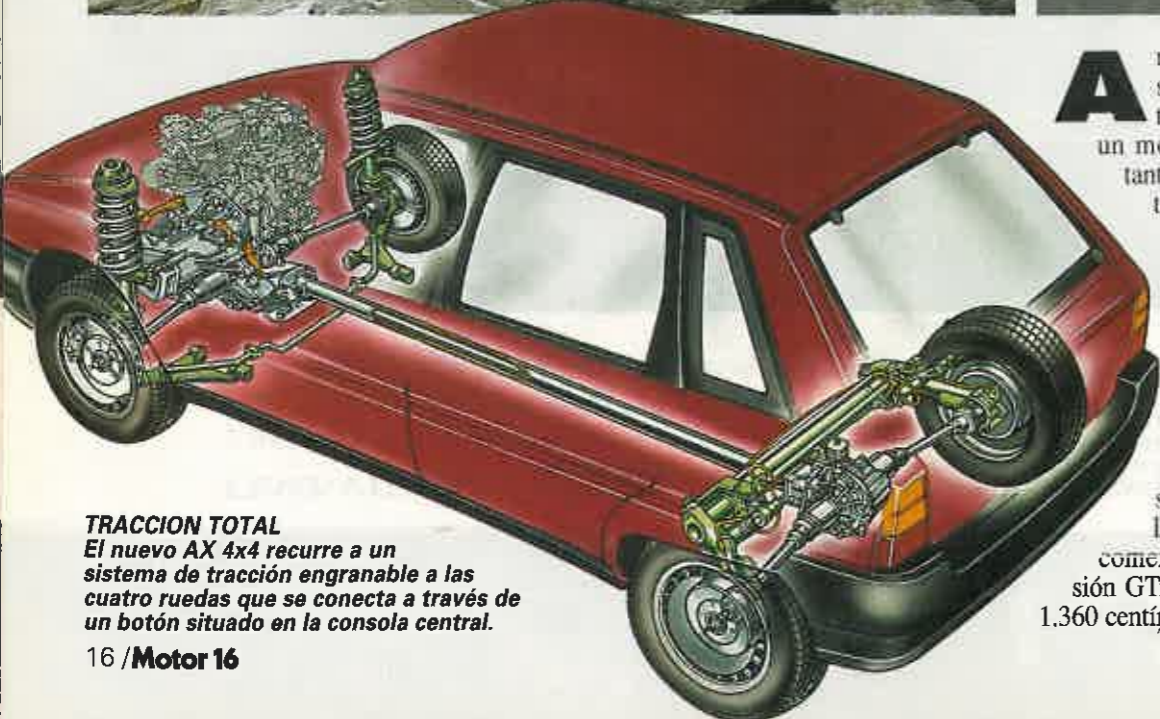
CITROËN AX
NUEVA GENERACION

LLEGAN LOS 4X4 Y GTI

Después de cinco años de exitosa comercialización en el mercado mundial, el Citroën AX va a experimentar unas mejoras que afectan tanto a la estética exterior como al diseño de los interiores. Además aparecen dos nuevas versiones, una GTi con 100 caballos de potencia y otra con tracción total.



MÁS DEPORTIVO
El nuevo AX GTi tiene un aspecto más agresivo y un motor más potente. El equipamiento interior es muy completo y el volante y los asientos son deportivos.



TRACCION TOTAL
El nuevo AX 4x4 recurre a un sistema de tracción engranable a las cuatro ruedas que se conecta a través de un botón situado en la consola central.

A mediados de junio comenzará su andadura en Francia el Citroën AX «nueva generación», un modelo que ha sido renovado, tanto en el exterior como en el interior, y que aporta un nuevo frescor al vehículo más pequeño de la gama Citroën. El mercado español recibirá a los nuevos AX pocos días más tarde y se pondrán a la venta versiones con carrocería de tres y cinco puertas y con motorizaciones de gasolina y diesel. La principal novedad será la comercialización de la nueva versión GTi que, a partir de un motor de 1.360 centímetros cúbicos, desarrolla cien

LAS PROXIMAS NOVEDADES

- Septiembre del 91: presentación del Citroën XM Break.
- Mayo del 92: renovación de la Citroën C-15.
- Junio del 92: aparición del Citroën ZX de tres puertas.
- Noviembre del 92: renovación total del Citroën BX.
- Mayo del 93: motores gasolina y diesel de 2,5 litros.
- Mayo del 93: probable lanzamiento del Citroën XM V8.
- Noviembre del 93: lanzamiento del Citroën ZX Break.
- Mayo del 94: restyling del XM.
- Noviembre del 94: sustitución del AX.



caballos de potencia gracias a la adopción de un sistema de inyección electrónica. El GTi pasará a ser la versión más deportiva de la gama AX y sus prestaciones son una buena muestra de ello. El nuevo modelo es capaz de acelerar de cero a cien kilómetros por hora en 9,4 segundos y recorrer un kilómetro con salida parada en 31,1 segundos, según datos oficiales. También se anuncia una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora, que lo sitúa en un privilegiado puesto dentro de su segmento. El precio todavía no se conoce, pero lo más probable es que se establezca en torno al millón seiscientos cincuenta mil pesetas.



FUNCIONALES Y ATRACTIVOS

CERCA DEL ZX

El diseño interior de los nuevos AX ha sido también totalmente renovado y se asemeja a la línea marcada por el ZX. Las formas han sido redondeadas y suavizadas, con el fin de mejorar las condiciones de utilización diaria y aportar una estética más atractiva. Se ha realizado un gran esfuerzo en el apartado de la insonorización interior y se ha recurrido a unos nuevos guarnecidos en las puertas y en el piso, que disminuyen el nivel sonoro del habitáculo. El nuevo salpicadero cuenta con un combinado de relojes más grandes y legibles y unos mandos más funcionales. Un ejemplo de esto son los interruptores de los elevalunas eléctricos,



que ahora están situados en las puertas y se accionan más fácilmente. El equipamiento es más completo en todas las versiones y el nuevo acabado da mayor sensación de calidad frente al modelo anterior (foto inferior).

FICHA TÉCNICA

	AX 4x4	AX GTi
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.360
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburación	Inyección electrónica
Compresión	9,3 a 1	9,9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV (55 Kw)/5.800	100 CV (72 Kw)/6.800
Pai máximo / r.p.m.	11,8 Mkg (115 Nm)/3.800	12,5 Mkg (122 Nm)/4.200
TRANSMISIÓN		
Traacción	Engranable a las cuatro ruedas	Delantero
Caja de cambios	Manual, de cinco marchas	Manual, de cinco marchas
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Diámetro de giro (m)	10,6	10,6
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Disco/Tambor	Disco vent./Tambor(ABS opc.)
SUSPENSIONES		
Delantero	Indep. Pseudo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasero	Indep. Brazos oscilantes	Indep. Brazos oscilantes
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	810 (825 el 5 puertas)	795
Largo/ancho/alto (mm)	3.525/1.555/1.379	3.517/1.596/1.340
Capacidad del depósito (l)	43	43
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Accel. de cero a 100 km/h (s)	12,6	9,4
Velocidad Máxima (km/h)	167	190
Consumo Urbano (l/100 km)	8,1	8,3
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	5,3
A 120 km/h (l/100 km)	7,3	6,5

La otra novedad principal que aportará la gama AX «nueva generación» es el modelo con tracción a las cuatro ruedas, que no estará disponible en nuestro mercado hasta finales de año. El Citroën AX 4x4 recurre a un práctico sistema de tracción total engranable que puede conectarse en marcha mediante un botón situado en la consola central. También dispone del motor de 1.360 centímetros cúbicos alimentado por carburación que desarrolla 75 caballos de potencia a 5.800 vueltas. La tracción total y el incremento de altura desde el suelo hacen del AX 4x4 un vehículo dotado de buenas aptitudes para andar sobre terrenos difíciles y caminos con barro o nieve.

Las modificaciones exteriores de toda la gama AX contemplan unos nuevos paragolpes de diseño más envolvente, una nueva calandra delantera, unos tapacubos de nuevo diseño y un pequeño voladizo posterior, que les aporta un aspecto más dinámico y juvenil. La versión GTi recurre también a unas nuevas llantas de aleación y a un llamativo alerón trasero, detalles que lo diferencian del resto de la gama y le dan, a su vez, un aspecto bastante más agresivo.

Las motorizaciones estarán compuestas por el motor de gasolina con 1.124 centímetros cúbicos y 40 caballos y el motor de 1.360 centímetros cúbicos, que desarrolla 75 caballos en las versiones TGS, TZX y 4x4, 85 caballos en el AX GT y 100 caballos en el nuevo GTi. También estarán disponibles las versiones con el motor diesel de 53 caballos de potencia.

Los nuevos AX mantienen el sistema de suspensión independiente en las cuatro ruedas y recurren a unas nuevas pinzas de freno que permiten aumentar el diámetro de los discos delanteros, mejorando así la frenada. Otra novedad del AX GTi será la posibilidad de equipar el ABS como elemento opcional.

Además, se aumentará el equipamiento en todas las versiones y se incluirá el tapón del depósito de gasolina con llave, dos retrovisores exteriores con mando interior, cenicero trasero y preequipo de radio como equipo de serie.

Las versiones más altas también equiparán los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado, los faros antiniebla y las llantas de aleación ligera, siendo equipo de serie en modelos como el GT y el GTi y opcional en los demás.

Los precios de los AX «nueva generación» no se conocen todavía, pero lo más probable es que todas estas mejoras incrementen ligeramente el precio final de la nueva gama.

Víctor M. Fernández

No se puede tener Todo en la Vida.



Pero se puede tener un Mercedes 190.

► Son ambiciosos luchadores, viven rápido y triunfan. Saben lo que quieren de la vida. Para ellos Mercedes-Benz pone a su alcance la Clase 190.

► Una Clase que combina cada detalle artesanal con la más

avanzada tecnología de nuestro tiempo. Para facilitarle la conducción y ofrecerle seguridad, rodeado de silencio.

► Súbase a un Mercedes 190. Sienta cómo se puede tener todo en la vida.

► Mercedes-Benz Clase 190, desde 2.990.000 Ptas.



Mercedes-Benz

Un deportivo con otro aire.



Sierra XR 4x4

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

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

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

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

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

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

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

Sierra XR4i
Aire Acondicionado.



NUEVA GAMA SEAT

OK TOLEDO

No pocos españoles esperaban con ansia la llegada al mercado de un producto firmado por Seat a la altura de la competencia europea. Su unión a la firma alemana Volkswagen, supuso una oportunidad de oro para construir el Seat Toledo, utilizando todo los recursos de una marca que respalda con su fiabilidad el éxito de sus productos.

**PRUEBA**

Motor 16

**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Capacidad del maletero
- Precio

SEAT TOLEDO 1.8 I GLX
PRECIO: 2.144.876 PTAS.

- Rueda de repuesto emergencia
- Balanceo de la carrocería
- Plazas traseras justas

DEFECTOS**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Elasticidad del motor
- Equipamiento completo

SEAT TOLEDO 2.0i GT
PRECIO: 2.371.642 PTAS.

- Consumo alto
- Plazas traseras justas
- Rueda de emergencia

DEFECTOS**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Prestaciones
- Capacidad del maletero

SEAT TOLEDO 1.8i GT 16V.
PRECIO: 2.987.056 PTAS.

- Precio
- Motor perezoso a bajo régimen
- Motor ruidoso en alta

DEFECTOS

El Seat Toledo es un vehículo equilibrado y atractivo. Una berlina amplia, moderna, respaldada por mecánicas y planteamientos especialmente interesantes. La acertada política de precios (exceptuando la versión 16 válvulas) junto con una gama amplia y bien desarrollada para el público español, permitirán al Seat Toledo desenvolverse como pez en el agua en un mercado difícil y saturado de modelos muy competitivos.

Habría sido muy difícil conseguir para esta prueba las 28 posibles versiones, entre motorizaciones y acabados, que estarán disponibles en poco tiempo del Toledo. En este caso nos vamos a centrar en los tres Toledo más potentes de la gama, en tres de los modelos más interesantes por su equilibrio y muy representativos por potencia y equipamiento. El Toledo 1.8i GLX, el Toledo 2.0i GLX y el Toledo 1.8i GT 16V.

Un estilo atractivo e inconfundible permite al último producto de Seat llamar la atención del más despistado. En común,



DETALLES

Las llantas varían según el acabado. La bandeja se rompía en las primeras series.



UN MALETERO FAMILIAR

Una muestra del número de maletas que pueden acomodarse en el interior del maletero.

FICHA TÉCNICA			
	1.8i	2.0i	1.8i 16v
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.984	1.781
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	4
Alimentación	Inyección Monojet	Inyección Digifant	Inyección K-Jetronic
Compresión	9 a 1	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	90 CV (65 Kw)/5.250	115 CV (85 Kw)/5.400	136 CV (98 Kw)/6.100
Pari máximo/r.p.m.	14,3Mkg(140Nm)/3.000	16,9Mkg(166Nm)/3.200	16,3Mkg(160Nm)/4.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,3/14,7/20,9	8,3/14,9/22,3	8,3/13,6/19,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,7/33,7	29,9/35,9	25,5/31,6
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
FRENOS			
Delante	Discos	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Discos	Discos
Antibloqueo	Teves Mark IV opcional	Teves Mark IV	Teves Mark IV
SUSPENSIONES			
Delantera	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasera	Semindep. Brazos long.	Semindep. Brazos long.	Semindep. Brazos long.
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J X 14)	Aleación (6J X 14)	Aleación (6J X 14)
Neumáticos	185/60 R 14	185/60 R 14	185/60 R 14
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.015	1.030	1.130
Capacidad del depósito	60	60	60

nuestrós tres Toledo, cuentan además con unos interiores de diseño agradable y materiales de calidad. La mano de Volkswagen comienza a notarse. Todo encaja aparentemente bien, no se escucha nada más que el motor, y la disposición de los elementos, relojes, interruptores, manillas, etcétera, nos parece de lo más racional. Los asientos son, tanto en el caso de las versiones GLX como en el caso de las GT, cómodos y bien diseñados. El volante, de acertado diseño, regulable en opción, y la palanca de cambios, están bien situados y posibilitan una adecuada postura al volante. Se utilizan con profusión elementos comunes a modelos de Volkswagen ya conocidos, lo que no está de más dada su calidad y, en general, acertado diseño.

La carrocería del Seat Toledo está muy conseguida. Primeramente, porque se ha logrado un aspecto de tres volúmenes, un aspecto de auténtica berlina cuando en realidad se esconde una quinta puerta que ofrece un abanico muy amplio de posibilidades. Tras ella encontramos un maletero impresionante, tan grande como el de un Opel Omega, donde el acceso al plano de carga es cómodo. La rueda de repuesto se encuentra bajo el maletero y es de las llamadas de emergencia, más estrecha y con la que no se puede sobrepasar los 80 kilómetros por hora, una ligera contrariedad que se compensa con espacio para equipaje.

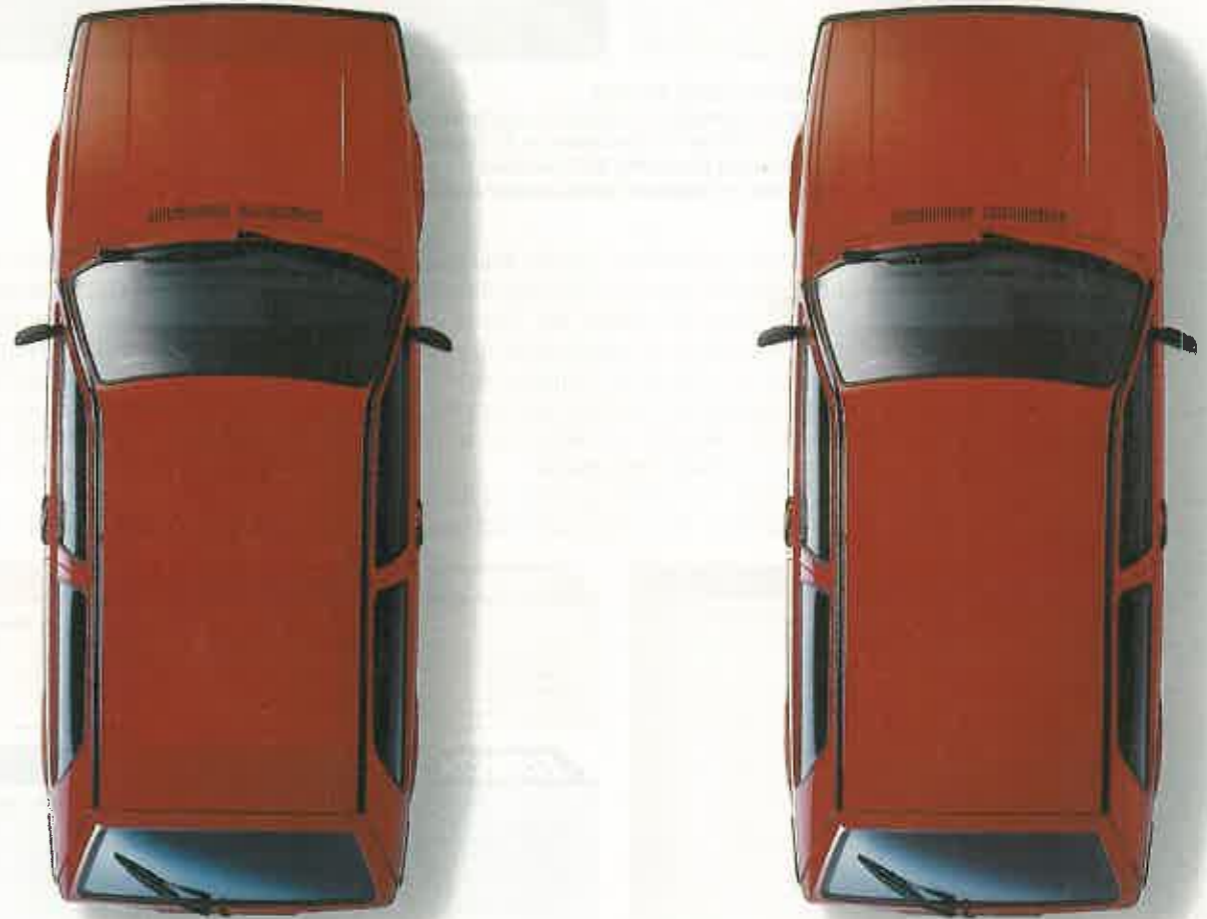
La habitabilidad del Toledo es buena sin excesos. Las plazas delanteras son amplias, mientras que en las traseras hay que apretarse algo más si quieren ir tres adultos sin pasar penalidades. En cualquier caso, en este segmento puede que se valore más ese extraordinario volumen de maletero que unos centímetros añadidos al habitáculo.

El asiento posterior divisible, en este caso sólo para bultos exageradamente grandes, se ofrece de serie en los GLX y GT mientras que es opcional en los demás acabados.

En general, Seat se ha mostrado generosa a la hora de equipar sus Toledo. Normalmente los acabados GLX y GT se benefician del equipamiento más completo aunque sólo en el caso de algunas motorizaciones se incluyen determinados elementos como la dirección asistida de serie (en los 1.8, 2.0, 1.8 16V y versiones diesel) o el antibloqueo de frenos, también de serie, en los dos modelos más potentes.

Seat ofrecerá con el tiempo (de momento no tiene disponibles todas las motorizaciones) hasta diez propulsores para el Seat Toledo, ocho de gasolina, con y sin catalizador, y dos diesel.

CASADEVALL PEDREÑO & SPR



Si quiere conocer la diferencia entre Km. Crédito y los otros créditos para coche, pase la página.



UN SEAT COMO NUNCA
Aunque a simple vista parezca cualquiera de los modelos Volkswagen, es el Toledo. A la derecha el cuadro de la versión deportiva, el equipamiento es muy bueno.

Desde nuestro punto de vista, la opción más equilibrada es el Toledo 2.0i de 115 caballos. No es el más brillante, pero incluso con unos desarrollos largos en relación al resto de los modelos, sus recuperaciones se acercan, e incluso superan, a las de la versión más potente, el Toledo 16V. Se acerca a los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima y cuenta con una de las mecánicas más silenciosas. Un único

obstáculo se presenta cuando analizamos los consumos, que son algo más altos que los del resto. Al volante del Toledo 2.0i, la sensación es de elasticidad, el motor mueve con soltura el conjunto y no hay que mantener un régimen alto para lograr una respuesta ágil; el margen de utilización es, sin duda, muy grande.

Aunque en menor medida, el Toledo 1.8i también deja buen sabor de boca a

quien lo conduce. Sin embargo el aumento de peso respecto al Golf, con la misma mecánica, se deja notar, y aún contando con un motor de 90 caballos con una dilatada trayectoria en la firma alemana, lo cierto es que el conductor amante de los vehículos potentes no encontrará esa pizca de rabia necesaria en algunas situaciones.

Por último y aunque Motor 16 ya lo

CONSUMOS			
	1.8i	2.0i	1.8i 16v
Datos en l/100 km			
CIUDAD			
A 28 km/h de promedio	10,9	13,5	10,9
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,5	7,9	6,3
En conducción rápida	9,8	13,7	12,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,3	10,1	7,6
A 140 km/h de cruceo	10,9	12,1	9,4
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km	9,5	10,5	9,1
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	580	520	608

FRENOS			
	1.8i	2.0i	1.8i 16v
A 60 Km/h	17,9	14,9	15
A 100 Km/h	48,1	42,1	42,9
A 120 Km/h	69	67,5	68
Distancias en metros			

SONORIDAD			
	1.8i	2.0i	1.8i 16v
Al ralentí	52,5	53	53,4
A 60 Km/h	63,8	63,5	63,7
A 90 Km/h	67,3	67,3	66,9
A 120 Km/h	70,2	73,5	71,6
A 140 Km/h	71,5	74,7	76,1
A tope	77,4	78,8	80,3
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios			

PRESTACIONES			
	1.8i	2.0i	1.8i 16v
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	178,2	191	207,5
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	18,8	17,6	16,5
1.000 m. salida parada (seg.)	34,8	32,6	30,2
0-100 km/h (seg.)	13,2	10,9	8,8
Metros recorridos	230	187	143
RECUPERACION			
400 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	19,3	18,6	18,5
400 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	21,1	20,0	20,2
1.000 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	36,2	34,4	33,7
1.000 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	39,7	37,2	37,6
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	12,8	10,3	10,2
Metros recorridos	361	288	286
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	17,0	13,5	14,1
Metros recorridos	477	378	393

EQUIPAMIENTO			
	GL	GLX	GT
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	SI
Volante regulable	NO	OP	OP
Faros antibieba	OP	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO
Retrvisor regulable electr. (roda/ficha)	NO	SI	SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	NO	SI	SI
Cinturones de seguridad 3 aseros	OP	OP	OP
Asiento posterior divisible	NO	SI	SI
Luz interior orientable	NO	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	SI	SI

CASADEVALL PICHENO V SPIR



Km. Crédito El crédito rápido

"laCaixa" le ofrece un crédito muy interesante para la compra de su coche. Su característica fundamental es la rapidez. Su concesión es sólo cuestión de minutos. No hay esperas. Ni trámites enojosos. Usted puede disponer de su

crédito, incluso antes de apalabrar su coche. Lo que le ofrece una clara ventaja a la hora de la negociación de la compra. Y todo ello en las mejores condiciones económicas. Corra. Venga a "laCaixa". Ponga en marcha su crédito.





LOS MAS DEPORTIVOS
Los asientos de la versión más potente sujetan muy bien el cuerpo lateralmente.



ALGO JUSTO
La ganancia en el maletero ha traído consigo un espacio algo justo en las plazas traseras.



EL RESTO DE LA GAMA
Cuenta con unas butacas razonables tanto en dureza como en sujeción.



BIEN DIFERENCIADAS
Las plazas traseras en todos los Toledo están bien diferenciadas. El tercer pasajero va un poco más alto.

28 VERSIONES

A. GUSTO DEL CONSUMIDOR

POCAS marcas ofrecen, entre sus extensas listas de modelos, uno que, con la misma carrocería, presente más de 30 variantes diferentes entre acabados, motorizaciones, cambio automático o manual y utilización o no de catalizador.

El Seat Toledo, además de esto, juega con una increíble variedad de colores y una lista de opciones muy completa, ideal para que el cliente se compre un auténtico coche a la medida.

Diesel y turbodiesel, cambio automático de cuatro relaciones y dos programas, cambio manual de cinco marchas, cinco motores de gasolina, cuatro de ellos con alternativa ecológica, y cuatro acabados: CL, GL, GLX y GT.

Por orden de comercialización, ya se venden los Toledo 1.8 GLX, en los primeros días de junio llegará la versión 16V y a partir de julio, el resto.



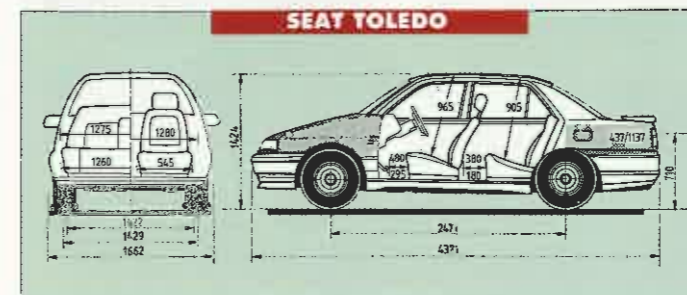
probó a fondo (ver N° 390), hay que resaltar la excelente relación entre prestaciones y consumo del Toledo 1.8i 16V.

Los técnicos del grupo han modificado los conductos de admisión del motor utilizado en el Golf GTi 16V, estrechándolos para lograr una mayor elasticidad a bajas vueltas. La verdad es, que algo ha mejorado la respuesta a bajo régimen, pero no lo suficiente. En cualquier caso las prestaciones no dejan de ser muy interesantes.

El conductor de un Toledo va a contar con uno de los mejores compromisos entre comportamiento y confort. Utilizando el mismo esquema de suspensiones que Volkswagen utiliza en sus modelos, Seat ha conseguido un comportamiento óptimo. El tren posterior, similar al del Passat, utiliza brazos longitudinales unidos entre sí formando un eje torsional. La suspensión delantera es la del Golf, el efectivo McPherson de rigor. Una combinación que permite obtener, excelentes resultados. A pesar de que en general la suspensión se ha endurecido en relación al Golf, en las versiones GT se ha revisado este punto aumentando la dureza.



BERLINA
Da el pego como berlina de tres volúmenes pero tiene portón trasero.



EXCELENTE
El Toledo lo aguanta todo en cualquier sitio.

Al volante del Toledo 1.8i GLX se aprecia un considerable balanceo de la carrocería en las curvas más pronunciadas. Sin embargo, el conjunto admite el paso ligero por cualquier tipo de carretera sin rechistar, transmitiendo mucha seguridad al conductor.

Con las versiones GT se trazan las curvas como sobre railes, apreciándose el buen trabajo realizado en cuanto a chasis. Con la misma distancia entre ejes que el Golf y el Jetta, y el mismo esquema de suspensiones no se podía esperar menos. No obstante, los más exigentes seguirán apreciando una suspensión algo blanda.

El cambio es preciso y rápido, aunque en caliente, la primera velocidad se engrana con cierta dificultad.

La dirección, por su parte, es exclusiva de este modelo y la utilizarán con el tiempo todos los modelos de Volkswagen. La asistencia de serie permite mover las ruedas con precisión y conservar, en todo momento, un tacto agradable sobre el asfalto.



FRENTE A SUS RIVALES



CITROËN BX. Como el Toledo, cuenta con un portón trasero, aunque éste no se ha camuflado tan bien como en el Seat. Los Citroën son más baratos, si bien hay que tener en cuenta que no son tan novedosos. En comportamiento no se quedan atrás y cuentan con un modelo deportivo de 160 caballos.



FORD SIERRA. Los Sierra son rivales de los Toledo más potentes. Aunque los Ford están un escalón por encima, lo cierto es que, por planteamiento, son comparables. El Seat supera al Ford en comportamiento y también en precio. El Sierra dispone de motorizaciones más potentes y un acabado excepcional.



LANCIA DEDRA. Es una berlina del segmento medio alto sin quinta puerta. El Seat es mucho más habitable y tiene más posibilidades en cuanto a maletero, sin embargo no cuenta con la exclusividad del Dedra y sus cuidados interiores. En comportamiento andan muy a la par con ligera ventaja para el Seat.



NISSAN PRIMERA. Excelente acabado, equipamiento de primera y mecánicas brillantes son las cartas de presentación de un modelo que ha brillado desde el principio. Frente al Toledo pierde por la falta de versiones, un precio bastante más alto a igualdad de equipamiento y una red de asistencia no tan completa como la de la firma española.



FIAT TEMPRA. A igualdad de motorizaciones y planteamiento, aunque con una puerta menos, el Fiat Tempra se presenta como una interesante alternativa en este segmento. La falta de un modelo con carácter deportivo, junto con un equipamiento menos completo que el del Toledo y una habitabilidad menor, le relegan a un segundo puesto.



OPEL VECTRA. Salvo la versión 16 válvulas del Toledo, más cara que la equivalente del Vectra, el resto de los Seat cuenta con una mejor relación precio-equipamiento. Los Opel están bien terminados, cuentan con una interesante habitabilidad y son un producto relativamente reciente. Será sin duda uno de los más directos rivales del nuevo Seat.



PEUGEOT 405. En su dilatada trayectoria ha tenido que aguantar el envite de otros modelos más recientes. Gracias a su estupendo comportamiento, su gran habitabilidad y sus mecánicas conocidas ha salido airoso de muchas contiendas. El Toledo será un hueso duro de roer para el Peugeot, por soluciones modernas y aspecto atractivo y elegante

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat. Pau Claris 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 3356011
Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
Red de postventa: 1.076 puntos de asistencia en toda España.
Opciones: Aire acondicionado: 169.000 pesetas. Anti-bloqueo de 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 están disponibles en la versión CL.



RENAULT 21. Es el rival que, por precio y cantidad de modelos donde elegir, más puede plantar cara en este aspecto al nuevo Seat Toledo. El Seat está mejor terminado y su maletero es el mayor de su clase. Además, cuenta con una ventaja única que es su reciente aparición. Dentro de un tiempo, el Renault tendrá su sustituto y vendrá mejor preparado.

Pero si en general los nuevos Seat Toledo se confirman como todo un acierto de la marca española, también lo ha sido la política comercial, que ha situado al nuevo producto, por su precio, en un excelente lugar dentro del mercado español. Sólo con la versión 16 válvulas han fallado las previsiones del público, al elevarse su precio a la cantidad de tres millones de pesetas sin opción de aire acondicionado.

Un precio demasiado elevado y sin lógica. Seat por fin tiene un caballo ganador, el Toledo.

Andrés Más
 Fotos: Alfonso J. Nieto

INCANSABLE



Esta es una gran moto para ir lejos. Una máquina "incansable" cuyo límite lo pones tú. Sale de la ciudad y entra en la carretera sin problemas, porque su motor de 4 cilindros es elástico y potente, adaptable a todo. Deportiva y turística. ¡Deja que te lleve lejos!

CREDITO 19.823
 YAMAHA
 más/mes
Financiación de 12 meses. Inicial 10% de Abono. T.A.E. 14,20%



XJ 600
 P.V.P. 749.800 ptas.
 (I.V.A. y transporte incluido)

RECOMENDAMOS:



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



JUAN ANTONIO DIAZ ALVAREZ (SEAT)

TOLEDO, UN PRIMER PASO

El presidente de Seat encara el futuro de la marca con optimismo. El Toledo abre una nueva época, primer paso de la total renovación de la gama que se completará en el 95.

EL HOMBRE

-Juan Antonio Díaz Álvarez, 53 años.
-Presidente de SEAT.
-Tras finalizar sus estudios de Química (especialidad en plásticos), ocupa distintos puestos en investigación y marketing en Dow Chemical y Río Tinto. Entra en SEAT en octubre de 1980 como director general de marketing. En enero de 1984 es nombrado presidente ejecutivo y el 18 de junio de 1986 se convierte en presidente del Comité de Dirección.



LA EMPRESA

SEAT
-Producción 1990: 505.379 coches (361.629 Seat y 143.750 Polos VW)
-Ventas 1990 (en España): 219.558 coches (116.221 Seat y 103.337 VW-Audi).

CUANDO a comienzos de la década anterior Fiat se separó de Seat, parecía que llegaba el fin del único fabricante nacional. Su acuerdo con Volkswagen ha salvado al grupo, que con sólo un modelo importante, el Ibiza, ha conseguido hacerse el año pasado con el 2,7 del mercado europeo. Con la incorporación a su gama del excelente Toledo, primer coche realizado bajo los colores Seat-VW, los españoles esperan alcanzar el 2,9 por ciento de todas las ventas europeas este año, el 3 por ciento el año próximo y quizás el 4,5 por ciento en 1995, ya que para entonces toda la gama habrá sido renovada.

El hombre que está al frente de la empresa, Juan Antonio Díaz Álvarez, también ocupa un puesto en el Comité de Dirección de VW (con carácter consultivo, a diferencia de Goeudevert, pero igual que Piech, el patrón de Audi). Comenzó como químico dedicado a la investigación. Entró en Seat como director de ventas a finales de 1980, llegando a ser su presidente en enero de 1984, tras la dimisión de J.M. Antónanzas, «padre» de la moderna Seat.

«Tenía la suficiente experiencia- nos dice Díaz Álvarez, al comienzo de esta entrevista en exclusiva- para pasar de la investigación a las ventas y luego a la gestión. Creo que me he convertido en un verdadero *manager* y en un auténtico hombre del automóvil».

¿Llegó a creer usted, que Seat se recuperaría de su ruptura con Fiat?

-De 1978 a 1980 Seat estuvo dirigida por gente de Fiat. Cuando ésta se volvió a Turín, Seat se quedó sin directivos y los problemas financieros y tecnológicos fueron grandes. Gracias a Dios, Antónanzas salió de su enclaustramiento como presidente «honorario» y contrató a unas cuantas personas capacitadas, entre ellas, a mí.

Sin embargo, usted debió pensar que todo había acabado.

-Nunca aceptamos esa idea. El gobierno controlaba cerca del cien por ciento de



Seat y había prometido ayudarla. Pero el mercado estaba en crisis, no teníamos derecho a la exportación, e incluso, la misma Fiat estaba resentida con nosotros. Los italianos llegaron hasta los tribunales para que se nos prohibiera la fabricación de coches inspirados en sus modelos. Intentamos, sin éxito, unirnos a Toyota y a Nissan. Y finalmente la oportunidad surgió cuando VW se interesó por nosotros y, finalmente, se hizo con el control de Seat.

¿Hubiera preferido trabajar con los japoneses?

-Hoy día me siento muy dichoso y satisfecho de trabajar con los alemanes. Fiat y Seat tienen, en lo esencial, la misma cultura. La ventaja con los alemanes es que podemos combinar dos culturas distintas. Nos sentimos orgullosos de nuestra imaginación, nuestra flexibilidad y nuestro sentido de la improvisación. A esto, los alemanes añaden su sentido de la res-

N

UESTRA producción fue de 200.000 coches en 1980 y hemos hecho más de 500.000 el año pasado. Nos sentimos satisfechos.

ponsabilidad, su preocupación por los detalles y la calidad. La combinación de todas estas cualidades, las suyas y las nuestras, son garantía de éxito.

Es raro que una empresa como la suya se sienta feliz por la pérdida de independencia.

Seat no ha sido nunca independiente. Nuestra única posibilidad de sobrevivir era uniéndonos a un gran grupo. Nuestra producción fue de 200.000 coches al año en 1980, y hemos hecho más de 500.000 el año pasado. Nos sentimos satisfechos de conseguir que Seat vuelva a subir. Y no lo hacemos sólo con los alemanes, sino que ahora tenemos directivos de 25 nacionalidades diferentes, no sólo los antiguos de VW.

Al igual que el resto del país, estamos convencidos de que nuestro futuro no puede ser más que europeo. Pero, al mismo tiempo que europeos, somos españoles. Somos una empresa española que opera sobre todo en el sur de Europa, España, Portugal, Italia, Francia, pero en colaboración con otra empresa europea que nos proporciona los medios para sobrevi-



vir. Pertenece a VW, pero somos independientes en la interdependencia, como decía de Gaulle. Somos españoles pero también internacionales. Por ejemplo, el Toledo utiliza piezas procedentes de México y de Suráfrica. Al mismo tiempo, fabricamos nuestros propios componentes, como las cajas de cambio, que sirven para otras fábricas del grupo.

Usted forma parte del Comité de Dirección de VW, pero sin derecho a voto.

Hasta hace poco, sólo se me invitaba una vez por mes, ahora una vez por semana -lo cual, no es precisamente malo-, gracias a ello, sé todo lo que pasa en el grupo y participo de ello. Como Goeudevert, Piech y, pronto, nuestro homólogo checo.

El fabricante más barato del grupo era Seat. ¿Ahora lo será Skoda?

Lo más probable. Pero necesitará tiempo para ser tan útil al grupo como nosotros ahora. El plan macroeconómico ya está trazado, pero quedan por fijar los detalles. Por lo demás, la compra de Skoda, no tiene por qué suponer ningún enfrentamiento con nosotros. El objetivo de Skoda es responder a la demanda de su área, de la misma manera que la misión de Seat es satisfacer las necesidades del sur de

Europa. Por supuesto, cada uno de nosotros también venderá fuera de su zona geográfica estricta. Y los Skoda serán diferentes de los otros coches del grupo, igual que los Seat son distintos de los VW y los Audi.

¿Podría decirse que Seat tiene una ventaja de tres coches sobre Skoda?

- Si usted quiere... También habría que añadir que la experiencia que VW ha adquirido en Seat le será de gran ayuda en Skoda. Antes de cerrar el acuerdo, los checos estuvieron enviando aquí cada semana grupos de estudio.

¿Cuáles serán sus relaciones con Skoda?

De momento estamos barajando la po-

LA nueva fábrica de Martorell producirá dos coches inéditos, los futuros Ibiza y Málaga.

sibilidad de ser los importadores exclusivos de Skoda en España, a través de una red comercial en exclusiva. Por su parte, Skoda importará en Checoslovaquia nuestros coches. Desde luego, tendremos también una importante cooperación industrial.

La compra de Skoda junto con la recesión del mercado español, ¿no modificará el plan de inversiones de VW en España?

Al menos, no por el momento. Nuestro programa de inversiones de aquí a 1998 es de 780.000.000.000 pesetas, mucho más de lo que se había previsto al principio. Tendremos una nueva fábrica en Martorell con dos coches inéditos (nuevos Ibiza y nuevo Málaga). También vamos a aumentar la capacidad de nuestra fábrica de Pamplona, que hace los Polo, de 870 a 1200 unidades por día.

También fabricaremos motores y prensas en estas dos fábricas. La capacidad de la fábrica de la Zona Franca será de 1500 coches/día. En Prat, las cajas de cambio que producimos no se destinan únicamente a los Seat, sino a todo el grupo.

Buena parte de nuestra producción se destina a Alemania, donde vendemos actualmente ¡más que en España! No damos

RCP

Yoghourt con Frutas



CÁMBIALAS POR UN AUDI.



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

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

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



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

a basto. Nuestro volumen de producción está en alza, aunque no lo estén nuestros beneficios. Preferiríamos vender más en España, teniendo en cuenta el valor de la peseta. En realidad, la peseta debería devaluarse entre un 6 y un 10 por ciento para tener su cotización normal. Cuando se haga, nos beneficiaremos de los márgenes más altos que nos proporcionará el Toledo.

Pero esto no responde a mi pregunta: ¿va a reducir VW sus inversiones en España?

Nosotros somos VW. Con nuestra actual estructura financiera y nuestras expectativas, somos capaces de mantener este programa. Si nuestras esperanzas no se realizaran, deberíamos entonces reconsiderar nuestra dimensión. Hasta ahora, nuestro punto de equilibrio se situaba en el 93 por ciento de nuestra capacidad. Con el Toledo, esto mejorará. Por otro lado, cada vez tenemos más abastecedores externos. Su contribución permite reducir nuestra integración y aumentar el ensamblaje de coches.

Además, quienes nos abastecen han mantenido sus precios, lo que nos ha librado de una carga compensatoria de la inflación de un 6,5 por ciento. Este año hemos reducido nuestros gastos un 25 por ciento. De aquí a cuatro años, nuestro punto de equilibrio habrá descendido en torno al 70 por ciento. Si digo esto, es porque estoy convencido que no tendremos grandes problemas para financiarnos por nosotros mismos.

Antes mencionó su capacidad de improvisación, pero también parece que modifican a menudo sus análisis y proyectos.

Nuestras grandes líneas de actuación han sido establecidas hace tiempo. De hecho, nuestra nueva gama ya estaba decidida desde 1981, incluyendo el Toledo y los nuevos coches que seguirán a éste en los dos próximos años. No sabíamos con quién nos asociaríamos, pero nuestra intención de crear una nueva gama de cuatro coches ya estaba clara.

¿Qué parte española y cuál alemana integran el proyecto total del Toledo?

No sería correcto establecerlo de esa manera. Algunos componentes del Toledo,

desarrollados por nosotros, se utilizarán en otros coches del grupo. Entre los componentes que nosotros importamos, los hay que vienen de México, por ejemplo, y que, por tanto, no son alemanes. De 4.300 componentes, el 57 por ciento son totalmente nuevos y exclusivos del Toledo. El resto lo constituyen, bien componentes ya utilizados en VW, bien piezas que serán incorporadas a futuros modelos VW-Audi. Lo que es único es el concepto de este coche.

Yendo un poco más lejos, nuestro obje-



UN COCHE REAL
El rey supo apreciar las grandes cualidades del nuevo producto de Seat.

tivo ha sido siempre el de reducir nuestros costes de desarrollo y sacar el mayor partido a la utilización de piezas comunes, lo que nos asegura un importante ahorro. Si producimos, por ejemplo, 150.000 Toledos al año, y para ello utilizamos alguna pieza del Golf o del Passat, eso significa que el grupo va a comprar un millón de estas piezas. Evidentemente, el coste es menor y con ello podemos beneficiar a nuestros clientes.

En algún momento pensó en vender

HOY día me siento muy dichoso y satisfecho de trabajar con los alemanes, tenemos la ventaja de combinar dos culturas.

el Toledo en Estados Unidos bajo el nombre de «Barcelona», ¿Ha renunciado a ello?

Pensábamos exportar toda nuestra gama a Estados Unidos procurando beneficiarnos de los Juegos Olímpicos. De momento, hemos tenido bastante que hacer en Europa. Además, el dólar ha bajado y nosotros tenemos otros objetivos en el Este europeo.

El mercado español es el más competitivo de toda Europa. Todo el mundo produce aquí, excepto Fiat, y también vende todo el mundo.

Seat sólo tiene el 10 por ciento de este mercado. Junto con VW-Audi llegamos a un 20 por ciento, lo que le da el primer puesto a nuestro grupo. El objetivo de Seat es llegar al 15 por ciento cuando hayamos renovado toda nuestra gama.

Usted ha intentado separar las redes comerciales de VW-Audi y Seat.

Al principio resultó difícil. Se consiguió, cuando convencimos a nuestros concesio-

narios de que Seat no desaparecería. Actualmente, el 76 por ciento de nuestros concesionarios en España son ya exclusivamente de Seat.

¿Cuál es su capacidad actual?
Podemos producir 2.300 coches al día, 1.500 en la fábrica de la Zona Franca y 800 Polo en Pamplona.

¿Y para cuándo tendrán lista su fábrica de Martorell?

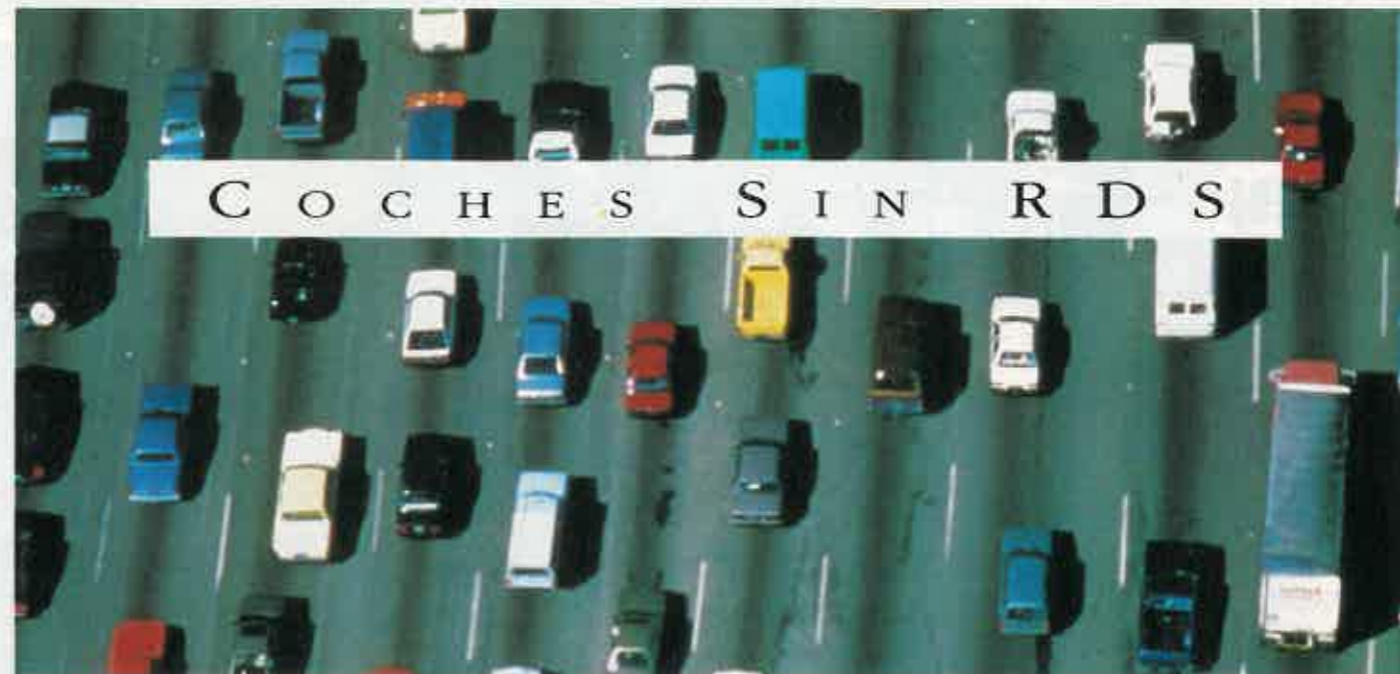
Antes incluso de Martorell, nos pondremos en 2.600-2.700 gracias al Toledo. Haremos dos equipos con 1.800 coches/día en la Zona Franca, y con 900 en Pamplona. La nueva fábrica nos permitirá añadir, a la actual producción, 1.500 unidades/día con tres equipos.

¿Resulta ya rentable Seat?

Hemos ganado algo de dinero en 1989. En este momento, todos tienen pérdidas. Estamos sufriendo una recesión, que hace retroceder al mercado español en el primer trimestre, y la alta cotización de la peseta es un obstáculo. Tendremos buenos resultados financieros cuando hayamos renovado toda nuestra gama. ○

Edouard Seidler

Fotos: Aznar, Díaz, Autobild



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

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

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



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

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

Panasonic
Car Audio

NISSAN 100 NX

CAPRICHOS ORIENTALES

El Nissan 100 NX es un coche dotado de una línea muy atractiva y una mecánica moderna y eficaz. Gracias a un sencillo mecanismo ofrece además la posibilidad de convertirlo en targa.

Hace poco más de dos meses, Nissan comenzó la comercialización en España del más pequeño de sus coupés, el 100 NX. Un modelo de poco más de cuatro metros, que cuenta con un diseño muy original y atractivo. Con este modelo, una vez más los japoneses dejan bien claro que, a la hora de realizar deportivos, tienen mucha más imaginación que los europeos.

El 100 NX, además de tener una línea muy redondeada y aerodinámica, llama la atención por las soluciones estéticas a las que han recurrido en Nissan, con unos faros y grupos ópticos traseros exclusivos, con forma de ojos rasgados. Pero el principal atractivo de este curioso coupé, con respecto a su posible competencia, es que por medio de un mecanismo muy simple ofrece la posibilidad de quitar unos paneles del techo y convertirlo en targa, quedando prácticamente

como un coche descapotable. La operación de desmontar y montar estos paneles es muy fácil y se efectúa en muy poco tiempo, basta con desbloquear unas

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Acabado y equipamiento
- Convertible en targa

NISSAN 100 NX
PRECIO: 3.336.923 PTAS.

- Cambio impreciso de 5ª a 4ª
- Reglaje asiento del conductor
- Frenadas en suelo ondulado

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16



TODO UN JUGUETE

El Nissan 100 NX es un coupé con una línea muy atractiva. Dispone de un mecanismo muy sencillo que lo convierte en targa en un tiempo mínimo. Otra de las virtudes de este coche es su mecánica, similar a la de los Nissan Sunny, moderna y eficaz. También sorprende su facilidad para subir de revoluciones y su rendimiento en cualquier régimen de giro.

palancas, para lo que se utiliza la misma llave de las puertas y de contacto del motor. Para proteger los paneles en el maletero mientras están desmontados, la marca ha previsto unas bolsas de cuero.

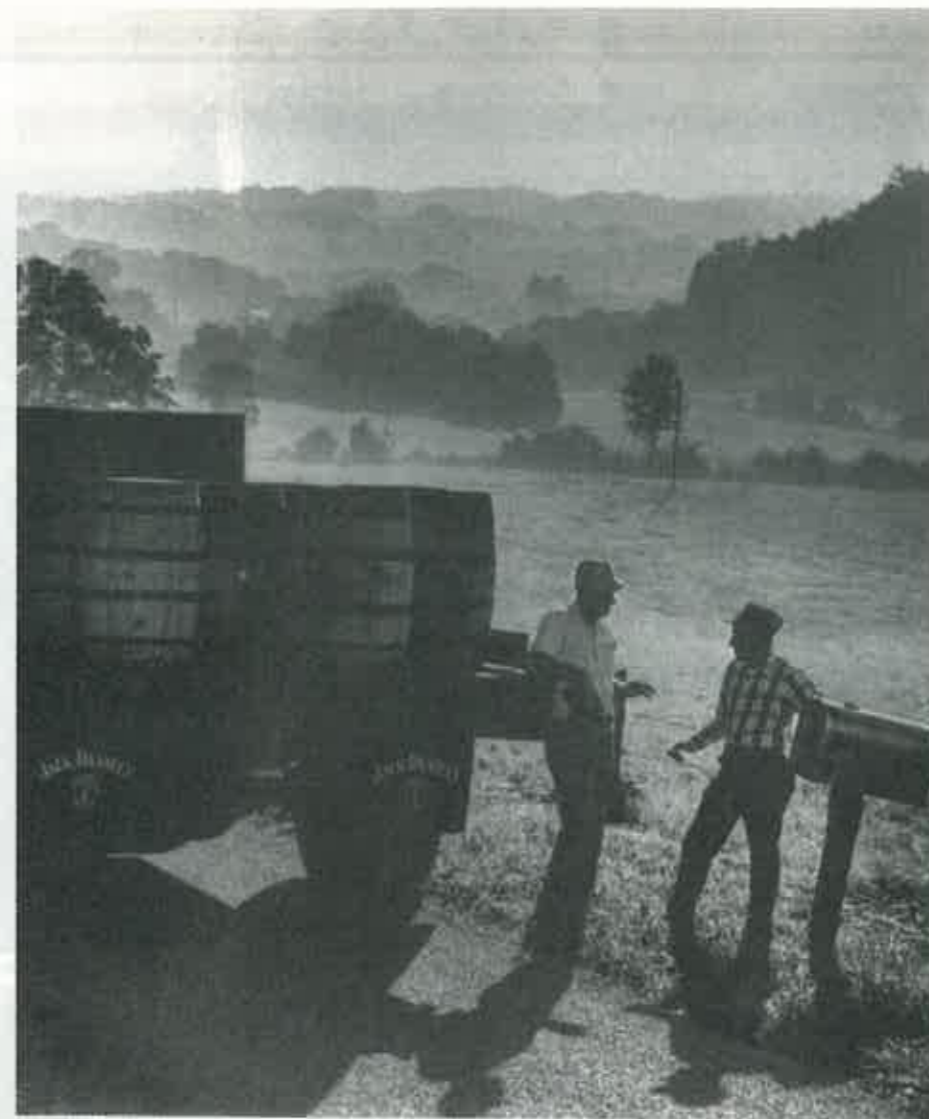
El interior, con un innegable aspecto deportivo, tal como suele suceder en este tipo de coches, no es muy espacioso. Mientras que en las plazas delanteras pueden viajar holgadamente dos adultos, en unos asientos muy envolventes; la parte trasera está pensada para dos niños. Por contra, el maletero, a diferencia de otros coupés, tiene una buena capacidad de carga. Por otro lado, el interior, como viene siendo habitual en los modelos de esta marca, cuenta con un diseño sencillo pero



está muy bien cuidado y con un magnífico acabado. Otra cosa que distingue al 100 NX es su completo equipamiento de serie, que incluye aire acondicionado.

El puesto de conducción está bien resuelto, con todo al alcance de la mano. Sin embargo, se echa de menos un sistema de reglaje de altura del asiento. El salpicadero es un poco alto, lo que provoca que en ciertas maniobras no se dominen los extremos delanteros del coche. Por otro lado, la instrumentación es un poco escasa, más digna de un coche de tipo familiar que del 100 NX, de clara vocación deportiva.

Por lo que respecta a la mecánica, es común a otros modelos de Nissan. El 100



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

EL PAIS DE JACK DANIEL'S, dentro de Tennessee, es un encantador lugar para hacer buen whiskey y buenos amigos.

Algunas personas dicen que la Madre Naturaleza pasó su mano dos veces sobre estas colinas y cuevas de Tennessee. Bien, nosotros no podemos garantizar eso. Pero, lo que sí es seguro es que esto es muy bonito y que no hay ningún otro lugar mejor para hacer y vigilar nuestro whiskey. Si usted pudiera tomar un sorbo de Jack Daniel's, ¿no lo haría ya?. Le predecimos un momento agradable seguido por una amistad para toda la vida.



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

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadenas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 143 CV(105 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (178 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 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: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a

1.000 rpm: 28,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera con asistencia hidráulica. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson, brazos y triángulos transversales, muelles y amortiguadores telescópicos. Trasera: Independiente mediante brazos transversales, amortiguadores, muelles y barra de torsión.

RUEDAS: Neumáticos: 195/55 VR 15. Llantas de aleación de 5,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Capacidad del depósito de combustible: 53 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	11,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	7,1
En conducción rápida.....	11,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	9,7
A 140 km/h de crucero.....	9,5
A 180 km/h de crucero.....	13,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	496

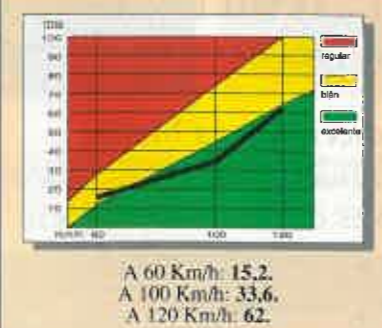
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	209,2
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....	16,4	
1 000 m salida parada.....	30,2	
De 0 a 100 km/h.....	9,0	
Recorrido (metros).....	152	
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	17,7	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	19,8	
1 000 m desde 40 km/h en 4ª.....	32,1	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	36,4	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	9,31	
recorrido (metros).....	259,7	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	12,5	
recorrido (metros).....	350,4	

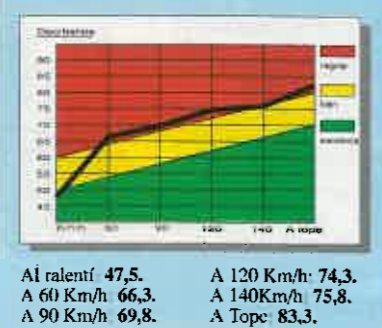
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



INTERIOR MUY CUIDADO

Una de las virtudes de este coupé es su magnífico acabado, además de su completo equipamiento de serie. La instrumentación es escasa teniendo en cuenta su filosofía. Los asientos delanteros son muy envolventes. Las plazas traseras ofrecen poco espacio.

sentido es su suavidad de manejo y los recorridos cortos del selector; por contra, hay que criticar su imprecisión a la hora de reducir de quinta a cuarta, sobre todo en una utilización deportiva, momento en el que es necesario mover la palanca de-

prisa. Otro apartado que está muy bien resuelto es el sistema de suspensiones, con un esquema muy acertado y unos tarados adecuados de los amortiguadores. El Nissan 100 NX resulta un coche tremendamente fácil de conducir, con una estabili-



Clima de viaje **Diavia**



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



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

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Ofrece un magnífico rendimiento en cualquier régimen de giro.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Tiene unos desarrollos adecuados. Su inconveniente es su imprecisión de 5ª a 4ª.
TRANSMISION	Excelente	Transmite perfectamente la potencia al suelo sin que aparezcan pérdidas de motricidad.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es muy precisa y con un buen tacto. Dispone de asistencia hidráulica de serie.
FRENOS	Buenos	Son potentes y aguantan bien los esfuerzos. El ABS alarga las distancias en terrenos ondulados.
SUSPENSION	Buena	Tiene unos tarados adecuados, ofrece una magnífica estabilidad.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Está bien resuelto, aunque se echa de menos la ausencia de reglaje de altura del asiento.
CLIMATIZACION	Buena	Es potente para el habitáculo del NX 100. Dispone de aire acondicionado de serie.
SONORIDAD	Buena	Está bien insonorizado, pero en regímenes altos el motor es un poco ruidoso.

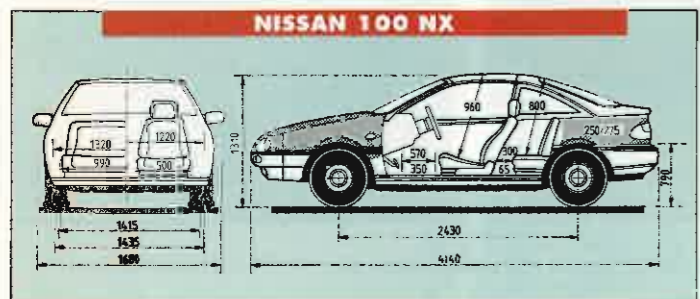
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Alcanza con facilidad los 210 kilómetros por hora. Influye aquí su buena aerodinámica.
ACELERACION	Buena	Gracias a los buenos desarrollos del cambio acelera muy bien.
RECUPERACION	Buena	Juega un papel importante su facilidad para subir de revoluciones y los desarrollos del cambio.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Tal como sucede en este tipo de coches el espacio en las plazas traseras es muy justo.
MALETERO	Buena	Para tratarse de un coupé dispone de una buena capacidad de carga.
CALIDAD	Excelente	Al igual que el resto de los modelos de la marca, la calidad de acabado es muy buena.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Se mantiene ajustado, salvo cuando se abusa del acelerador y en ciudad.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Muy completo, además incluye ABS y aire acondicionado de serie.
PRECIO	Normal	Es competitivo entre los coches de su segmento.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá, 7. 08034 Barcelona. **Teléfono:** (93) 205 72 12. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 640 puntos de asistencia en toda España.



ESTABILIDAD A TODA PRUEBA
El comportamiento del Nissan 100 NX es sensacional. Se muestra muy neutro y noble.

que decir que cuenta con asistencia hidráulica de serie, y resaltar su magnífica precisión y tacto, capaz de transmitir cualquier irregularidad del terreno al conductor.

En definitiva, se trata de un coche muy fácil y agradable de conducir, muy bien equipado, ideal para todo amante de los modelos de sus características y también perfecto para parejas jóvenes, que con niños pequeños, se pueden permitir el lujo de poseer un coche original.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

El Nissan 100 NX irrumpe en el mercado con muchas posibilidades entre los coches de su clase. Su precio de 3.336.923 pesetas está en consonancia con los precios de su más directa competencia, el Volkswagen Corrado 16V, que cuesta un poco más, 3.666.014 pesetas, tiene una potencia inferior, 136 caballos y un equipamiento peor y el Honda CRX, que tiene un precio inferior, 2.983.789 pesetas y un equipamiento similar, pero que dentro de poco será totalmente remodelado.



A partir de ahora, Antonio Herrero pone más marcha en el mundo del motor. Con más y mejor música, de la que a ti te gusta. Y te cuenta lo que más suena en la F1, en el mundial de rallies y en el de motos. Todas las semanas oye lo que pasa con motor en marcha. Este domingo hay gran premio. Envía tu cupón con tu canción preferida y hazte con este vespino.

MOTOR EN MARCHA

RADIO

antena 3



Somos como somos.

Mi canción favorita es:

GRAN PRIX:

GRAN PRIX CLASSIC:

Nombre: Apellidos:

Dirección:Cod. Postal:

Localidad:Teléfono:

FIAT CROMA 2.0 TD INYECCION DIRECTA

VIAJE SIN ESCALAS

El nuevo modelo de Fiat, es un enemigo de las paradas en carretera y destaca por su enorme autonomía, su excelente confort y un precio razonable.

LA tercera remodelación del Fiat Croma trae consigo las mejoras necesarias en el dos litros Turbo Diesel, situándolo en una posición más destacada dentro de su segmento.

Para lograrlo, Fiat ha aumentado el equipamiento y ha cuidado al máximo los materiales empleados, dándole una imagen nueva, más atractiva, y retocando los anteriores puntos débiles. Estos son, sin duda, los aspectos más destacados de esta nueva versión.

Fiat presumía de ser la pionera en utilizar la alimentación por inyección directa en un turismo, hasta que otras marcas siguieron su camino.

El motor que utiliza el nuevo Fiat Croma es el de 1.929 centímetros cúbicos, que ya venía utilizándose anteriormente,

mejorado ahora, con el sistema de inyección directa que le permite el arranque instantáneo sin necesidad de recurrir a los calentadores, y reforzado, además, con un turbocompresor de geometría variable que es la aportación técnica más relevante. Estas innovaciones le hacen subir la potencia dos caballos más, situándolo en una muy razonable cifra de 94 caballos. La única pega reside en el elevado ruido que envuelve a sus ocupantes cuando se rueda por ciudad, siendo éste más aceptable cuando se sale a carretera.

El nuevo coche tiene unas prestaciones considerablemente mejores en aceleración y en recuperaciones que el modelo ante-

rior, sin que por ello se resientan los consumos, que siguen siendo increíblemente bajos para una berlina de su categoría. Más bien parecen los de un utilitario impulsado por un económico motor diesel. Su autonomía le hace ser enemigo de las paradas en gasolineras y le permite circular kilómetros y kilómetros sin realizar ningún tipo de repostaje.

Todo esto lo convierte en un coche bastante apropiado para los profesionales del volante que necesitan recorrer un gran número de kilómetros durante el año, porque es aquí donde, realmente, se nota la eco-

nomía y rentabilidad del Croma Turbo Diesel.

Entre otras mejoras mecánicas también se ha tenido en cuenta el embrague, que ahora es de accionamiento hidráulico en lugar del mecánico que utilizaba antes. Con esto la conducción es mucho más cómoda y se evita el esfuerzo que había que ejercer sobre el pedal del embrague.

Los frenos, también mejorados, ahora son más potentes debido al tamaño de los discos y de la superficie de contacto, reduciendo considerablemente la distancia de frenado. Por otro lado, las nuevas pas-



VIRTUDES

- Consumos muy ajustados
- Autonomía
- Buena habitabilidad

FIAT CROMA TD ID
PRECIO: 2.783.695

- Motor ruidoso
- Asientos muy blandos
- Aire acondicionado en opción

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

NUEVOS AIRES
Estéticamente la nueva imagen del Fiat Croma ha subido muchos enteros, ahora es más refinado. El motor es excepcionalmente económico.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.929 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,6 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 18 a 1. Potencia máxima: 94 CV(68 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 20,4 mkg (196 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección directa y turbo. Combustible: Gasoil.

TRANSMISION: Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con un muelle de diafragma y accionamiento hidráulico. Velocidad a 1.000 rpm. En 1ª. 8,28 kilómetros/h. 2ª. 14,32 kilómetros/h. 3ª.

22,68 km/h. 4ª. 32,04 km/h. 5ª. 40,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas flotantes. Traseros: Discos, con servofreno por depresión y dos circuitos hidráulicos en "X". Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delanteras: Independiente tipo MacPerson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con tirantes transversales, de reacción y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/70 R 14 T. Llantas de chapa de 5,5 J x 14".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	6,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,6
En conducción rápida	9,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,5
A 140 km/h de crucero	7,3
A 180 km/h de crucero	---
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	5,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.217

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	175,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,6
1.000 m salida parada	34,5
De 0 a 100 km/h	12,8
Recorriendo (metros)	223
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	25,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,2
recorriendo (metros)	309,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,7
recorriendo (metros)	386,3

tillas de freno son de tipo ecológico, sin amianto. La caja de cambios está bien sincronizada, es muy precisa y permite cambiar deprisa incluso en frío, sin resentirse lo más mínimo. Además, cuenta con un pomo de nuevo diseño, mucho más alargado y agradable de utilizar.

La carrocería se ha visto mejorada, con unos cambios estéticos bastante agradables. El frontal es mucho más redondeado y la parrilla más pequeña, con los faros antiniebla incorporados en los bajos del paragolpes delantero. El cambio es beneficioso, una línea más estilizada siempre se agradece. Por lo que respecta a la parte trasera se han modificado los pilotos, siendo ahora más alargados. El interior sigue gozando de una gran amplitud. La an-

CATALOGO

Motor 16

MOTOS
Num. 28 • 1991 750 Ptas
CATALOGO
Motor 16

TODOS LOS MODELOS 91

PEQUEÑAS DEPORTIVAS CICLOMOTORES TRIAL
DEPORTIVAS TURISTICAS TRAIL
ENDURO SCOOTERS CUSTOM

• MOTOS DE ENSUEÑO
• LAS CIFRAS DEL MUNDO
• EL MERCADO DE LA MOTO EN ESPAÑA

- 275 MODELOS CON SUS FICHAS TECNICAS
 - LAS PRUEBAS MAS IMPORTANTES REALIZADAS POR MOTOR-16
 - MOTOS DE AGUA, QUADS, TRIKES, MOTOS DE NIEVE
 - MOTOS PARA NIÑOS
- ¡YA EN TU QUIOSCO! CORRE A COMPRARLO**

TURBO DE GEOMETRÍA VARIABLE

TECNOLOGICAMENTE PRUBADO

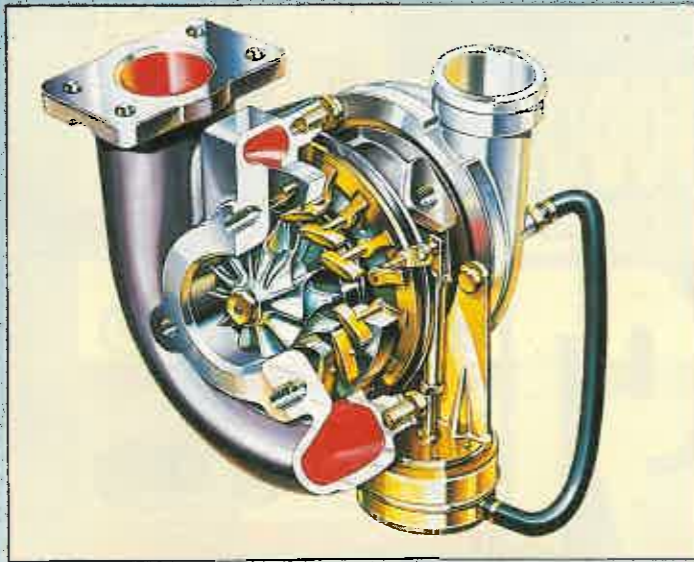
El turbocompresor Garret utilizado por el Fiat Croma cuenta con un difusor de aletas móviles que se ensanchan o estrechan al paso del flujo de los gases de escape hacia la turbina, de aquí que se le llame turbocompresor de geometría variable.

Esto permite que a bajas revoluciones el conducto se estreche y aumente la velocidad de presión de la entrada de gases, acortando el tiempo de respuesta del acelerador.

Este sistema, según los técnicos italianos, no es aplicable a los modelos de gasolina, debido a que puede generar problemas, fundamentalmente de temperatura (éstas pueden llegar a ser de 1.000 grados en un modelo de gasolina y de 750 grados en un diesel).

Tampoco los ingenieros de Fiat han creído conveniente instalarlo en el Fiat Croma 2.5 Turbo Diesel por contar ya con suficiente potencia.

MÁS QUE UN TURBO
El turbocompresor es de geometría variable y ha sido aplicado por primera vez a un motor diesel.



CAMBIOS NOTABLES
El tablero de abordo, así como la consola central han sido objeto de refinados cambios. Los acabados y calidades de los materiales se han mejorado considerablemente en todo su conjunto. En la parte de atrás se han ganado dos centímetros de espacio útil para las piernas de los ocupantes. Delante, los asientos siguen sin tener una buena sujeción lateral siendo todavía planos.

La chura de las plazas traseras ha aumentado dos centímetros.

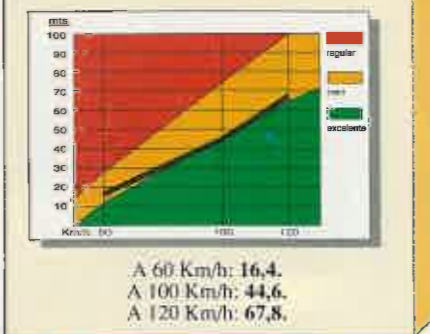
Las plazas delanteras continúan siendo muy amplias y cómodas, pero siguen pecando de tener un respaldo plano y con poca sujeción lateral.

El cuadro de instrumentos también ha recibido sus retoques. Así, en la nueva consola central, se ha cambiado totalmente la situación de algunos elementos, como pueden ser el «check control» o el alojamiento del aparato de radio. También

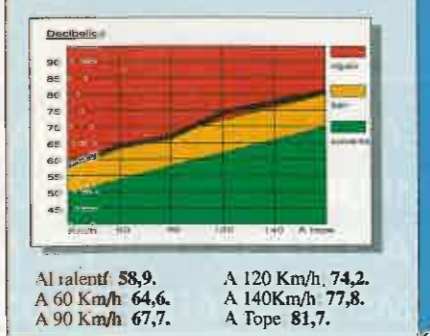
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



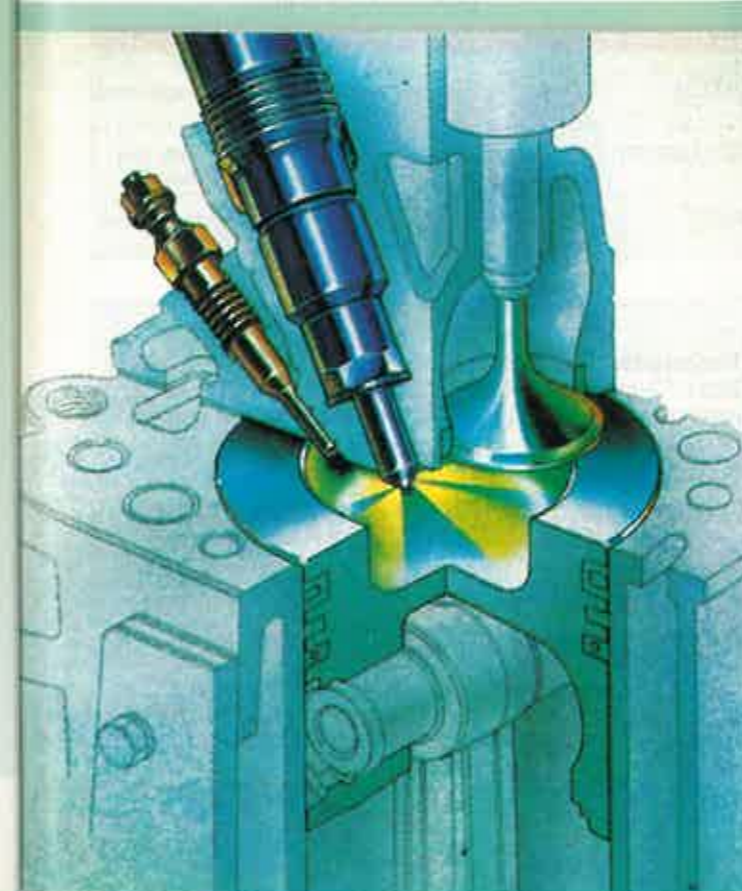
SONORIDAD



INYECCION DIRECTA

ENCENDIDO AL INSTANTE

TRAS un largo periodo de investigación, Fiat puso en marcha, el que fue, el primer motor de gasoil de inyección directa montado sobre un turismo de serie. Hasta entonces, este tipo de alimentación sólo estaba destinado a motores de vehículos industriales de gran tamaño y para instalaciones fijas. Un motor de inyección directa, se diferencia de un motor tradicional en que, el combustible llega a través de los inyectores directamente a los cilindros sin necesidad de precámara de combustión, ésta pasa a estar ahora en la cabeza de los pistones. En teoría, el que no tenga precámara ofrece muchas ventajas, la más importante es que, al entrar el combustible directamente en los cilindros, la combustión es más rápida y mejor, con un mayor aprovechamiento del gasoil. Esto hace que no se produzcan pérdidas de energía y por lo tanto, permite un rendimiento superior al de un motor de sus mismas características con precámara.



ACCESORIO AUTOMOVIL

KITS DE FAROS

Hasta el último detalle



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DIPEESA	Alicante	Tel. 96.544.36.11	GRABEX	Dnl. Andalucía	Tel. 958.20.00.00
LUMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91.643.18.30	ESCARTE S.A.	Valencia	Tel. 96.374.60.41
TECSE	Guipúzcoa-Navarra	Tel. 943.46.05.23	SIMALTO S.A.	Gulicia-León	Tel. 987.41.05.95
DIOS AUTOMOVIL	Batisción	Tel. 93.424.34.11	KIWI	Vizcaya	Tel. 94.620.01.59
BAISA ACCES. VALLADIA	Madrid-Norte	Tel. 91.691.77.82	MUREN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976.22.52.56
			RESPUESTOS QUALSAN	Oviedo	Tel. 985.28.39.00

los paneles de las puertas se han rediseñado con líneas menos cuadradas y bastante más elegantes que las anteriores.

En la instalación de la iluminación del habitáculo, se ha integrado un temporizador, que hace retrasar diez segundos el apagado de las luces interiores después del cierre de las puertas, apagándose automáticamente cuando introducimos la llave de contacto.



El equipamiento del nuevo Fiat Croma es excelente ya que se incluye calefacción automática, volante regulable en altura, retrovisores de regulación eléctrica, ventanillas automáticas y un sinfín de accesorios que en otros modelos de la gama hay que pagar. En este aspecto, como se ve, el nuevo Croma brilla a gran altura.

El sistema de calefacción permite calentar el habitáculo automáticamente a una temperatura entre 18 y 32 grados centígrados. El aire acondicionado no es de serie, aunque por un precio bastante competitivo es una de las pocas opciones que deben instalarse si se desea tener un coche totalmente equipado.

En definitiva, es un vehículo que hará las delicias de su potencial comprador, profesionales del volante y familias con necesidad de hacer muchos kilómetros al cabo del año. Sólo así se le podrá sacar todo el jugo que lleva dentro.

Antonio Montañés

Fotos: Ramón Rodríguez

FRONTAL MAS AERODINAMICO
Exteriormente es donde más se aprecia la labor realizada por los diseñadores de Fiat; los antiniebla, ahora de serie, están integrados en el spoiler delantero.



MECANICA		
MOTOR	Buena	Es potente y muy suave de funcionamiento. Lo mejor su capacidad de recuperación.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Está bien adaptada al motor y funciona con bastante suavidad incluso en frío.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones están bien pensadas y la distancia entre las marchas es correcta.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	La dirección es buena y precisa, no necesita de mucho espacio para maniobrar.
FRENOS	Excelente	Son potentes y eficaces. Destacar su carácter ecológico al no llevar amianto.
SUSPENSION	Buena	Aunque blanda es bastante confortable y está muy conseguida.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Las múltiples posibilidades de regulación del asiento y volante lo adaptan a cualquiera.
CLIMATIZACION	Buena	No es el mejor punto si no se dispone del aire acondicionado opcional.
SONORIDAD	Normal	El ruido del motor es uno de sus inconvenientes, aunque disminuye al circular en carretera.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Roza los 180 kilómetros sin ningún tipo de problemas y es más que suficiente.
ACELERACION	Normal	Para el peso del conjunto es bastante razonable, teniendo en cuenta que es un diesel.
RECUPERACION	Buena	Las recuperaciones están acordes con las últimas innovaciones de su motor.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	Su gran tamaño permite que viajen cinco adultos sin problemas.
MALETERO	Buena	Es más que suficiente para una cantidad de equipaje razonable de cinco ocupantes.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, la calidad del grupo italiano está en alza.
ECONOMIA		
CONSUMO	Excelente	Su enorme autonomía, así como su bajo consumo, es lo mejor del modelo.
EQUIPAMIENTO	Buena	Es completo y bien realizado. Se puede completar todavía más con algunas opciones.
PRECIO	Buena	No es de los más caros del mercado y estamos seguros que es de los más rentables.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España. Pº de la Habana, 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** un año sin límite de kilometraje.

FRENTE A SUS RIVALES

Puestos a buscarle rivales al Fiat Croma Turbo Diesel ID, tenemos que fijarnos obligatoriamente en dos modelos de características muy similares, como son el Citroën BX TZD Turbo y el Peugeot 405 SRDT. El Citroën es más barato pero tampoco dispone de aire acondicionado, en cambio el Peugeot es bastante más caro y dispone de aire acondicionado. Por lo que respecta a potencias, los tres modelos están a un nivel similar y tienen igual velocidad máxima.

NUEVA Renault Ocasión. GARANTIA DE RECOMPRA.

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

Y prácticamente, por el mismo precio.

Así funciona nuestra Garantía de Recompra.

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

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

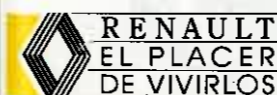
Dentro de 6 meses te lo recompra por ¡470.000 ptas.!. Y si sigues la cuenta, verás que por 5.000 ptas. al mes, lo disfrutas ¡un año entero!

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

Infórmate de las condiciones en tu Concesionario Renault.



DISFRUTALO MIENTRAS TE LO PIENSAS.



HONDA BEAT

MINIATURA APASIONANTE

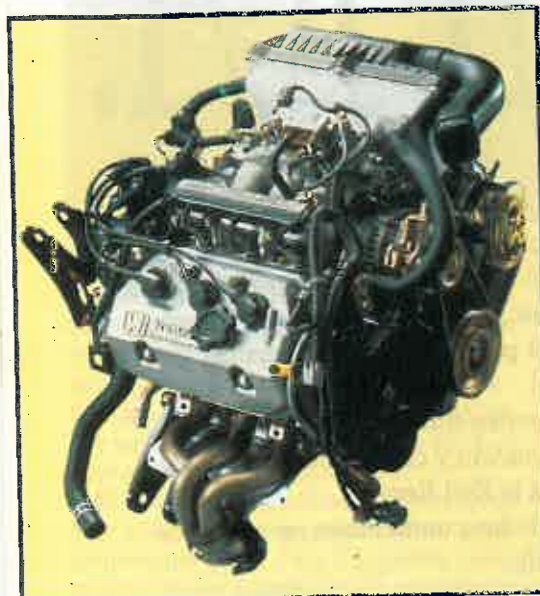
Aunque la crisis del automóvil también ha llegado a Japón, los fabricantes de aquel país siguen su imparable carrera comercial lanzando al mercado coches llenos de imaginación.

HONDA acaba de presentar en Japón el último juguete de la marca. Y decimos juguete, porque, a pesar de ser un coche de verdad, es un auténtico capricho. Sus características hablan por sí mismas: dos plazas, desca-

potable, 3,3 metros de largo y 64 caballos de potencia. Se llama Honda Beat.

Este pequeño Honda tiene otras muchas peculiaridades. Por una parte, es el primer coche de producción en serie que, sobre un chasis monocasco, dispone de un mo-

tor situado centralmente, justo detrás de los dos únicos asientos. Esto permite un perfecto reparto de pesos y un bajo centro de gravedad. El motor es un tres cilindros en línea de 660 centímetros cúbicos, que gracias a la avanzada tecnología aplicada



JUGUETE A ESCALA
El Beat reúne todas las características de un descapotable de corte deportivo, pero con un tamaño reducido.



LEXUS SC 400

DEPORTIVO DE ALTO ESTILO

El mayor fabricante japonés, Toyota, está dispuesto a que su marca de élite, Lexus, entre en el coto de los grandes nombres. Después de la berlina de lujo LS 400, lanza el coupé deportivo SC400.

EN el nuevo coupé casi nada es convencional. Por una parte su diseño externo con líneas continuas, pero atrevidas, en particular en su frontal. En términos generales, es una silueta moderna y aerodinámica, con un estilo ele-

deportivo de dos puertas. El motor es un cuatro litros de ocho cilindros en V con cuatro válvulas por cilindro. Respecto a la versión de cuatro puertas se han mejorado algunos aspectos, tales como el sistema de refrigeración y el escape, que

en el sistema de inyección desarrolla 64 caballos, cifra más que suficiente para mover los 760 kilos, peso total de este vehículo, con agilidad. Dispone de una culata de cuatro válvulas por cilindro y desarrolla la potencia máxima al increíble régimen de 8.100 revoluciones por minuto. La caja de cambios es manual de cinco velocidades y tiene frenos de disco delante y detrás. La suspensión es de tipo independiente a las cuatro ruedas, con columnas MacPherson y barra estabilizadora en el eje delantero.

Su precio, en Japón, es ligeramente superior al millón de pesetas, con un equipamiento que incluye el aire acondicionado y los elevalunas eléctricos. Como opción ofrece un sistema de Airbag para los dos ocupantes.

La producción estimada es de unas 3.000 unidades mensuales que, inicialmente, van dirigidas exclusivamente al mercado japonés. Más adelante es posible que la oferta se amplíe a otros mercados, seguramente Estados Unidos, pero no parece probable que, por ahora, llegue a nuestro país. ○

TODO ESTILO
El Lexus Coupé hereda muchas características de la berlina, pero tiene personalidad propia. Entre sus elementos más destacables está un teléfono que se usa sin necesidad de apartar las manos del volante.



gante, sin llamativos apéndices aerodinámicos o fantasiosas molduras. Para conseguir esto, los diseñadores han renunciado a los sistemas modernos de diseño y se han dejado inspirar por formas naturales. Los elementos del morro: rejilla, faros e intermitentes, están perfectamente integrados en el conjunto.

En cambio, en el interior se incorporan las técnicas más avanzadas de la marca. Como es evidente se aprovechan gran parte de los elementos mecánicos del Lexus berlina, pero convenientemente modificados para adaptar su rendimiento al de

ahora tiene un sonido más adecuado a un deportivo. La transmisión automática es de cuatro velocidades con gestión electrónica, y también ha sido adaptada a un uso más deportivo. En el interior hay muchas peculiaridades destacables, tal y como, el mecanismo que desplaza la puerta hacia delante para favorecer el acceso o los asientos, con memoria, que también actúa sobre los retrovisores. La electrónica está presente en todos los aspectos y hay un sistema de iluminación, que se adapta en función de la luz exterior, o un teléfono «sin manos». ○



ALTA FRECUENCIA
El modelo CX70x incorpora un evolucionado Cabezal de Fase Apareada, mecanizado con la máxima precisión y seleccionado manualmente para obtener la respuesta en la frecuencia más alta posible.

Concord, firma de componentes de Alta Fidelidad, acaba de sacar al mercado su gama CX, dentro de la cual destaca el revolucionario CX70x.

CONCORD AUTOSOUND

LA LEYENDA

La firma de componentes de Alta Fidelidad Concord, fue una de las primeras en fabricar auténticos equipos de Hi-Fi para los automóviles, cuando todavía ninguna marca se había preocupado por el tema. Concord introdujo los primeros reductores de ruido Dolby, salidas para preamplificador y sistemas amplificadores de elevada potencia. Hoy, el mercado de equipos de autosonido ha llegado a un nivel tecnológico muy elevado y este tipo de sofisticaciones tecnológicas es frecuente en varias marcas.

Sin embargo, los sistemas Concord siguen representando una de las máximas cotas de calidad en este terreno, equipos

que ofrecen las máximas prestaciones, tanto en su sintonizador como en la calidad de respuesta sonora del reproductor de cassette, contando además con una gran flexibilidad para la ampliación del sistema. Esto significa que el usuario puede comenzar instalando un sencillo equipo de CX, con dos altavoces, y posteriormente ampliarlo con un preamplificador, etapas de potencia, etcétera.

En la gama actual destaca el modelo CX70x, que incorpora en su sección de reproductor de cassette un evolucionado Cabezal de Fase Apareada (Matched Tape Phase Head); mecanizado con la máxima precisión y seleccionado manualmente pa-

ra obtener la respuesta en la frecuencia, más alta posible. Además, incorpora el sistema de ajuste doble del Azimut, que realinea perfectamente el cabezal cada vez que se invierte el sentido de lectura de la cinta; etapa de potencia de 2/4 vías, búsqueda de espacios en blanco, sintonizador inteligente con ajuste fino de sintonía, búsqueda y barrido de emisoras y preselección. Todo esto configura al Concord CX70x como uno de los más avanzados y de mayor calidad de sonido. La gama se complementa con los CX 60, 50 y 40, todos ellos con 50 vatios de potencia máxima y cuatro canales.

F.C.G.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

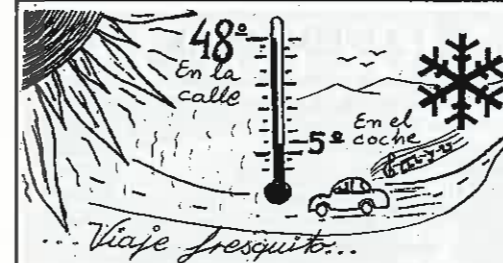
RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

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

Instituciones Técnicas del Automóvil, S.L.

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

NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900

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

SE PRECISAN SUBDISTRIBUIDORES PARA PROVINCIAS

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA

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

INSTAL AUTO

Miguel Aracil 66 Tel. 373 84 56/82 56 Fax 373 84 56 28035 Madrid

P. de Gracia n.º 7, 4º 1º Tel. 301 35 55/36 76 Fax 318 34 23 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hot line

PEUGEOT 205 XR

MATRICULA HM 40.000 KM
ELEVACIONES ELECTRICAS,
CIERRE CENTRALIZADO
BANDAS LATERALES
GTx, RADIOCASSETTE.
675.000 PTAS
TEL: 2 68 29 05

VENDO NISSAN PATROL

6 CILINDROS CORTO
DIESEL. 52.000 KM. AÑO 88
(SEPTIEMBRE) AIRE ACONDICIONADO, DEFENSAS,
RADIOCASSETTE, ETC
PRECIO: 1.800.000 PTAS
LLAMAR NOCHE DE 9 A 11
TEL: (93) 6 75 00 37



DAX 50

EXPERIENCIA Y GARANTIA PROFESIONAL AL SERVICIO DE LA MOTO



Mecánica de Competición

Ofrecemos una excepcional oferta:
HONDA DAX 70, 91
HONDA QR 50, 90
GARANTIZADAS. VEN A VERLAS

C/ PALACIOS, 4 (Zona Estrecho). Tel. 570 13 88. Fax 570 13 88 28039 MADRID



QR 50

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos y direcciones. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MERCEDES 230-E, año 83, 1.400.000 ptas. en

extras, perfecto estado. Tel. (98) 50 14 06. Noches. Precio: 1.600.000 ptas.

ALFA 33 4 x 4 familiar, año 87. 733 44 38.

OPORTUNIDAD Seat Marbella año 89, 11.000 km. 733 44 38.

PARTICULAR vende o cambia Nissan Patrol Cor-

to como nuevo con muchos extras, con garantía, por Suzuki 4 x 4 1.300 en buen estado, valorando ambos. Interesados dejar recado en teléfono (967) 18 04 47.

VENDO Passat G-60 160 CV 4 x 4, un año, particular. (93) 418 13 27. Jordi.

CON LA GARANTIA AUTO FDO. BAVIERA

BMW 528 A.A. P.M.	82	1.090.000
BMW 528i A.A.	80	490.000
BMW 316i 4P.	87	1.290.000
BMW 323i 2 P. P.M.	83	790.000
Audi 100 2.2 E.A.A.	88	1.890.000
Fiat Uno Turbo	86	690.000
VW Scirocco	84	475.000
Pº Castellana, 121		Tel: 556 66 95
Orense, 3 y 5		Tel: 533 95 09

Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



ACTO PUEZ de SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo
Guinda de la semana
POLO COUPE M-JV
año 89, bastantes extras, 850.000 ptas.
6 meses garantía
Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

- Renault 19 TSE, seminuevo, 20.000 km, 89 1.225.000
- Ford Escort XR3I Cabrio, 89 1.850.000
- Opel Corsa GT, 89 900.000
- Renault Fuego GTX, 86 825.000
- Renault 21 GTS, A/A, D/A, etc., 88 1.025.000
- BMW 316 1.8, A/A, 86 1.250.000
- Citroën CX TRD Turbo, 85 1.050.000

Abrimos sábado tarde y domingo mañana
Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel 519 35 77

PARTICULAR Jeep Willy's americano, perfecto estado, matriculado. 1.300.000. (91) 256 76 84 (noches).

GOLF GTi particular, M-HW, 1987, impecable, color rojo, Sr. Pastor. 1.100.000 ptas. 843 52 50.

VENDO BMW 535i, año 88, cuero, asientos eléctricos, clima, 50.000 km, precio 4.700.000. Tel. (98) 525 76 98.

FORD Granada 2.8 I ghia, familiar, plata, A.A., cubre maletas, transportín, alarma, siempre garaje, extras, 1.200.000 discutibles, llamar tardes 6 a 10. Tel. (91) 302 98 02.

FIAT Abhart 130 CV, BHB, 600.000 ptas. Tel. (93) 203 40 95.

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

OPEL Kadett 1.6 GL 5p, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses, precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

POLO Classic 1300, 39.000 km, M-HG, garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

ALFA Romeo 75 Twin Spark, 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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

ALFA Romeo 33 150 CV, llantas, precioso, blanco, pocos km y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21/22.

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

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

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

PROCEDENTE de sorteo Peugeot 205 Cabrio, a estrenar, 1.750.000 ptas., facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

LANCIA Y10 Fire, M-KN, como nuevo, 695.000 ptas. total, 6 meses de garantía. C/ Azcona, 62.

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.

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

F. TOME S.A. Rover Vi-tesse, año 87, «impecable», garantía 12 meses, 990.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

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

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

F. TOME S.A. Citroën BX GT, año 85, garantizado, 595.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

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

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

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

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

BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30.500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina, fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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.

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

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

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

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

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

CARAVANA 4 plazas, 160.000 ptas. Tel. (93) 849 40 97.

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

TECHOS SOLARES

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



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

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



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

VENDO Honda Gold Wing GL 1.000, 15 años, 17.000 km. 700.000 ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.

LANCIA Delta Integrare 16V, blanco, BKS. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

PARTICULAR Peugeot 405- MI 16 (160 CV).

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

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

Tel. (91) 314 59 96.



• 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

RALLYE MANZANARES

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

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

¡ANUNCIESE HOY!

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 68.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermeros García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____

Firma _____



CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Nuevos
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mera Echazarra Corpas
Martinez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

ABIERTO SABADOS
Y DOMINGOS

JP GARCIA PROL

C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39
28008 MADRID

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

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 Avant, 1.690.000	88	• Mercedes Benz 300 E, 2.690.000	86
• Alfa Romeo Sprint 1.5	86	• Mercedes Benz 300 TE, full, 3.600.000	87
• BMW 735 I, full, muy barato	88	• Nissan Sunny 4x4, 990.000	87
• BMW 525 aut., A/A	89	• Renault 18 GTD	82
• Citroen Visa, 440.000	87	• Renault 5 GT Turbo, 725.000	86
• Citroen AX 14 TRS	87	• Opel Corsa 1.3 GL, 620.000	87
• Citroen AX 14 TRD	89	• Opel Kadett Turbo Diesel, 690.000	86
• Fiat Regata 70 S	88	• Opel Ascona 1.8 E, 590.000	
• Ford Escort RS Turbo, 1.450.000	89	• Porsche 944 Coupé, full, baratísimo	a estrenar
• Ford XR2, 825.000	88	• Seat Ibiza 1.2 5p, 750.000	89
• Ford Fiesta XR2, 750.000	88	• Toyota Supra 3.0 Turbo	a estrenar
• Mercedes 280 E, full, 2.790.000	88	• Toyota Supra 3.0 Targa	a estrenar
• Mercedes Benz 300 D (baratísimo)	86	• Volkswagen Golf GTI 16 V, 1.590.000	88

OFERTA DE LA SEMANA

Audi Coupé 2.3 4 meses, 1.000.000, menos que nuevo

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)

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

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

525i Full-Equipe, año mayo 89. Teléfono y com-

pact-disc Pioneer, 40.000 km., garantía española. 3.850.000 ptas. Excelente estado, garantía BMW española. Tel. 574 26 72.

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

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

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

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

MERCEDES 500 SL, nuevo modelo, entrega

sept. 1991, placa turística o nacional. Tel. casa (952) 37 21 94.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LANCIA DELTA



UN CAMPEON
DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

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



SERIE ESPECIAL LIMITADA
PVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Lancia-Concesionario

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

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

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

Vagma, s. a.

DITECNICA

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

EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146

Tfnos.: 564 55 56

564 56 31

HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h

ininterumpidamente

Sábados: Mañana / Tarde

Domingos. Mañana



JEEP CHEROKEE
4x4
JEEP WRANGLER



TALLERES:

C/ Huertas de Abajo, s/n.

Paracuellos (Madrid)

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

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella Red	90	17.000	675.000	Peugeot 205 SRD AA. D.A.	91	12.000	1.425.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5 puertas	89	24.000	925.000	Peugeot 205 GTX	86	42.000	840.000
Seat Ibiza 1.5 CLX	86	32.000	725.000	Peugeot 205 Lacoste AA.	86	43.000	825.000
Fiat Uno 45 S	90	5.000	820.000	Peugeot 309 GT D.A. AA.	88	24.000	1.275.000
Fiat Uno 70 SX 5 puertas	89	19.000	875.000	Peugeot 309 GTI AA.	88	31.000	1.525.000
Fiat Uno Turbo I.E.	90	21.000	1.325.000	Peugeot 406 SH AA.	89	28.000	1.890.000
Fiat Uno Turbo I.E.	86	45.000	825.000	Peugeot 406 MI 16 V full equipo	88	32.000	1.150.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	89	29.000	1.325.000	MG Metro 1.3	89	19.000	750.000
Lancia Y 10 Fla	89	14.000	695.000	Citroën AX GT 5 puertas AA.	90	15.000	1.250.000
Saab 9000 T 1.6 V F.E. Cuero	88	43.000	1.650.000	Citroën AX GT	89	29.000	950.000
Renault Supercinco GTS	87	38.000	725.000	Ford Fiesta Pachi	90	13.000	990.000
Renault 19 GTX	89	23.000	1.275.000	Ford Fiesta 1.1	89	23.000	745.000
Renault 19 GTS	89	19.000	1.100.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5 puertas	90	12.000	925.000
Renault 19 Charmade TSE AA.	90	31.000	1.475.000	Ford Fiesta 1.4 S Techo Solar	87	32.000	695.000
Renault 21 TXE AA.	88	39.000	1.475.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	39.000	795.000
Renault 21 GTS AA.	87	43.000	1.075.000	Ford Fiesta XR2	88	23.000	925.000
Opel Corsa City	88	35.000	640.000	Ford Fiesta XR2 I	90	19.000	1.375.000
Opel Corsa 1.2 Desapotable	90	15.000	945.000	Ford Escort 1.6 GT	89	32.000	1.050.000
Opel Corsa 1.2 S 5 puertas	90	12.000	930.000	Ford Escort 1.8 D Van Isotérmica	90	27.000	1.120.000
Opel Corsa 1.2 S	90	16.000	790.000	Ford Escort XR3 I	90	32.000	1.490.000
Opel Kadett 1.6 Tiffany	89	28.000	1.275.000	Ford Escort RS Turbo	88	21.000	1.550.000
Opel Omega 2.0 I AA.	90	20.000	1.975.000	Ford Escort Country 1.6	90	36.000	1.250.000
Opel Kadett GSI 2.0 I AA.	89	37.000	1.575.000	Ford Escort XR3I Cabriolet	90	21.000	1.975.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	2 m	10.000	1.775.000	Ford Orion 1.6 Ghia AA.	89	32.000	1.150.000
Peugeot 205 Junior	90	5.000	775.000	Ford Orion 1.6 Ghia I AA. RS	89	31.000	1.425.000
Peugeot 205 XR	88	29.000	875.000	Ford Orion 1.8 D	90	34.000	1.325.000

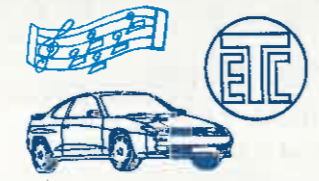
**SIERRA
COSWORTH**
BLANCO 1989
20.000KM REALES ABS
ALARMA IMPECABLE
2.000.000 TRANSFERIDO
URGE.
TEL: (952) 21 57 67
(952) 29 96 63

CANARIAS
COCHES Y MOTOS NUEVOS
CASI A MITAD DE PRECIO
ENVIAMOS PRECIOS
OFICIALES Y REQUISITOS DE
IMPORTACION MANDE 1000
PTAS GIRO POSTAL A
CARSO APTDO 2.915
35080 LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

PARTICULAR VENDE
**BMW M5
316 HP**
FULL EQUIPE
PRECIO: 7.800.000
TEL: (98) 5 25 76 98

C.A.N., S.A. **NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL**
OCASIONES PROVENIENTES CAMBIO
GARANTIA 12 Y 18 MESES. FACILIDADES
MOTOS HONDA Y BMW
GARANTIA OFICIAL
C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22

AUTORRADIOS - ALARMAS



TABASCO

¡AHORA SI! POR 156.000 PTAS. + IVA

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

Seguro de todo riesgo para tu TMA.

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

MERCEDES 300
Con todos los extras
Garantía total
150.000 kilómetros
651.24.30 (Madrid)
3.100.000 Pts.
De particular a particular.

SE VENDE
**PORSCHE 911
CABRIOLET**
AÑO 84
BLANCO CUERO
60.000 KM
5.250.000 PTAS
TEL: (98) 5 25 76 98

POLO Clásic 1.300, 39.000 km., M-HG, garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

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

ALFA Romeo 75 Twin Spark, 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989. Impecable. Total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



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



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



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



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



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



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

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

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

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

MITSUBISHI
ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.



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

MERCEDES 230 E, MHJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado. 52.000 km. reales. Libro de revisiones, garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.
VW Escarabajo Cabrio, 1.303 LS. 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

RENAULT Supercinco GT Turbo, año 1987. 780.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.
RENAULT 11 Turbo, año 1987. 820.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.
RENAULT 21 2 litros, Turbo, año 1989. 2.490.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

RENAULT 19 16 válvulas, año 1990. 2.050.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.
LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, 26.000 km. B-KS, impecable, techo, mando a distancia, portaesquí. 2.750.000 ptas. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

TERRANO 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas. Disponibles en Tecnipauto S.L. Tel. (948) 26 27 62.
BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo

PORSCHE 944 año 83, elevalunas, espejos, alarma Blaupunkt, asientos parciales en cuero, anti-nieblas, perfecto estado, pocos kilómetros. 2.500.000 ptas. Tel. (964) 21 91 84. De 4 a 8. Angel.
MERCEDES 500 SE, año 85, autom. Super-Full, im-



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !



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

CARAVANA 4 plazas 160 MIL. Tel. (93) 849 40 97.
SIERRA Cosworth impecable, B-KG, 30.000 km. Aire. Urge, 2.300.000 ptas. Sr. Pedro. Tel. (93) 322 08 14.
LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, B-KS. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

DE TOMASO Pantera rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Tel. (93) 322 03 73.
MERCEDES 230E año 83. 1.400.000 ptas. En extras perfecto estado. Tel. (98) 50 14 06. Noches. Precio 1.600.000 ptas.

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

peable, 75.000 km. 5.300.000 ptas. Tel. (95) 425 71 00. Sr. Gavira, horas oficina.
VENDO Nissan Patrol Corto 6 cil. Gasolina A.A., cuero, 7 meses, 9.000 km. 2.300.000 ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.



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

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

JAMEX MUELLES DEPORTIVOS

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



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 PRIMERA.....	15.100	VW POLO	17.900
MERCEDES 190.....	17.200	VOLVO 460	24.600
MERCEDES W124.....	16.900	MITSUB. MONTERO...	15.900

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

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

Europarts



DISTRIBUYEN:

DITECSA	ALICANTE	SEJAUTO S.A.	GALICIA-LEON
LAMINALTO SPORT	MADRID-SUR	KIRUJ	VIZCAYA
TESSER	GUIPUSUA	AUTOSCRATCH	BALEARES
DUOS AUTOMOVIL	BARCELONA	REP. LOS STRALICHES	ARAGON
NAISA ACCES VILALBA	MADRID-NORTE	REP. LOS STRALICHES	OVIEDO
GRAELX	DEL ANDALUCIA	AUTO-RECAMBIO FM	VALLADOLID
ESCARTI S.A.	VALENCIA	SPORT AUTO	SANTANDER

VENDO Honda Gold Wing GL 1000, 15 años, 17.000 km. 700.000 ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.
PORSCHE 944 S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, motor 16.000 km. Extras. Tel. (968) 13 53 88.

FORD Sierra Cosworth año 1990, semiestreno. 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.
BMW 325i Cabrio, precioso, negro metalizado, beige cuero, ABS, servo-dirección, cierre centralizado, lavafaros, suspensión M3, estéreo, clarion extraíble, llantas, alarma,

63.000 km. Incluye libro de mantenimiento. Motivo cambio de residencia. Precio 3.500.000 ptas. Tel. (976) 21 52 61 / 53 61 17.
OPEL Kadett GTE 18i, B-GK, negro, perfecto estado. 1.000.000 ptas. Tel. (93) 430 82 90. Noches.

TRIUMPH TR7, descapotable, dos techos, última serie, como nuevo, mecánica garantizada un año, rojo, varios extras. Tel. (918) 25 10 55. Horario 10 a 13 y 17 a 21. Sr. Carlos.
OPEL Senator 3.0, automático, año 88. 549 64 71.

RELOJ Ferrari Cronomet. acero oro, oportunidad. César. Tel. (976) 29 71 78.
CITROEN AX 14 TRS, M-LK, impecable, rojo. 630.000 ptas. Tel. 435 80 23 / 319 85 03.
PORSCHE 944 Turbo, cuero, A.A., 42.000 km. Tel. 549 64 71.

¡¡¡PRUEBELOS!!!

- Se los mostramos en su domicilio
 - Regalamos la instalación
 - Línea en 48 horas
- NEC —
- Portátil: Pesa solamente 400 gr. Cabe en su bolsillo.
 - Móvil: Incluye manos libres.

DECIDASE POR NEC El teléfono inteligente.



Di Son, S.A.

Inmaculada Concepción, 23
28019 MADRID
Tels. 460 51 11 - 460 51 97

Portátil
282.000 + IVA

Móvil
148.000 + IVA

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Caldos, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24

AERODINÁMICA

NOVEDAD Spoiler trasero
VW Golf II



DB-190



AUDI 80/90



BMW-5



MERCEDES 560 SEL

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

VENDO PORSCHE 911 (930) TURBO 3.3

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

RENAULT 20 GTD

78.000 KM 800.000 PTAS
TEL: (91) 6 90 15 50
DE 15.00 A 16.00 H
JUAN CARLOS MUÑOZ

PARTICULAR VENDE
PORSCHE 928 S4
COMO NUEVO 14.000 KM
DEMOSTRABLES
AZUL MARINO, FULL EQUIPE,
MAS ALARMA Y
EQUIPO HI-FI, PIONEER,
7.800.000 PTAS
D. JOSE MANUEL
TEL: (91) 5 76 47 93

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

ALFA Bertone 2000, 3TVeloz, clásico, año 74, 3.000 km, equipo motor, cambio, embrague, llantas aluminio, gomas y pintura nuevos, granate me-

talizado. 2.150.000 ptas. Tel. (96) 341 58 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEAT Málaga CLX, año 86. 590.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

ALFA Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989. Impecable. Total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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

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

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

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

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

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

LAS ROZAS HELIPUERTO

El Parque Empresarial de Las Rozas, situado en el kilómetro 23 de la Carretera de La Coruña, ha conseguido la aprobación para la instalación de un helipuerto, desde el que se efectuará la comunicación con el aeropuerto, en el tiempo récord de siete minutos.

La apertura de este servicio, hará mucho más sencillo el desplazamiento de los múltiples usuarios del transporte aéreo, desde la zona oeste de Madrid hasta Barajas, sin que influya para nada la situación de las carreteras.

SUAREZ ELIGE ALFA

El hasta ahora seleccionador nacional de fútbol, Luis Suárez, que ya conducía un Alfa Romeo 164 3.0, ha decidido subir un escalón más en la ga-



ma de la prestigiosa marca italiana. Su última adquisición ha sido el nuevo Alfa Romeo 164 Quadrifoglio. Esto demuestra su confianza en los coches de esta marca y su más completa satisfacción con el comportamiento de su anterior automóvil.

En la foto, Paolo Amagliani en el momento de hacer entrega de las llaves a Luis Suárez en presencia de Patrick Bunzl, gerente del concesionario Motor Oeste, situado en Pozuelo de Alarcón.

ALARMA ENCUBIERTA

De Estados Unidos nos llega una alarma de seguridad para el automóvil completamente diferente a lo hasta ahora conocido. Alarmino es un revolucionario sistema de alarma disfrazado de oso de peluche, que protege toda clase de recintos de hasta 20 metros cuadrados.



Alarmino no precisa instalación. En el oso de peluche va instalado un sofisticado sistema de infrasonidos, dotado de sirena y con alimentación a pilas, que una vez activado mediante el mando a distancia reconoce el espacio y el volumen a vigilar. Cualquier alteración es detectada, accionando la sirena.

Motor 16

Suscribase a Motor 16

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

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

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

Motor 16



CIRCUITO DE MONTMELO

PROXIMAMENTE, y de no surgir ningún contratiempo, se cumplirá el fin de un largo sueño para muchos miles de aficionados al mundo del motor en Cataluña, como es la inauguración del nuevo circuito de Montmeló en Barcelona.

Creo que es la justa recompensa a tantos años y años de organizar carreras, ya desde los lejanos periodos de 1923 a 1925 en el autódromo de Terra-mar en Sitges, pasando por los años 1946 hasta el 1954 en el fantástico trazado urbano del circuito de Pedralbes, simultaneándolo desde 1933 hasta 1954 con el añorado circuito del Parque de Montjuich, y posteriormente desde 1955 hasta su triste y trágico final en el mes de abril de 1975, hace ahora de aquello 15 largos años.

Ahora, me parece que es el momento oportuno y creo que sería muy bien recibido por los aficionados al motor, de antes y de ahora, dedicar un poco del espacio de la revista para repasar la historia de estos ya gloriosos circuitos, por los cuales rodaron marcas tan prestigiosas como: Elizalde, Ricart, David, Ideal, Hispano Suiza, Nacional Pescara, Bugatti, BRM, Alfa Romeo, Mercedes, Lancia, Maserati, Ferrari, etcétera.

Y pilotos tan destacados como: Albert Divo, Dario Resta, Giorgio Pelasa, Giuseppe Farina, Jan Zanelli, Tazio Nuvolari, Alberto Ascari, Maurice Trintignant, Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, etcétera.

Vicente Joan Camps
Molins de Rei (Barcelona)

SONDA LAMBDA

ESTIMADOS amigos de MOTOR 16, no hago más que leer en estos días, en la prensa especializada sobre coches dotados de catalizador y equipados con la llamada sonda Lambda. Me gustaría saber el papel que desempeña este sistema, dentro del motor de mi automóvil, y si realmente permite que el coche emita gases limpios o al menos, algo menos tóxicos.

Antonio Oliver
(Madrid)

R.-La sonda Lambda es un catalizador que controla los gases de escape resultantes de la combustión en su motor. Este tipo de sonda, analiza la composición de estos gases, detectando cualquier aumento de mezcla que no haya sido quemada en su totalidad. Una vez detectado este tipo de gas contaminado, manda una señal específica al sistema de alimentación, para que varíe la riqueza de la mezcla, anulando a su vez, mediante una brillante operación, las partículas contaminantes antes de que salgan a la atmósfera.



CAMBIO AUTOMATICO O MANUAL

ESTOY preparando la compra de un vehículo, más concretamente la compra de una berlina de lujo tipo Mercedes, BMW o similar. Mi interés reside en saber si me recomiendan el cambio manual o automático. Me gustaría saber si el utilizar un vehículo con cambio automático implica un aumento

brutal del gasto de combustible, si el coche anda más o menos y si, normalmente, estos mecanismos se terminan estropeando con el tiempo.

Muchas gracias por su información y continúen en la misma línea.

Carlos Gandía
(Málaga)



R.- No sabemos la idea que usted tiene, sobre las cajas automáticas actuales, pero su evolución, en un corto espacio de tiempo, ha sido brutal.

Un cambio automático moderno puede ser tan cómodo como entretenido. Tiene la posibilidad de utilización manual, un suave comportamiento y unos consumos contenidos y es posiblemente tan eficaz como cualquier cambio manual.

El cambio automático que le pueda ofrecer cualquiera de las marcas que nos señala colmará todas sus necesidades, sin ningún género de dudas.

El precio de esta opción varía según las distintas marcas, entre las 200.000 y las 300.000 pesetas.

FE DE ERRATAS

En el número 395 de Motor 16, página 67, en el artículo dedicado al extra Salón de Barcelona se tituló por error, a Ernest Ferrarri como director comercial de Lancia para el área mediterránea cuando su verdadero cargo es el de director de la División Lancia.

Las ventas de automóviles en España van a caer este año cerca de un 10 por ciento, aunque para 1992 ya se atisba una ligera recuperación, que podría llegar al 5 por ciento. Mientras tanto, desde la Administración se descarta cualquier plan específico de ayudas para el sector.



LAS VENTAS CAERAN 10 PUNTOS EN 1991

LA RECUPERACION, COMO TODO, PARA EL 92

PREVER el balance final del mercado español del automóvil en el actual ejercicio es muy difícil, por lo menos de momento y a la espera de próximos acontecimientos. Ahora bien, si algo hay muy claro es que va a ser negativo. Las ventas en este año pueden quedar entre las 850.000 y 880.000 unidades, cifra que representa un retroceso del 9,5 al 11 por ciento, es decir, unas escasas cien mil unidades menos que en 1990. Sin embargo, para el próximo año se calcula que esas ventas pueden crecer entre un 4 y un 6 por ciento.

Esta es la principal conclusión de un seminario que, con el título «Previsiones de Demanda en el Sector de Automoción», se celebró la pasada semana en Madrid bajo el patrocinio del Instituto de Empresa y la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC).

Fue precisamente el director general de ANFAC, Enrique Fernández Laguilhoat, la persona encargada de resumir los traba-

jos de las jornadas, de los que se deduce que el segmento de vehículos industriales también caerá en el ejercicio actual, pero de forma más acusada (cerca de un catorce por ciento) y que los beneficios empresariales sufrirán un fuerte descenso, tanto por las pérdidas de ventas como por el incremento de los costes, especialmente laborales, y los derivados de las inversiones previstas, encaminadas a mejorar la competitividad futura de las empresas de automoción.

Por segmentos, la caída de la demanda va a afectar más negativamente a los coches pequeños, mientras que se vendrán más de tamaño medio y se estabilizarán las matriculaciones de turismo de lujo, situación que responderá a la rebaja que se prevé de casi dos puntos en los tipos de interés de aquí a finales de 1992.

Fernández Laguilhoat se refirió de nuevo a la saturación de la producción, que se deriva de un desajuste entre la capacidad instalada y la demanda, con tres causas fundamentales: una pausa considerada como normal en el ritmo de crecimiento del

mercado; la política restrictiva en materia crediticia impuesta por el Gobierno, y los altos tipos del Impuesto sobre el Valor Añadido y las expectativas creadas sobre su rebaja, cuyo anuncio puede reducir las ventas en el actual mes de mayo en torno a unas 6.000 unidades.

En la clausura del seminario intervino también el director general de Industria, Antonio Joaquín Hernández Segura, quien reconoció la difícil situación por la que atraviesa el sector. Sin embargo, y pese a ese reconocimiento, descartó que la Administración vaya a

La caída de la demanda va a afectar negativamente a los coches pequeños, mientras que se estabilizarán los medianos y los de lujo.



la formación profesional especializada, como el mejor medio para aumentar la capacidad de los recursos humanos y la lucha contra el paro estructural».

Otro de los elementos analizados con detenimiento en el seminario fue el efecto de las previsiones de demanda sobre la financiación. Manuel García Moreno, director general de Fiseat, desmenuzó la evolución del mercado del dinero desde las medidas restrictivas aplicadas por la autoridad monetaria en julio de 1989 y los últimos movimientos a la baja que se están registrando en el mercado financiero. García Moreno dijo que el factor que más pesa en el Banco de España, y que juega en contra de proseguir a corto plazo el descenso de los tipos de interés domésticos, es el de la evolución de la inflación, que continúa siendo el objetivo prioritario de la autoridad monetaria.

Para el máximo responsable de Fiseat, las perspectivas de un descenso estable en el ritmo de crecimiento de los precios no aparecen todavía claramente consolidadas. Pese a ello, existe unanimidad de que los tipos de interés continuarán evolucionando a la baja a lo largo del año en curso y que los recortes de los tipos de intervención del Banco de España, cuando se produzcan, serán significativos, tal y como ocurrió en marzo.

El problema -según García Moreno- es predecir a partir de qué momento se producirá el primer recorte, «pero quizás no sea excesivamente arriesgado pensar que coincida con la publicación del dato de inflación correspondiente al próximo mes de junio». Finalmente, aseguró que a la hora de buscar dinero para financiar la compra de un automóvil, «la liquidez que ciertamente existe en el sistema crediticio será cada vez más selectiva, con buenos tipos de interés para los mejores clientes, quienes serán, más que nunca, los auténticos beneficiados del esperado descenso».

Uno de los aspectos más debatidos en el seminario fue el relativo a la industria auxiliar, a raíz de una ponencia presentada por Juan Losada, director general de la División Automóvil de Valeo, en la que destacó que 1990 ha marcado una inflexión importante en la trayectoria del automóvil en España. Losada pintó un negro panorama para el sector, debido tanto a las tensiones inflacionistas como a la paridad de la peseta, que le está restando agresividad exterior.

Su conclusión fue muy simple: si nuestra inflación sube más que en otros países,

Respecto al Mercado Unico europeo, Antoñanzas se refirió a la globalización del sector, ya que «los constructores instalados en nuestro país -dijo- son plenamente conscientes de la estrategia multinacional de globalización, que va más allá de la mera internacionalización de actividades, y que imponen la progresiva liberalización comercial, económica y financiera de la armonización comunitaria».

«España -añadió Antoñanzas- puede y debe aprovechar para su desarrollo regional las oportunidades que le ofrece la fabricación de automóviles, favoreciendo e incentivando el aumento de la demanda interna sobre la que pesan unas excesivas cargas fiscales (IVA), financieras (tipos de interés) y unos cada vez más costosos seguros; el necesario desarrollo de la infraestructura viaria; la implantación de la industria auxiliar de componentes cerca de las plantas de fabricación y montaje de los constructores; el reciclaje de materiales y los programas de reducción de la contaminación ambiental en procesos y productos, aspecto que resulta trascendental, además, para el estratégico sector turístico español; los programas de colaboración en la investigación tecnológica, y

preparar ningún tipo de programa de ayuda sectorial. Fernández Segura prometió, en cambio, el apoyo gubernamental ante las incertidumbres que se derivan de la liberalización del mercado comunitario para los coches japoneses a partir de la puesta en marcha del Mercado Unico en 1993. En este sentido, anunció que la Administración española va a plantear a las autoridades comunitarias la necesidad de que ese proceso de liberalización del mercado se realice bajo las premisas de un pacto, programado en el tiempo y negociado, para que el previsible impacto sobre los fabricantes comunitarios sea mínimo.

En el mismo seminario, con un nutrido plantel de técnicos interviniendo, el presidente del Instituto de Empresa, Juan Miguel Antoñanzas, un hombre, como es sabido, muy vinculado al mundo de la automoción, hizo un análisis histórico del sector para terminar con un estudio comparativo del mercado automovilístico español, afirmando que pese a que el nivel actual de matriculación se ha duplicado en el cuatrienio 1986-1989, España mantiene un desfase que puede estimarse en torno al 6 por ciento en relación con su poder adquisitivo y en comparación con los principales países de la Comunidad Europea que construyen automóviles (Alemania, Francia, Reino Unido e Italia).

si no se compensa la paridad de la peseta, si aranceles, producciones y precios de venta bajan y costos y salarios suben, sólo queda productividad y capear el temporal. «España -según Losada- ha dejado de ser el país de moda que era. Los centros de decisión se están progresivamente yendo de nuestras fronteras, para los constructores y para la industria de componentes. Y se deben tomar medidas para que la peseta se sitúe en el lugar que debe estar, atrayendo a la inversión extranjera ya que al cabo de dos o tres años de escasa inversión, se llegará a una situación irrecuperable».

Finalmente, se hizo referencia al controvertido tema de la fiscalidad del automóvil, asegurándose en las mismas jornadas que la anunciada reducción del IVA no va a suponer apenas pérdidas de recaudación para Hacienda. Esta aseveración se basa en el avance de la directiva comunitaria por la que se pretende armonizar los impuestos especiales en los países de la CE a partir de la entrada en vigor del Mercado Unico, e independientemente de la postura de la Administración española sobre la adición de una tasa específica al tipo de IVA normal que se aplicaría al automóvil.



PREVISIONES DE DEMANDA
Los expertos siguen de acuerdo en que la recuperación de la demanda de automóviles no se dará hasta 1992. Mientras, la Administración descarta cualquier plan específico de ayudas para el sector.

José Ignacio Gafo, subdirector de Aserpetrol, afirmó que la reducción del IVA será compensada con creces por el fisco gracias al aumento de los ingresos derivados de los nuevos impuestos especiales. Según el proyecto comunitario, se calcula

un incremento de unas veinte pesetas por litro en la gasolina súper y de trece pesetas para el gasóleo, subidas que no se aplicarían de golpe sino de forma progresiva a partir del citado 1993.

○ Raúl R. Sáez

MERCADO DE FUTURO

LOS PRECIOS SE MANTIENEN

TODO el mundo espera un repunte del mercado español del automóvil en 1992. Pero hasta el momento, los resultados de 1991 son muy difíciles de prever, aunque en cualquier caso van a ser negativos.

Este balance, a bote pronto, es el resultado de una serie de previsiones realizadas por diferentes expertos a petición de ANFAC, cuyo director económico, Miguel Aguilar, fue el encargado de presentarlas en el seminario citado.

Aguilar se refirió a tres escenarios básicos:

- **Precios:** Se prevé para 1991 un incremento de tres puntos, en términos reales, en el precio de los automóviles, con una reducción de dos puntos en términos reales a «igualdad de producto», y con un incremento de cinco puntos por el «efecto de gama», propiciado tanto por el lanzamiento de nuevos productos como por la continuidad en el aumento de la cuota de los importados. En este mismo escenario, pero para 1992, se prevé un incremento nulo en términos reales de los precios, con una reducción también de dos puntos a igualdad de producto y con un incre-

mento de dos puntos por el ya comentado efecto gama.

- **Variables financieras:** Para el año actual se prevé una reducción en el tercer trimestre de un punto en el tipo de interés, mientras que el volumen de crédito disponible para el sector privado deberá crecer en torno al 6,4 por ciento al finalizar 1991. Para 1992, se mantendrá un ligero descenso del orden de medio punto, también en el tercer trimestre, del tipo de interés nominal, mientras que el crecimiento de volu-

men de crédito disponible a final de año se situará en torno al 7 por ciento.

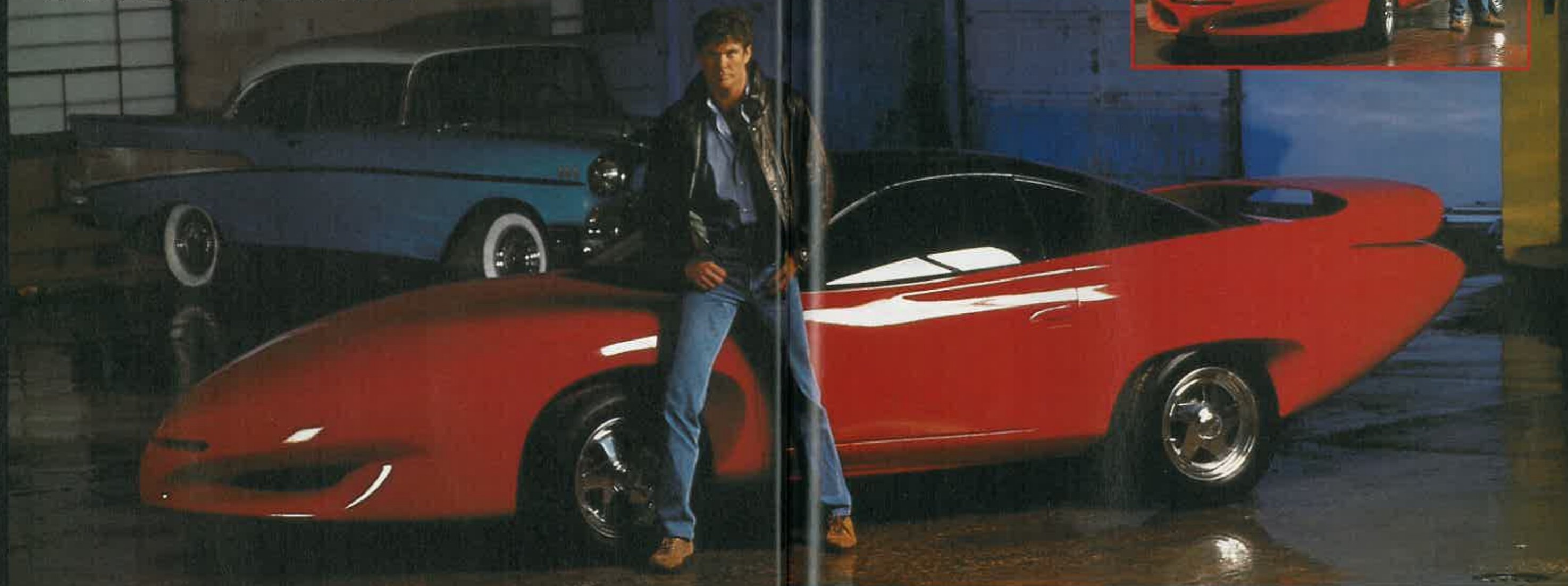
- **Renta disponible:** Para 1991 se calcula un incremento de un 2,7 por ciento en la renta disponible «per cápita» de las familias, aumento que para 1992 será de un 3,4 por ciento.

Con estos datos en la mano se obtienen las cifras de ventas ya comentadas, próximas para este año a las 900.000 unidades (80 000 menos que en 1990) y un crecimiento para 1992 en torno al 5 por ciento.



CAMBIA EL COCHE FANTASTICO

UN «NEW LOOK» PARA KITT



El actor David Hasselhoff presenta el nuevo Knight Rider 2000, estrella de los nuevos capítulos de la serie de televisión que volverá a hacer las delicias del gran público.

DESPUÉS de casi una década desde que comenzara la emisión de la popular serie, centrada en las aventuras de Michael Knight, interpretado por David Hasselhoff y el prototipo de coche inteligente KITT, los estudios de la NBC han decidido reestructurar la serie. Se han preparado nuevos episodios y aventuras, dentro de un marco ligeramente distinto al de los capítulos anteriores, ya que la acción discurre en el si-

glo XXI. Esta nueva etapa viene a corroborar el gran éxito televisivo con que cuenta todavía la serie.

Los responsables de la NBC tuvieron largas negociaciones con el actor, debido a que en un principio no iba a rodar esta segunda entrega, pero finalmente se llegó a un acuerdo por ambas partes, lo que dio lugar al inicio del rodaje de los nuevos capítulos.

Uno de los cambios más radicales que

se van a producir es lógicamente el *lifting* de la auténtica estrella de la serie, el especialísimo KITT. El nuevo modelo va a contar con un aspecto todavía más futurista. La versión que actualmente aparece en la pequeña pantalla está basada en el Pontiac Trans-Am, un vehículo que aquí en España no es muy conocido por no comercializarse, pero que en los Estados Unidos goza de un gran nivel de ventas, siendo uno de los deportivos por excelencia. Pero no sólo es protagonista en esta serie de televisión. El Trans-Am es también conocido por su aparición en el cine, en películas tan características como «Los Caraduras» o la no menos conocida «Los

locos de Cannonball», que narra las peripecias que acontecen a lo largo de una carrera de coches que atraviesa de costa a costa los Estados Unidos.

El nuevo protagonista también está basado en un Pontiac, aunque esta vez no sea tan conocido por tratarse de un prototipo. El frontal del nuevo Knight Rider 2000 parece inspirado en el Pontiac Banshee, a partir del cual se diseñó el Pontiac Firebird. Pero el resto del coche no tiene ningún parecido con la realidad. La parte trasera, en la que se incluye un aerodinámico spoiler sobreelevado, es, al igual que el resto del coche, de formas redondeadas, consiguiéndose de esta manera un

marcado aspecto futurista e innovador, acorde con la época.

Otra de las novedades, que presentarán los nuevos capítulos, es la aparición de un Chevrolet del 57 de color azul, concretamente la versión Bel Air. Este Chevrolet aparecerá como el coche particular de Michael Knight, y tendrá también algo de especial, pues por motivos «sentimentales» se ha instalado en él la voz metálica que con anterioridad había llevado KITT.

La fabricación de este precioso modelo supuso en la época un récord de producción, pues se fabricaron un total de cuarenta y siete mil unidades. Pero además destacaba por otros motivos, puesto que

las prestaciones de este modelo resultaban realmente increíbles en su momento. Equipado, como gran parte de los Chevrolet, con los motores V8 de inyección que la firma desarrolló durante esos años, el Chevy del 57 era capaz de desarrollar 270 caballos. Con semejante potencia sus aceleraciones eran fulgurantes, podía hacer los cuatrocientos metros con salida parada en poco más de diecisiete segundos. Esta cifra era ampliamente superada por otro modelo de Chevrolet, el Corvette, que utilizando el mismo motor V8, realizaba los cuatrocientos metros en poco más de catorce segundos.

Alfonso Aguilera

ESCUELA DE PILOTAJE

TRAS LOS PASOS DE SENNA

Pilotar un monoplaza de Fórmula 3 sin ser familiar de Senna y sin disponer de licencia de piloto está al alcance de todo el mundo que tenga algo de tiempo, dinero y sobre todo ganas de vivir una experiencia inolvidable. Un deporte de élite que Privilège Fórmula acerca a los amantes de las sensaciones fuertes.

EL monitor acaba su primera clase teórica, ha durado poco más de treinta minutos y ha servido para familiarizarnos con el monoplaza que vamos a pilotar durante el resto del día.

Son las 10 de la mañana en un Jarama soleado y el mecánico tiene listos tres Fórmula 3 para pasar rápidamente a la acción. La adrenalina comienza a subir y el ritmo cardíaco aumenta.

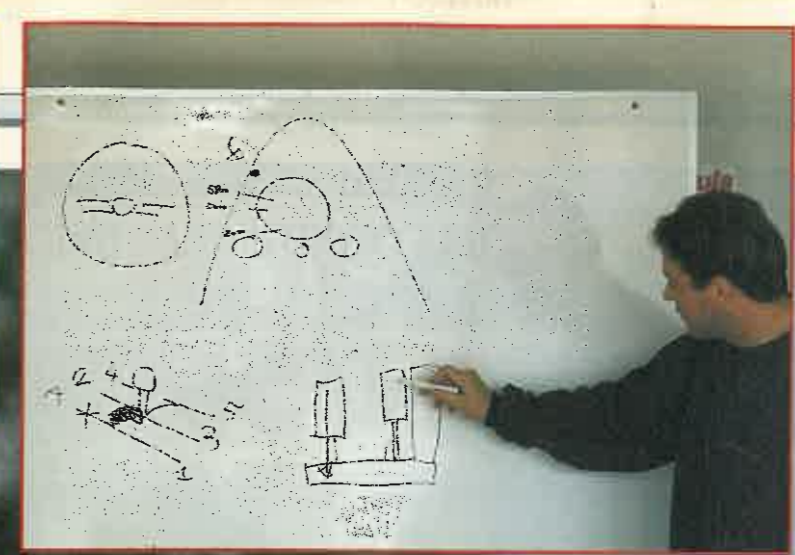
La primera enseñanza se refiere a la entrada en el *cockpit*, un reducido espacio en el que uno queda encajado y «atado» por los cinturones de arnés, y al que se accede no sin un gran esfuerzo. La puesta en marcha no guarda ningún secreto, pues se trata tan sólo de dar a una palanquita y apretar un botón. Pero a partir de ese momento las maniobras que en un turismo cualquiera se realizan de forma mecánica, por costumbre, en el Fórmula toman de forma independiente un cierto matiz de aventura por su complejidad inusual.

Las ruedas delanteras están a mi altura y también a mi alcance, las podría tocar con una mano. Llevo agarrado el volante con firmeza en la posición de las nueve y cuarto y en cada bache o pequeña desigualdad del terreno, el coche intenta desviarse de su trayectoria. Tras mi cabeza, un ruido ensordecedor, procedente de una mecánica con 170 caballos mucho más salvajes que los de cualquier deportivo de calle. Las primeras sensaciones son fáciles de explicar pero difíciles de olvidar.

Veo pasar con demasiada rapidez el cartel de los 200 metros y en milésimas de segundo estoy encima de la curva, llega la maniobra más importante frenar y reducir haciendo punta-tacón (en este caso, frenar y acelerar a la vez con el pie derecho para no dejar que el motor caiga de vueltas). La maniobra no resultaría tan complicada si se tratase de un turismo normal y corriente, pero estoy sentado al volante de un Fórmula 3, una auténtica máquina de carreras que exige decisión y rapidez. En los primeros giros el cambio me trae de cabeza, no consigo hacer bien el juego con los pies, manteniendo a la vez una



PILOTO POR UN DIA
La empresa Privilège Formula pone al alcance de cualquier persona el conducir un Formula 3. Para ponerse al volante se necesita ayuda externa, su misión consiste en apretar los cinturones de arnés.



LA PRIMERA TEORICA
Thierry, el monitor de la escuela, en plena clase. La familiarización con el coche antes de subirse, es imprescindible.



PRIVILEGE FORMULA

UNA OPORTUNIDAD UNICA

CONVERTIRSE en piloto de Fórmula 3 durante uno o más días, sin más requisitos que tener carné de conducir, es posible en España gracias a Privilege Fórmula, que ya ha catapultado al éxito a más de un aprendiz de piloto. El funcionamiento de la escuela es bastante elástico, con cursos de uno, dos o tres días e incluso, una vez familiarizado con el coche, sesiones diarias de cinco vueltas sueltas (25.000 pesetas), dentro de un horario concreto y bastante razonable. Para quien por pri-

mera vez se monta en un aparato de estas características la preparación mínima se reduce a cuatro consejos, suficientes, para no salirse de la pista en la primera curva. Si por el contrario se pretende adquirir una preparación intensa cara a una posible participación en competición, se proporcionan unos cursos mucho más completos. Al margen de todo esto, Privilege Fórmula en colaboración con Motor 16 organiza el primer Volante F-3 en España. La selección está reservada a los menores de 26

años y se lleva a cabo durante tres días con un coste total de 285.000 pesetas. El joven piloto que el último día consiga el mejor crono, queda citado automáticamente, junto con los finalistas de otros cursos, para la final. El mejor, tendrá asegurada una plaza en un equipo puntero de la especialidad, una temporada completa con todo pagado en una de las fórmulas con más posibilidades de promoción cara a la F-1. Se puede hablar con Privilege Fórmula en el teléfono 657 04 67 de Madrid.



LLEGA LA HORA DE LA VERDAD
La totalidad del cursillo a punto de subirse en los monoplazas. Mujeres no faltan. Motor 16 organiza en colaboración con Privilege Fórmula el Volante F-3, para menores de 26 años.

frenada equilibrada y uniforme. Después de una primera toma de contacto, el monitor me tranquiliza, nos tranquiliza... «Un monoplaza de competición, en nuestro caso un Fórmula 3, es uno de los automóviles más perfectos que existen. Motor central tras el piloto, centro de gravedad extremadamente bajo, ruedas muy anchas... El piloto tiene que ser el ordena-

dor, y el coche una prolongación de sus brazos y piernas. Los pies y las manos serán los sensores que capten todo lo que suceda durante el pilotaje. Cuando se llega a asimilar en décimas de segundo todo lo que pasa alrededor proporcionando, una respuesta ideal, hay muchas más probabilidades de alcanzar la perfección...»

Desde el cockpit de un monoplaza, la

vida se ve de otro color. Las sensaciones distintas, llegan desde el primer momento, desde que te sientas al volante.

Pero no todo es un camino de rosas, lo cierto es que, como en todo, para disfrutar al máximo la experiencia hace falta tiempo y vueltas a cualquier circuito. Privilege Fórmula intenta con sus cursillos reducir este tiempo al mínimo introduciéndote desde el primer momento en el mundillo de la Fórmula 3, enseñándote todo sobre un deporte apasionante dentro de unas jornadas repletas de buen humor, compañerismo y olor a competición. Progresivamente las enseñanzas dan su fruto, las marchas entran mejor, la frenada se dosifica mejor.

Un ochenta por ciento de los cursillistas repite la experiencia, y algunos terminan planteándose una posible participación en competición, momento en el que la escuela, Privilege Fórmula, se encarga de dirigir sus pasos en el mejor camino. ○

Andrés Mas
Fotos: José Robledo



UNA SENSACION DISTINTA
Pilotar un Fórmula 3 no es difícil, si bien para aprovechar todo su potencial hay que aprender a base de cursillos. En la recta del circuito se alcanzan velocidades de vértigo.

EVOLUCION TECNICA EN LA F-1

UNOS BUSCAN Y OTROS ENCUENTRAN

Después del comienzo americano de la Fórmula 1, se ha visto que, en el fugaz regreso a Europa, se han aprovechado los Grandes Premios de San Marino y Mónaco para estrenar nuevas soluciones técnicas.

COMO se suele decir, la presente temporada está todavía en pañales, y los ingenieros de todos los equipos trabajan incansablemente con la esperanza de que sus conceptos técnicos alcancen, cuanto antes, la competitividad deseada. Sin embargo, todos los proyectos se encuentran con la aplastante amenaza del binomio Senna-McLaren/Honda que, en contra de cualquier pronóstico, se ha apoderado de las cuatro primeras victorias.

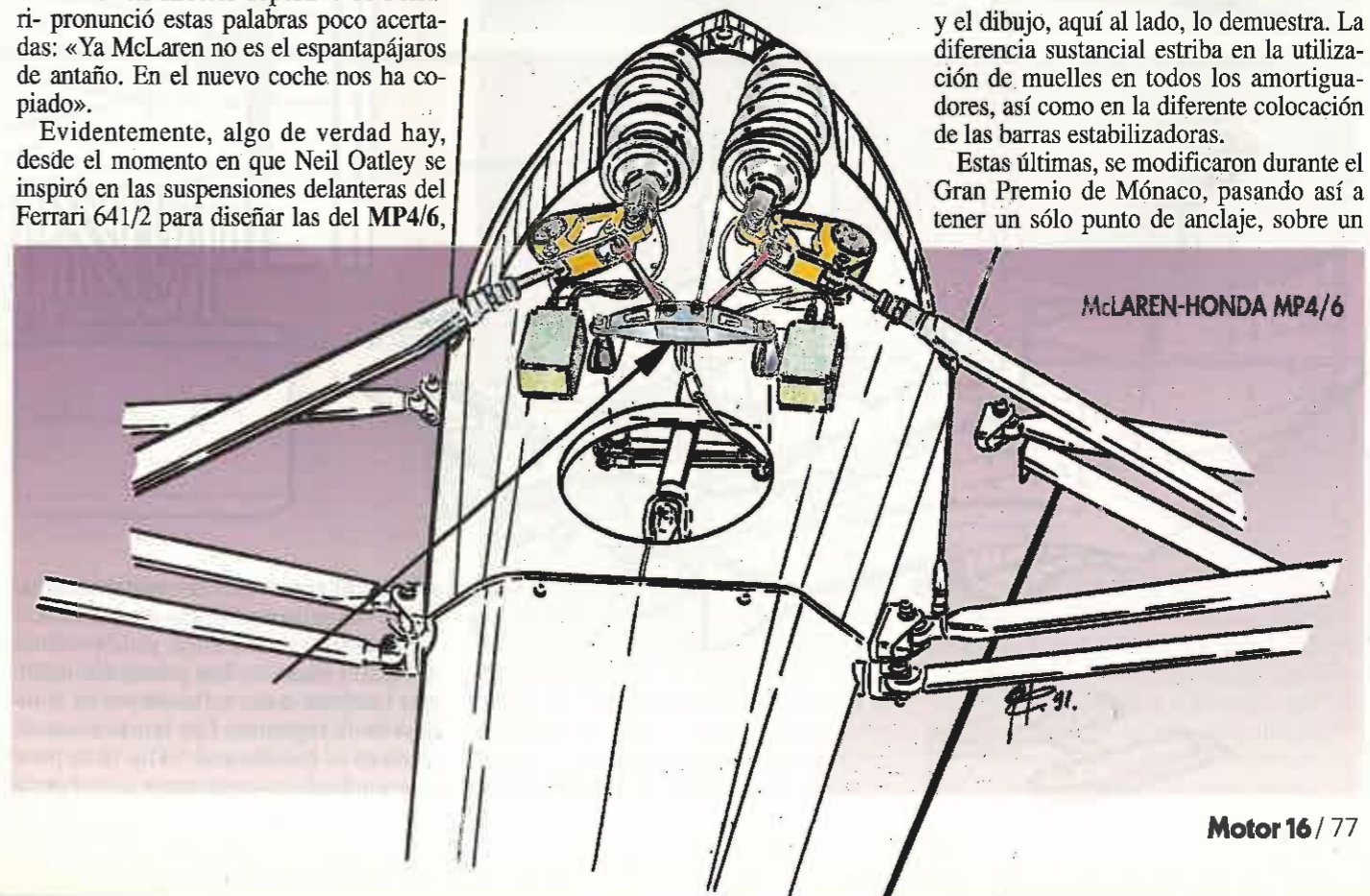
Antes de que los motores dejaran oír por primera vez su voz en Phoenix, Cesare Fiorio -ex-director deportivo de Ferrari- pronunció estas palabras poco acertadas: «Ya McLaren no es el espantapájaros de antaño. En el nuevo coche nos ha copiado».

Evidentemente, algo de verdad hay, desde el momento en que Neil Oatley se inspiró en las suspensiones delanteras del Ferrari 641/2 para diseñar las del MP4/6,

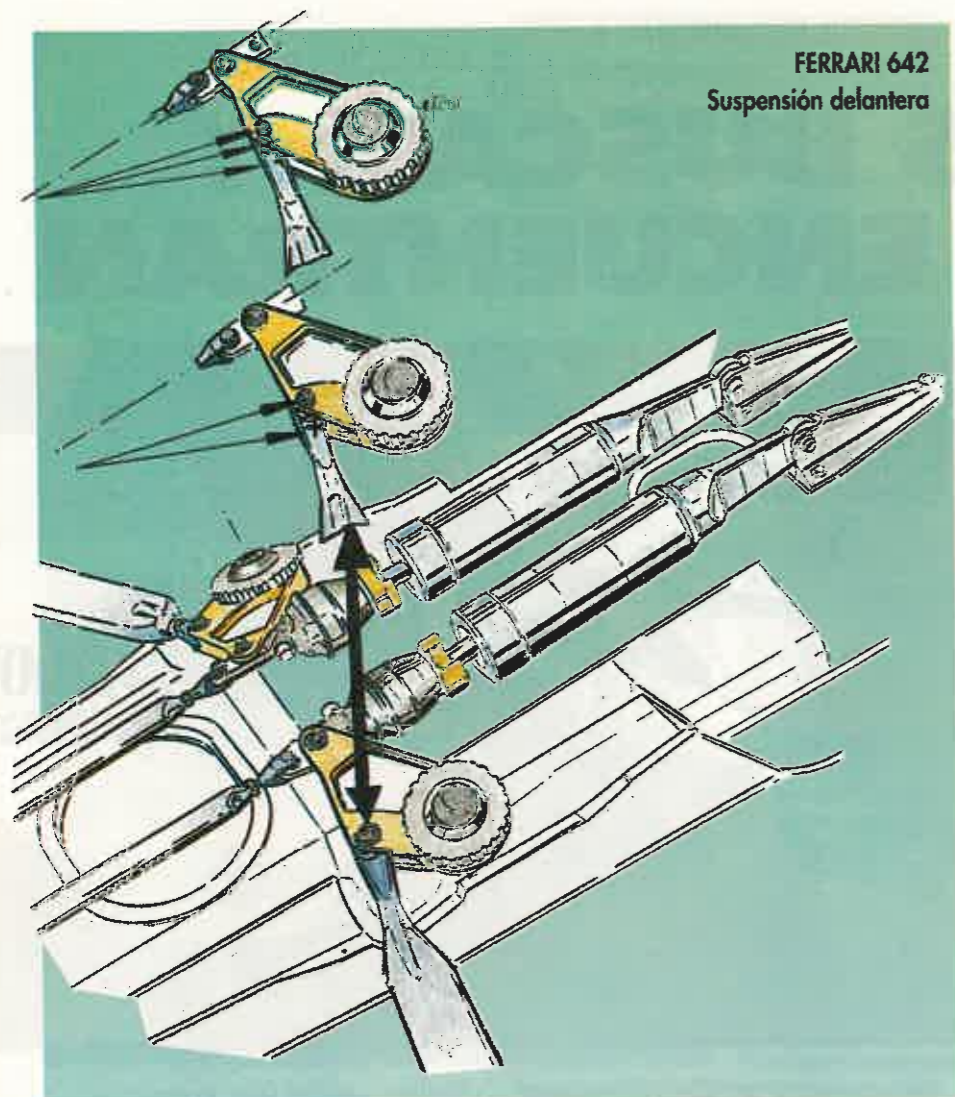


y el dibujo, aquí al lado, lo demuestra. La diferencia sustancial estriba en la utilización de muelles en todos los amortiguadores, así como en la diferente colocación de las barras estabilizadoras.

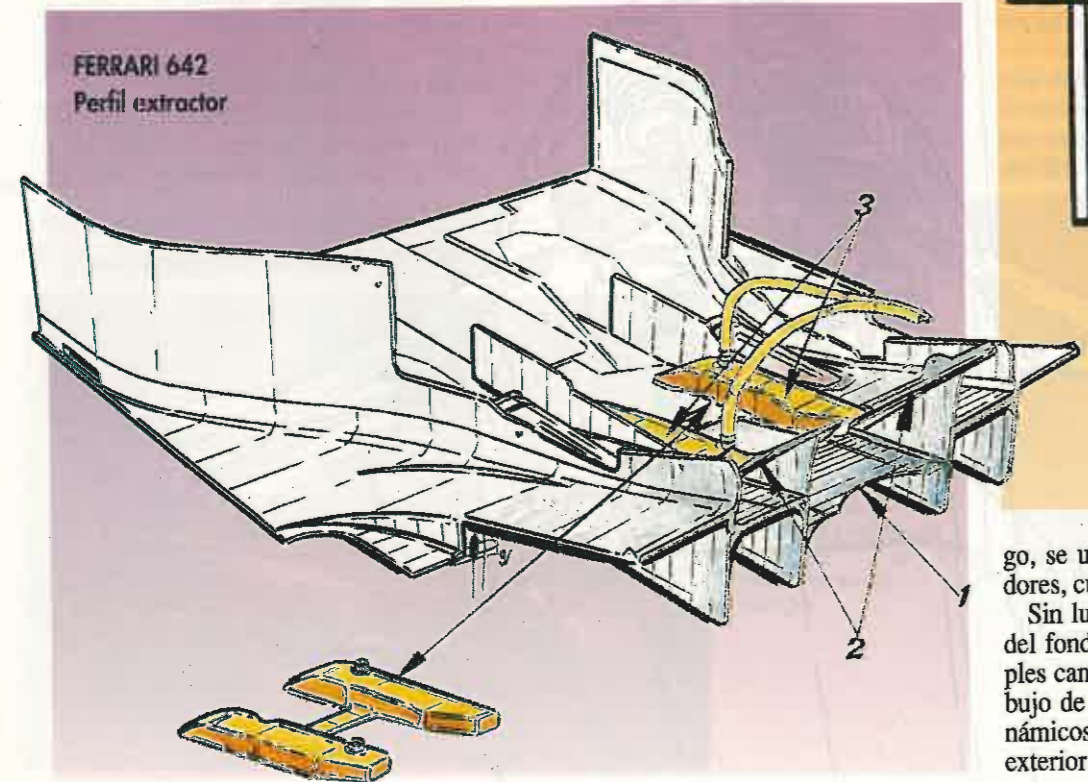
Estas últimas, se modificaron durante el Gran Premio de Mónaco, pasando así a tener un sólo punto de anclaje, sobre un



McLAREN-HONDA MP4/6



FERRARI 642
Suspensión delantera

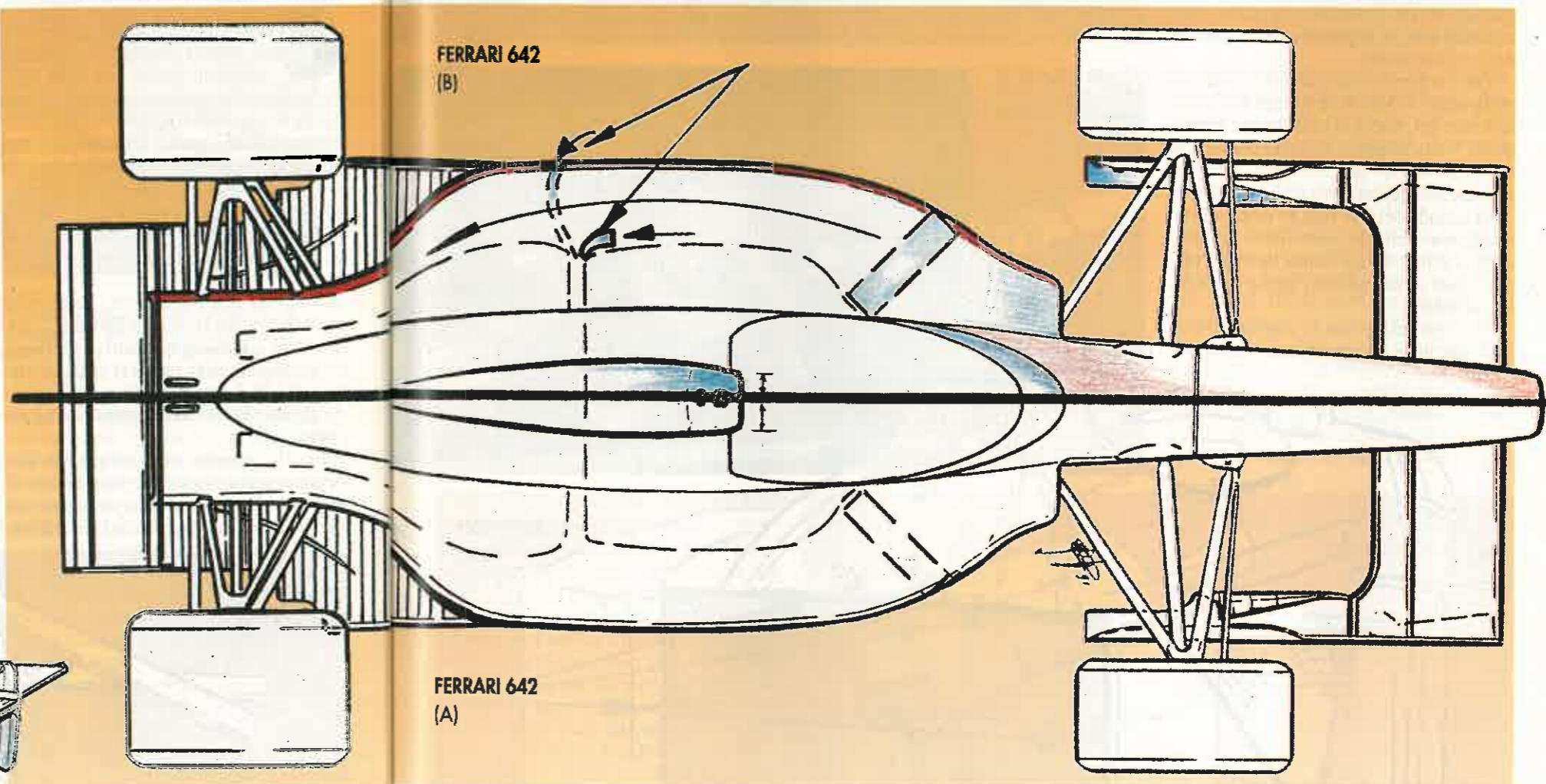


FERRARI 642
Perfil extractor

puente que conecta con las barras de torsión.

En Imola, también el Ferrari 642 presentaba modificaciones en las suspensiones. En la parte delantera, se montaron nuevos amortiguadores, siempre realizados por Penske, que proporcionaban no sólo un mejor rendimiento acorde con el retoque geométrico hecho a la suspensión, sino más rigidez en todo su conjunto. Con este mismo criterio, se modificaron los puntos de anclaje exteriores, entre los tirantes de reacción y los empujadores de los amortiguadores. A su vez, se aplicó un nuevo sistema de regulación que permitió variar la leva del tirante de reacción.

En la parte posterior, el sistema de suspensión se retocó ligeramente; sin embar-



FERRARI 642
(B)

FERRARI 642
(A)

go, se utilizaron unos nuevos amortiguadores, cuyas características se ocultaron.

Sin lugar a dudas, en la parte posterior del fondo plano, se han practicado múltiples cambios, como se puede ver en el dibujo de la izquierda. Los timones aerodinámicos se han alargado (1) y en la parte exterior final, las conexiones con el perfil

extractor tienen una ligera forma arqueada. Los deflectores (2), ya utilizados en el modelo 641/2, son más largos, y, por razones de espacio, se ha situado el depósito del lubricante (3) en un contenedor con forma de H. Al parecer, esta solución ha favorecido la refrigeración del líquido y ha permitido ganar algo de espacio.

En el dibujo a vista de pájaro, se pone en evidencia cómo el Ferrari 642 ha cambiado su «vestido» entre el Gran Premio de San Marino y el de Mónaco. En la parte (B), se puede apreciar como ha cambiado la toma de aire destinada a refrigerar el alternador. Desde el Gran Premio de Francia de 1989 existía una «ven-

tanilla» en la parte vertical de los laterales; sin embargo, ahora la toma del aire se ha colocado en el interior de los pontones y al lado de los radiadores. Según estudios realizados en el túnel de viento, esta nueva solución mejora el flujo interior del aire y, al mismo tiempo, el efecto aerodinámico lateral exterior del coche.

A pesar de los múltiples cambios practicados en el Ferrari 642, la competitividad respecto a McLaren y Williams, deja bastante que desear. Por una parte, el talón de Aquiles de este monoplaza consiste en sus limitadas posibilidades de regulación para ser adaptado a los diferentes circuitos, y lo más grave estriba en el hecho de que el concepto general se ha quedado anticuado. Y por si esto fuera poco, el nuevo motor Ferrari 292/1 es netamen-

FUE IMPOSIBLE
Jean Alesi hizo todo lo que pudo.

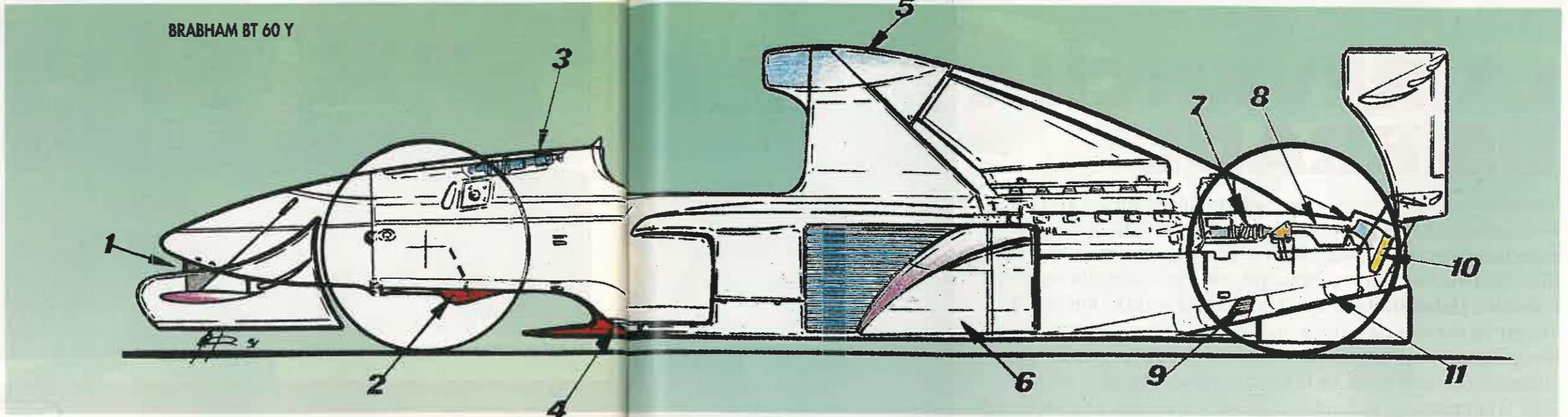
un problema bastante serio de lubricación.

El estreno del nuevo **Brabham BT 60 Y** en Imola, llamó la atención de la competencia. Una vez más, Sergio Rinland - su creador - ha demostrado saber crear y copiar soluciones ya existentes con la aportación de considerables mejoras. Buena prueba de ello, es la solución del alerón delantero con forma de ala de gaviota invertida (1), que en este coche está sujeto por una columna central. En la parte inferior del morro (2), aparece una protuberancia que corresponde a un pequeño espacio existente en el interior, destinado a los talones del piloto. De este modo, Rinland ha logrado encontrar ocho centímetros más de espacio para la colocación de los pies del piloto. También curiosa resulta la suspensión delantera (3) que, al margen de ser monoamortiguador, está equipada con un dispositivo de regulación desde el habitáculo.

Visto de frente, este coche recuerda, remotamente, al March de Ronnie Peterson; la forma del morro es sumamente redondeada y alta respecto al fondo plano, que se ve dotado de una «lengua» (4) más pronunciada que en otros monoplazas.

La entrada del aire para el motor (5) es totalmente redonda, pero llama la atención la forma de las tomas laterales (6), que dejan al descubierto buena parte de los radiadores.

Pocas novedades en la suspensión trasera, que tiene los amortiguadores en po-

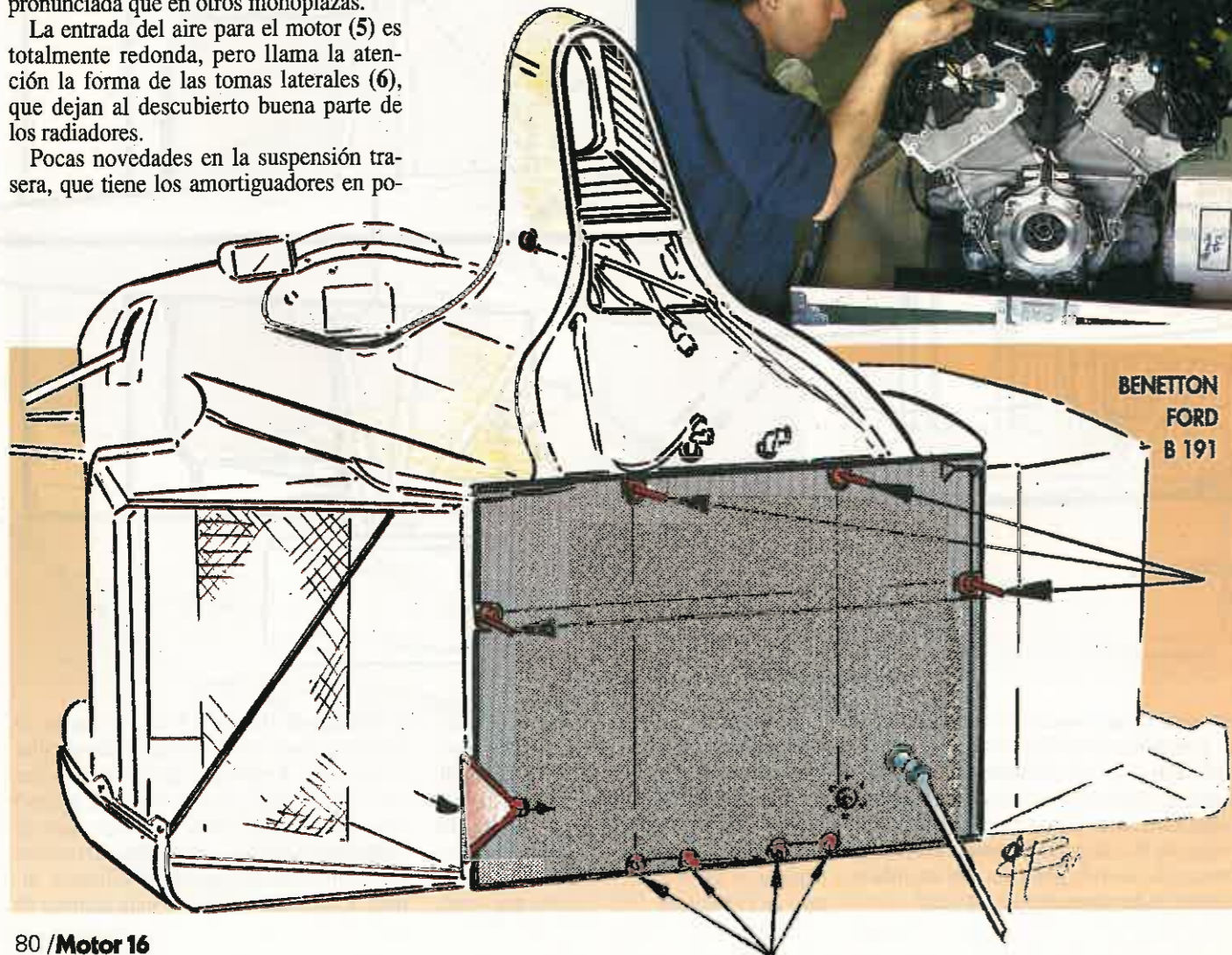


BRABHAM BT 60 Y

EL MEJOR V8
El motor Ford HB es el más potente en su categoría.



BENETTON
FORD
B 191

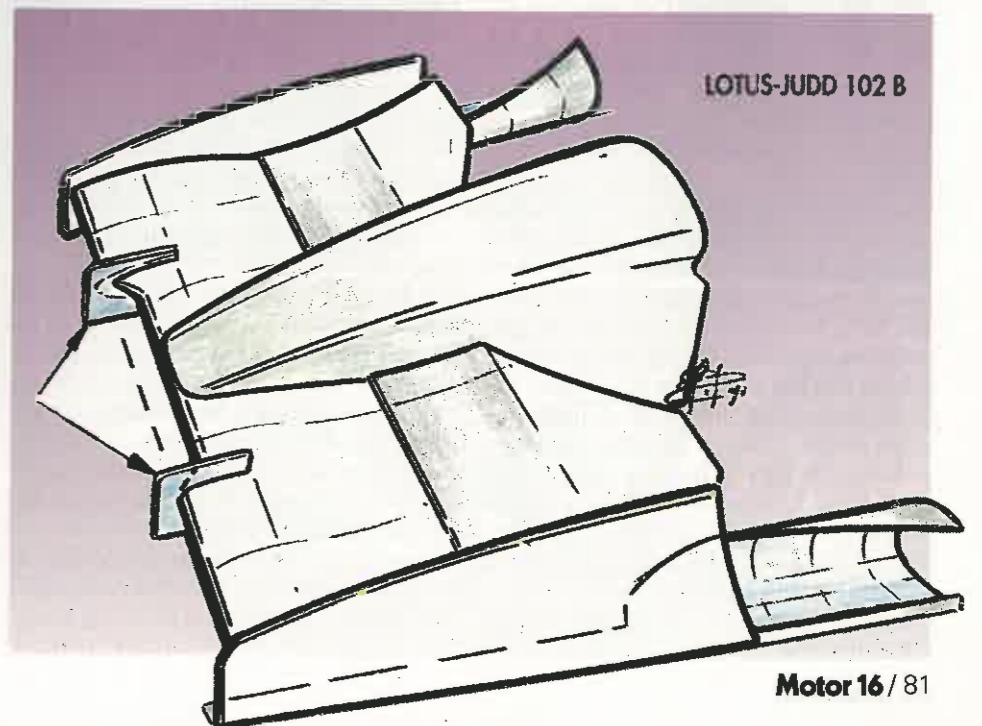


SOLO MODESTIA
Por el momento, el BT 60 Y está en fase de evolución.

de nuevos anclajes al chasis. En el dibujo de la izquierda, señalados por las flechas, aparecen los ocho puntos de sujeción del propulsor, que según Barnard, proporcionan la rigidez necesaria. A pesar de la modesta economía de la escudería Lotus, se ha notado la mano de Enrique Scalabroni en la modificación del viejo coche. En Mónaco no se estrenó el nuevo monoplaza y la única modificación de relieve aplicada al 102 B, eran dos pequeños timones situados en la parte delantera central del alerón. Este detalle tiene como fin canalizar el aire, de forma que no se produzcan interferencias aerodinámicas sobre los timones laterales, dotados de los semitimones inventados por Scalabroni. O Gigi Corbetta/ Giorgio Piola

sición horizontal y colocados sobre el cambio transversal (7), y la barra estabilizadora (8) está anclada hacia atrás. Lógicamente, el dispositivo del arranque del motor es lateral (9) y el radiador del aceite del cambio (10) se ha colocado en la columna del alerón trasero. Respecto al perfil extractor posterior, se ha conectado con el final de los laterales por medio de un vistoso arco. Por el momento, el BT 60 Y ha tenido unas actuaciones modestas así como el motor Yamaha OX 99-V12; sin embargo, parece prometer un futuro satisfactorio.

El proceso de evolución afecta también al Benetton-Ford B 191 estrenado en Imola. Han surgido graves problemas con la fiabilidad del cambio transversal, cuyo volumen se redujo tanto que los pilotos se quejaban de la excesiva precisión de la leva. En Mónaco se montaron por primera vez los nuevos motores Ford HB dotados



LOTUS-JUDD 102 B

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

LA REVANCHA DE BRADL

Los ciento veinticinco mil espectadores que se dieron cita en Hockenheim, de los cuales ochenta mil abarrotaban las espectaculares tribunas del Motodrom, habían venido con un sólo objetivo: ver ganar a «sus» pilotos. Pero de modo muy especial a Helmuth Bradl que tenía la sacrosanta «misión» de vengar su derrota en Italia a manos de Cadalora. No salieron decepcionados los vociferantes aficionados alemanes, porque Helmuth cumplió al pie de la letra lo encomendado y además Ralf Waldmann les redondeó la jornada ganando en el octavo de litro. Por dos veces se oyó el «Deutschland Uber Alles» acompañado del ondear de miles de banderas tricolores. La tercera victoria también fue sonada y adoptada como propia puesto que el más carismático de los pilotos de 500, Kevin Schwantz, le ganó a Wayne Rainey en el último viraje. Para los españoles, el segundo lugar de Cardús, tras una excelente carrera, es por fin una recompensa tras tantas decepciones, y si el sexto lugar de «Aspar» es muy poca cosa si pensamos que antes de iniciarse el Campeonato sólo valían las victorias, tal y como está el patio es un gran éxito que tal vez llega demasiado tarde, porque en Austria todo puede haber cambiado.

Enviado Especial
José Luis Aznar

HOCKENHEIM es una pista ultra rápida, la más veloz del Campeonato. En las largas rectas del bosque es vital saber aprovechar los rebufo. Es por eso, que los pelotones que se forman no acostumbran a resolverse hasta la última vuelta. Sin embargo, hasta entonces la carrera no resulta ni mucho menos aburrida ya que, el intercambio de posiciones es constante. Ese fue el caso de la carrera del octavo de litro en la que la lucha se planteó nada menos que entre once pilotos. En ese grupo sólo se echaba en falta a dos hombres: Gianola y Ueda, ambos lesionados, el primero por culpa de una caída en los entrenamientos y el segundo todavía fuera de juego a causa de la de Misano. Dos pilotos parecían los favoritos más claros, Capirossi y Gresini, no en vano son los dominadores de la temporada, pero había que contar con tres locales desmelenados: Waldmann, Stadler y Raudies que, por el mero hecho de jugar

en casa, estaban dispuestos a todo. A ellos había que sumar a Spaan, que por fin volvía a luchar por la cabeza de una carrera, Luethi, las dos Aprilia de Debbia y Gramigni, Waibel y, por fin, «Aspar». El español había tenido un fin de semana lleno de sinsabores, a causa de la falta de prestaciones de su moto, pero en carrera el valenciano hizo todo lo posible por no descolgarse de ese grupo, sabedor de que era la única posibilidad de conseguir una clasificación honorable. Sin embargo, su escasa velocidad punta no le permitía más que no perder contacto, pero no avanzar posiciones, y para colmo de males, en los últimos giros Raudies y Waibel se descolgaron del gran grupo con lo que al de Alcira sólo le quedó la posibilidad de terminar por delante de los dos germanos. Fue a una vuelta de la conclusión cuando se produjo el golpe de teatro: Gresini entró más rápido de la cuenta en la curva de izquierdas del «motodrom» con lo que hizo un *strike* con el que se llevó por delante a Spaan y Stadler. Ello daba a la postre el sexto lugar a «Aspar». «Estoy contento,



APOTEOSIS GERMANA
Entre los efluvios de cerveza y el humo de las salchichas, el público alemán vio satisfechas sus ansias de victoria y revancha. Las victorias de Bradl, que humilló a todos sus rivales, aunque no tuvo el supremo placer del mano a mano con Cadalora, y la de Waldmann en 125 fueron debidamente celebradas y jaleadas por el respetable que abarrotaba el Motodrom de Hockenheim.





SI TUVIESE MAS MOTOR!
Alex Crivillé realizó una gran carrera pese a que en las rectas no podía casi ni seguir a sus rivales. Sólo en las frenadas de las chicane recuperaba lo que perdía en velocidad punta y el de Seva se desmelenaba en las curvas, para evitar perder terreno con respecto a Shimizu y Preining.



REMONTANDO LA CUESTA
El segundo lugar de Carlos Cardús ha supuesto un balón de oxígeno para el de Tiana mientras que «Pitufo» Alvaro, tras haber sido el mejor español en los entrenamientos realizó una gran carrera peleando con Sakata y Wakai.

aunque no podía más que pegarme a ellos y seguirlos a duras penas. He aprovechado todos los rebufos, pero cuando se han descolgado ya ha sido imposible contactar con el grupo», decía en la meta el piloto de JJ-Cobas.

Descartado Gresini, la victoria estaba entre Capirossi o Waldmann, pero el pequeño italiano, viendo caído a su escudero debió pensar que era mejor asegurar los diecisiete puntos del segundo lugar, antes que arriesgarse a una refriega en la última vuelta con un Waldmann dispuesto a, cualquier cosa, por lograr su primera victoria y precisamente en casa. Así pues, el joven piloto de Honda, eufórico, lograba ganar su primer Gran Premio ante el delirio del respetable, mientras que Capirossi y Luetthi lo secundaban en el podio.

Del resto de españoles hay que destacar a «Pitufo» Alvaro, el cual había sido el mejor español en entrenamientos -décimo tercero- y en carrera tuvo un precioso duelo con Sakata y Wakai. A la postre los dos nipones le podrían, pero el andaluz vendió muy cara su piel.

Verlo por el paddock o en los boxes, ese fin de semana, era como tener la visión del «vengador justiciero» o la del mesías que ha de ser sacrificado por la salvación de su raza. Ese era el papel que sponsors, medios de comunicación germanos y público le habían reservado a Helmut Bradl. Papel que, naturalmente, el piloto de Honda-HB parecía asumir hasta las últimas consecuencias. En cuanto aparecía en pista en entrenamientos, el público lo coreaba y jaleaba con ardor, con la misma pasión con la que luego se aplicaban en abuchear a Cadalora cada vez que pasaba frente a ellos. No creo que el germano haya dejado de flotar en todo el fin de semana. Sin embargo, metafísica aparte, el hombre se aplicó a su labor con toda entrega, y si su moto era efectivamente de las mejores, su pilotaje era todavía más agresivo y desmelenado que de costumbre. Por ello le metió a Chili segundo y medio en los entrenamientos, mientras que Zeeleberg, Reggiani y Cardús les seguían en una parrilla en la que Cadalora no era más que noveno y Crivillé era décimosegundo. El italiano había sufrido una caída y un amago en la «Sachs Kurve», en cada una de las tandas cronometradas del sábado, lo que le costaba una fractura de costilla que le hacía decir el domingo por la mañana: «Si termino sexto será un gran resultado» y es que, además Kanemoto y Vukmanovich tenían evidentes problemas para hacer funcionar correctamente las suspensiones de la moto, las gomas Michelin se calentaban peor que las Dunlop y obligaban a los pilotos,

usuarios de la marca, a hacerles hendiduras en la parte izquierda de la banda de rodadura para que ese lado tomara mayor temperatura.

Al ponerse verde el semáforo, Bradl no les dejó ni las migajas a sus rivales, y pese a que ya hemos dicho que Hockenheim es un circuito en el que se rueda en pelotón, eso no contaba para él. Así pues, inició una escapada que no se detendría hasta la llegada, mientras que tras él Cardús, Zeeleberg, Cadalora, Reggiani y Chili eran los que optaban a las plazas de honor. Pronto desapareció Reggiani por culpa de la mecánica, y luego Chili al irse a la hierba intentando pasar a Cardús. De modo que la cosa quedó en un asunto de familia, entre pilotos Honda. Esta vez «el Tiriti» no defraudó, y si Cadalora pronto tiró la toalla, a Zeeleberg le pudo con autoridad ¡Menos mal! «Estoy contento porque no me encontraba nada bien. No estoy nada fino, tengo fiebre y antes de la salida tenía escalofríos» decía contento en el podio. «La moto ha ido perfecta» concluía con satisfacción, aunque nos admitió también que Bradl era inalcanzable.

Tras este pelotón, la lucha fue también a cuchillo, y aquí también con un protagonista español: Alex Crivillé. Este llegó a ir quinto, pero la batalla con Shimizu y Preining se perdió en las rectas: «Sólo podía aguantarlos en las frenadas de las chicane, pero luego en las rectas no podía ni seguirlos el rebufo» comentaba el de Seva que, sin embargo, reconocía con fruición: «Me lo he pasado en grande».

En la máxima categoría las espadas si-



GENIO Y FIGURA
Kevin Schwantz dió una vez más pruebas de su genialidad al manillar de la Suzuki. Su adelantamiento a Rainey fue de antología. En el octavo de litro, la lucha fue nada menos que entre once pilotos, de los cuales Gresini fue uno de los líderes más sólidos hasta que cayó.



DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Llámanos para pedir información.
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.



TORRE PICASSO. Planta 19, Módulo A
28046. Madrid.



guen en alto. Por un lado, los usuarios de Dunlop recibieron, la misma tarde del viernes, unos nuevos compuestos que en principio les dieron satisfacción, por otro las Yamaha tenían modificaciones aerodinámicas para aprovechar mejor la velocidad en las rectas alemanas, al tiempo que también habían progresado las Suzuki. La primera batalla fue la de la «pole» que en el último instante se adjudicó Doohan tras «volar» a 307 kilómetros por hora en la recta. Por casi dos décimas batía a Schwantz y a Lawson que, cada vez, hace correr más a la Cagiva.

La carrera, con sólo quince pilotos en pista, dado que fueron baja por lesiones Barros y Ruggia, y quedaron fuera de los tiempos mínimos de calificación cuatro privados, tuvo su emoción únicamente en la cabeza. Ahí la lucha fue entre tres: Doohan, Schwantz y Rainey. Tras el inicial dominio del australiano, los dos yanquis dieron cuenta de él, e iniciaron los últimos compases en mano a mano. La última vuelta fue épica, y en especial la frenada antes del estadio. Ahí Schwantz se metió por dentro, apuró la frenada lo indecible, tanto que la moto le saltó y rebotó varias veces, consiguiendo emparejarse con Rainey. Como la siguiente curva era a izquierdas, el pupilo de Roberts tenía las

EL GRAN ESPECTACULO
Son pocos, muy pocos, sólo quince en parrilla, pero el espectáculo que dan los de cabeza es de primer orden. Doohan podía ganar hasta que su moto bajó de rendimiento mientras que Rainey tuvo que ceder en aras de la clasificación en el Campeonato y ante el ímpetu de Schwantz. Garriga se tuvo que conformar con la séptima plaza porque su motor perdió potencia casi desde la salida.



de ganar, pero tal vez pensando más en el Campeonato, que no en la victoria, prefirió no ofrecer una exagerada resistencia a su rival, sabedor de que Schwantz estaría dispuesto a cualquier locura por ganar, tras dos Grandes Premios con la suerte de espaldas. En efecto, Schwantz frenó por fuera, pero le cerró la puerta a Rainey y consiguió su segundo triunfo del año. Las tribunas rugieron como si fuese germano.

Tras ellos, Lawson pudo imponerse a Gardner y De Radigues, mientras que Kocinski acababa besando el asfalto de un circuito en el que corría por vez primera: «No me gustan estas pistas tan rápidas, prefiero los circuitos más virados. Es una pista muy veloz y no hay que tener miedo cuando vas a más de trescientos kilómetros por hora...»

En cuanto a Garriga, octavo en entrenamientos, en carrera la moto no le dió muchas satisfacciones y fue séptimo. El nos lo explica: «He salido muy bien y me he colocado sexto, pero después de la chicane me han pasado las dos Suzuki, una por cada lado. He intentado coger su rebufo pero era imposible. Ya en ese momento la moto había perdido mil vueltas con respecto a los entrenamientos y al final de la carrera no podía engranar la sexta, porque no andaba nada».

HOCKENHEIM EN BREVE

Las caídas estuvieron a la orden del día en los entrenamientos. La mayor parte acaeció en la curva de izquierdas de dentro del Motodrom la Sachs Kurve. La razón es que en todo el circuito la mayor parte de apoyos son a la derecha y los neumáticos se calientan más de ese lado, en detrimento del izquierdo. Ya hemos explicado la estrategia empleada por los pilotos de Michelin, consistente en hacer hendiduras en el lado izquierdo de la goma.

Los que besaron el suelo fueron entre otros, Doohan por dos veces, Cadalora, Puig, Gianola, Ruggia y Barros. Si el australiano salió indemne, no así el resto. Este es el parte de bajas de los heridos que hacían cola en la Clínica Móvil del Dr. Costa. Puig: posible fractura de los talones. No se podía precisar a causa de que el aparato de Rayos X no funcionaba como era debido. Cadalora: segunda costilla lumbar derecha. Gianola: dos metatarsianos del pie derecho y

escafoides fisurado en la mano derecha Barros, escafoides izquierdo y Ruggia, clavícula.

El caso de Alberto Puig es lamentable, por cuanto sus Yamaha no andan nada en absoluto y mucho menos que las del pasado año. Tanto es así, que Ducados está pensando en poner reparos a los pagos pendientes a la firma japonesa, amparados en un informe técnico de Harald Bartol, preparador de las motos de Alberto.

Crivillé no está nada contento con su motor Honda, aunque no dice nada en público porque ya sabía que el suyo no sería un motor oficial. Se da por hecho que el año próximo pilote una 250 oficial en el equipo Campsa, en el cual podría estar Rainey, quien ha de tener esta semana una entrevista con Sito Pons.

Otro que está que echa chispas es «Aspar». Aquí sí que hay motor oficial, pero parece ser que por problemas de vibraciones no se acopla bien en el chasis JJ-Cobas. La semana pasada probó en privado las motos del equipo de la Federación Valenciana, las JJ-Cobas de Chama Rosés, y resultó que corrían

más que la suya con el viejo Rotax del pasado año. Con el apoyo de Coronas, puede que en Austria corra con una Honda del equipo suizo de René Mettraux, aunque para ello ha de rescatar su kit oficial, cosa a la que el equipo no accederá con facilidad y que puede dar lugar a litigios de importancia. Este equipo helvético, en el que ahora milita Luethi, no es la única opción del de Alcira que también ha estado en conversaciones con el de Pileri.

La Asociación de pilotos privados quiere resucitar el fenecido Campeonato de 80 centímetros cúbicos. Para ello, ya han contactado con pilotos, fabricantes y organizadores, incluidos los de Sudáfrica ya que pretenden hacer una carrera en Kyalami.

La FIM instaurará este verano controles antidoping y de alcoholemia.

Los segundos se harán a todos los pilotos antes de la carrera y no se tolerará ni un vestigio de alcohol en la sangre, ello puede implicar que no puedan beber ni un vaso de vino el día antes por la noche, mientras que el de drogas, de acuerdo con las sustancias prohibidas por el COI, se hará una vez terminada la

carrera, y a tres pilotos: el vencedor y otros dos.

El Gran Premio de Yugoslavia vendrá a Madrid. Como una bomba cayó el anuncio del presidente de la FIM, Jo Vaessen, de que el Gran Premio de Yugoslavia tendrá lugar en la fecha prevista, dentro de tres semanas, pero en el Jarama! La misma FIM, que había dicho, que si no se celebraba no sería sustituido, ahora lo trae con exagerada premura al Jarama, y si bien es una alegría para nosotros, que hay que apuntar a los esfuerzos de Dorna con Ezpeleta al frente, no por ello deja de plantear serias dudas en cuanto que el trazado de Madrid fue severamente criticado, cuando la reciente carrera del Mundial de Superbikes. Además, tres semanas, parece un plazo muy corto para montar correctamente una prueba, por muy capaces que sean de hacer las cosas en el RACE. Con ello, el Jarama se coloca como el más internacional de nuestros circuitos, puesto que, además de albergar el Gran Premio de España, es escenario de los de fuera, como es el caso del de Portugal en 1987 y ahora el de Yugoslavia, ya que por lo visto mantendrá su denominación.

CLASIFICACIONES

125cc
 1º R. Waldmann (Honda) 33'12"041, 2º L. Capirossi (Honda) a 0'288, 3º H. Luethi (Honda) a 1'343, 4º G. Debbia (Aprilia) a 1'549, 5º A. Gramigni (Aprilia) a 1'558.

250cc
 1º H. Bradl (Honda) 31'59"456, 2º C. Cardús (Honda) a 13"517, 3º W. Zeelenberg (Honda) a 14"034, 4º L. Cadalora (Honda) a 23"707, 5º M. Shimizu (Honda) a 43"569.

500cc
 1º K. Schwantz (Suzuki) 36'20"491, 2º W. Rainey (Yamaha) a 0'016, 3º M. Doohan (Honda) a 8"944, 4º E. Lawson (Cagiva) a 11"568, 5º W. Gardner (Honda) a 25"500.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc
 1º L. Capirossi, 84 puntos, 2º F. Gresini, 71, 3º R. Waldmann, 56, 4º N. Ueda, 55, 5º H. Luethi, 43.

250cc
 1º L. Cadalora, 110 puntos, 2º H. Bradl, 91, 3º C. Cardús, 82, 4º W. Zeelenberg, 71, 5º L. Reggiani, 61.

500cc
 1º M. Doohan, 106 puntos, 2º W. Rainey, 94, 3º K. Schwantz, 75, 4º E. Lawson, 69, 5º J. Kocinski, 62.



LA ASTUCIA NO SIRVIÓ
 Pese a llevar los neumáticos rayados a mano en su parte izquierda, ello no impidió que Cadalora cayese en la «Sachs Kurve» en los ensayos.



● **CITROËN** ha dado a conocer su programa para el 91. Su primera participación será en la **Baja Aragón del 18 al 20 de julio**. Más tarde correrá el **Faraones** y estudian la posibilidad de participar en la **Baja Mejicana del 7 al 11 de noviembre** y por supuesto en el raid **París-Ciudad del Cabo**. Han desestimado su inscripción en el **París-Moscú-Pekín** ante la imposibilidad de trasladar a los mecánicos en avión.

● **BRANDS HATCH** fue el escenario de la primera carrera del **Campeonato de**



KARTING

SURRALLES, CAMPEON

El joven piloto catalán Jordi Surrallés se proclamó, en Goteborg (Suecia), Campeón de Europa Junior de Karting. El piloto del Faluga Racing ha cosechado uno de los más importantes éxitos del deporte del motor, a pesar de que el karting pase desapercibido en nuestro país. De los ciento treinta y un pilotos que representaban a dieciséis países, Surrallés fue el más veloz en los entrenamientos cronometrados, aunque más tarde en las semifinales descendió al sexto lugar tras ser tocado por otro participante. Ello no le impidió ganar posteriormente con autoridad la prefinal y la final, con lo que consiguió el triunfo absoluto.

HISPANO 20

PATROCINIO MUNDIAL

El Grupo Banco Hispano Americano, de la mano de Hispano 20, tiene una presencia muy importante en el automovilismo español. Apoyó a José Angel Sasiambarrena y Juan Ridruejo en el Campeonato de España de Turismos y a Xavier Riera en el Europeo Español de Montaña, y cerró la temporada pasada con dos títulos, el del Campeonato de Turis-

ACUERDO
Sainz junto a Del Corral, de Hispano 20, en el momento de la firma del acuerdo.



mos con Sasiambarrena y el de España de Montaña con Riera. Ahora va a patrocinar a Carlos Sainz, Campeón del Mundo de Rallyes en la actualidad.



FERRARI

NUEVO STAFF TECNICO

COINCIDIENDO con unas series de entrenamiento en Imola, Ferrari presentó a la opinión pública su nuevo staff técnico. En el foto de nuestro colaborador Enzo Giovanelli, se puede ver de derecha a izquierda a Piero Ferrari, hijo del Comendatore, que ocupará el cargo que ocupó su padre durante cuarenta años, a Jean Alesi y a Claudio Lombardi, que sustituye a Cesare Fiorio.

CAMPEONATO DE TURISMOS

REVISION DE PESOS

ANTE el rumbo que estaba tomando el Campeonato de España de Turismos, con dos marcas que destacaban notablemente sobre las demás, Ford con los Sierra Cosworth 4x4 y el BMW M-3 pilotado por Josep Bassas, la Federación Española de Automovilismo organizó una reunión con el ánimo de recoger opiniones de marcas y pilotos, para intentar so-

bre todo, que exista la mayor igualdad posible entre los participantes y conseguir que se pueda contemplar un buen espectáculo en los circuitos. Tras dar cada uno de los interesados su opinión, se llegó a un acuerdo para revisar el peso base de los coches que dominan hoy por hoy el certamen. También hubo otros pilotos que pidieron que se les aprobasen una serie de modificaciones. Este es el caso de Eduardo de Aysa, que con el Renault 21 Turbo en los primeros giros de cada carrera se queda sin neumáticos, por lo que ha pedido que le permitan utilizar llantas de 17 pulgadas. La semana próxima la Federación Española dará a conocer su decisión tras esta reunión.

ANTONIO PALOMO

REPLICA DE PLATA PARA KENNY ROBERTS

ANTONIO Palomo se está haciendo todo un nombre con las maquetas en plata de coches y motos que realiza en sus ratos libres. Es un gran aficionado al motociclismo, y aprovechó la celebración del Gran Premio de España de Motociclismo, para entregar a Kenny Roberts una réplica de la Yamaha con la que conquistó su último Mundial. Al saber Roberts que estas sensacionales maquetas las realiza



OBRA MAESTRA
Kenny Roberts se quedó impresionado con la réplica que le entregó Antonio Palomo (derecha en la foto) de la Yamaha con la que conquistó su último Mundial.

Palomo totalmente a mano, se quedó con la boca abierta y no se lo creía. Este magnífico escultor ya hizo también entrega a Angel Nieto de una réplica de la Derbi con la que se proclamó por última vez Campeón del Mundo y otra a Juan Garriga de su Yamaha.

EL RAID PARIS-MOSCÚ-PEKÍN A PUNTO

MAPS, la organización del Raid París-Moscú-Pekín, presentó oficialmente su proyecto en Madrid. Con la asistencia de René Metge, un hombre muy ligado al automovilismo y la aventura (organizador y ganador por dos veces del París-Dakar) y en presencia de su amigo personal, Juan Porcar, del presidente de la FEA, Carlos Gracia, y del presidente del RACE, Carlos Falcó. Metge explicó a la prensa los avatares que han vivido durante el año de exploración para trazar el increíble recorrido de 16.000 kilómetros.

La salida de la capital francesa será el día primero de septiembre y la caravana de coches y camiones (este año se ha creído más prudente no implicar todavía a las motos, en la magna empresa) cruzará durante veintisiete días las desiertas estepas soviéticas y chinas en busca de la legendaria capital del oriente. La gesta ya se realizó hace nada menos que 84 años, en 1907, ganando en esa histórica ocasión el Príncipe Escipión Borghese a los mandos de su itala. Para René Metge, la carrera cobra un significado que va más allá del simple espíritu deportivo y, tomando las palabras del escritor y aviador Antoine de Saint-Exupery, «eres simplemente lazos de relaciones y nada más. Existen por tus lazos. Tus lazos existen por ti».

Los recientes acontecimientos políticos han propiciado lo impensable hace un par de años escasos, y la organización ha recibido el apoyo, además del del presidente de la FIA Jean Marie Balestre, del presidente de la Federación del Deporte del Automóvil de la URSS, V. Konovalov y de Qi Jincheng, secretario general de la Asociación

China del Deporte del Automóvil. Para quienes han realizado la exploración de la ruta, la experiencia será inolvidable y todos en el equipo de Metge coincidían en halagar la hospitalidad y amabilidad de los pueblos visitados. La primera sorpresa fue sin duda la ausencia del machacante «cadeau, cadeau» en busca de regalos de los participantes, que ya acompaña cualquier incursión en Africa. En la URSS y en China, los automovilistas aventureros sólo se han encontrado con amables bienvenidas y curiosas miradas de quienes, en la mayoría de los casos, descubrían el occidente por primera vez. Entre los equipos interesados en esta prueba se encuentra Nissan, que tiene intención de acudir con tres coches, uno para Porcar, otro para Babler y el tercero para Torre



PAISAJES DE PELICULA
El raid atravesará zonas con unos paisajes espectaculares.

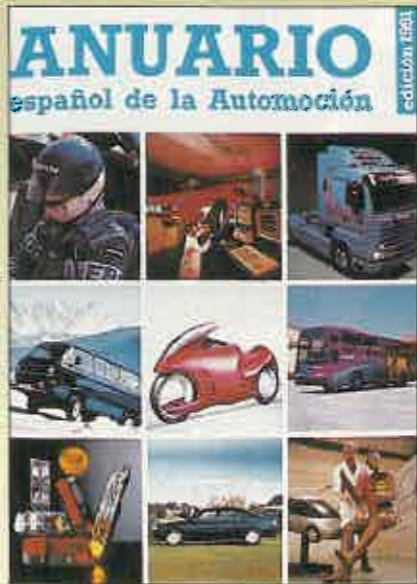


TELEFONOS DE EMERGENCIA

- 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

ANUARIO ESPAÑOL DE LA AUTOMOCION 91

Y A ha sido editado el nuevo Anuario Español de la Automoción, del año 1991. Esta publicación representa una ayuda importante para todos los profesionales del mundo del motor. Recoge una completa información relacionada con este amplio sector: empresas de automoción, fábricas, delegaciones, distribuidores, concesionarios, una variada relación alfabética de productos, vehículos industriales, motocicletas, componentes, servicios al automovilista, federaciones, salones y ferias, seguridad vial, publicaciones especializadas, laboratorios de homologación y un largo etcétera de informaciones sobre este apasionante tema.



CANTABRIA EN MOTO

El próximo sábado día 1 y el domingo 2 de junio tendrá lugar en Noja (Cantabria) la XI Concentración Internacional Motociclista, organizada por el Moto Club Pistón y valedera para el Trofeo nacional de Turismos, pilotos y Clubs, y para la copa F.I.M de Turismo.

Precio: 1.800 pesetas, con derecho a camping, cena, desayuno, bolsa de viaje, etc.

GRAN PREMIO PORSCHE

UN año más, el Club Porsche España, en colaboración con Pirelli, celebrará el Gran Premio Porsche. Es una gran fiesta en la que se reúnen todos los amantes de la marca alemana. La cita será el sábado 8 de junio en el circuito del Jarama y consistirá en una prueba de velocidad de tres vueltas al circuito y una prueba de habilidad.

MERCADO DE OCASION



MERCADO DE OCASION

LA Feria del Mercado del Vehículo de Ocasión adelantará este año sus fechas y se celebrará a partir del 15 de junio hasta el 24 del mismo mes. El certamen, organizado por Fira Barcelona en colaboración con la Federación Catalana de Vendedores de Vehículos, ocupará una superficie cercana a los 15.000 metros cuadrados en el Palacio de la Metalurgia del recinto ferial de Montjuich, calculándose la presencia de un centenar de empresas que expondrán una oferta consistente en 1.000 vehículos.

CONCENTRACION EN CATALUNA

El sábado día 1 de junio se celebra en Sils una concentración de «minis», en la que se darán cita todos aquellos poseedores de aquellos entrañables Mini Cooper que dominaron la década de los 60. El domingo 2, allí mismo, se celebrará un encuentro de los amantes de los Volkswagen. El lugar de la concentración se encuentra cercano a Girona, en una comarca llena de múltiples atractivos.

Más información: Club Mini Cooper, C/ Buscarons 8. Tel. (93) 211 93 60. 08022 Barcelona. Club de amigos del VW. Tel. (93) 245 19 46.

CITA EN CANADA

LA Fórmula 1 vuelve a atravesar el Atlántico y el 2 de junio, en el circuito Gilles Villeneuve, se disputará el G.P. canadiense. También en Canadá, pero en el circuito de Mosport, será el Campeonato del Mundo de Superbikes.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdera.
Director General: Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Artes: Olegario Turralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pisciotta (Producto). Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Asa (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetia Garib, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Néutica).

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. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Andalucía: Rafael Marín Montilla. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directora de Marketing: María Lizárraga.

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

Producción: Director: Antonio Turibio Triviño. Coordinadores: Luis E. Vizuet 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 Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Teléfax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Teléfax: 418 42 51. BILBAO: Bergategui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 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.

Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuidor: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGARE (Suecia).

Philips Car Stereo



DC 980 CAR STEREO



Ahora, al comprar el DC 980 (P.V.P. 69.900 - I.V.A.), te regalamos seis compact disc y una funda.

Del 1 de Junio al 31 de Agosto

EL SONIDO DE UN CAMPEON

DC 980. Serie Fórmula 1.

Le presentamos una combinación ganadora: Reproductor de Compact Disc y Sintonizador digital controlado por microprocesador. El sintonizador de cuarzo PLL permite una sintonización exacta y le ofrece múltiples prestaciones y funciones: Autostore de 12 emisoras y hasta 36 presintonías, Búsqueda de Presintonías y Búsqueda Automática de Información.

El sistema de suspensión del reproductor CD, absorbe los golpes y vibraciones para una reproducción y sonidos perfectos mientras conduce. Dispone de 3 rayos láser y sobremuestreo en cuatro tiempos de 16 bit.

Y para su tranquilidad, incorpora unidad extraíble anti-robo. Si quiere oír un nuevo sonido, conozca el DC 980 de Philips. Un auténtico Fórmula 1 en prestaciones y precio.

Para más información sobre el DC 980 llame al (91) 404 32 00 Departamento Philips Car Stereo.



Características técnicas.

- FM (estéreo) / OM / OL.
- 36 presintonías.
- Autostore, 12 emisoras.
- Reproductor compact disc (válido también para CD'S de 8 cm.).
- Compresión de gama dinámica.
- Búsqueda musical / reproducción aleatoria.
- Amplificador alta potencia 2 x 25 w.
- Salida de línea de 4 canales.
- Decodificador información tráfico con búsqueda automática de información (AIS).
- Graves y agudos separados.
- Unidad extraíble.
- Opción de iluminación ambar/verde.

PHILIPS

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.



PRUEBA: FIAT CROMA TD INYECCION DIRECTA

Motor 16

1 de junio de 1991

Núm. 397 • 325 ptas.

O.K. TOLEDO



NUEVOS AX

- UN GTI DE BOLSILLO
- TRACCION A LAS 4 RUEDAS



HONDA BEAT

- 3,30 METROS ● 3 CILINDROS
- 1.100.000 PESETAS