SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16
15 de junio de 1991 Núm.399 • 400 ptas.

EXTRA VERANO

2 REGALOS

• AL VOLANTE
AUDI CABRIO Y PORSCHE 911 RS

• LO ULTIMO
RENAULT-19 TURBODIESEL

EL CLIMA EN SU COCHE
BAJO CONTROL
CON AIRE ACONDICIONADO
MITCHELL.

MITCHELL es sinónimo de aire acondicionado.
Porque sólo fabrica aire acondicionado.
Como especialista, MITCHELL crea,diseña,
investiga y fabrica con la más alta calidad.
Reconocida por los distintos fabricantes
que lo incorporan en sus catálogos
como equipo opcional.
Instalelo y disfrute de tener
en todo tiempo
el clima bajo control.

MITCHELL
AIRES DE INNOVACION.

Avance continuo.
Tecnologia de vanguardia.
Diseño original.

SUMARIO

4
PUNTO DE MIRA
14
AL VOLANTE
Porsche Carrera RS.
18
Audi Cabrio.
22
LO ULTIMO
Los hombres de Renault no paran, la última novedad es el R-19 TD que amplía una de las gamas más completas de nuestro mercado.
29
EXTRA VERANO
30
Una refrescante comparativa entre tres descapotables de capricho, tres roadster de vanguardia, el BMW Z1, el Lotus Elan SE y el Mazda MX5.
41
Para los desplazamientos en grupo y para familias amplias es ideal la nueva Nissan Vanette Optima.
44
La Guía Michelin es una de las más prestigiosas publicaciones al servicio del viajero internacional.
51
Amplio reportaje sobre las rutas alternativas para utilizar este verano.
58
Las motos del verano son acuáticas, presentamos las gamas de Yamaha y Bombardier Sea-Doo, dos de las más completas, con ofertas para todas las necesidades.
64
Las motos del cielo son, sin duda, los ultraligeros, una diversión sin límites que cada día tiene más adeptos.
84
TECNICA
Las últimas investigaciones en todos los campos de la tecnología automovilística de BMW.
94
DEPORTE
Campeonato del Mundo de Rallyes: Acrópolis.
98
En directo: Alain Prost.
100
Motociclismo: Gran Premio de Austria, Salzburgring.
108
Fórmula 3000 y Copa Clio e Iniciación.

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 425 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjero: Portugal 725 escudos.

ESTA SEMANA

EDITORIAL

POR UN MERCADO UNICO

HACIENDO abstracción por un momento de declaraciones extremas como la última de Jacques Calvet, presidente de PSA, según la cual los hombres de negocios japoneses son como asesinos, lo cierto es que el tema japonés sigue siendo uno de los principales escollos por salvar de cara al Mercado Unico europeo de 1993. La armonización fiscal es la otra gran muralla, sobre la que se ha debatido ampliamente en las últimas semanas, aunque el futuro del IVA parece definitivamente fijado en su escala media en un 15 por ciento.

El Mercado Unico no es como el Plan General de Carreteras, al que le caen meses y meses de retraso como si nada. El Mercado Unico tendrá que entrar en funcionamiento el 1 de enero de 1993. Por esta razón, el Parlamento Europeo pretende un acuerdo inmediato en los aspectos citados. Las partes implicadas en ello tienen que acelerar las conclusiones a las que han debido llegar después de todos estos años cabilando. La industria europea del automóvil puede verse seriamente afectada por la liberalización y debe tomar posiciones cuanto antes. Concretamente, su reconversión depende mucho del periodo transitorio que se aplique hasta la total liberalización de las ventas de coches japoneses. Por el momento, se ha pedido que este periodo llegue hasta 1999 con un porcentaje de penetración hasta entonces del 15 por ciento como máximo, incluyendo los coches fabricados en las plantas que las marcas japonesas tienen en Gran Bretaña o España.

El ciudadano medio europeo está asimismo pendiente de esa fecha mágica (y el español también, aunque éste con más motivo por ver si le acaban las autovías prometidas). Para entonces la oferta automovilística ha de ser más amplia, interesante y económica. Nos moveremos más y mejor en una Europa auténticamente comunitaria, siempre y cuando se acelere la armonización que debe reinar en ese momento. O

Alberto Mallo

AL VOLANTE

PORSCHE CARRERA RS

Las siglas RS representan algo muy especial dentro de Porsche. El último modelo que ha sido denominado con estas míticas letras demuestra que puede ostentarlas con orgullo. **(Pag. 14)**

AL VOLANTE

AUDI CABRIO

La última novedad de Audi es un atractivo Cabrio impulsado por el motor de 5 cilindros con 2, 3 litros. **(Pag. 18)**

DEPORTE

FORMULA 3000

El circuito de Jerez fue sede este fin de semana del Campeonato Intercontinental de F-3000. La victoria fue para Christian Fittipaldi que de este modo se destaca, además y como acompañamiento de lujo la Copa Clio en sus dos modalidades. **(Pag. 106)**

NUEVO CITROËN ZX
NACIDO CAMPEON

Citroën presenta a su nuevo Campeón: El Nuevo Citroën ZX. Un vehículo probado ya en el más duro desafío: el Rallye París-Dakar '91, donde fue campeón absoluto. Un automóvil con la experiencia de un campeón que convierte al Nuevo Citroën ZX en un "Fuera de Serie".

Nacido con alto diseño. Diseñado en colaboración con Bertone, aporta una línea moderna, elegante. Con formas compactas y equilibradas. Consiguiendo un coeficiente aerodinámico extraordinariamente bajo (Cx = 0,30 / 0,33).

Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente.
Por su completo equipamiento. Por el acondicionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento.
Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo).
Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior.
Por su capacidad modular. El Nuevo Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación.

Nacido robusto. Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y porque, además, posee el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría consiguiéndose una excelente defensa ante la corrosión.

Nacido potente. El Nuevo Citroën ZX es potente por sus prestaciones gracias a sus brillantes motores y por su inigualable comportamiento en carretera, por su tren trasero con efecto autodireccional. Las ruedas traseras giran en la misma dirección de las delanteras con un efecto cercano al que obtienen los vehículos con cuatro ruedas directrices.
El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.

MODELO	POTENCIA (CV-DIN)	PVP*
Citroën ZX Reflex 1.4	75	1.543.250 Ptas.
Citroën ZX Reflex 1.6i	89	1.643.250 Ptas.
Citroën ZX Avantage 1.4	75	1.613.250 Ptas.
Citroën ZX Aura 1.6i	89	1.833.250 Ptas.
Citroën ZX Volcane 1.9i	130	2.143.250 Ptas.

*Precios máximos recomendados. Incluye IVA y transporte.

Campeón del París-Dakar 1991

DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

● EL Presidente italiano, Francesco Cossiga, ha nombrado a Giovanni Agnelli Senador Vitalicio, un privilegio de los Presidentes de la República italiana establecido por el antiguo Senado Romano, que permite la nominación de cinco senadores en cada legislatura. Giovanni Agnelli, nacido en Turín.en 1921, es el Presidente Ejecutivo de Fiat desde 1966. Comentando el nombramiento ha manifestado: «Continuaré con mi trabajo habitual». Agnelli, al que tradicionalmente se le llama en Italia *Avvocato*, (nunca ha ejercido la abogacía pese a ser Doctor en Leyes) ha manifestado que no le gustará que le llamen *Senatore* porque le recuerda la forma en que llamaban a su abuelo. La familia Agnelli tiene una larga tradición política. Su abuelo Giovanni, fundador de Fiat, fue nombrado Senador por el Rey de Italia cuando Benito Mussolini gobernaba el país como Primer Ministro; su hermano Umberto fue elegido Senador en 1976, pero dimitió de su cargo tres años después; por el contrario, su hermana Susanna es una activa senadora del partido Republicano, con frecuentes intervenciones parlamentarias.
Giovanni ha declarado que «esta distinción premia a la ciudad de Turín, a la región del Piamonte y a su cultura, pero también a las 300.000 personas que trabajan aquí en la industria del automóvil».

● SEAT Italia S.A., ha comprado el grupo italiano Bepi Koelliker importador para Italia de los coches de la marca española. Koelliker ha sido el creador del *fenómeno* Seat en Italia, con 424.000 coches vendidos en los últimos ocho años.

LARGO COMO UN VERANO SUECO

SAAB LIMUSINA

EL especialista británico Coleman Milne, conocido por la realización de grandes limusinas sobre la base mecánica del Ford Scorpio (y anteriormente el Ford Granada), ha iniciado ahora la comercialización de un Saab de similares características.

Esta limusina, homologada por el fabricante sueco y que puede comprarse en cualquier concesionario británico al precio de 7.270.000 pesetas, mide 6,42 metros de largo, con seis puertas laterales. Aunque puede equipar el motor atmosférico de 150 caballos, la versión más recomendada es la que equipa el motor 2,3 turbo 16 válvulas de 200 caballos.

Aunque las limusinas nacieron en los Estados Unidos, lo cierto es que el mercado europeo tiene una cierta demanda. Prueba de ello es la producción, de 50 unidades anuales. Se ofrece como una oficina móvil, equipada con todos los elementos de comunicación imaginables: teléfono con varias líneas, fax, ordenador personal, monitor y receptor de radio y televisión. Obviamente, todos los lujos imaginables se ofrecen como equipo standart y opcional. Depende de lo que quiera pagar el cliente.

Como equipo de serie ofrece: dirección asistida, aire acondicionado individualizado para cada zona del coche, cierres centralizados para todas las puertas y división interior en cristal, con posibilidad de escamotearse. Asimismo, incorpora una serie de elementos de seguridad que no han sido desvelados por el constructor, aunque se sabe seguro que no está previsto el blindaje.

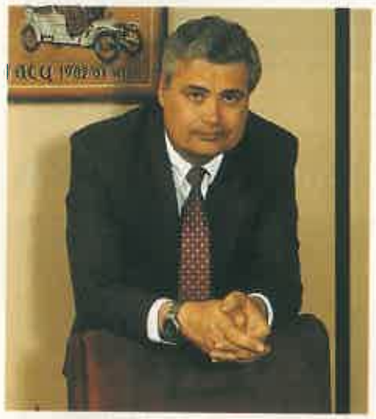
EN VOZ BAJA

● LA ola de nacionalismo que produjo en USA la Guerra del Golfo se ha traducido, entre otras cosas, en la cancelación de muchos pedidos de coches japoneses y alemanes. Para contrarrestar esta tendencia, Toyota ha dado un donativo de 500.000 dólares al organismo YMCA, para ayuda a los familiares de militares en el Golfo y ha organizado una recepción monstruo a los soldados repatriados.

● EL primer Opel Calibra producido por Saab ha salido de la factoría de Uusikupunqui, en Finlandia. Este año se fabricarán 21 000 unidades y 40 000 en los años sucesivos, lo que permitirá atender la demanda de este modelo, cuyos plazos de entrega son superiores a los seis meses (según mercados). Hasta la fecha, 22 000 unidades del Calibra han sido fabricadas en Russelsheim, en Alemania.

EL ALPINE YA TIENE PRECIO

TRAS su presentación en el pasado Salón de Barcelona, el nuevo Renault Alpine A 610 T se comercializará en nuestro país al precio de 8 450.000 pesetas. El nuevo Alpine incorpora el motor V6 de 250 caballos de potencia y está equipado con sistema de frenos antibloqueo, dirección asistida, retrovisores de reglaje eléctrico, asientos de carácter deportivo, con apoyo lumbar, faros escamoteables y como elemento opcional, con un sobreprecio de 60.000 pesetas, un lector de compact-disc.



GM ESPAÑA

NUEVO DIRECTOR

PETER Hazl es el nuevo director de Marketing de General Motors España, sustituyendo a Edouard Van Loo, que ha pasado a desempeñar otras funciones en la multinacional. Hazl, nacido en Viena, es especialista en Comercio Exterior y ha desarrollado su actividad profesional en Volkswagen y Shell. Actualmente ocupaba la Dirección de Operaciones Exteriores en la central de General Motors Corporation. Aunque ha sido recientemente cuando tomó posesión de su cargo, lo ocupaba desde comienzos de año.

VERDE Y ROJO

● Tras seis años al frente de la jefatura de marketing en Continental, Juan de Andrés Gayón encamina sus pasos profesionales hacia otra actividad. En el momento del adiós, que esperamos que sea sólo provisional, no sólo le deseamos el mejor de los éxitos, sino nuestro profundo agradecimiento por su inestimable cooperación con todos los medios informativos.

● Durante cerca de cuatro horas el cuerpo de un suicida estuvo tendido en el suelo de la calle Toledo, en Madrid, sin que el Juez de Guardia acudiese a levantar el cadáver. No sólo por humanidad, sino por obligar a cortar el tráfico en las horas más conflictivas, hay actuaciones judiciales que tienen que agilizarse.

● Luis Garrido, compañero en las labores informativas, ha sido galardonado con el Premio Graciliano Hernández Marcos, que premia los trabajos en pos de la seguridad en las competiciones del motor. Es un premio especialmente querido por esta Redacción.

● Sin restar ni un ápice las condenas generalizadas a los actos terroristas, lo que es ya un clamor popular es que las «operaciones jaula» no sirven para nada que no sea trastornar a cientos de miles de ciudadanos. De lo que nos quejamos no es de que se monte, sino de que nadie diga si verdaderamente se ha logrado algo positivo en la ineludible persecución de estos asesinos.

DESDE
PARIS
EDOUARD SEIDLER

● MIENTRAS las ventas de vehículos baten récords en Alemania e Italia, Renault está registrando el más bajo nivel de ventas de siempre en Francia, durante el mes de mayo, con menos del 23 por ciento del total de facturación, frente al objetivo situado en el 30 por ciento.

● EL impuesto sobre vehículos (ya reducido desde el 33 al 28 por ciento) será rebajado hasta un 18,6 por ciento el 1 de enero de 1993, mientras que en Luxemburgo están realizando una campaña para situarlo en el 15 por ciento, y en el Reino Unido reclaman la exención de impuestos para los países pertenecientes a la CE.

● UN camión Mock-Renault conducido por Jacques Perret en el aeropuerto de Saint-Nazaire alcanzó una velocidad máxima de 202,28 kilómetros por hora, batiendo el récord mundial de Jan De Rooy y su DAF bimotor del París-Dakar, que estaba situado en 202 kilómetros por hora.

● EL Renault 19 cabrio, que sólo estaba disponible actualmente con capota manual, será vendido más adelante en una versión que dispondrá de una capota de accionamiento eléctrico, con lo que el equipamiento del conocido modelo será uno de los más completos dentro de su categoría.

● EL mini-coche de Renault, conocido como prototipo X-06 está manufacturado en la planta de montaje de Flins, situada en la parte oeste de París. Dicho montaje se realizará antes de que finalice 1992, después del Clio. Con este modelo, Renault se prepara para competir en un segmento que será uno de los más importantes en esta última década de siglo.

PUNTO DE MIRA

DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● NISSAN ha desarrollado un convertidor catalítico que utiliza paladio en vez de platino y rodio, que son notablemente más caros. Si se confirma esta producción, el precio del platino puede sufrir una caída de precios brusca en el mercado de metales preciosos. Japón importa casi el 50 por ciento de la producción mundial de platino.

● DOS versiones del coupé deportivo Mazda MX-3 han comenzado a comercializarse en Japón, tras el éxito de su presentación en el Salón de Ginebra. Ambas versiones, una normal y otra de lujo, dispondrán de caja de cambios manual o automática-electrónica de 4 velocidades. La versión más lujosa costará en Japón alrededor de 2 millones de yenes (1,54 millones de pesetas). El MX-3 será comercializado en otoño en USA y Europa.

● TOYOTA ha reforzado sus modelos Camry con un motor V6 de 24 válvulas y 175 caballos, con lo que aumenta en un 25 por cien su potencia y en un 30 por cien su par motor.

● TOYOTA y Mazda han sido acusados en USA de *dumping* por vender sus furgonetas Previa y MP un 28 por ciento más baratas que en Japón. Los demandantes (GM, Ford y Chrysler) tienen muy difícil demostrar este hecho.

CONTANTE Y SONANTE

-El grupo francés **PSA** concentrará en la planta de **Villaverde** la producción mundial del **205** para, en una segunda fase, concentrarse sólo en la del nuevo **306**, según fuentes sindicales.

-En **España** existe un total de 1.240 puntos de suministro de **gasolina sin plomo**, lo que representa sólo el 29 por ciento del total.

-La **Jefatura de Tráfico de Barcelona** ha triplicado en lo que va de año las sanciones a los **conductores** que circulan **bebidos**.

-El grupo automovilístico alemán **Mercedes-Benz** invertirá alrededor de 2,1 billones de pesetas de aquí al próximo año 1995, con el fin fortalecer su posición en todos los mercados internacionales.

-**Renault Vehículos Industriales** y **Mercedes-Benz** son los candidatos para participar en un «joint venture» (riesgos compartidos) con la empresa **Avia** (nada que ver con España) para fabricar camiones en Checoslovaquia.

-Los beneficios de la firma **Suzuki Motor** en el último ejercicio fiscal se han elevado a 11 935 millones de pesetas.

M-30
SIN PELIGRO

PROTECCION Civil ha decidido prohibir el tráfico de mercancías peligrosas en el casco urbano de Madrid, en concreto en la vía de circulación M-30 por la que diariamente pasan mil camiones cisterna que transportan del orden de 9.000 toneladas de esos productos. La prohibición regirá cuando concluyan definitivamente las obras de la M-40.

JAGUAR
SE RETRASA EL XJ 80

PROBLEMAS económicos en la mítica marca inglesa van a provocar que se retrase el lanzamiento del XJ 80 prácticamente un año. Un nuevo modelo de Jaguar con un diseño clásico de tres volúmenes y cuatro puertas, inspirado en el prototipo Kensington de Giugiaro, que irrumpirá en el mercado para competir con los BMW serie 5 y con los Mercedes 200/300. La disminución de las ventas y unas pérdidas en 1990 de casi 100 millones de libras esterlinas, han propiciado que los responsables de la marca analicen a fondo el lanzamiento de nuevos proyectos.

BARCELONA
RESTRICCIONES OLIMPICAS

DURANTE los Juegos Olímpicos y ante el alud de coches privados que se espera lleguen a Barcelona, el centro de la Ciudad Condal será restringido al tráfico. En algunos sectores sólo podrán circular vehículos debidamente autorizados; en una zona algo más amplia -medio Ensanche- estará prohibido el aparcamiento a los no residentes, y se habilitarán parkings de cercanías conectados por ferrocarril con la ciudad para lo cual se piensa emitir billetes especiales.

Aunque la magnitud de los Juegos Olímpicos puede justificar estas medidas, el Ayuntamiento ya ha manifestado que algunas de ellas podrían quedar como permanentes.

PEUGEOT
DOS RUEDAS PARA UN SET

EL Torneo Internacional de tenis de Roland Garros, el más importante de los que se celebran sobre pista de tierra batida, ha elegido el nuevo Peugeot SV 125 como vehículo oficial, para asegurar el transporte de los múltiples invitados y oficiales en el interior de las instalaciones. El Peugeot SV 125 es un *scooter* de líneas modernas y elegantes, con un ágil propulsor que le convierten en un vehículo ideal para los desplazamientos urbanos.

FORD ESPAÑA
VOLCARSE AL EXTERIOR

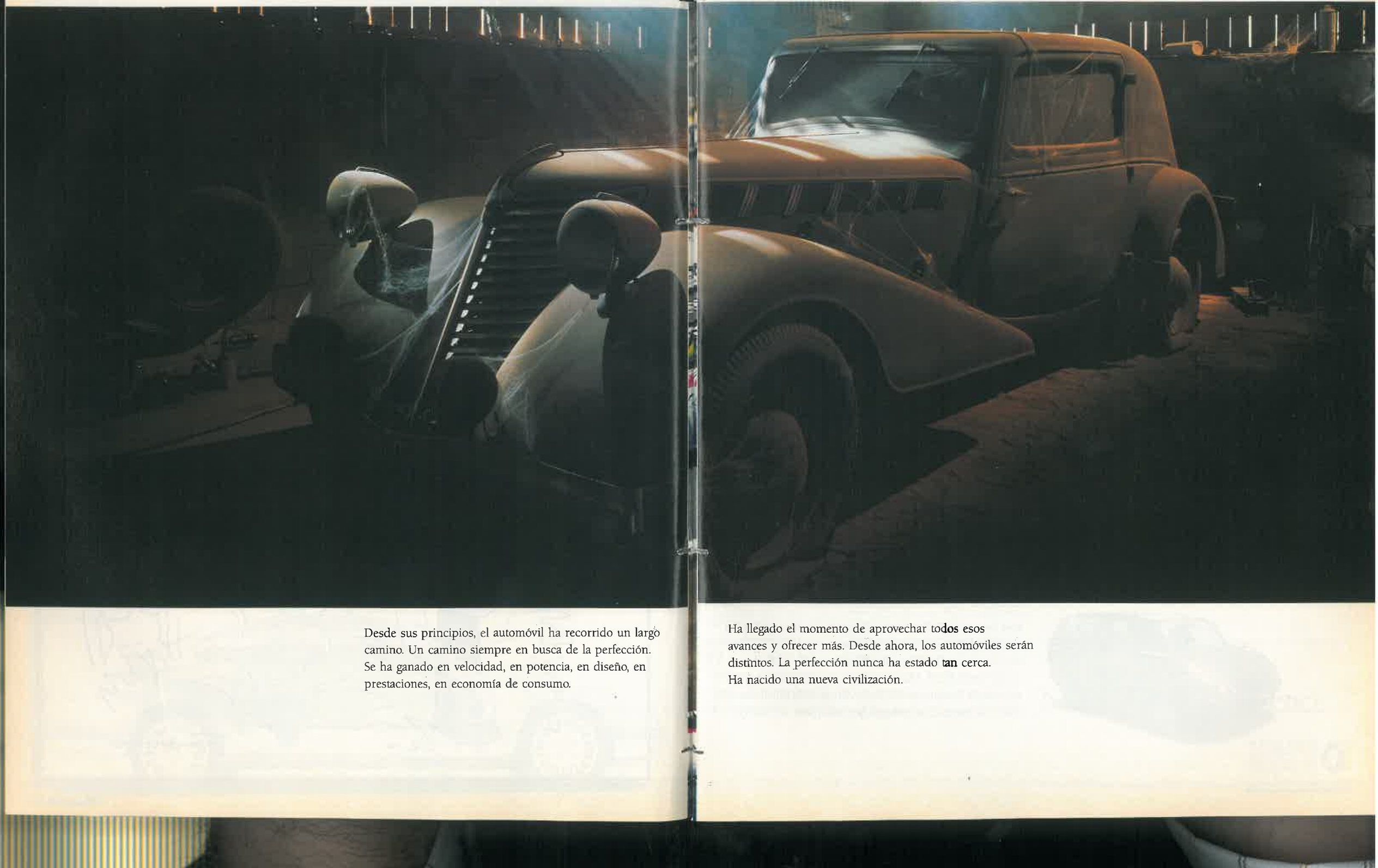
LOS resultados económicos de Ford España en el pasado año sufrieron un serio retroceso al alcanzar unos beneficios de 14.457 millones de pesetas frente a 24.074 millones en el ejercicio anterior, según datos dados a conocer por el presidente de la compañía, Jaime Carvajal. La empresa aumentó su facturación en un 2,4 por ciento, y su producción de automóviles (334.418 unidades) en un 7,7 por ciento, lo que la obligó a volcarse al exterior donde colocó el 51,5 por ciento de sus ventas.

AUTO RETRO
SE ADELANTA

LA conocida manifestación del vehículo histórico y de colección, que anualmente se celebra en Barcelona, adelantará este año sus fechas para así coincidir con el Gran Premio de España de Fórmula 1, en el Circuito barcelonés de Montmeló. Así pués en El Borne, y del 28 de septiembre al 6 de octubre, los aficionados tienen una cita. Entre lo que preparan los organizadores está un homenaje a la F-1 y con toda seguridad se podrán admirar algunas viejas glorias del pasado, aportadas por coleccionistas privados. Otro de los polos de interés de la muestra de la Ciudad Condal es que habrá una subasta diaria, tanto de vehículos como de componentes y todo lo relacionado con el coleccionismo y las publicaciones.

BALLESTA

De la civilización del automóvil.



Desde sus principios, el automóvil ha recorrido un largo camino. Un camino siempre en busca de la perfección. Se ha ganado en velocidad, en potencia, en diseño, en prestaciones, en economía de consumo.

Ha llegado el momento de aprovechar todos esos avances y ofrecer más. Desde ahora, los automóviles serán distintos. La perfección nunca ha estado tan cerca. Ha nacido una nueva civilización.

A la civilización del automovilista.

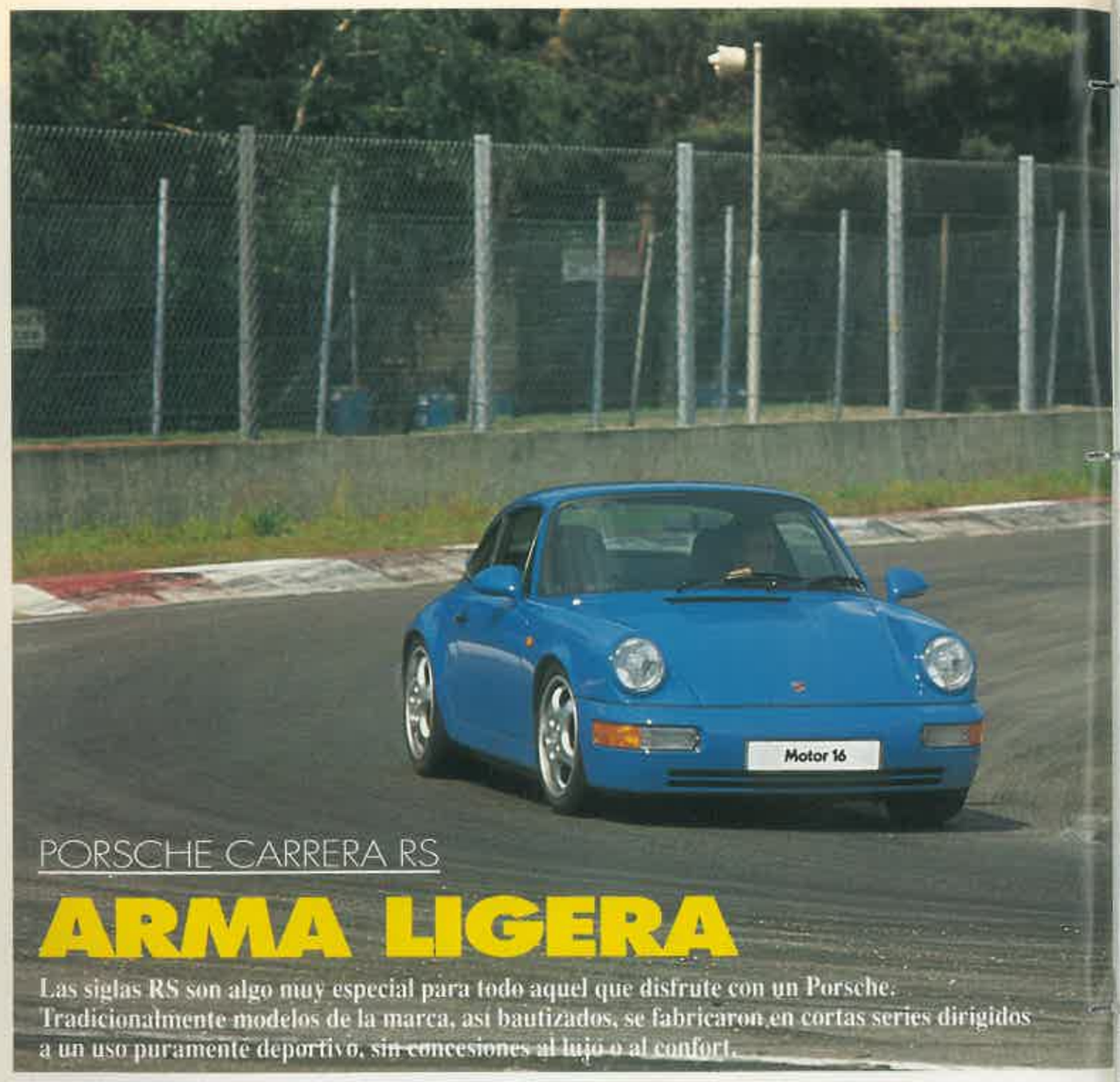
RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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

Para descubrir hasta dónde ha llegado el automóvil, suba a bordo del Nuevo Renault Espace.
Un interior modulable, polivalente, con más confort y mayor comodidad. Más visibilidad por su gran superficie acristalada. Elevalunas eléctricos. Aire acondicionado de serie.
Con una avanzada tecnología que incorpora un nuevo motor V-6 de 153 CV de potencia, con catalizador e inyección multipunto. ABS (según versiones). Regulación interior de faros. Bajo coeficiente aerodinámico (CX 0,32) y con unas dimensiones no mayores a una berlina de tipo medio. El Nuevo Renault Espace le ofrece en opción: Asientos suplementarios. Tracción integral a las 4 ruedas, suspensión neumática trasera y la tecnología compact disc. Es el Nuevo Renault Espace*. Un coche inspirado en el futuro. La civilización del automovilista.

Nuevo Renault Espace.

*Todos los modelos se comercializan con barras portaequipajes en techo.



PORSCHE CARRERA RS

ARMA LIGERA

Las siglas RS son algo muy especial para todo aquel que disfrute con un Porsche. Tradicionalmente modelos de la marca, así bautizados, se fabricaron en cortas series dirigidos a un uso puramente deportivo, sin concesiones al lujo o al confort.

DE CARRERAS *Los enormes frenos de disco de 322 milímetros de diámetro funcionan con tacto y energía. En el maletero se ve el depósito y el cortacorrientes en la parte inferior derecha.*

NUEVA ENERGIA *El motor es igual pero con diez caballos más que el Carrera 2. Los retrovisores son como los del 911 Turbo pero se mueven con la mano para eliminar el mecanismo eléctrico.*

Enviado Especial
Víctor Piccione

YA cuando probamos el Carrera 2, nos quedamos sorprendidos del tremendo potencial que escondía este coche con una disposición mecánica aparentemente superada. Ahora, después de una jornada de pruebas en el circuito de Zolder a los mandos del Carrera RS, hemos podido comprobar que estas siglas siguen siendo míticas y que el actual modelo puede llevarlas con orgullo.

Pero, ¿qué es realmente el Carrera RS? No se limita a ser un Carrera 2 aligerado, sino que tiene una elaboración mucho más profunda. En primer lugar, pesa casi un diez por ciento menos que el modelo del cual deriva. Este ahorro de kilos se ha conseguido a base de eliminar todo lo superfluo. Así, por ejemplo, en el RS se han eliminado los asientos posteriores, el aislante térmico y sonoro, los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado con el sistema de alarma, el aire acondicionado, la protección anticorrosión de los bajos, la moqueta del maletero y toda una serie de pequeños detalles que van aligerando el peso. En cuestiones mecánicas, las diferencias son importantes. Por una parte, el seis cilindros Boxer recibe una ligera inyección de potencia, situándose en 260 caballos. La suspensión es 40 milímetros más baja y notablemente más dura. Los frenos son semejantes a los del 911 Turbo y las llantas son de 17 pulgadas, como las empleadas en la Porsche Cup. Un diferencial autoblocante cuyo tarado oscila del 20 al 100 por ciento y el capó delantero de aluminio rematan la faena.

Una minuciosa observación revela otros muchos detalles. Bajo el capó delantero, aparece el hueco para el equipaje con el depósito de combustible a la vista y un cortacorrientes. En las puertas, en lugar de la manilla de apertura, hay una secilla tira textil. Los retrovisores, iguales en diseño que los del 911 Turbo, se mueven a mano. Los asientos delanteros han sido sustituidos por un *baquet* de competición preparado para utilizar un cinturón de seguridad de seis puntos.

Con estos precedentes y el circuito belga de Zolder a nuestra disposición, nos preparamos para rodar. En cuanto el motor se pone en marcha notamos la ausen-

SIN LUJOS
En el interior no hay nada superfluo. Hasta la manilla de las puertas ha sido sustituida por un tirador textil.

MITO RS
El nuevo RS tiene todo para volver a ser un mito. A final de año estará homologado en Grupo N y preparado para correr.

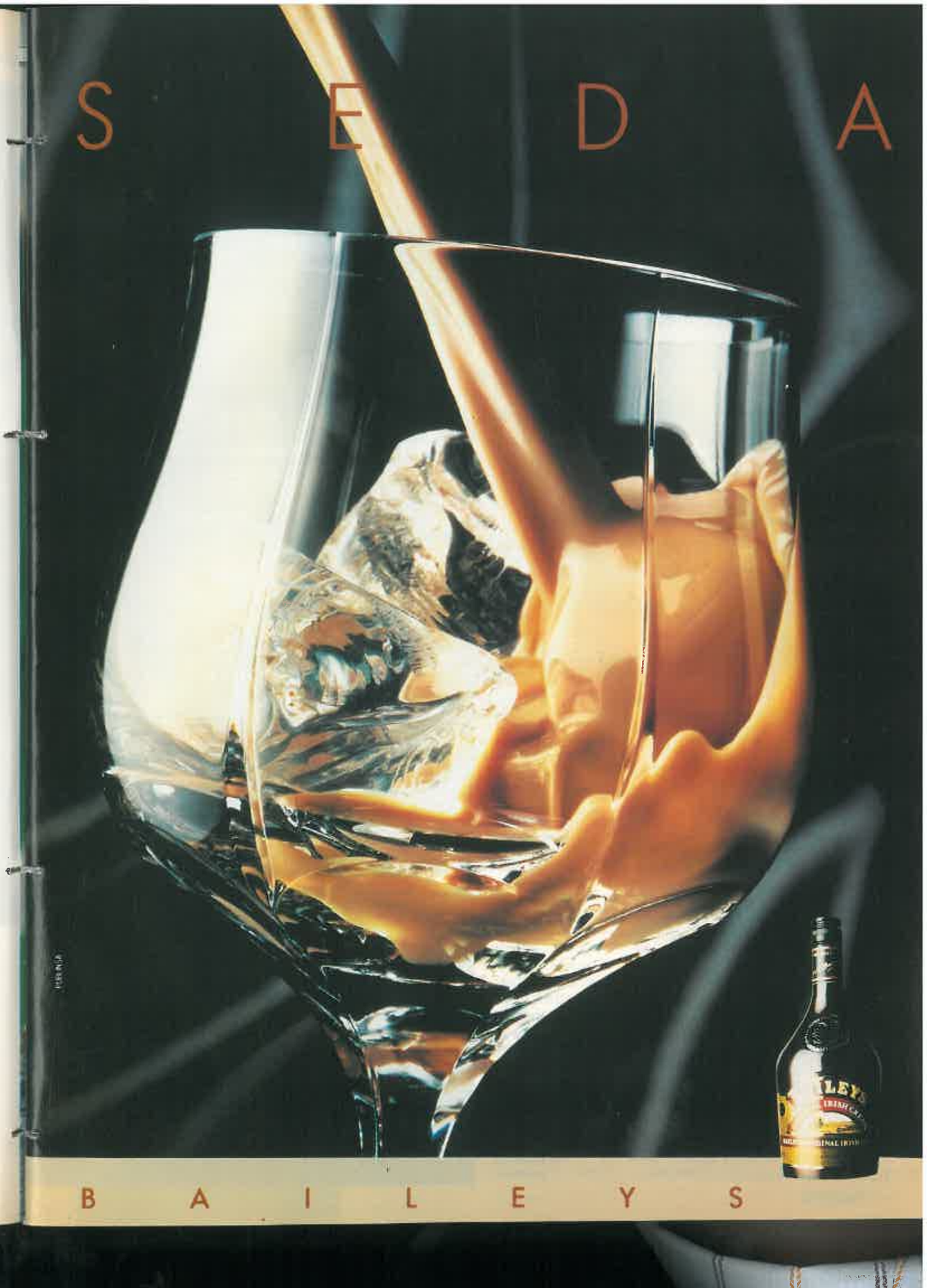
cia de aislantes, puesto que el ruido en el interior es sensiblemente más alto que en el Carrera 2. Por la pista de aceleración se nota que la presión es bastante más dura. Una vuelta para reconocer el circuito y a continuación comenzamos a emular a Senna. El circuito de Zolder tiene dos zonas claramente diferenciadas: una bastante rápida, con apoyos fuertes y muy largos, y otra más lenta donde se puede comprobar la agilidad del coche, así como su capacidad de frenada y aceleración.

El motor empuja con energía y sorprende la excelente respuesta a bajo régimen. La conducción es divertida y muy segura, puesto que las reacciones son progresivas y bastante controlables. Al abordar las zonas más rápidas se nota que en un principio el tren delantero duda un poco, pero una vez que el coche está dentro de la curva en plena aceleración, el límite parece infinito. La frenada es sensacional tanto por su energía, como por la buena dosificación que permite el pedal. En las cuatro chicanes del circuito de Zolder se pone en evidencia que, para un coche claramente de carreras, la dirección resulta todavía un poco desmultiplicada y en estas zonas hay que trabajar. A pesar de no tener ningún tipo de asistencia, ésta se mueve bien, incluso en una utilización convencional, pero a ritmo elevado en zonas sinuosas es algo lenta. Se comercializa en dos versiones, una base, como la probada, y otra Touring con un equipamiento algo más completo. En ésta se ofrecen, opcionalmente, elementos como el aire acondicionado o el techo solar. Los RS se fabrican bajo pedido y en España ya hay 35 unidades pedidas. ❍

FICHA TECNICA

Motor Trasero longitudinal de seis cilindros opuestos **Cilindrada** 3 600 c.c **Potencia** 260 (191Kw) caballos a 6 100 r.p.m **Alimentación** Inyección electrónica Bosch **Encendido** dos bujías por cilindro **Refrigeración** por aire **Transmisión** A las ruedas traseras Caja de cambios manual de cinco velocidades Diferencial autoblocante **Dirección** De cremallera **Suspensión** Independiente en las cuatro ruedas **Frenos** de disco en las cuatro ruedas ABS **Neumáticos** Delante de 205/50 ZR 17 y detrás de 255/40 ZR 17 **Peso** 1 250 kg (1 300 el Touring) **Prestaciones** Aceleración de 0 a 100 km/h 5,4 s. Velocidad máxima 261 km/h **Precio**. 13 986 612 pesetas

S E D A



B A I L E Y S

NUEVO AUDI CABRIO

SOLO PARA DISFRUTAR

El mercado de los descapotables no destaca por su número de ventas. Sin embargo, disponer de un cabrio dentro de una gama ya completa es un símbolo de prestigio muy difícil de rechazar.

Enviado Especial
Andrés Mas

TRAS más de 50 años sin contar con un cabrio en su gama, la marca alemana Audi ha decidido ofrecer a sus clientes un coche para disfrutar, para romper con la tónica habitual y vivir la conducción desde otro punto de vista.

Sobre la base del coupé, los técnicos de la firma de los cuatro aros han construido un descapotable elegante y bien concebido, un Cabrio en el que se han cuidado mucho los aspectos relacionados directamente con la capota y la solidez de la carrocería, base del éxito en un modelo de estas características.

Pero comencemos por el aspecto mecánico. El nuevo Audi Cabrio cuenta con el conocido motor de 2,3 litros, cinco cilindros y 133 caballos de potencia combinado con cajas de cambios manual (de serie) y automática (en opción). No es una mecánica especialmente brillante, por lo que tampoco pone en demasiados apuros la rigidez de la carrocería, no obstante mueve el conjunto con la agilidad suficiente para aproximarse a los 200 kilómetros por hora y para acelerar desde parado de una forma muy digna. Todo esto toma un mayor valor si se tiene en cuenta que los refuerzos en la carrocería han supuesto un lastre de 135 kilogramos más en relación al coupé equivalente. Los responsables de Audi dejaban entrever la posibilidad de que más adelante su Cabrio fuese propulsado también por el nuevo seis cilindros de 174 caballos, desechando el 20 válvulas actual.

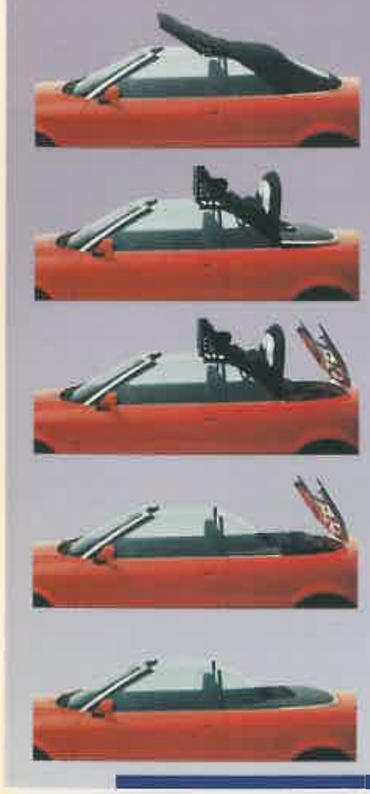
TRABAJO REDONDO ***A los técnicos de Audi les ha salido un trabajo redondo. Un Cabrio atractivo con soluciones muy interesantes. La rigidez de la carrocería ha aumentado mucho.***

MUCHO EQUIPO ***Básicamente se mantienen los interiores del coupé, con mayor equipamiento. Las salidas de aire posteriores permiten al conductor desempañar la luna trasera de material plástico.***

El nuevo Audi lo destapa o lo cubre con facilidad una persona en menos de 30 segundos mediante un sistema cómodo y sencillo. Un solo enganche de la capota al montante del parabrisas, reforzado para ganar rigidez y resistencia en caso de vuelco, permite realizar la operación con una sola mano y en pocos segundos. Una vez plegada se introduce, al estilo BMW, en un alojamiento especial con apertura eléctrica desde la puerta, por lo que se conserva una limpieza de líneas excepcional. Audi ha introducido muchas mejoras en este sistema y aunque la luneta trasera es de material plástico, con un riesgo evidente de deterioro, se ha previsto su sustitución sin demasiadas complicaciones y con un considerable ahorro. Asimismo, cuenta con un sistema de aireación individual mediante unas rejillas posteriores que contribuyen a desempañar o descongelar la luneta trasera.

Durante la toma de contacto con el co- ➤

AL AIRE EN 30 SEGUNDOS



MANEJABLE
La capota del nuevo Audi Cabrio se maneja con facilidad y rapidez. Bastan 30 segundos para que una sola persona cubra o descubra el habitáculo del coche sin problemas. Vehículo parado, contacto puesto y freno de mano echado son las únicas premisas para comenzar la operación.
La tapa del alojamiento de la capota, se abre tras apretar un botón situado en el marco de la puerta del conductor, tras realizar la operación se cierra con una simple presión.
La ventanilla trasera de material plástico se puede sustituir sin necesidad de cambiar todo el techo.

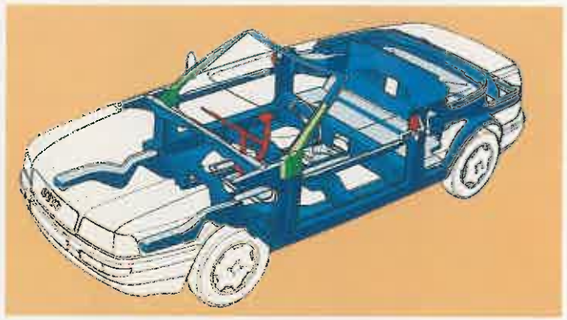
FICHA TECNICA

	AUDI CABRIOLET
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (c c.)	2.309
Arbol de levas	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	133 CV / 5.500
Par máximo / r.p.m.	18,2 a 4.000
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 o Autom. de 4
DIRECCION	
Sistema	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,6
FRENOS	
Sistema: Del./Tras.	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	McPherson
Trasera	Eje torsional
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.350
Largo/ancho/alto (mm)	4.366/1.716/1.379
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad Máxima (km/h)	198
Consumo Urbano (l/100 km)	12,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,5

che, pudimos comprobar hasta la saciedad la impermeabilidad de la capota bajo una intensa lluvia. Circulando por autopista ya en seco se pueden alcanzar, con el techo puesto y sin apenas molestias acústicas, hasta los 140 kilómetros por hora. A partir de ese momento, un zumbido característico y hasta cierto punto normal acompaña a los ocupantes en todo momento.

Una novedad interesante y nunca ofrecida hasta el momento en un descapotable es el poder bajar o subir las cuatro ventanillas laterales mediante un solo mando situado en la consola central, Audi lo ofrece ahora dentro de un gran equipamiento de serie en el que se incluye el Procon-Ten, las llantas de aleación o la dirección asistida. En el centro técnico de Audi se trabaja mientras en un sistema de capota eléctrico que será ofrecido en los próximos meses.

La nueva distribución de elementos no ha permitido a la marca alemana ofrecer un volumen grande de maletero y ha limitado a cuatro las plazas en el nuevo Cabrio. Sin embargo, lo atractivo del conjunto bien merece algún sacrificio.

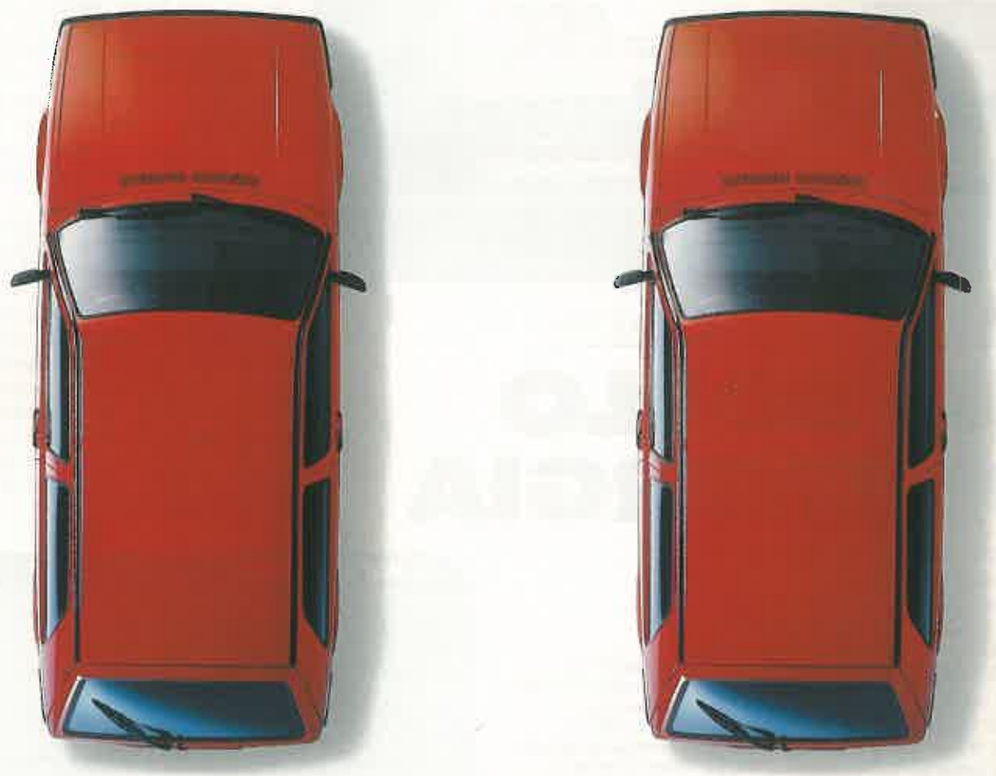


RIGIDEZ
Los técnicos de Audi han reforzado los puntos más propensos a la torsión. Este aumento de rigidez ha llevado consigo un aumento de peso superior a los 100 kilogramos.

Además de reforzar los elementos sometidos a torsión, los técnicos de la firma han proporcionado a las suspensiones el toque deportivo del Coupé. El resultado es satisfactorio y el Audi Cabrio responde bien ante una conducción agresiva, si bien las carreteras de segundo orden, con baches y muchas desigualdades, el enemigo número uno de los descapotables, no terminan de armonizar bien con el coche.

La comercialización del Audi Cabrio comienza en Alemania el dia 5 de Julio y casi con toda seguridad el coche podría llegar a nuestro país en otoño. El precio aproximado en España, con un equipamiento muy completo, será de unos cuatro millones y medio de pesetas, cerca de medio millón más de lo que cuesta la versión cerrada. Una diferencia que estaría bien justificada en muchos aspectos, sobre todo de acabado. ❍

CASADEVALL PEDREÑO + SPR



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

RENAULT 19 TURBO DIESEL

UN SOPLO DE ENERGIA

EN un corto espacio de tiempo, Renault va a ampliar su gama 19 con una versión muy esperada, la impulsada por un motor turbo alimentado. Para ello han recurrido al ya conocido motor de 1.870 centímetros cúbicos que equipan las versiones diesel atmosféricas. El trabajo en este motor para que pueda aguantar la sobrepresión, ha consistido en reforzar soportes del cigüeñal y bielas, dotarle de unos pistones especiales y rediseñar la estructura de la culata con las válvulas reforzadas. Por supuesto, también han ideado un nuevo sistema de refrigeración tanto de agua como de aceite, pensado para poder enfriar mucho mejor las temperaturas más altas que consigue un motor de estas características, principalmente el turbo.

El resultado no podía haber sido mejor. De 65 caballos que ofrece la versión atmosférica, se ha pasado a 93 caballos, con la consiguiente mejora de prestaciones que esto significa. La marca anuncia una velocidad máxima superior a 180 kilómetros por hora, lo que convertirá al Renault 19 Turbo Diesel en un peligroso enemigo entre su competencia. Al margen del motor, otras pequeñas diferencias lo distinguirán del resto de la gama, principalmente el frontal de nuevo diseño con una rejilla diferente, que permite una mejor entrada de aire para refrigerar mucho más el vano motor. Las suspensiones tienen unos tarados un poco más duros que los diesel atmosféricos. Son similares a las utilizadas en las versiones GTX y TXE. La caja de cambios es específica para esta versión, con unos piñones especiales y los sincros de la 1ª y 2ª diferentes. En el sistema de frenos equipa discos ventilados en el tren delantero, mientras que en el trasero es de tambores. Renault ofrecerá como opción un sistema antibloqueo de frenos Bendix. Otra opción será la dirección asistida, asociada directamente al sistema de aire acondicionado.

CARROCERIA
El Renault 19 Turbo Diesel estará disponible en carrocerías de tres, cinco puertas y Chamade, con dos niveles de equipamiento.

FICHA TECNICA

	R-19 TD
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.870
Arbol de levas	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección mecánica
Compresión	20,5/1:1
Potencia máxima / r.p.m.	93CV(68,5 kw)/4.200
Par máximo / r.p.m.	18,2 mkg(175 Nm)/2.250
TRANSMISION	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 marchas
DIRECCION	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,4
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.040/1.060
Largo/ancho/alto (mm)	4.155/1.684/1.416
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,3
Velocidad máxima (km/h)	183
Consumo urbano (l/100 km)	7,2
A 90 km/h (l/100 km)	4,4
A 120 km/h (l/100 km)	6,1

CASADEVALL PEDREÑO & SPE

Km. Crédito
El crédito rápido

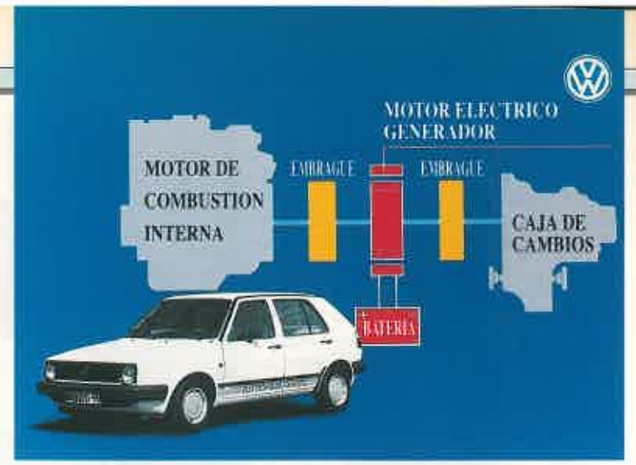
"la Caixa" le ofrece un crédito muy interesante para la compra de su coche. Su característica fundamental es la rapidez. Su concesión es sólo cuestión de minutos. No hay esperas. Ni trámites enojosos. Usted puede disponer de su crédito, incluso antes de apalabrar su coche. Lo que le ofrece una clara ventaja a la hora de la negociación de la compra. Y todo ello en las mejores condiciones económicas. Corra. Venga a "la Caixa". Ponga en marcha su crédito.

"la Caixa"

GOLF HIBRIDO

DIESEL Y ELECTRICO

Volkswagen, después de varios años de estrecha colaboración con la Universidad Técnica de Zurich, ha puesto en marcha un curioso proyecto de coche híbrido.



SE trata de un motor diesel/eléctrico, incorporado en el más popular de sus modelos, el Golf. Con el híbrido, Volkswagen corrige las limitaciones de un coche eléctrico, en cuanto a prestaciones y autonomía. Pero se aprovecha de las ventajas de esta fuente de energía, como son la reducción del nivel sonoro y de las emisiones de escape que puedan ser nocivas.

La idea es que la utilización de estos coches sea mixta. Para desplazamientos en carretera, se utiliza el motor de gasoil, mientras que en trayectos cortos o en ciudad el coche se impulse por medio del motor eléctrico. El motor de gasóleo funciona como en todos los coches.

Para que entre en funcionamiento el motor eléctrico, dispone de un dispositivo que desacopla el motor de combustión, siendo él mismo el que mueve las ruedas motrices.

Las baterías que alimentan al motor eléctrico, están situadas en un compartimento debajo del maletero. El mantenimiento es mínimo ya que cuando se utiliza el motor de gasoil a la vez las recarga. Con este sistema la empresa alemana Volkswagen asegura que las emisiones contaminantes se pueden reducir en unos porcentajes muy elevados y el aire de las ciudades en consecuencia será mucho más limpio.

VENTURI

PROPIEDAD DE LA CHAPELLE

MAS PRESTACIONES
Los nuevos modelos de La Chapelle alcanzarán una velocidad de 270 kilómetros por ho-

LANZADA en el 85 con el nombre MVS Venturi, esta marca de vehículos deportivos entró en producción en el 87. Tras atravesar un buen número de dificultades económicas, finalmente ha pasado a ser propiedad de Xavier De La Chapelle, creador de un *roadsters* inspirado en el Bugatti 55.

De esta forma Venturi va a ser relanzada con unos nuevos modelos deportivos, que van a tomar elementos mecánicos de Renault. La gama más alta va a contar con cuatro tipos de motorizaciones con potencias que van desde 158 a 260 caballos, con dos carrocerías, coupé y cabriolet y dos cajas de cambios, manual y automática. Una cosa que va a destacar de estos modelos serán sus prestaciones, con una velocidad máxima en torno a los 270 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 de 5,3 segundos. Al margen de los motores, potentes y eficaces, el resto de apartados mecánicos está también a su altura y a la del chasis de diseño super deportivo. También se caracterizarán por contar con un elevado nivel de equipamiento y una magnífica calidad de acabado. Por supuesto el precio también será elevado y rondará los diez millones de pesetas en Francia; por otro lado la producción prevista es de 120 unidades.

Igualmente, De La Chapelle está trabajando en un ambiciosos proyecto de monovolumen muy lujoso, equipado con un motor V-8 de cinco litros de origen Mercedes y transmisión 4-Matic.

BMW SERIE 5 TOURING

AIRES FAMILIARES

Con los nuevos Touring, BMW competirá en el nivel más alto de los vehículos familiares a partir de septiembre.

SIGUIENDO la tradición de crear modelos familiares iniciada con el Touring de la serie 3, BMW presentará en septiembre, en el Salón de Francfort, sus nuevos modelos familiares, conocidos también por el nombre de Touring. Estos serán lanzados al mercado a comienzos del año 92, y tendrán que competir directamente con modelos de la clase del Mercedes, Audi 100 Avant o Ford Scorpio familiar, los dos últimos de próxima aparición. Estos nuevos BMW Touring están basados en la plataforma de las berlinas de la serie 5. Contarán de serie con una práctica luneta trasera que puede bajarse como una ventanilla normal y en opción podrá adquirirse un techo practicable, que puede abrirse completo,

abatiéndose sobre la parte trasera, o en dos partes.

Las primeras unidades que lleguen a España llevarán los motores de seis cilindros y veinticuatro válvulas en sus versiones de 2 litros y 150 caballos, y el 2.5 de 192 caballos del 520 y 525 respectivamente. Más adelante, BMW introducirá la versión turbodiesel y un modelo con tracción a las cuatro ruedas. Se espera que la versión turbodiesel sea las más vendida, con dos terceras partes de la serie.

El precio de la nueva serie no está todavía definido, aunque se espera un incremento de un cinco por ciento con respecto a las berlinas.

LLEGAN LOS FAMILIARES
En el próximo Salón de Francfort, BMW presentará su gama Touring, cuyos motores y plataforma están basados en la serie 5. Continúa así la tradición de familiares iniciada con la serie 3.

Europarts
ACCESORIO AUTOMOVIL
ALERONES ORIGINALES
Sencillamente diferente

Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 26 11	GRAELX	Del Andalucía	Tel. 958 20 00 00
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91 643 18 30	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96 374 64 4
TECSER	Guipuzcoa-Navarra	Tel. 943 46 05 23	SEMAUTO, S. A.	Galicia-Leon	Tel. 987 41 05 9
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	KINU	Vascos	Tel. 94 620 01 5
RAISA ACCES VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91 850 77 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 52 5
			RESPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985 26 39 0

NUEVO ALFA ROMEO SPIDER. DESCUBRE EL MITO.

Escápate. Llega hasta donde tú quieras. Sin límites. Descubre todo un mito: NUEVO ALFA ROMEO SPIDER.
Línea, potencia y tecnología para alcanzar la máxima expresión de libertad. Con el máximo nivel de equipamiento: servodirección • llantas de aleación • 2 retrovisores exteriores • elevalunas eléctricos • diferencial autoblocante.
Para los que buscan el secreto, la magia y el auténtico significado de conducir. Para los que sueñan con descubrir el mito.

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

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

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

ALFA: LA PASION DE CONDUCIR

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla.
Los fabricantes desean que sus motores **sufran el mínimo desgaste,** ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido.
Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**

Promotor de primeros equipos en más de 100 países.
Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

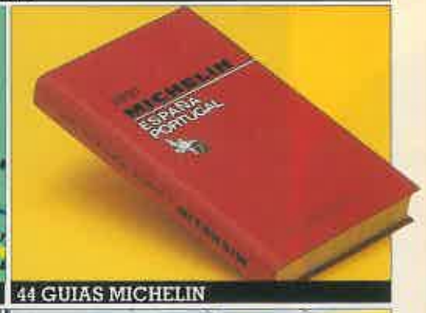
FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 72 02 00
Apartado 5007 • Telefax 720216
Telegramas: Filtros Mann
50014 - ZARAGOZA (España)

EXTRA

58 MOTOS DE AGUA

30 COMPARATIVA DESCAPOTABLES

51 RUTAS ALTERNATIVAS



44 GUIAS MICHELIN

40 NISSAN VANETTE OPTIMA

64 ULTRALIGEROS

MEJOR IMPOSIBLE

Las vacaciones han llegado como la mejor cura para el estrés y la monotonía cotidiana. Las carreteras se convierten en puentes hacia la ilusión, anhelada a lo largo de todo el año. Hay que huir en un deportivo descapotable, hacer cabriolas con una moto de agua o vivir un vuelo en ultraligero. La finalidad es una: sentirse libres y felices.

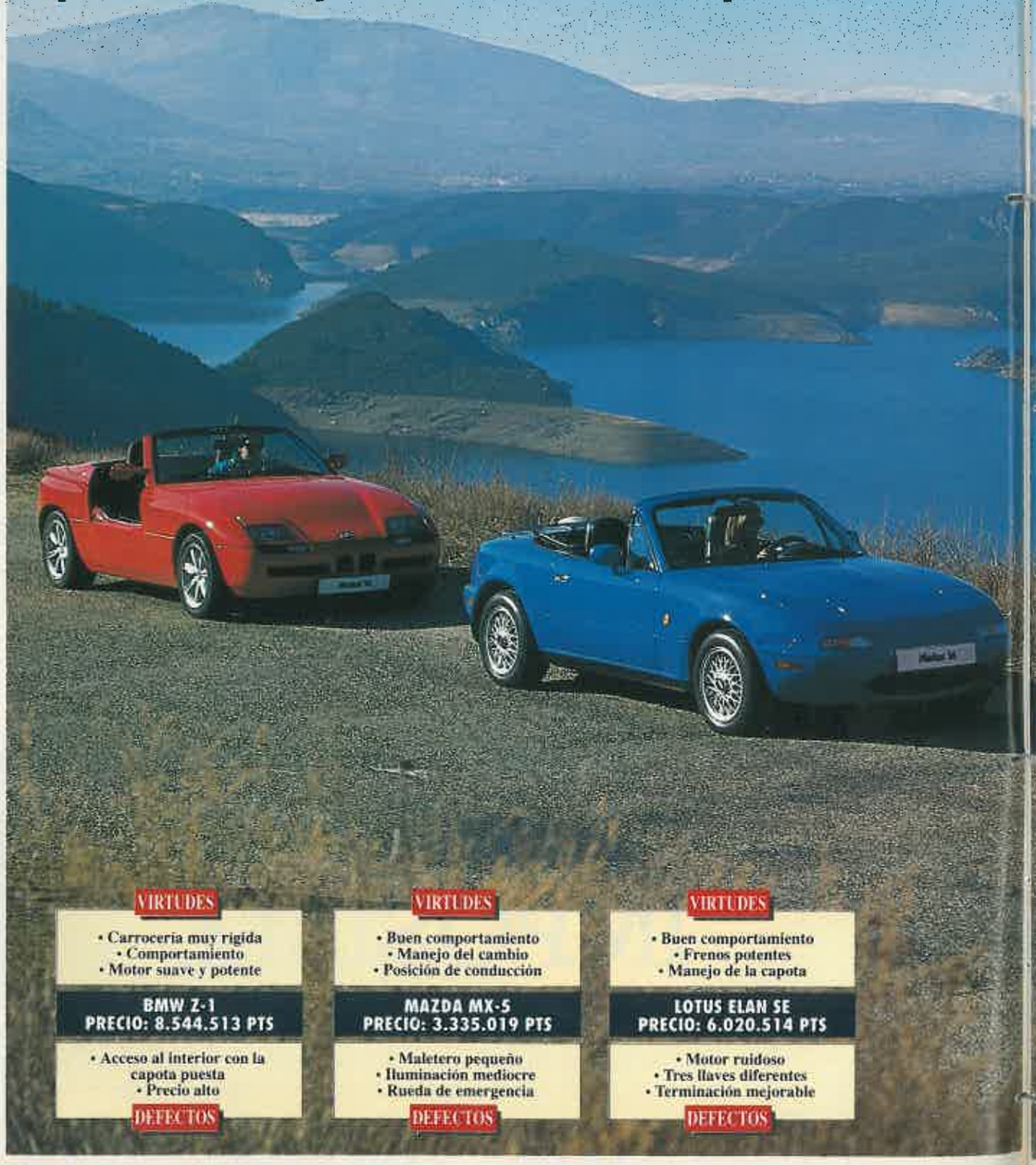
VERANO

COMPARATIVA / BMW Z1, LOTUS ELAN SE Y MAZDA MX5

JUGUETES DE VERANO

Con la llegada del buen tiempo, los descapotables vuelven a estar de moda. Actualmente la oferta es muy amplia, pero son pocos los modelos que realmente satisfacen un capricho.

PRUEBA
Motor 16



BMW Z-1
PRECIO: 8.544.513 PTS

VIRTUDES
- Carroceria muy rigida
- Comportamiento
- Motor suave y potente

DEFECTOS
- Acceso al interior con la capota puesta
- Precio alto

MAZDA MX-5
PRECIO: 3.335.019 PTS

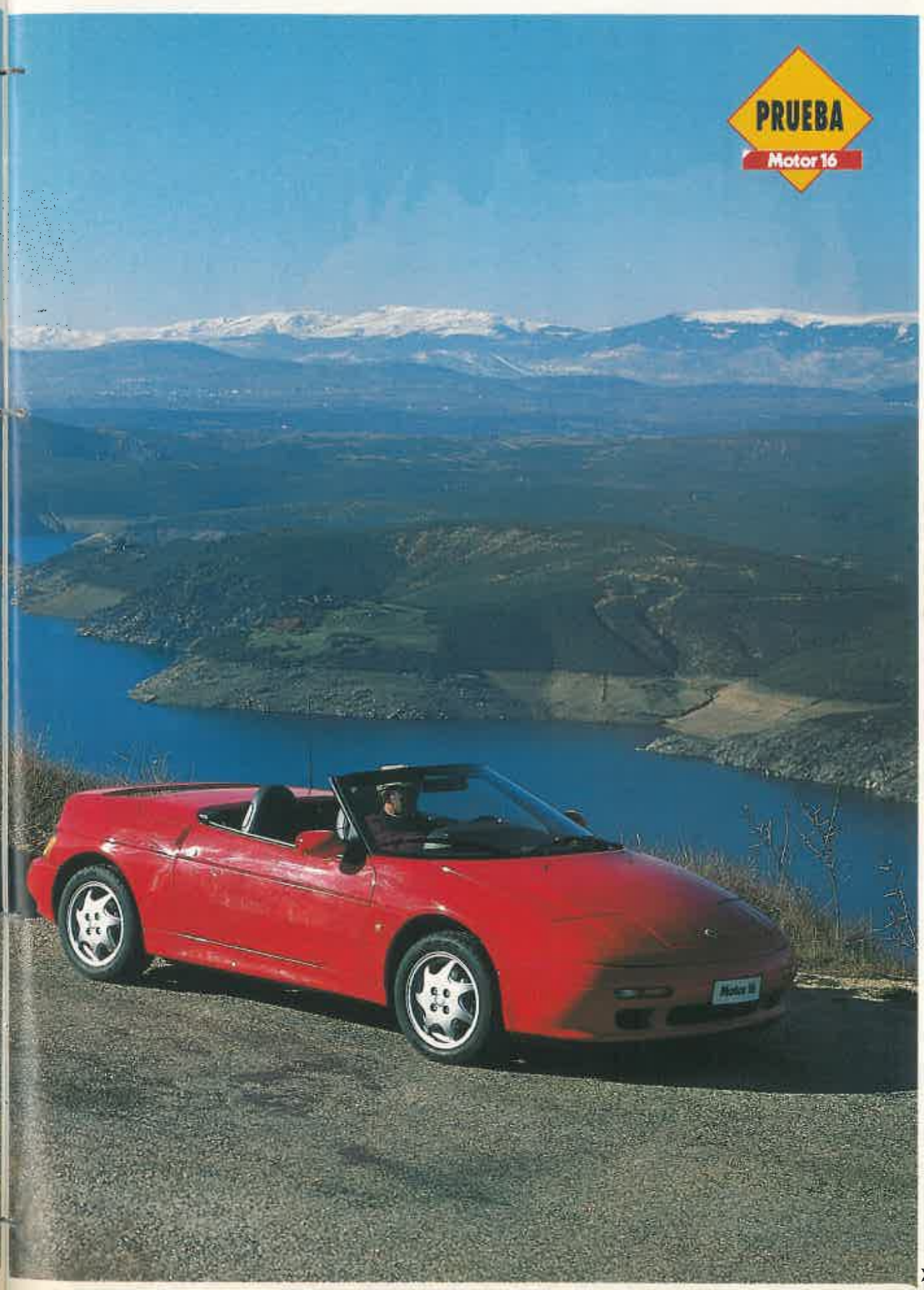
VIRTUDES
- Buen comportamiento
- Manejo del cambio
- Posición de conducción

DEFECTOS
- Maletero pequeño
- Iluminación mediocre
- Rueda de emergencia

LOTUS ELAN SE
PRECIO: 6.020.514 PTS

VIRTUDES
- Buen comportamiento
- Frenos potentes
- Manejo de la capota

DEFECTOS
- Motor ruidoso
- Tres llaves diferentes
- Terminación mejorable



EL MAS BARATO *De los tres coches, el Mazda, de procedencia japonesa, es el más barato, pero sus casi 3,4 millones, siguen siendo un precio elevado.*

LOS tres coches que pasan por nuestra prueba, son los herededos de los famosos *roadster* ingleses que hicieron furor en todo el mundo a finales de los años cincuenta. Su finalidad es la misma, aunque sus características difieren bastante. Todos ellos son ligeros descapotables de dos plazas, con un cierto carácter deportivo, pero sin pretensiones velocísticas, por lo menos en un principio. Después, la realización difiere bastante y la diversidad de potencias y precios impide realizar una comparación directa entre los tres. Por una parte, empezando de menor a mayor, el Mazda MX5 es el que ha seguido la tradición britanica con más fidelidad. Es un pequeño descapotable con un motor de 1.600 centímetros cúbicos y una potencia discreta. Este tendría que ser un coche dirigido a los conductores con un poder adquisitivo bajo, puesto que no hay una justificación tangible para un precio tan elevado, salvo las trabas administrativas que se imponen a los productos japoneses. Su precio y el limitado número de unidades importadas lo ponen al alcance de tan sólo unos pocos.

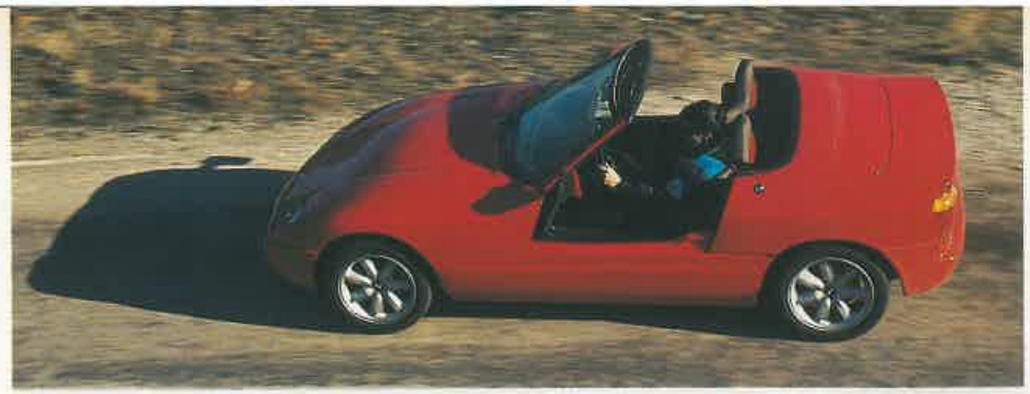
A continuación está el Lotus Elan, que es la versión actualizada del mítico deportivo inglés que revolucionó el mundo del automóvil gracias a su avanzada tecnología. El Elan actual es tracción delantera, pero sigue disfrutando de las excelentes características de rigidez y agilidad que hicieron famoso al anterior. Es un coche exclusivo fabricado de forma artesanal con un encanto difícil de conseguir en productos masificados. Dispone de un brioso motor de cuatro cilindros turbo, realizado en colaboración con Isuzu.

Como más caro del terceto aparece el BMW Z1. En este modelo se reflejan la imaginación y la tecnología alemana. De los tres, es el más potente, el más sofisticado y el más caro. Tiene muchos elementos comunes con el resto de la gama BMW, pero incorpora toda una serie de peculiaridades que lo convierten en un ejemplar único. Las puertas que deslizan debajo, el sistema escamoteable de la capota y sus excelentes cualidades dinámicas lo ponen entre la élite de los descapotables.

Curiosamente, a pesar de las grandes diferencias mecánicas y económicas, los tres coches satisfacen las mismas necesidades.

Aunque no creemos que nadie que se compre un coche de estos lo haga para realizar grandes viajes, los tres destacan por ser buenos rodadores. Evidentemente la mayor potencia del Lotus y del BMW permiten viajar a unas velocidades más elevadas, pero el Mazda, gracias a su ligereza, no se queda atrás. Pero donde verdaderamente se disfrutan las cualidades de estos coches es en paseos por carreteras ligeramente viradas a velocidad razonable. En estas circunstacias es donde mejor se aprecia el placer que puede producir un descapotable. El BMW y el Mazda son tracción trasera, mientras que el Lotus es tracción delantera. En relación a este aspecto, los conductores habituados a la tracción delantera, se encontrarán más a gusto en el Lotus, cuyas reacciones son muy parecidas a las tradicionales de cualquier GTi. El excelente reparto de pesos y su tremenda anchura, hacen que el coche se mueva con gran seguridad.

El BMW es un tracción trasera, pero gracias a su suspensión, denominada de brazo central, se comporta de forma muy neutra y progresiva y cualquier conductor se encontrará a gusto al volante. Se conduce con mucha facilidad y sus 171 caballos no deben asustar a nadie.



EL SUEÑO EUROPEO *La tradición de los viejos roadster reviven en el BMW Z-1 (arriba) y en el Lotus Elan. Conducir con los cabellos al aire sigue siendo un placer en cualquier clima.*

ESTILO Y CLASE La aerodinámica se ha cuidado mucho en los tres modelos.

MAZDA MX 5 Dentro de su sobriedad, el Miata es muy elegante.

BMW Las clásicas líneas del fabricante bávaro se conservan en el Z-1.

LOTUS ELAN En el coche británico, el salpicadero es muy completo, en el estilo de la tradición inglesa.

Por último hay que hablar del Mazda, que también tiene un comportamiento impecable, pero que muestra unas reacciones mucho más vivas que los otros dos. Un conductor que no esté habituado a conducir coches de propulsión posterior, necesitará algún tiempo para sentirse totalmente adaptado al coche. Su potencia es más que suficiente para mover el coche con agilidad y tan sólo los más quemados echarán en falta algún que otro caballo de más.

Pero el verdadero placer de estos coches se encuentra al rodar con los cabellos al viento sin ninguna pretensión velocística. Si además de esto buscamos que este vehículo nos sirva como medio de transporte en nuestra actividad cotidiana, habrá que estudiar más las cosas. Los descapotables, y estos tres lo son, suelen tener algunas limitaciones en su uso cotidiano. Por una parte tenemos que su capacidad está limitada a dos plazas. En ninguno de los tres coches presentes en esta prueba se puede llevar un tercer pasajero, ni en un trayecto corto. Los maleteros no permiten muchas alegrías. en este aspecto, el BMW y el Lotus se salvan, pero en el Mazda resulta bastante escaso.

Otro punto que hay que estudiar en un descapotable es, precisamente, el mecanismo de su capota. Estos tres coches disponen de sistemas manuales, pero están bien estudiados y no presentan grandes inconvenientes respecto a las capotas automáticas. En el BMW la capota se ➤

quita y se pone con toda facilidad en unos pocos segundos. Una vez recogida queda oculta bajo una tapa, con lo cual el coche queda conformado como un auténtico *roadster*. La estanqueidad es buena y el tensado es razonable. Tan sólo cuando se rueda a las altas velocidades que permite su seis cilindros, el interior se vuelve algo ruidoso.

La capota del Lotus, es igualmente sencilla de manejar. Una persona sola la quita y la pone en un instante. Lo que no está tan conseguido es el ajuste, puesto que en carretera, en cuanto se superan los cien kilómetros por hora el viento silba por todas partes. Este ajuste imperfecto se nota también en cuanto llueve con alguna intensidad. Entonces se nota algún que otro goteo por los ajustes de las ventanillas.

De estos tres, es el Mazda el que dispone de un mecanismo más complejo para estirar y plegar la capota. A diferencia de los anteriores, el compartimento de la capota no tiene una tapa, sino una funda que de por sí no resulta tan práctica. Además hay que cerrar y abrir una cremallera en torno a la luneta posterior, lo cual hace que la operación se prolongue algo más. En cualquier caso la operación no nos llevará más de un par de minutos. El ajuste es bueno y el nivel sonoro, sin llegar al del BMW, es razonable. A la hora de evaluar este aspecto en el Mazda, hay que tener en cuenta que éste es el único de estos tres que dispone de un techo duro de fibra que se instala con mucha facilidad. De esta forma, cuando llega la época más fría podemos convertir nuestro descapotable en un simpático deportivo de dos plazas con el techo duro. Ganaremos en confort y seguridad durante los meses en los que no vayamos a descubrir el coche. La única pega es la necesidad de disponer de un lugar para almacenar el techo cuando no esté montado en el coche. ➤

EXTRA

***MUCHA MAS LUZ** Con la ayuda de ópticas elipsoidales, el Z-1 ofrece un cuadro de luces excelente. Un detalle de la consola del Mazda (foto central) y abajo, los faros escamoteables del Lotus Elan.*

FICHA TECNICA

	LOTUS ELAN	MAZDA MX-5	BMW Z1
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4 en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.588	1.597	2.494
Arbol de levas	Dos en cabeza	Dos en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro	Cuatro	Dos
Alimentación	Inyección elec. y Turbo	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,2 a 1	9,4 a 1	8,8 a 1
Potencia máxima (cv/rpm)	165 CV(123kw)/6.000	115CV(85kw)/6.500	170CV(125kw)/5.800
Par máximo/rpm	20,4 mkg(200Nm)/4.200	13,8 mkg(135Nm)/5.500	22,6 mkg(222Nm)/4.300
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,3/14,5/20,9	7,8/13,6/18,4	8,0/13,9/21,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,2/33,6	24,5/30,4	30,7/37,9
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco hidráulico
DIRECCION			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,9	3,3	3
Diámetro de giro (m)	10,7	9,7	10,3
FRENOS			
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo	No	No	SI
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Aleación 6,5 J X 15	Aleación 5,5 J X 14	Aleación 7,5 X 16
Neumáticos	205/50 ZR 15	185/60 R 14	225/45 ZR 16
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.020	955	1.250
Capacidad del depósito	46	45	58

Car Hi-Fi Sony

SISTEMA DIGITAL " KP-1"
LO MAS AVANZADO DE SONY PARA SU COCHE

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

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

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

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

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

CONSUMOS

Datos en l/100 km	LOTUS	MAZDA	BMW
CIUDAD			
A 32 km/h de promedio	10,7	9,1	12,4
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	7,4	6,9	6,9
En conducción rápida	9,3	13,2	13,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	8,9	9,4	8,7
A 140 km/h de crucero	11,5	11,2	10,3
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km.	9,5	8,5	10,9
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	440	480	485

FRENOS

	LOTUS	MAZDA	BMW
A 60 Km/h	15,2	18,8	15,7
A 100 Km/h	41,2	52,8	42,9
A 120 Km/h	60,2	77,8	57,9

Distancias en metros

SONORIDAD

	LOTUS	MAZDA	BMW
Al ralentí	52,2	50,9	55,5
A 60 Km/h:	68,8	66,0	65,0
A 90 Km/h:	73,1	72,2	70,8
A 120 Km/h:	78,7	75,5	75,3
A 140 Km/h:	81,2	77,8	77,2
A tope	97,2	84,5	85,2

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

PRESTACIONES

	LOTUS	MAZDA	BMW
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	219,2	183,8	215,6
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	15,4	16,8	16,1
1.000 m. salida parada (seg.)	27,9	31,1	29,5
0-100 km/h (seg.)	7.4	10,1	9,0
Metros recorridos	120.3	178	151
RECUPERACION			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	17,6	18,4	18,0
400 m desde 40 Km/h en V (seg.)	20,2	20,2	19,2
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	31.2	34,1	31.0
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg.)	34,5	38,3	34,9
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	7,6	10,6	9,0
Metros recorridos	210	298	249
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	11,5	15,8	11,4
Metros recorridos	295	445	290

EQUIPAMIENTO

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

BMW Z-1
El motor de 6 cilindros, es el mismo del 325i y ofrece 160 caballos.

MAZDA MX-5
El 1600 japonés es el menos potente de los tres.

LOTUS ELAN
El motor de 4 cilindros del Lotus ha sido diseñado por Isuzu.

Cuando rodamos con las capotas quitadas, se aprecia la sofisticación del diseño. De nuevo, el más caro es el mejor resuelto. El Z1 permite rodar a buena velocidad sin que las turbulencias del aire molesten en exceso al conductor o al acompañante. Estas turbulencias empiezan a resultar incómodas en cuanto se superan los 140 kilómetros por hora. A 200 kilómetros por hora, velocidad máxima que se consigue sin la capota, son insufribles. Este buen diseño permite, así mismo, rodar bajo la lluvia, siempre que ésta no sea demasiado intensa, sin mojarnos, siempre y cuando la velocidad sea superior a los ochenta kilómetros por hora.

Algo semejante ocurre en el Lotus Elan que también es fruto de un concienzudo estudio aerodinámico de conducción sin capota.

El Mazda es el más sencillo de los tres y es el más penalizado por este inconveniente. Sin capota no resulta nada agradable pasar de 140 kilómetros por hora.

Al margen de estas consideraciones sobre los puntos en común de estos tres coches, cada uno de ellos tiene sus peculiaridades. Así pues, en el BMW nos encontramos con un coche muy bien realizado, con unos asientos llamativos y eficaces, que sujetan perfectamente al conductor. El mecanismo de las puertas es sorprendente, pero en la práctica resulta poco útil, puesto que no bajan lo suficiente como para que una minifalda no provoque un escandalo en la calle. Si para colmo tenemos la capota echada, entonces el escandalo se convierte en un número de contorsionismo. Es destacable la iluminación que permite circular por la noche con gran seguridad. Su gran laguna reside en la ausencia de aire acondicionado.

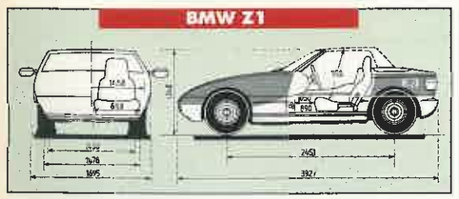
El Lotus tiene también un habitáculo muy acogedor. Dispone de serie de un equipo de aire acondicionado. Es el que tiene una decoración interior más deportiva de los tres.

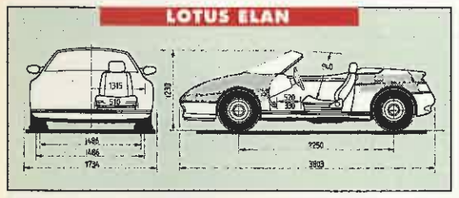
En cuanto al Mazda, hay que decir que la sencillez y el equilibrio son sus puntos mas llamativos. Un cuadro muy visible y fácil de leer, completan un paisaje deportivo y bien realizado. Los asientos son cómodos y la posición al volante es buena. Uno de sus puntos débiles reside en la iluminación. Los faros escamoteables vibran y no resultan fáciles de regular puesto que oscilan mucho. Tampoco dispone de aire acondicionado, aunque es posible montarlo posteriormente.

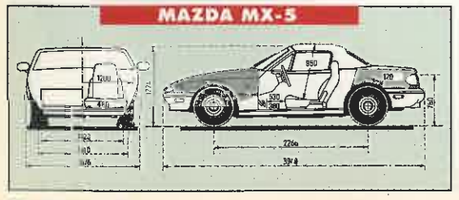
Como decíamos al principio, ésta no es un prueba comparativa, puesto que con cinco millones de diferencia de por medio, pocas comparaciones se pueden hacer. En estas páginas pretendemos mostrar las tres opciones de *roadster* puros que ofrece nuestro mercado. está claro que el que mejor encaja en la filosofía de lo que tiene que ser un coche de estos es el Mazda. Es una lástima que por los tres millones y pico que cuesta no esté dentro del presupuesto de la mayoría de los jóvenes. El Lotus Elan ha roto moldes respecto a lo que que fue en su día. Su precio también lo sitúa lejos de un público juvenil. El brillante motor turbo lo caracteriza como el más deportivo de los tres.

El BMW Z1 es el que aporta una tecnología más avanzada, pero, por precio, resulta un caro capricho para el verano. ○

Víctor Piccione
Fotos: **Alfonso J. Nieto**







DATOS DEL COMPRADOR

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

LOTUS
Importador: Tayre, S.A. Príncipe de Vergara 253. 28016 Madrid. Teléfono: (91) 259 94 63. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 50 puntos en toda España.

MAZDA
Importador: Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 42 35. **Garantía**: Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa**: 20 puntos de asistencia en toda España.

NUEVO
PEUGEOT 309
Premium

Disfruta todo su equipamiento de serie:

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

Desde 1.370.000 Ptas.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA

* P.V.P. Peugeot 309 Premium (1.3), IVA, transporte y oferta promocional incluidos.
Oferta válida hasta el 30 de Junio de 1991 para vehículos en stock.

IDEAL PARA EL TIEMPO LIBRE. ***La Nissan Vanette Optima ofrece la posibilidad de disfrutar de los ratos de ocio en grupo. El interior para ocho pasajeros está muy bien cuidado. El acceso a las plazas traseras es muy bueno.***

A FONDO/ NISSAN VANETTE OPTIMA

EXCURSIONES EN GRUPO

La Nissan Vanette Optima resulta un vehículo ideal para los desplazamientos en grupo en estos meses estivales. A su magnífico espacio interior se une un equipamiento muy completo y un acabado muy bueno.

CADA vez están teniendo mayor relevancia los vehículos monovolumen y las furgonetas adaptadas para el transporte de personas. Principalmente con la llegada del verano, época del año en la que se constituyen como los vehículos ideales para viajar en grupo y disfrutar del tiempo de ocio en familia o con los amigos. Al margen de esto, también se están convirtiendo en los coches ideales para familias numerosas, o para todos aquellos que necesitan un vehículo con más plazas que un coche convencional. Estos automóviles, además de un magnífico espacio para pasajeros, ofrecen un buen acabado y un completo equipamiento, a la par que un elevado confort, que en nada tienen que envidiar a un turismo de cierta categoría.

En esa línea se mueve la Nissan Vanette Optima, que dispone de un aspecto exterior muy atractivo, que nada tiene que ver con el resto de su gama, con los espejos pintados del mismo color que la carrocería y los parachoques pintados del mismo tono que la parte inferior de la carrocería. También dispone de un interior muy cuidado reservado para ocho pasajeros, que se pueden acomodar en tres líneas de asientos. Por otro lado, los asientos ofrecen la posibilidad de girar los de la fila del centro.

Algo que no concuerda con el carácter de la Vanette Optima, es el puesto de conducción, muy de furgoneta, con el volante muy horizontal y la instrumentación muy sosa y mínima, en este sentido esta versión, que pretende ser la más lujosa, es similar al resto de la gama. Sin embargo, uno de sus aspectos más positivos y aquí si que hay diferencia, es su equipamiento, que incluye aire acondicionado, elevalunas eléctricos, cierre centralizado en todas las puertas y pintura metalizada, además de una tapicería exclusiva.

Por lo que respecta a la parte mecánica, es similar a la del resto de la gama Vanette. El motor en la unidad probada era el de 1.488 centímetros cúbicos de gasolina, que con una potencia de 70 caballos se queda un poco justo para mover con soltura a la Vanette Optima, sobre todo cuando se la carga un poco. Por otro lado, las prestaciones son también un poco escasas con una velocidad máxima que no llega a los 130 kilómetros por hora y unas aceleraciones y recuperaciones un poco lentas. Con un poco más de potencia ganaría muchísimo; hoy por hoy, al respecto preferimos la Vanette impulsada por el motor diesel. La caja de cambios tampoco contribuye mucho a sacarle un buen partido al motor, los desarrollos son un poco largos y el selector es lento, con unos movimientos largos e imprecisos. El sistema de frenos por su parte es potente, mien-

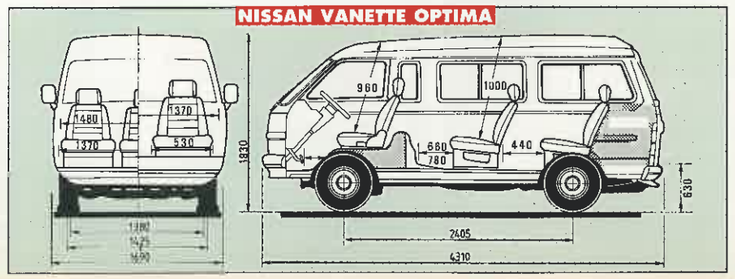
VIRTUDES

- Equipamiento
- Espacio interior
- Frenos

NISSAN VANETTE OPTIMA
PRECIO: 2.170.800 PTAS.

- Motor poco potente
- Intrumentación excasa
- Cambio lento e impreciso

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.488 centímetros cúbicos. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 70 CV(50,5 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 11,6 mkg (113,6 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Un carburador. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,7 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 11 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 16,1 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 29 km/h.

DIRECCION: Sistema: De recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 5,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con ballesta semielíptica transversal, amortiguadores hidráulicos de doble efecto. Trasera: Eje rígido con ballestas semielípticas longitudinales con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 SR 15. Llantas de chapa de 5J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.190 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,9
En conducción rapida	12,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	14,7
A 140 km/h de crucero	-
A 180 km/h de crucero	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	404

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	127,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	22,6
1.000 m salida parada	43,2
De 0 a 100 km/h	27,4
Recorriendo (metros)	528
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	42,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	46,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	37,3
recorriendo (metros)	1085
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorriendo (metros)	-

EQUIPAMIENTO

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

FRENOS

A 60 Km/h: **17,5.**
A 100 Km/h: **54,8.**
A 120 Km/h: **78,4.**

SONORIDAD

Al ralentí **54,7.**
A 60 Km/h: **67,8.**
A 90 Km/h: **71,2.**
A 120 Km/h: **77,0.**
A Tope: **81,9.**

tras que la dirección es muy de furgoneta, con mucha desmultiplicación y unas vueltas de volante entre topes excesivas. Las suspensiones, tal como corresponde a un vehículo de sus características, son blandas, capaces de ofrecer un buen confort de marcha y suficientemente seguras paras las prestaciones que puede alcanzar.

En definitiva, la Nissan Vanette Optima es un vehículo ideal para todos aquellos que necesiten un coche con más de cinco plazas. Por otro lado, pese a ser un poco más larga que otras Vanette, tiene unas buenas dimensiones que le permiten moverse con soltura en ciudad, esto la convierte en un coche perfecto para un

MUY DE FURGONETA
El puesto de conducción tiene el volante muy horizontal y una instrumentación muy pobre.

uso público, por ejemplo para hoteles que necesitan un vehículo de estos para traslados a aeropuertos, para transporte escolar, etcétera.

En España la oferta de este tipo de vehículos es cada vez más amplia, actualmente no hay casi ningún fabricante de furgonetas que no ofrezca una versión de éstas. A la cabeza de la oferta existente en nuestro país está el Renault Space, modelo que ha servido de referencia a muchas marcas. Lo bueno de Nissan es que ofrece unos precios muy interesantes. ○

Manuel Madrid
Fotos: **José A. Díaz**

DATOS DEL COMPRADOR

NISSAN
Fabricante/Importador Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona **Red de postventa** 640 puntos de asistencia en toda España **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros

GUIAS MICHELIN

AL SERVICIO DEL VIAJERO

Desde hace tres generaciones, la familia francesa Michelin viene ayudando a todos los viajeros a través de sus mapas, guías y otro tipo de publicaciones, todas ellas destinadas al turismo. Indudablemente la estrella es la guía Roja, que próximamente cumplirá su primer siglo de existencia.

CORRIA el año 1900 y en Francia se ultimaban los preparativos para la Exposición Universal de París: los impresionantes trabajos del Puente de Alejandro III, las obras del Metropolitano...

Fue entonces cuando André Michelin ideó unos mapas y guías para ayudar a los primeros automovilistas franceses. Nacía así la primera guía Roja de Michelin, que se distribuyó de forma gratuita. Constaba de 400 páginas y su proposito consistía en: «dar todas las instrucciones necesarias que puedan ser útiles a cualquier conductor que viaje por Francia, para aprovisionar su automóvil, para repararlo, para que el conductor sepa donde comer y alojarse, para informarle sobre las oficinas de correos, telégrafos y teléfonos... Esta obra va con el siglo y durará tanto como él». Estas eran las proféticas palabras de André Michelin durante la presentación.

Cuando surgió esta guía, en Francia sólo había 2.800 automóviles, cuyos propietarios carecían de la información necesaria para viajar por el país.

La aparición de la Guía Michelin supuso todo un acontecimiento porque, además de enumerar las diversas posibilidades de hospedaje, daba las señas de los mecánicos y de los depósitos de gasolina. Hay que tener en cuenta que, en aquella época, la gasolina se vendía en bidones de cinco litros y, únicamente, en algunas droguerías o tiendas de ultramarinos.

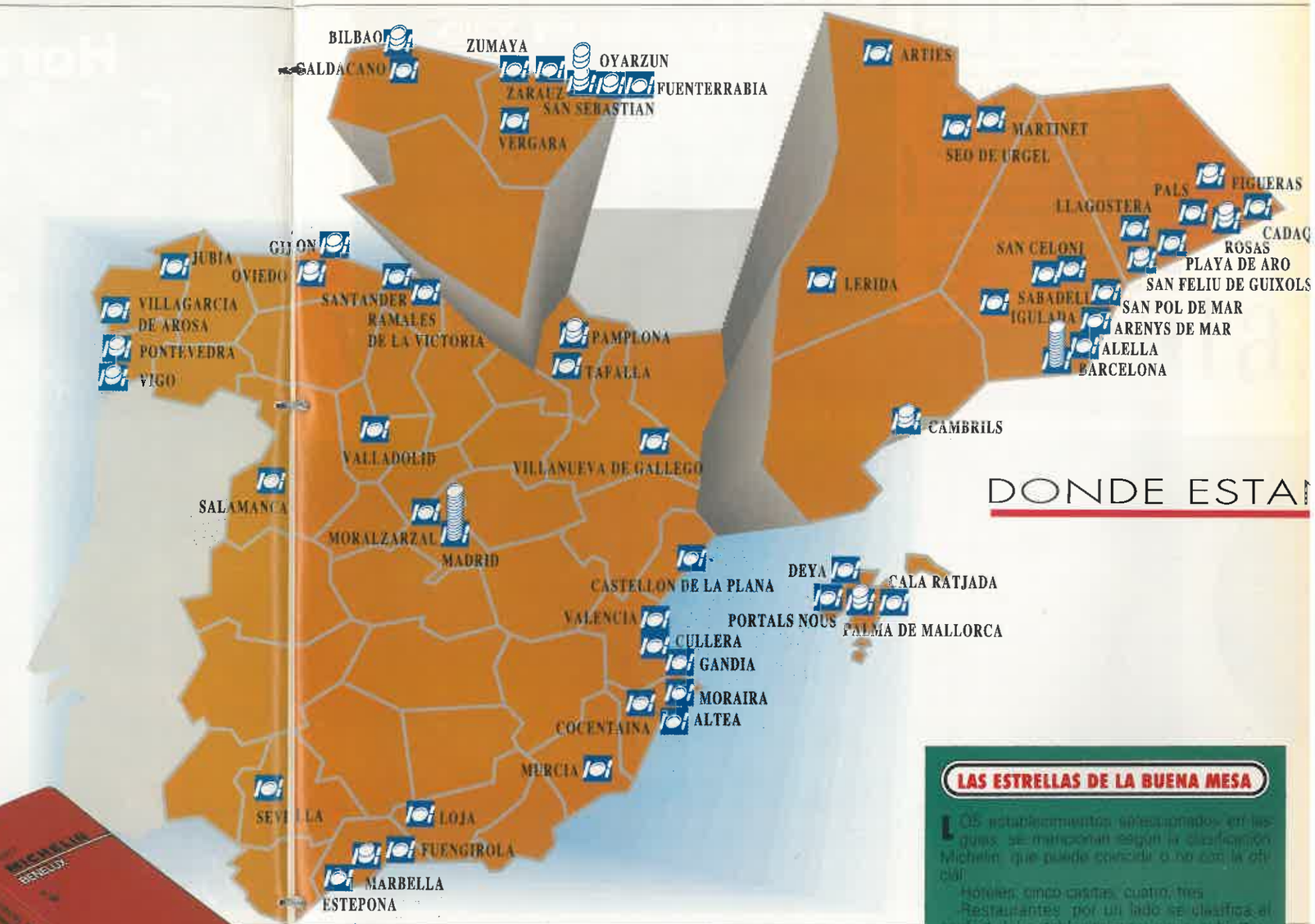
Desde entonces, y a lo largo de 82 ediciones (sólo se dejo de publicar entre 1915 y 1918, en 1921 y entre 1944 y 1949) la guía ha permanecido fiel a su objetivo inicial, aunque perfeccionando permanentemente sus métodos de trabajo, información y presentación.

En 1902 se incluyó el primer mapa de carreteras, en 1920 se suprimió la publicidad, en 1926 se crearon las estrellas de la buena mesa, en 1954 se incluyeron los menús a bajo precio, en 1988 los menús para niños, etc.

Se le suele atribuir una vocación gastronómica, pero lo cierto es que las guías Rojas de Michelin proporcionan una amplia información sobre las instalaciones y características de los hoteles y restaurantes recomendados: precios, fechas de cierre, localización en los planos de las principales ciudades, etc.

El orden de la mención de los establecimientos, tanto en localidades

GUIAS MICHELIN
La oferta es verdaderamente variada.



DONDE ESTA

LAS ESTRELLAS DE LA BUENA MESA

LOS establecimientos seleccionados en las guías se mantienen según la clasificación Michelin que puede coincidir o no con la oficial.

Hoteles: cinco casitas, cuatro, tres.

Restaurantes: por un lado se clasifica el confort del establecimiento: cinco cubiertos, cuatro, tres.

Por otro lado, la calidad de la comida se clasifica mediante las Estrellas de la Buena Mesa Michelin:

*** Una de las mejores mesas, justifica el viaje. Mesa exquisita, grandes vinos, servicio impecable, marco elegante. Precio en consecuencia.

** Mesa excelente, merece un rodeo. Especialidades y vinos selectos. Contar con un gasto en proporción.

* Muy buena mesa en su categoría. La estrella indica una buena etapa en un itinerario. No hay que comparar la estrella de un establecimiento de lujo, de precios altos, con la de un establecimiento sencillo, en el que, a precios razonables, se sirve también una buena cocina.

como en sus alrededores, es primero el de los hoteles y después los restaurantes, destacando igualmente el atractivo (emplazamiento, decoración original, tranquilidad del lugar...), por medio del color rojo. Los establecimientos así reseñados están localizados en unos mapas al principio de cada guía.

Además de esta completa información sobre los establecimentos hoteleros, las guías incluyen los siguientes datos: mapa Michelin y número de pliego donde se localiza, número de habitantes, altitud, prefijo telefónico, código postal, principales curiosidades a ver en la propia localidad (indicando el emplazamiento en el plano, si lo hubiese) o sus alrededores, remitiéndose así a la utilización de la correspondiente guía Verde Turística. Otros datos de interés que se pueden encontrar dentro de los planos de la guía Roja son: la localización de los hoteles y restaurantes recomendados, el índice de las calles principales (en rojo las comerciales), los aparcamientos públicos abiertos permanentemente, los sentidos únicos de circulación, las calles peatonales o impracticables y los pricipales edificios públicos: Ayuntamiento, policía, museos, único, callejones, estaciones de metro, paradas de taxi, aparcamientos, edificios públicos...) de París y sus alrededores.

-Atlas nº 143: es un atlas de carreteras de Europa, editado en español y que aporta una imagen clara, actual y completa de nuestro continente y de los treinta y cuatro países que lo componen. Una publicación que resulta bastante útil parta los turistas, estudiantes, hombres de negocios, etc.

-Mapa nº 102 «Bataille de Normandie»: un curioso mapa que decribe el famoso desembarco de Normandía, en 1944, publicado tras la segunda Guerra Mundial y puesto de nuevo a la venta, con ocasión de su 40 aniversario.

-Nomenclator de Municipios de Francia nº50: Elemento imprescindible para la rápida localización de más de 35.000 municipios de Francia. Resulta un complemento esencial para los mapas de carreteras.

Sobre nuestra Península e Islas, contamos con una importante colección de mapas:

-El general de España/Portugal, nº 990, a escala 1/1.000.000.

-Nueve mapas regionales detallados, a escala 1/400.000.

Existe, también, una colección de guías anuales dedicadas a: España/ Portugal, Alemania, Benelux, Francia, Gran Bretaña e Irlanda, Italia y los pequeños encartes de Londres y París. Esta obra está dedicada a las personas que viajen con frecuencia por Europa. Por ello, además de señalar las informaciones propias de la guía Roja, incluye:

-Una selección, más rigurosa, de hoteles y restaurantes, reservando un lugar especial a las grandes mesas.

-Un resumen de las principales curiosidades.

-Un cuadro con el tiempo medio necesario para desplazarse en avión de una ciudad a otra (tiempo de trayecto, desde el centro de la ciudad hasta el aeropuerto inclusive).

-Otro cuadro con las distancias kilométricas.

-Calendario de ferias y manifestaciones internacionales más importantes.

-Capítulos explicativos de los signos convencionales en inglés, francés, alemán y japonés.

Para finalizar, existe una guía Verde «Camping Caravaning France», que propone una selección de campings escogidos en Francia para atender todos los gustos y necesidades. Esta guía contiene: un capítulo explicativo y un léxico, redactados en francés, inglés, alemán y holandés, un atlas donde se localizan todas las localidades citadas en la guía y un cuadro de distancias entre las principales ciudades de Francia. Además en cada camping reseñan la instalación y confort, la superficie, las fechas de funcionamiento, los precios..

ULTIMAS PUBLICACIONES DE MICHELIN

Es ejecutivo, tiene un 190 y no lleva Corbata.

Mercedes 190. Los tiempos cambian.

► Vive al día. Es independiente y trabaja duro. Se merece una recompensa. Por eso ponemos a su alcance el Mercedes 190.

► Porque los Mercedes de la Clase 190 están estudiados detalle a detalle para personas que se conducen por la vida con dominio.

► Personas que saborean el éxito y aprecian el silencio.

► Mercedes-Benz Clase 190.

Porque se puede ser joven y tener clase.

Mercedes-Benz

teatros, universidades, teléfonos, correos, estación central de autobuses... Además en cada obra figuran los datos sobre los periodos de cierre y horario de apertura de aduanas, un capítulo explicativo en varios idiomas que permite conocer fácilmente el significado de los signos convencionales utilizados, un léxico en varios idiomas de las palabras más útiles y consejos sobre los neumáticos Michelin.

La primera guía de España apareció a finales de Marzo y cuenta con una selección de 2.824 hoteles (2.292 en España) y 2.621 restaurantes (2.299 en España).

En nuestro país hay 108 restaurantes con Estrellas de Buena Mesa Michelin: dos con tres estrellas («Zalacain» en Madrid y «Arzak» en San Sebastián), cuatro con dos estrellas («Tristán» en Portals Nous, «Neichel» en Barcelona, «El Bulli» en Rosas y «El Raco de Can Fabes» en San Celoni) y 102 con una.

La notoriedad de la guía Michelin está basada en su independencia y objetividad. Las numerosas cartas de los usuarios de la guía son un valioso complemento de información para el equipo de inspectores que recorre cada país durante todo el año, visitando de incógnito un gran número de establecimientos.

El inspector de la guía Michelin nunca avisa de su visita y no se da a conocer, jamás, hasta no haber pagado la factura. Tratado como cualquier otro cliente, conserva una total libertad de apreciación. En los hoteles, el inspector también se presenta como un cliente anónimo. Sólo revela su identidad a la mañana siguiente, después de haber pagado. Pide hablar con el director y, con su autorización, visita el establecimiento para ver como está atendido el hotel.

La primera guía de España se publicó en el año 1910 e incluía a Portugal.

Todas las informaciones recogidas por el inspector se registran y memorizan en un ordenador. Más adelante servirán al comité de preselección, que es el encargado de estudiar cuidadosamente cada paso y preparar la puesta al día anual de la nueva guía.

La guía Roja Michelin se complementa con otras dos publicaciones: el mapa y la guía Verde de Turismo.

Entre los mapas existe una variada gama. Se diferencian entre ellos por el color de la cubierta, que sirve para identificar la escala. Independientemente de las características de cada mapa -en función de la zona representada- existen algunos puntos comunes a todos ellos: la escala, el año y el número de edición, pliegos, validez, orientación, etc. Incluyen, además, otro tipo de información, detallada en los márgenes, que indica la graduación correspondiente a los meridianos y paralelos, el clima, etc.

La guía Roja Michelin se complementa con otras dos publicaciones: la guía Verde y los mapas.

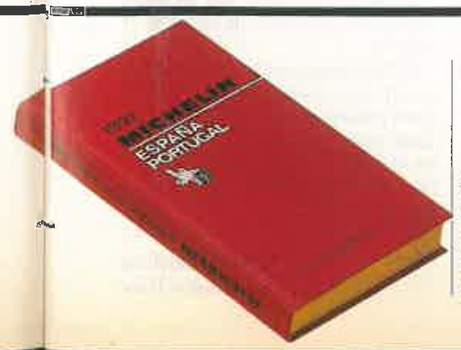
El éxito tiene su Fórmula. Ginseng Leo

Luchar. Triunfar. Ganar. Tener éxito en la vida, tiene su fórmula. La única, Ginseng Leo: auténtico extracto super-concentrado de la raíz de Panax Ginseng Coreano, Ginseng Leo. Revitalizante. Energético natural. Para llegar el primero en todas las actividades de la vida. En todas. A fondo. Con éxito. Triunfando. La fórmula, Ginseng Leo.

Sólo en Farmacias, donde conocerás sus propiedades y beneficios.

PRODUCTOS DIETETICOS DE LABORATORIOS LEO, S.A.
La naturaleza al servicio de la salud.
LEO

Laboratorios Leo esponsoriza el "Fórmula Renault" Ginseng Leo. Piloto: Tucho Cutillas



ció en el año 1910. Incluía también a Portugal y facilitaba datos turísticos y hoteles.

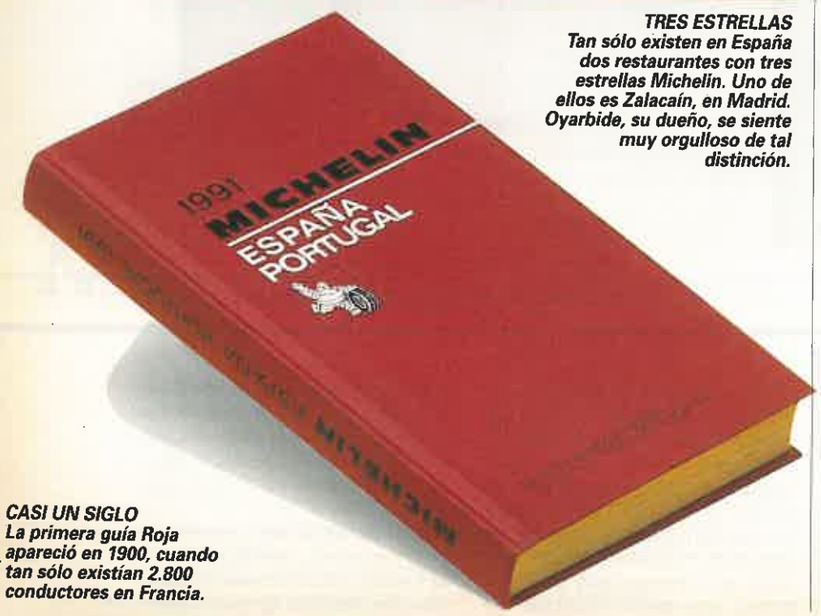
En 1973 se publica la primera guía Roja de España y Portugal con su formato actual y desprovista de los datos de interés turístico (propios de la guía Verde).

La edición actual de la guía Roja de España y Portugal (año 91), apa-

Para obtener el mayor provecho posible de los mapas, es muy útil «perder» algún tiempo aprendiendo a distinguir cada uno de los signos que figuran en ellos. Con un poco de práctica, es muy fácil conocer de antemano, no sólo la carretera más conveniente (anchura, asfalto, distancia, etc.) sino también el entorno general, tanto desde el punto de vista turístico (relieve, paisaje, playas, campings, deportes diversos...) como desde el punto de vista económico (fábricas, minas, canteras, centrales nucleares y eléctricas, ferrocarril...)

La primera guía Verde apareció en 1926 y se refería a la región francesa de Bretaña. Desde entonces han surgido gran variedad de guías Verdes: ➤

TRES ESTRELLAS
Tan sólo existen en España dos restaurantes con tres estrellas Michelin. Uno de ellos es Zalacaín, en Madrid. Oyarbide, su dueño, se siente muy orgulloso de tal distinción.



CASI UN SIGLO
La primera guía Roja apareció en 1900, cuando tan sólo existían 2.800 conductores en Francia.

LAS guías Verdes son complemento imprescindible para las guías Rojas.

de países, de ciudades y de regiones.

Las guías Verdes son las que describen los monumentos más hermosos, las mejores obras de arte, los lugares más pintorescos, las regiones y las ciudades, situando en ellas los acontecimientos históricos. Es complemento indispensable de la guía Roja y de los mapas de carreteras.

Todas las guías Verdes se componen de varias partes fundamentales:

-Una introducción al viaje, que permite conocer las características generales de cada país. En esta introducción figuran el arte, la historia, la literatura, la música, la vida económica y un gran número de informaciones prácticas sobre el país a visitar: cambio de moneda, compras, aduanas, precios orientativos, etc.

-Un mapa de las curiosidades más importantes y mapas de itinerarios que ayudan a preparar el viaje.

-Las ciudades con sus monumentos, excursiones...

-Un índice alfabético.

Según el grado de interés de una curiosidad, así se otorga un número de estrellas que no tienen nada que ver con las estrellas de Buena Mesa Michelin que aparecen en la guía Roja (ver recuadro). Así, tres estrellas significan que el viaje está justificado, dos estrellas, que merece un rodeo y una, que es un viaje interesante.

Además, la guía Verde, facilita los horarios de visita, días de cierre y precios de entrada de las diferentes curiosidades.

Complemento ideal para las guías Verdes son los mapas de escala al 1/400.000.

Visitar cualquier país o localidad, incluyendo sus alrededores, puede convertirse en un agradable e interesante viaje en automóvil, gracias a los servicios de Turismo de Michelin, que vienen avalados por casi 100 años de experiencia. ❍

Belén Valdehita
Fotos: **José Antonio Díaz**

SOLO UNA AYUDA
Motor 16 no pretende solucionar los atascos, sólo intenta ofrecer las rutas alternativas y mejorar su viaje.

ACTUALIDAD/ VERANO EN LA CARRETERA

OBRAS Y RUTAS ALTERNATIVAS

Nada, que no hay forma. Un año más los veraneantes que se aventuren por las carreteras de este país tendrán que seguir soportando retenciones, obras y mil y un quebraderos de cabeza. Los tramos de autovía abiertos en estos doce últimos meses no van a resolver problemas, y habrá que recurrir, en algunos casos, a los itinerarios alternativos, y a la paciencia en los más.

EN el último informe presentado por el anterior ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela, en el Congreso de los Diputados antes de su sustitución por José Borrell, se podía leer que «en virtud de medidas gubernamentales de política económica se ha producido alguna reducción de créditos habilitados para creación de nueva infraestructura». También se señalaba que «se han producido diversas reducciones presupuestarias, ya conocidas, dentro de la política global, a la par que, a causa del desarrollo económico, el aumento del parque automovilístico ha superado con creces todas las previsiones iniciales». Con este informe, el Ministerio admitía la insuficiencia de los proyectos puestos en marcha por el PSOE allá por 1984.

O lo que es lo mismo, que el flamante Primer Plan General de Carreteras, que preveía la construcción de 3.250 kilómetros de autovía en el periodo 1984-1991, lleva un retraso de nada más y nada menos que dos años. Y este verano que se nos avecina, los usuarios españoles y foráneos de nuestras carreteras tendrán una nueva ocasión de comprobarlo.

En el antiguo MOPU, ahora Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se dice que el Plan comentado, presupuestado en 1,2 billones de pesetas, estará terminado a finales de 1992. También se añade que ha habido un aumento considerable del coste del kilómetro de autovía, que ha pasado de 80 millones de pesetas en 1984 a 250 millones en el pasado año. Esa cifra se eleva a 350 millones de pesetas el kilómetro en el caso de que la autovía no sea un mero desdoblamiento de la carretera actual.

En defensa del Ministerio habría ➤

que decir que la lentitud de ejecución del Plan en algunas ocasiones hay que achacarla a que numerosas poblaciones afectadas por el trazados de las autovías se han opuesto frontalmente a las variantes proyectadas y han paralizado la ejecución de las obras. Hasta 1988 esta actitud ha sido moneda corriente y a partir de ese año se ha podido desbloquear en gran medida gracias a la puesta en marcha de una nueva normativa.

También las expropiaciones han dado más de un problema. La Autovía de Extremadura, la más retrasada, está encontrando en los agricultores de la provincia de Toledo una oposición tremenda al considerar que los terrenos expropiados están mal pagados. Aunque en materia de autovías las expropiaciones pasan por la vía del Consejo de Ministros, en este caso concreto se ha tenido que recurrir a los llamados «tribunales de justiprecio». Un hecho parecido ha ocurrido en Calatayud con el trazado de la Autovía de Aragón.

Respecto a la ejecución global del Programa de Autovías, y según el MOPU, al concluir el pasado año estaban en servicio 1.592 kilómetros,

INAUGURACIONES

LOS NUEVOS TRAMOS

ESTA época es propicia para la apertura, por parte del Ministerio del ramo, de nuevos tramos, tanto del Programa de Autovías como del de Acondicionamientos. Al cierre de esta edición de MOTOR 16, muy adelantada respecto a las inauguraciones veraniegas previstas, ésta es la situación:

- Ha entrado en servicio el último tramo de la Autovía Igualada-Martorell, correspondiente a la variante de Igualada.
- Se han abierto al tráfico las variantes de Yecla (Murcia), Salas (Asturias), Chiclana (Cádiz), Tárrega y Valverde del Camino (Huelva), así como la nueva carretera Granada-Alhendín y la segunda calzada de la variante de Alcudia de Crespins.
- A finales del actual mes de junio pueden quedar abiertos los siguientes tramos de Autovía: De Taracena a Trijueque, en la Autovía de Aragón (N-II) y Buñol-Siete Aguas (Valencia) en la N-III.
- En julio, el tramo La Carolina Sur-Guarromán Sur, de la Autovía de Andalucía (N-IV) y la variante de Medina del Campo en la Autovía del Noroeste (N-VI).
- Y entre agosto y septiembre se puede dar un buen empujón a la Autovía del Noroeste con la apertura de los tramos Tordesillas-Vega de Valdetronco-Mota del Marqués-Villardefrades-límite provincial, así como el tramo Sarracín-Burgos de la Autovía del Norte (N-I) y la travesía de Saelices, del p.k. 101 al 109 de la Autovía de Levante (N-III).

había en ejecución 1.452 kilómetros, 149 kilómetros estaban en la fase de contratación y 155 kilómetros en la de expropiación, restando unos 202 kilómetros en los que no se había emprendido ninguna de estas actuaciones. De acuerdo con estos datos, las previsiones del Ministerio para finales del año actual, fecha en la que expira el Plan, estarán en funcionamiento 1.933 kilómetros, es decir, algo más de la mitad de lo proyectado. Para finales de 1992 estarían en servicio 2.942 kilómetros, y en 1933 el resto hasta el total previsto. El Programa de Acondicionamientos, también incluido en el Plan, lleva el mismo retraso.

Pero volvamos ahora a lo que más interesa al gran público: como desplazarse a su lugar de veraneo en las fechas que se aproximan. MOTOR 16 ha intentado recabar en el Ministerio de Obras Públicas toda la información que podía ser útil para nuestros lectores. Pero parece ser que los cambios que aún se están produciendo a raiz del desembarco de José Borrell en este Departamento han frenado su actividad, o al menos las líneas de comunicación. De ahí que se haya tenido que recurrir a la Dirección General de Tráfico para conocer las obras y los puntos conflictivos que nos vamos a encontrar este verano en las carreteras. Según información elaborada por la DGT y la revista «Tráfico» así van las cosas:

N-I: En la radial Madrid-Irún un punto conflictivo es el tramo Madrid-Alcobendas-Somosierra, así como entre Buitrago y el Puerto de Somosierra. Más adelante hay obras entre Cerezo de Abajo y el límite provincial de Madrid, en Sarracín, en la travesía de Lerma, y entre esta última localidad y Aranda. También hay obras entre Venta Ratio y Salvatierra, y entre los puntos kilómetricos (a partir de ahora lo denominaremos p.k.) 423 al 429, en Guipúzcoa.

N-II: Como tramo conflictivo figura la vía de servicio a Alcalá de Henares. Los tramos no desdoblados son Taracena-Trijueque, aunque puede ser abierto en breve (ver recuadro adjunto), la circunvalación de Torremocha, del p.k. 116 al 118, y del p.k. 259 al 268, entre Morata y La Almunia. Como puntos conflictivos figuran las travesías de Masnou (cruce con la carretera de Alella), de Mataró, de Areyns de Mar y de Calella.

N-III: En el viario Madrid-Valencia se prevén como puntos conflictivos la travesía de Tarancón y de Motilla del Palancar, así como el p.k. 320 en Cheste. Hay obras entre Tarancón y Honrubia, de Chiva a Requena, en la Rambla de Poyo (p.k. 315 a 324) y entre el p.k. 327 a 339, en Ribarroja.

N-IV: Las retenciones se pueden dar en el p.k. 62, en el cruce con la N-301, en los accesos a Córdoba y La Carlota, en el enlace con la SE-30, en el p.k. 546, en la travesía de Los Palacios, en la travesía del Puerto de Santa María y en la circunvalación de San Fernando, entre el p.k. 672 y el 675. Las obras se encuentran entre La Carolina y Bailén; entre La Carolina Sur y Guarromán Sur; en la variante de Córdoba en el p.k. 405, y en el p.k. 652-654 en el Puerto de Santa María.

N-V: Los puntos conflictivos se encuentran en Quismondo y en las travesías de Santa Cruz de Retamar y Valmojado, en Navalmoral de la Mata, en Mérida y en Badajoz. Las obras de la futura Autovía de Extremadura se encuentran en el tramo Navalcarnero-Talavera de la Reina; en la variante de Oropesa (del p.k 142 al 152) y del p.k. 344 al 380, ya cerca de la frontera con Portugal.

N-VI: El punto conflictivo clave en los primeros días del verano será, como siempre, la travesía de Medina del Campo, aunque su variante podría ponerse en funcionamiento a finales de julio o primeros de agosto. El resto de esta carretera está plagado de obras: los tramos Tordesillas-Vega de Valdetronco-Mota del Marqués-Villardefrades-límite provincial, así como del p.k. 234 al 262, del 263,5-acceso a Benavente, del 214,2 al 214,3 y del p.k. 464,4 al 469,8.

N-110: En esta nacional que une Soria con Plasencia, hay obras entre Ayllón y Riaza, y entre Cerezo de Abajo y Arcones. También se está acondicionando el Puerto de Villatoro.

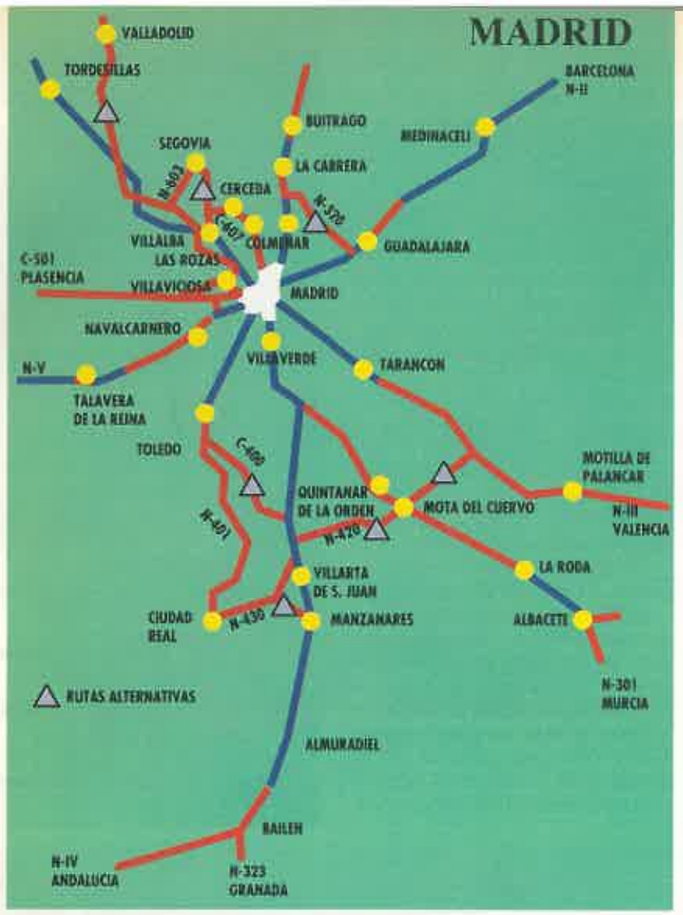
N-120: De Logroño a Vigo hay obras entre el p.k. 53 al 107 (límite de la provincia de Logroño a Burgos), entre Villalbilla y Las Quintanillas, entre Ferreira y Peares, y entre Porriño y Vigo. Las retenciones previsibles se encuentran en la travesía de Melón y Porriño, y en el tramo El Pino-Quintela.

N-122: En esta nacional que une Zaragoza con Portugal la travesía más conflictiva es la de Tarazona, mientras que las obras se encuentran entre Valdecondes-límite provincial de Valladolid; entre Peñafiel y Tudela, y distintos tramos desde el p.k. 460 a la frontera portuguesa.

N-234: De Sagunto a Burgos, las retenciones se pueden dar en las travesías de Gilet, Estivella y Torres-Torres, mientras que las obras están en la intersección con la N-340 (Sagunto), del p.k. 200 al 210 de Luco de Jiloca al límite de la provincia de Zaragoza, y del p.k. 213 al 304, límite de la provincia de Soria.

N-301: El viario Ocaña-Cartagena, uno de los más concurridos en estas fechas, puede presentar retenciones y conflictos en las travesías de Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden y Mota del Cuervo; entre Molina de Segura y Murcia, en El Palmar, en la travesía de El Albujón y en los accesos a Cartagena, así como en los de las playas del Mar Menor, la travesía de Miranda (p.k. 435) y la travesía de Cartagena (p.k. 437) hasta la Plaza de España. Las obras se encuentran desde el p.k. 374 (intersección con la carretera de Archena) hasta el 380.

En la travesía de Cartagena, así como la Rambla Este; las travesías de La Unión, El Algar, Los Alcázares, San Javier, San Pedro del Pinatar, y del p.k. 8 al 39; las travesías de El Altet, La Marina, Villajoyosa, Altea, Benisa, el p.k. 278 (acceso a la N-340-sur, Pista de Silla, en sentido Albacete), el tramo Sueca-Sollana y la travesía de Oliva. Hay obras de ➤



desdoblamiento entre el p.k. 82 y el 95.

N-340: Esta nacional que une Cádiz con Barcelona tendrá numerosos puntos conflictivos. Entre ellos figuran las travesías de Marbella, Estepona, Benalmádena Costa, Almuñecar, Torrenueva y los tramos Parador-Aguadulce y Rioja-Tabernas; la travesía de Murcia; el acceso a la N-332; las travesías de Nules, Castellón, Benicarló, Vinaroz y Cambrils; la circunvalación de Tarragona, en sentido Valencia, el tramo que va del p.k. 1.173 al 1.203, y de Puente Molins a Cervelló, y las travesías de Villafranca, Santa Margarita y Monjos. Las obras se encuentran entre el p.k. 1 al 10, de Algeciras a San Roque, entre Los Gallardos y la Venta del Pobre, y entre Murcia y Puerto Lumbreras.

N-420: De Córdoba a Tarragona por Cuenca se encuentran en obras los tramos Mota del Cuervo-La Almarcha, del p.k. 485 a Cañete y del p.k. 770 al 781, Calaceite-límite de la provincia de Tarragona.

N-430: De Badajoz a Valencia por Almansa, hay obras entre Piedrabuena y Puente de Alarcos (p.k. 280 al 299), del p.k. 419 al 467, entre Munera y el límite de la provincia de Ciudad Real, con desvíos por la C-3214 y AB-140, y del p.k. 520 a 590, entre Albacete y Almansa, por desdoblamiento de calzada.

N-431: De Sevilla a Portugal, por Huelva, hay obras con retenciones en el acceso a la capital hispalense, en el p.k. 551, y retenciones en las travesías de Niebla, San Juan del Puerto, Cartaya y Lepe.

N-433: En la nacional que une Sevilla con Lisboa, hay obras desde el p.k. 53 al 71 (Aracena-cruce con la N-435).

N-525: De Zamora a Santiago de Compostela hay obras entre el límite de la provincia a Gudiña (p.k.115 al 129), entre Mesón de Calvos y Orense, y entre el límite de Orense y Lalín. Hay que prestar atención por el trazado sinuoso, los cruces y la alta densidad de tráfico a los tramos Verín-Pazos, el cruce de Albarellos y Alto de Estivadas y a Ventas de la Barrera.

N-550: Hay obras en la travesía de Padrón (p.k. 81 al 83,3) y de Muros a Ezaro, así como en todo el recorrido de esta nacional a su paso por la provincia de Pontevedra.

N-611: De Palencia a Santander, hay obras entre la ciudad palentina y Herrera de Pisuerga, así como en el p.k. 178 (Riocorvo).

N-620: En la triste carretera, por siniestra, que une Burgos con Portugal hay obras en Estepar-límite de la provincia de Palencia (del p.k. 21 al 41), de Magaz al límite de la provincia de Valladolid (p.k. 75 al 100), de Salamanca a la Fuente de San Esteban (p.k. 270 al 286), de Sancti Spiritus a Ciudad Rodrigo (p.k. 318 al 322) y de Carpio de Azaba a Fuentes de Oñoro (p.k. 338 al 348). Las retenciones, como siempre, en la travesía de Valladolid.

N-630: Esta vía que une Gijón con Sevilla tiene como puntos conflictivos la travesía de Oviedo, los pasos por Mieres, Campomanes y la entrada a Zamora, y la travesía de Plasencia. Las obras se encuentran en el tramo Las Segadas-Campomanes, en el Puente de La Pereda (Mieres) del p.k,. 212 al 219, del p.k. 224 al 225,2 (Barcial del Barco), de Baños de Montemayor a Cáceres, y la variante de Plasencia.

N-634: De San Sebastián a Santiago, las retenciones previstas se sitúan en las travesías de Colindres, Solares, Puerto de San Miguel, San Vicente de la Barquera, Arriondas, Oviedo, Grado, Luarca y Navia. Las obras se encuentran en el tramo Llanes-LLovio, en la variante de Arriondas, entre San Miguel de la Barreda y Marcenado, en Vegadeo, en la variante de Mondoñedo, en el tramo Alto de A Xesta-Abadín, y entre Portobelo y Santiago de Compostela.

A-2: Las autopistas tampoco se escapan, en estas fechas, de la posibilidad de retenciones. En la A-2 se señala como punto conflictivo la conexión con la N-II (cinturón del litoral) en dirección a Tarragona, y la conexión con la A-7 en Papiol, también en dirección Tarragona.

A-7: Se prevén retenciones en el peaje de Granollers, en el tramo El Vendrell-Villafranca-Gelida, en el peaje de El Vendrell, y desde esta localidad al límite de la provincia de Barcelona.

A-15: Hay obras en el tramo Gulina-Izurzun, del p.k. 105 al 108. ○

Raúl R. Sáez

Presentamos un todo terreno Bravo!

Efectivamente. Bravo 2000 es un lubricante todo terreno porque proporciona la máxima protección:

- Tanto al motor de gasolina de más altas prestaciones como al diesel más robusto.
- Desde las temperaturas más crudas del invierno hasta los veranos más tórridos.
- Para una conducción a altas velocidades por autopista o en lentas caravanas y ciudad.

Y además, mezcla perfectamente con todos los lubricantes de cualquier marca, mejorando su acción protectora.

MAXIMA CALIDAD
GASOLINA DIESEL
Bravo 2000
15 W 50
MOTUL

OCIO / MOTOS DE AGUA
VIVIR EN LA OLA

Combinar la diversión de conducir una moto con navegar, es un placer que se consigue únicamente a los mandos de una moto de agua. Si en un tiempo se consideró la moto como la «máquina» de la libertad, es ahora con las motos de agua cuando el disfrute es total.

LA moto es, en sentido absoluto, un símbolo de juventud o de vitalidad, se mire de la forma que se quiera. La abulia, la pasividad e incluso la comodidad, son posturas que están reñidas con el hecho de montar en moto.

Con el regreso al uso de la moto, que dio comienzo allá por la década de los sesenta, se emprendió de forma tímida el desarrollo más completo del concepto moto. Así nacieron los ultraligeros, que evidentemente ocupan el lugar de la moto en el cielo, y poco después, ese glorioso vehículo de dos ruedas se acercó al agua, o al origen del hombre, para que se hiciera realidad el placer de navegar con una moto.

Actualmente, todas las motos de agua -que así se denominan- han alcanzado un nivel técnico bastante elevado y han dejado de ser unos inventos que se acercaban más a la aventura que al placer.

En la moto de agua se conjugan diferentes aspectos del motociclismo y de la náutica, todos ellos lejos del peligro y al servicio total de la diversión. Tanto en un lago como en el mar, lo más grave que puede pasar es que se coincida con otro motorista «acuático», por el contrario, todo se resuelve con un chapuzón y un divertido trajín para dar la vuelta a la moto en el agua.

Actualmente, en el mercado hay motos de agua de todas clases, que pueden ser utilizadas por cualquier persona sin distinción, razón por la cual Motor 16 ha elegido un amplio abanico de modelos que representan la gama más completa. En términos orientativos, cabe decir que para dis-

NAVEGAR *Los tres modelos de Sea- Doo destacan por su excelente capacidad de navegación y su buen acabado. L a Yamaha TL tampoco se queda atrás en ninguno de los dos aspectos.*

frutar de una moto de agua, es preciso desembolsar una cifra que oscila entre las setecientas y las novecientas mil pesetas, cualquiera que sea la marca elegida. En este caso, Yamaha y Bombardier han alineado los modelos que se importan en nuestro país, mientras que Kawasaki no pudo participar por problemas burocráticos.

Sin lugar a dudas, en este momento la moto de mejores prestaciones es la SEE-DOO XP, que al estar equipada con el motor Rotax de quinientos ochenta centímetros cúbicos, de dos tiempos y doble carburador, desarrolla sesenta caballos de potencia. Y justamente por esas características, combinadas con una excelente capacidad de navegación y con un nivel de equipamiento muy notable, convierten a la See-Doo XP en un producto exclusivo. Con distinta finalidad, Yamaha ofrece la MJ 650 TL, capacitada para poder navegar hasta con tres personas. Como es de suponer, esta moto precisa un manejo pausado y gracias al amplio plano del fondo es sumamente segura y suave de comportamiento. Al mismo nivel, See-Doo compite con la GT, un vehículo cómodo y seguro para toda la familia. En los dos modelos se cuenta con una amplia caja en la que se pueden transportar las toallas o la nevera y tanto la TL como la GT cuentan con marcha atrás para facilitar las maniobras.

Todos estos modelos permiten el arrastre de una persona esquiando, una posibilidad más de diversión.

En el caso de que el usuario desee una moto biplaza, puede elegir entre la See-Doo SPi y la Yamaha 650 T y 650 TX. Estas motos están destinadas a la diversión relajada, aunque la SPI está dotada de un propulsor Rotax de cincuenta y cinco caballos de potencia, algo más que el de sus rivales japonesas. Respecto a la calidad de fabricación y acabado, cabe decir que las tres motos se sitúan a un nivel de todo respeto.

Para los jovenes más deportistas, ➤

EQUIPO 1965
RIVES
GIN
Destil
ELABORADO EN ESPAÑA
PUERTO
SALE BIEN.

DEPORTIVOS Y FAMILIARES El Sea- Doo XP es la máxima expresión deportiva de la marca. Abajo los dos modelos familiares con capacidad para tres pasajeros.

que buscan en la moto de agua emociones paralelas a las de motos de carretera, Yamaha propone la bellísima Super Jet 650, que evidentemente se ha de manejar estando de pie, y con un considerable y particular conocimiento de su conducción.

La manutención de las motos de agua en general, no es más complicada que la de una normal moto de calle. Incluso en los casos en que se vuelque y los cilindros se llenen de agua, se procede de igual forma que con una moto de trial. En todo caso, los cuidados del motor son equivalentes a los de un fueraborda de dos tiempos.

Respecto a la línea estética, tanto

Yamaha como See-Doo han logrado compaginar la belleza con el diseño más moderno, detalles que no se pueden descuidar cuando se disfuta de la velocidad al contacto con la majestuosidad del mar, o la placidez de un lago. Sólo queda tener ganas de pasarlo bien. ○

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**
Fernando Cañizal

Agradecemos la colaboracion de Wind Rider (Clara del Rey, 14) por la cesión de los trajes de agua Nice Pryde, importados por Surf-Tech S. A. Torremolinos.

SUS CARACTERISTICAS

	MOTOR	POTENCIA	CILINDRADA	CONSUMO	PESO TOTAL	DEPOSITO	PRECIO
Yamaha 650 T	2 cilindros-2T	42 a 5500	633 cc	9 L	161 Kg	22L	760.000 ptas.
Yamaha 650 TX	2 cilindros-2T	50 a 6000	633 cc	11 L	225 Kg	40L	840.000 ptas.
Yamaha 650 TL*	2 cilindros-2T	50 a 6000	633 cc	11 L	206 Kg	40L	890.000 ptas.
Yamaha 650 SJ	2 cilindros-2T	50 a 6000	633 cc	10,5L	130 Kg	18L	710.000 ptas.
Sea-Doo SP	2 cilindros-2T	55 a 5500	580 cc	9,5L	166 Kg	33L	656.000 ptas.
Sea-Doo GT*	2 cilindros-2T	57 a 5500	580 cc	10,5L	195 Kg	33L	711.669 ptas.
Sea-Doo XP	2 cilindros-2T	60 a 5900	580 cc	11,5L	166 Kg	33L	726.833 ptas.

*Estos modelos cuentan con marcha atrás.

Todos los precios son sin IVA, 12 %.

NUEVO NEUMATICO PARA ALTAS PRESTACIONES

FIREHAWK 690

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

Firestone FIREHAWK 690

Tecnología de Alta Seguridad para Grandes Prestaciones.

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

— Capa sin empalme que asegura un rodaje sin vibraciones.

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

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

Diseño Computerizado CAD.

Firestone
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

QUICKSILVER SPRINT-II Un avión biplaza sencillo, útil y barato. Es ideal para su utilización como avión escuela y de paseo.

OCIO/ ULTRALIGEROS

ALAS LIBRES

Desde los comienzos de la historia uno de los deseos imposibles del hombre ha sido volar. Entre aquellas fantásticas máquinas voladoras de Leonardo Da Vinci y los sofisticados aviones de nuestros días media todo un universo de estudios y evolución. Sin embargo, prescindiendo de la aeronáutica de vanguardia, también es posible disfutar de la apasionante sensación del dominio de la ingravidez.

EN pocos años han proliferado las escuelas de vuelo con ultraligeros en nuestro país. Desde los primitivos aparatos, casi artesanales, de hace unos años, se ha pasado a los evolucionados ultraligeros de la actualidad. Varios modelos con características, mecánicas y de conducción, muy diversas.

Los más sencillos y habituales son los de dos ejes (dos mandos de control), como el Quicksilver Sprint-II, un ultraligero biplaza que se utiliza como avión escuela o de paseo. Según las explicaciones de Javier G.

QUICKSILVER GT-500 Un ultraligero de segunda generación, con tres ejes y un llamativo carenado.

AIR CREATION
Los «Trikes» tienen unas características propias de conducción. El único mando es la barra del ala delta y el cuerpo actuando como contrapeso.

Roldán, instructor de vuelo de la Escuela de ultraligeros de Villanueva del Pardillo (Madrid), es un aparato idóneo para tomar contacto con esta especialidad. Con él, se pueden experimentar todas las sensaciones de vuelo y hacer las prácticas necesarias para lograr la licencia. En esta escuela, que tomamos como ejemplo general, el curso que consta de 30 clases de 20 minutos, cuesta 168.000 pesetas, la mitad si se está en posesión del título de piloto privado.

En un escalón superior se puede situar a los modelos medios de tres ejes, llamados de segunda generación, aparatos de tres mandos (con flaps y alerones) y semicarenados como el Quicksilver GT-500, monoplaza o biplaza tándem, al que se pueden acoplar múltiples extras, como el motor Rotax de doble carburador, el paracaídas balístico o un completo cuadro de mandos. La estructura de este aparato permite lograr unas prestaciones superiores a las del Sprint-II, fundamentadas sobre todo en el chasis monoviga de aluminio que le confiere una mayor rigidez.

KITFOX
Es una avioneta en miniatura. El motor es un Rotax 4 Tiempos.

Los llamados «Trikes» responden a unas características completamente diferentes, no por sus mecánicas que son bastante similares, sino por su manejo. Estos aparatos no tienen mandos de tipo avión, por el contrario, a la estructura tubular que soporta el motor se acopla un ala delta, que hace las veces de timón. Este tipo de ultraligeros tiene gran capacidad de movimiento y más resistencia al viento. Una ventaja de estos modelos, por lo que han conocido un importante auge de ventas, es la facilidad para desmontarlo, en 15 minutos dos personas pueden dejarlo listo para su transporte. Esto es importante puesto que no hay demasiadas plazas para guardar estos aparatos en los distintos clubs. Los «Trikes» emplean el mismo tipo de motores que los demás ultraligeros y las alas más usadas son las Air Creation, en tres medidas distintas, el modelo Fun 18 metros, el Quartz de 16 metros y el Plus de 20 metros, este último especialmente indicado para biplazas.

En un aspecto mucho más especializado, debemos mencionar aparatos como el Chaser, un ultraligero con unas características muy especiales, como su motor Mosler de 4 tiempos en disposición Boxer, refrigerado por aceite. Sus principales virtudes son la rapidez y su consumo moderado. En el escalón más alto de los ultraligeros actuales se encuentran los tres ejes de tercera generación, casi avionetas por sus prestaciones y características. El Kitfox es un ejemplo, con todos los extras, como el motor Bombardier 912, 4 cilindros Boxer, 4 tiempos. Un aparato al alcance de unos pocos enamorados de este deporte, una mezcla de técnica y amor por las sensaciones de libertad. ○

Fernando Cañizal
Fotos: **José Antonio Díaz**

MOSLER
Un «Trike» de competición con interesantes prestaciones.

ULTRALIGEROS

FICHA TECNICA

QUICKSILVER SPRINT-II. Motor Rotax 2 cilindros 2 tiempos. Peso 120 kg. Autonomía 2,5 horas. Velocidad de crucero 110 km/h. Precio total 1.500.000 ptas.

QUICKSILVER GT-500. Motor Rotax 2 cilindros 2 tiempos, 2 carburadores. Peso 128 kg. Autonomía 2 horas. Velocidad de crucero 120 km/h. Precio total 2.600.000 ptas.

AIR CREATION FUN 18. Biplaza. Motor Bombardier 2 cilindros 2 tiempos. Peso 110 kg. Autonomía 3 horas. Velocidad de crucero 120 km/h. Precio total 1.300.000 ptas.

Todos estos modelos pueden ser complementados a gusto del cliente incorporando todo tipo de extras. El precio total incluye el IVA y el montaje del Kit original.

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.
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.

NUEVOS EQUIPOS SONY

LA REVOLUCION MUNDIAL

***MAXIMO EXPONENTE** El DAT-DTX-10 se ha convertido, hoy por hoy, en el máximo exponente de sonido Hi-Fi.*

La firma Sony es una de las más prestigiosas en el campo de la electrónica y el autosonido. En su continua evolución tecnológica acaba de presentar una serie de novedades en sus gamas. Entre estas últimas destacan los radiocassettes XR-4250 y XR-U881, el Dat para automóvil DTX-10 y el Compact Disc XES-C1. Todos ellos aparatos de altas prestaciones que incorporan la más sofisticada tecnología.

ENTRE los radiocassettes destaca especialmente el XR-U881RDS, el tope de la gama Sony, denominado también «King». Entre sus prestaciones podemos resaltar un control cargador de 10 Compact Disc y la nueva conexión Unilink, para ampliación del sistema. En el apartado de radio cuenta con el sistema PLL (Ciclo de Fase Inmovilizado) que mediante un cristal de cuarzo fija el receptor en una emisora para su óptima recepción. También posee una memoria que acumula la sintonía de varias emisoras, lo que permite captarlas con mayor rapidez y precisión.

La banda de frecuencias de FM se caracteriza por su amplitud (30 a 15.000 Hz) y por la transmisión de señales estereofónicas. Además incluye filtros de frecuencia intermedia que rechazan las interferencias ocasionadas por los transmisores más potentes, y el filtro SIR (Supresor de Impulso de Ruido) que neutraliza las interferencias ocasionadas por las fuentes eléctricas del vehículo.

El reproductor de cassette está controlado por un microprocesador que interpreta las pulsaciones digitales sobre los mandos. La alta calidad de reproducción se deriva del uso de materiales de alta precisión y del mecanismo de estabilización y amortiguación. Incluye un cabezal de ajuste dual, que mantiene en todo momento el ángulo idóneo entre el cabezal de lectura y la cinta.

El máximo exponente del sonido Hi-Fi es en la actualidad el Compact Disc, el DAT- DTX-10, que con su control de cargador de 10 CD permite una audición ininterrumpida de hasta 4 horas. La compacidad de su diseño interno y externo es fruto de la integración de un explorador óptico, un mecanismo accionador de disco y los circuitos de conversión digital/analógica, en un solo bloque. Sony ha hecho uso de su capacidad tecnológica para miniaturizar los componentes. ○

Fernando Cañizal

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, alzacristales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en

RANGER vigila por ti

RANGER® COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA

EN UN ALFA ROMEO EL AIRE ES FRESCO, ES ORIGINAL.

AIRE ACONDICIONADO DE ORIGEN.

ACCESORIOS Alfa Romeo

GARANTIA ANTICORROSION

SOY poseedor de un vehículo Alfa Romeo 33 que a los cuatro años y medio de vida ha comenzado a sentir síntomas de corrosión en el portón trasero. Acudo al Servicio Oficial de Mataró creyendo que me amparaba la garantía de 6 años contra la corrosión que se ofrece en todos los Alfa Romeo.

Pues no es así. Después de hablar con la sede central de Madrid para que autorizaran dicha reparación con la garantía, me contestan que a mi vehículo ya no le cubre dicha garantía, puesto que, como reza en la misma, se debe pasar una revisión anual de chapa en el vehículo, realizada por un servicio oficial y con cargo al cliente, cosa que yo no he hecho y creo que la mayoría no hace.

Mi recomendación es que se lean muy bien las garantías de cualquier vehículo para que no les suceda como a mí.

Sr. Bejiga
Mataró

-Respuesta de Alfa Romeo

Los vehículos Alfa Romeo tienen una garantía contractual que cubre cualquier anomalía de fabricación durante los 12 primeros meses a partir de la fecha de matriculación, y una garantía contra corrosión de 6 años. Evidentemente, para que estas garantías puedan aplicarse, el usuario debe efectuar con regularidad el mantenimiento del vehículo en cualquiera de los más de 200 puntos de asistencia de la red oficial Alfa Romeo en toda España o en los distintos servicios oficiales de la red europea de Alfa Romeo.

Volviendo al caso que nos ocupa, no consta en nuestros archivos que el Sr. Bejiga haya realizado ninguna de las revisiones anuales de la carrocería que está previsto efectuar para la validez de la garantía anticorrosión, como él mismo indica. Como es lógico, el motivo de estas verificaciones anuales es detectar precozmente las eventuales anomalías que puedan surgir sobre la carrocería. De esta manera pueden corregirse de inmediato limitando su alcance y con mayor motivo en las zonas donde los agentes ambientales son más agresivos, como las áreas marítimas o de alta polución industrial.

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

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

Motor 16

Suscríbase a Motor 16

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

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

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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

D. _____ Dirección _____

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

Precio suscripción Motor 16

España	13 520	Portugal	14 378 ptas.	América	21 216
		Europa	16 848 ptas.	Resto del mundo	24 856

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

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- Autobianchi Abarth A-112, 48.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 735-I, full, 23.000 km.
- BMW 318-I, año 84.
- BMW 325-I, 56.000 km.
- BMW Cabriolet 325-I, año 87.
- BMW M-5, año 89.
- BMW 535-I, año 88.
- BMW 325-I, año 86, ABS, techo.
- Citroën XM V6, año 90.
- Citroën AX GT, 25.000 km.
- Citroën AX RD, año 90.
- Citroën BX 1.4, año 87.
- Peugeot 405 Mi 16V, año 90.
- Ford Scorpio 2.8-I 4 × 4, año 87.
- Ford Sierra 2.0 4p, año 88.
- Fiat Uno Turbo, 34.000 km.
- Ford Granada Automático 2.8-I, 56.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema V6, 60.000 km.
- Mercedes 300-CE full equip
- Mercedes 300-E, 24V, año 90.
- Mercedes 190-D, 68.000 km.
- Nissan Sunny, 23.000 km.
- Nissan Patrol 6 C, diesel corto, año 87.
- Opel Kadett, 29.000 km.
- Opel Senator Automático, año 88.
- Peugeot 205 GT, 32.000 km.
- Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
- Renault 19, año 89.
- Seat Ibiza Junior, 38.000 km.
- Volkswagen Golf 16V, AA. CD, 36.000 km.

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

YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS

ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

TELF: 5 65 20 00

YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

RADAR DETECTOR

RD-SCANNER 8

59.000 PTAS CONTRARREMBOLSO INCLUIDO SEUR 24 HORAS
3 FRECUENCIAS ESPAÑOLAS Y EUROPEAS FACIL INSTALACION. INFORMACION Y VENTAS: AYALA ACCESORIOS C/ ZABALETA, 2- SAN SEBASTIAN (943) 83 54 30 - (943) 27 67 07

PARTICULAR VENDE

BMW M5
316 HP

FULL EQUIPE
PRECIO: 7.800.000
TEL: (98) 5 25 76 98

SEMINUEVO

PEUGEOT 205 XR
MATRICULA HM
40.000 KM
ELEVALUNAS ELECTRICO, CIERRE CENTRALIZADO BANDAS LATERALES GTX, RADIOCASETTE.
675.000 PTAS
TEL:2 68 29 05

SE VENDE

PORSCHE SC CABRIOLET
AÑO 84
BLANCO CUERO
60.000 KM
5.250.000 PTAS
TEL: (98) 5 25 76 98

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

FORD Sierra Coswort blanco 16V, 204 CV, pocos kilómetros, 1.900.000 ptas. Aussa Murcia. Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

CLASICO Deportivo Peugeot 504 Coupé Pinin Farina ITV, estado 1 a toda prueba, particular, noches. (91) 733 78 56.

PARTICULAR urge vender BMW 735 Inyección, full equip con cuero, 2 años, nuevo, por sólo 4.400.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48.

CANARIAS. Coches y motos nuevos casi a mitad de precio, enviamos precios oficiales y requisitos de importación. Mande 1.000 ptas. giro postal a Carso, Aptdo. 2.915, Las Palmas de Gran Canaria 35080.

COMERCIANTES. ¿tienen licencias de importación? De Boer, Import-Export. Su Ggestions les ayuda a comprar su coche japonés en Holanda y Bélgica. Tel. 07 3140859119. Fax 07 3140854763. Hablamos español. C/ Heuvel 64-5664 Geldrop Holanda.

TOYOTA Supra 3.0i, año 88, 31.000 km, 4.350.000 ptas. Tel. (91) 850 31 70. Eugenio.

● 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

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

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

VENDO Peugeot 405 MI 16V (160 CV), siempre garaje, 3 años para probar. Tel. (983) 34 42 73 y 37 05 25.

PARTICULAR vende R18 GRS B-EC, pocos kilómetros, siempre garaje, 300.000. 872 31 49. Horas trabajo. Marti.

PARTICULAR Peugeot 505 GTI B-FS, como nuevo, iny., llantas, D/A, hi-fi, 500.000 ptas. (93) 339 88 14.

CABRIO Escort XR3I, blanco, 89, kit, amortiguación Koni, llantas equipo. Escort Turbo, garantía Ford, capota eléctrica, etc. 1.800.000 ptas. Tel. (96) 586 40 11 / 586 45 24.

OPEL Corsa 1.6 GSI, blanco, M-JZ, 30.000 km, aire acondicionado, impecable, 950.000 ptas. Tel. (91) 409 72 22.

FIAT Uno Turbo M-MB, 600.000 pesetas. 337 83 77. Carlos.

PEUGEOT 309 SRD, M-5497-IG, A.A., dirección asistida, antirrobo, radiocasete, 895.000 ptas. (945) 14 41 88.

SE VENDE Renault Alpine A 110, muy cuidado, ITV pasada. Tel. (951) 22 26 19. Horario de oficina.

PORSCHE 944 S, año 87, rojo, 60.000 km, precido turbo, extras. (968) 13 53 88.

CUATRO llantas BBS con neumáticos Pirelli, para BMW, Ford, Opel, Volkswagen. (968) 13 53 88.

OPEL Kadett GSI 1.8, año 86, 1.000.000 de ptas. 853 42 46.

PARTICULAR BMW 625 CSI, aire, ABS, autobloqcante, cuero Recaro, llantas Hartge, suspensión Sport M-Technics, volante momo, 95.000 km. 2.900.000 ptas. Tel. 519 05 21. Noches.

PEUGEOT 205 XRD granate, 1987, 65.000 km. 600.000 ptas. Tel. (91) 763 89 07.

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

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

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

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

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

Alfa Romeo

ACTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

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

Tels.: 690 40 89-690 60 21

F. TOME S. A. Alfa 33 1.5 TI, año 87, garantía 12 meses, 690.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Rover Vitesse, año 87, «impecable», garantía 12 meses. 990.000. 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. Renault 11 TS, año 84, por sólo 525.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Renault 9 GTD, año 85, por sólo 450.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

XM V6, Citroën, año 90. 549 64 71.

LANCIA Thema V6, año 86. 549 57 88.

FORD Fiesta XR2, año 86, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.

AUTOMASER

Opel Ascona 2.0I GT, A/A, 87	1.125.000
Ford Escort XR3I Cabrio, 89	1.850.000
Alfa Romeo 33 1.7, 88	850.000
Opel Corsa, tenemos muchos modelos y precios desde	610.000
Renault 11 GTX, llantas, alarma, 86	750.000
Furgoneta Chevrolett GMC Safari, A/A, 89	2.500.000
Citroen CX TRD Turbo, A/A, cuero, etc., 85	1.050.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel 519 35 77

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

F. TOME S. A. Austin Montego «precioso», año 85, con garantía, por 750.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. Tomé

Concesionario

SEAT

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

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

F. TOME S. A. Ford Escort XR3, año 88, con garantía de un año por 1.150.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S. A. Volkswagen Golf GTI 16V, aire acondicionado, garantía 18 meses, 1.600.000. 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.

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

BMW 535-i, Año 88, 42.000 km. 549 57 88.

MERCEDES 300-E 24V, año 90. 549 64 71.

BMW 735-I, año 88, full equip. 549 57 88.

DESCAPOTABLE BMW Z-1, año 90. 549 64 71.

AUDI Avant 100 2.2 Avant, año 88, 1.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES Benz 300 TE full, año 87, 3.500.000. Tel. (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16V, año 88, 1.500.000. Tel. (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI a/a, techo, llantas, año 88, 1.550.000. Tel. (91) 541 89 81.

FORD Escort RS Turbo, año 88, 1.450.000. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES 260 E, full, mod. 88, 2.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

RENAULT 18 GTD, año 82, 375.000. Tel. (91) 541 89 81.

RENAULT 25 GTX A/A, año 87, 1.450.000. Tel. (91) 541 89 81.

RENAULT 5 GT Turbo, año 86, 690.000. Tel. (91) 541 89 81.

SEAT Ibiza 1.2 5p, año 89, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

FORD Sierra Cosworth, blanco, turbo, 16V, 204 CV, pocos kilómetros, 1.900.000 ptas. Aussa (Murcia). Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

TREMA OSNUR, S.A.

PEGASO — Ford

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 !

KITS AERODINAMICOS • ACCESORIOS

Laminauto Sport

LUNAS DEL AUTOMOVIL

(NACIONALES E IMPORTACION)

INSTALACION EN EL ACTO

(abierto sábados y festivos)

GRUPO LAMINAUTO

ALARMAS • SONIDO • TELEFONIA MOVIL

YAWDAT 1991

CENTRAL: Avda. POLVORANCA, S/N. ALCORCON

MAJADAHONDA	MOSTOLES	LEGANES	VILLAVICIOSA DE ODON	PLASENCIA	BENIDORM
6381751	6170316	6941629	6164675	(92) 7420733	(96) 5855962

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.
Si lo va usted a cambiar por uno nuevo 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	13.000	575.000	Peugeot 405 SRD Turbo A.A.	90	21.000	2.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5 puertas	89	25.000	925.000	Peugeot 405 SRI A.A.	89	27.000	1.890.000
Seat Ibiza 1.2	87	36.000	590.000	Peugeot 405 MI 16 V A.A.	88	36.000	1.975.000
Fiat Uno 45 S	90	7.000	820.000	MG Metro 1.3	89	17.000	750.000
Fiat Uno 70 SX 5 puertas	89	29.000	876.000	Citroën AX GT 5 puertas A.A.	90	12.000	1.250.000
Fiat Uno Turbo I.E.	90	14.000	1.360.000	Ford Fiesta Pachá	90	14.000	990.000
Fiat Tipo 1.6 LGT	89	26.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Superhit	89	19.000	745.000
Lancia Y 10 Fila	89	13.000	725.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	31.000	745.000
Saab 9.000 I 16 V Climatización	89	36.000	2.150.000	Ford Fiesta 1.8 D 5 puertas	89	21.000	1.050.000
Renault Supercinco GTL	86	42.000	590.000	Ford Fiesta XR2	88	36.000	890.000
Renault Supercinco GTS llantas	87	37.000	725.000	Ford Fiesta XR2 I	90	16.000	1.375.000
Renault Supercinco Oasis	91	8.000	825.000	Ford Escort 1.6 GT 2 puertas	90	11.000	1.175.000
Renault 19 GTS	89	26.000	1.100.000	Ford Escort XR3	82	80.000	725.000
Renault 19 TSE Chamade A.A.	90	17.000	1.475.000	Ford Escort RS Turbo ABL Techo	90	17.000	1.740.000
Renault 21 TSE A.A.	88	38.000	1.425.000	Ford Escort Country 1.6 CI	90	12.000	1.250.000
Renault 21 GTS Manager A.A.	90	25.000	1.390.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	89	23.000	1.150.000
Renault 25 TXI Full Equip	91	17.000	2.750.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	90	17.000	1.330.000
Opel Corsa 1.2 S	87	47.000	625.000	Ford Orion 1.6 Ghia i. A.A. RS	89	31.000	1.425.000
Opel Corsa City	88	32.000	640.000	Ford Orion 1.8 Diesel	90	23.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 Descapotable	90	12.000	945.000	Ford Sierra 2.0 i S Techo A.A.	86	60.000	1.190.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	2 m	7.000	1.775.000	Ford Sierra 2.0 I Ghia Aut. A.A. Techo	87	40.000	1.450.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	88	35.000	1.375.000	Ford Sierra 2.0 I Ghia A.A. Familiar	89	21.000	1.750.000
Peugeot 205 Junior	90	14.000	775.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	66.000	690.000
Peugeot 205 SRD A.A. D.A.	91	5.000	1.425.000	Alfa Romeo 33 Red	90	13.000	1.275.000
Peugeot 206 GTX A.A.	86	38.000	890.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	37.000	880.000
Peugeot 309 GTX D.A.	88	12.000	1.325.000	Volkswagen Golf GT 1.6 A.A.	86	42.000	975.000

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

MERCEDES 190 2.5 16V, año 89, todos extras, coche compañía, muy cuidado. Tel. 445 35 36. Horario oficina. Srta. Pascale.

PARTICULAR urge vender BMW 735 Inyección, full equipe, con cuero, 2 años, nuevo, por sólo 4.400.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48.

AL MEJOR postor, por traslado al extranjero: BMW 728, 83, BMW 520, 86, PORSCHE 944, 84 y dos Porsche 911. Tel. 200 26 37.

CLASICO Deportivo Peugeot 504 Coupé Pininfarina, ITV, estado 1, a toda prueba, particular, noches. (91) 733 78 56.

PORSCHE 944 S2 B-LM, 35.000 km, año 90, 2 años, garantía de la casa. Tel. (48) 30 17 11. Sr. Cruz.

VENDO Seat 1.400 B, año 1958, dos colores, impecable, ITV pasada, 960.000 ptas. y vendo Mercedes 240 D, modelo compacto, impecable, 48.000 km. ITV, dos años. 725.000 ptas.

FIAT Regata Diesel, buen estado, seis años, con radio, un solo propietario, ocasión, 500.000. Tel. (91) 302 03 95.

ALFA Romeo Spider 2.0 QV, M-GW, perfecto, pintura metalizada, 27.000 km, casete, antirrobo, llantas aleación, 1.600.000, cabrio, particular.

CANARIAS. Coches y motos nuevos casi a mitad de precio. Enviamos precios oficiales y requisitos de importación. Mande 1.000 ptas. giro postal, a Carso. Aptdo. 2.915 Las Palmas de Gran Canaria 35080.

PATROL 6 Turbo, año 90, preparación Termens, nuevo, 3.000.000 ptas. (91) 315 29 29.

ALFA 33 4×4 de sept. 1990, llantas aleación, 1.350.000 ptas. Tel. 401 70 54.

LO EQUIPAMOS PARA TI

ALFA 33 1.3 88 CV.

+

TELEFONO

+

aire acondicionado

=

1.550.000 pts

TODO INCLUIDO

unidades limitadas

Arese Motor s.a.
Concesionario oficial de Alfa Romeo
Ctra. de Burgos, Km. 16.400 ALCOBENDAS
Tels. 662 11 19 - 662 11 79

SON MUCHISIMOS LOS QUE ESCUCHAN POQUISIMOS LOS QUE SABEN ESCUCHAR

XR-7070 Radiocassette con control de Compact-Disc y alta potencia 20wx4. TUNER: Sintonizador PLL-SSIR. 24 presintonías: 18 FM-6 AM. Automemory. Memory Scan.
CASSETTE: Autoreverse. Dolby B. Metal. AMS. ATA. Respuesta de frecuencia: 30-16.000 Hz.
CD Control Del CDX-A15 y CDX-A100. Funciones: Disc Scan - AMS - Shuffle 1-2 - Auto - Manual Search.
GENERAL. Potencia: 20wx4. Pre-out. Loudness. Iluminación: verde-ámbar. Extraíble.

Combinado de radio-cassette SONY-y reproductor de compact-disc-SONY, PVP: 92.000 ptas. (+ IVA)

CDX-A15 Reproductor de Compact-Disc de 10 discos. Funciones de control en radiocassette o mando a distancia. Filtro digital de 16 bits cuádruple frecuencia de muestreo. Relación señal/ruido > 90 dB.
Distorsión armónica < 0,005%
Instalable en posición vertical u horizontal.

Distribuidor oficial de Car Hi-Fi Sony

radio automovil s.a.
HIFI CAR STEREO

Glorieta de Aranda, 14. Telf.: 431 83 15/86 y 431 94 74. Fax: 577 58 16. 28020 Madrid
Meléndez Valdés, 28. Telf.: 445 41 04/50 y 447 58 01. 28015 Madrid

Car Hi-Fi Sony

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28001 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

VW ESCARABAJO Cabrio 1305, descapotable, perfecto estado, anticorrosión, viguetas, pintura, llantas nuevas, garantía particular. Tel. (93) 417 20 61.

PARTICULAR vende Peugeot 405 MI 16 (160 CV), siempre garaje, 3 años para probar. Tel. (983) 34 42 73 / 37 05 25. Urge.

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

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

Ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.

Motor Retiro

Nuevo Audi 100 seis cilindros

Elevado a la perfección.

- 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

¡ANUNCIESE HOY!

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____ Firma

itv

Comunidad de **Madrid**

Consejería de Economía

Dirección General de Industria, Energía y Minas

365 DIAS DE SEGURIDAD

Elija uno

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

M-9956-HK

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

De 8 a 20 horas, ininterrumpidamente

Sábados, de 8 a 13 horas

REAL DECRETO 2344/1985

DIRECCIONES:

ITV ARGANDA, Ctra. N-III, Km. 25,2	871 41 14	ITV FARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1	698 26 12
ITV COSLADA, Ctra. N-II, Km. 15,4	672 80 48	ITV SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra. N-1, Km. 23,5	652 71 77
ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4	695 86 58	ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23	803 11 93
ITV LAS ROZAS, Ctra. N-VI, Km. 20,4	637 71 61	ITV VALLECAS, Ctra. Villaverde a Vallecas, Km. 3,5 (M-40)	785 91 12
ITV LEGANES, Polígono Industrial San Butarque	688 50 46	ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km. 38	851 16 87
ITV LOZOYUELA, Ctra. N-I, Km. 66,6	869 42 12	ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km. 48,3	874 53 63
ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41	865 05 91		

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

COMERCIANTES ¿Tienen licencias de importación? De Buer Import-Export Suggestions les ayuda a comprar sus coches japoneses en Holanda y Bélgica. Tel. 07 3140859119. Fax: 07 3140854763. Hablamos español. C/ Heuvel, 64 - 5664 Geldrop Holanda.

OPEL Kadett GSI 2.0, año 88, 45.000 km, blanco, techo, A.A., hifi Pioner, alarma, siempre garaje, muy cuidado, ruedas nuevas. 1.500.000. (91) 250 74 29. Noches. Sr. Martínez.

LANCIA Delta 4WD 165 CV, como nuevo, extras, 1.400.000 ptas.

BMW 325 IX, 4 puertas, aire, techo, llantas, muy bien cuidado, 2.500.000 ptas., facilidades. C/ Azcona, 62.

ALFA Sprint Veloce 1.7 quadrifoclio, verde, 1988, aire acondicionado, 50.000 kilómetros, precio 950.000 ptas., color negro.

BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc., español, impresionante estado, aceptamos cambio, precio convenir.

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

560 Sel absolutamente bien, muchos extras, convenir precio, verlo. C/ Azcona, 62.

LANCIA Y 10 Fire, colores varios, 1990, garantía 6 meses, precio 670.000 ptas.

XM V6, Citroën, año 90. 549 64 71.

MERCEDES 230 E, estrenado en España fin de 1986, azul metalizado, 52.000 km, aire, automático, etc., precio: 2.550.000 ptas. Garantía 12 meses.

LANCIA 4WD, 165 CV, 1987, M-HY, rojo, garantía 6 meses, precio: 1.400.000 ptas.

ALFA Romeo Twin Spark, blanco, aire acondicionado, año 1989, M-JU, impecable, garantía 12 meses, precio: 1.580.000 ptas.

OPEL Kadett 1.6 GL, aire acondicionado, elevalunas y cierre centralizado, rojo, M-JU, 1989, 38.000 km., precio: 1.100.000 ptas., garantía 12 meses.

MERCEDES 500 SE, año 85, autom. Super-Full, impecable, 75.000 km. 5.300.000 ptas. Tel. (95) 425 71 00. Sr. Gavira, horas oficina.

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

DITECNICA

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

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

HORARIO TIENDA
Lunes a Viernes - 9 a 21h. Ininterumpidamente
Sábados. Mañana / Tarde
Domingos: Mañana

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.

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

AUTOMOVILES **TEO**

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

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.

- **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

JAMEX MUELLES DEPORTIVOS

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

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

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

EJEMPLOS DE P.V.P.

ALFA 33	20.500	OPEL CORSA GSi	9.800
ALFA 75	12.000	OPEL KADET GSi	7.400
AUDI 8090.	17.700	OPEL VECTRA	15.100
BMW 3	17.900	OPEL OMEGA	26.500
BMW 5	17.900	PEUGEOT 205 GTi.	9.900
CITROEN AX	8.900	PEUGEOT 309	15.200
FIAT UNO.	16.100	PEUGEOT 405	8.900
FIAT TIPO	19.500	PEUGEOT 605	24.000
FORD FIESTA.	15.400	RENAULT 5 GT	9.300
FORD ESCORT	15.400	RENAULT 19	12.100
FORD SIERRA	17.900	RENAULT 21	12.000
LANCIA DELTA	20.400	SEAT IBIZA	12.900
LANCIA DEDRA	19.500	SUZUKI SWIFT	23.900
LANCIA THEMA	22.700	VW GOLF GTi	13.500
NISSAN PRIMERA	15.100	VW POLO	17.900
MERCEDES 190	17.200	VOLVO 460	24.600
MERCEDESW124	16.900	MITSUB. MONTERO	15.900

Europarts

DISTRIBUYEN:

DITECSA	ALICANTE	Tel: 96 544 36 11	SERAUTO S.A.	GALICIA-LEON	Tel: 987 48 03 95
LAZINAUTO SPORT	MADRID-SUR	Tel: 91 643 18 20	KINU	VIZCAYA	Tel: 94 420 01 39
TECSER	GUIPUZOA	Tel: 943 46 25 23	AUTOSCRATCH	BALEARES	Tel: 971 46 99 00
DIJOS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel: 93 424 34 11	RUEDAS Y ESTRUCTURAS	ARAGON	Tel: 976 22 52 35
RIGA ACCES VILLALBA	MADRID-NORTE	Tel: 91 856 77 82	REPUESTOS GALLEGOS	OVIEDO	Tel: 985 29 39 00
GRAELX	DEL ANDALUCIA	Tel: 958 20 00 06	AUTO-RECAMBIO FIS	VALLADOLID	Tel: 983 39 20 34
ESCARTI S.A.	VALENCIA	Tel: 96 374 64 41	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel: 942 37 27 58

LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, 26.000 km. B-KS, impecable, techo, mando a distancia, portaesquís. 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.

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

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

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

PORSCHE 944 año 83, elevalunas, espejos, alarma Blaupunkt, asientos parciales en cuero, antinieblas, perfecto estado, pocos kilómetros. 2.500.000 ptas. Tel. (964) 21 91 84. De 4 a 8. Angel.

XM V6 Citroën, año 90, 549 64 71.

LANCIA Thema V6, año 86, 549 57 88.

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

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

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

BMW 628 CSI, año 83, 80.000 km. 649 64 71.

BMW 535 i, año 88, 42.000 km. 549 57 88.

MERCEDES 300 E, 24V, año 90, 549 64 71.

BMW 735 i, año 88, full equip, 549 57 88.

DESCAPOTABLE BMW Z-1, año 90, 549 64 71.

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

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

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

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

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

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

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

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

FIAT Regata 70 S, año 88, 790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

ALFA Romeo Sprint 1.5, año 86, 675.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

FORD Fiesta XR2 Koni, alarma, antiniebla, radiocasete, etc., 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.

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

GEMINI ELETTRONICA

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-VOLKWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, OPEL Y RENAULT.

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres Moro Echavarría Corpos Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

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

POLO Classic 1300, 39.000 km, M-IG, 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.

¡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.

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 33 105CV, llantas, precioso, blanco, pocos km, y perfecto estado, garantía. 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.

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 Y 10 Fire, M-KN, como nuevo, 695.000 ptas. total, 6 meses de garantía. C/ Azcona, 62.

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

CAMBIAMOS coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc.

SIERRA Coswort 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 × 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 21 2 litros turbo, año 1989. Tel. (91) 323 02 03.

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

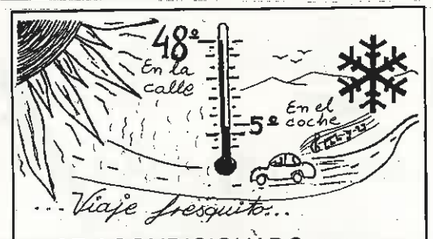
Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo

INSTAL AUTO

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

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

DISTRIBUIDORES OFICIALES Hotline



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL
PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL AUTO
Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

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

Miguel Aracil, 66
Peñagrande - 28035 Madrid

Tels. (91) 373 82 56/84 56
Fax (91) 373 84 56

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 300 E aut., 2.890.000	86
• Alfa Sprinter 1.5, 675.000	86	• Mercedes 300 D, 2.690.000	86
• BMW 730 I, Full	87	• Opel Corsa 1.3 GL, 375.000	84
• BMW 525 aut. a/a, 2.890.000	88	• Opel Ascona 1.8 I	84
• BMW M-3, 3.300.000	87	• Peugeot 405 GL	88
• Citroen CX TRD	86	• Porsche 944 Coupé full, 6.500.000	a estrenar
• Citroen AX 14 TRS	87	• Renault 18 GTD, 375.000	82
• Ford Fiesta XR2, 790.000	88	• Renault 12 TL	80
• Ford Onon	85	• Renault Express D, 850.000	90
• Ford Escort RS Turbo, 1.450.000	88	• Renault 25 GTX A/A, 1.450.000	87
• Fiat Uno	85	• Renault 5 GT Turbo, 690.000	86
• Mercedes 300 E, 2.690.000	86	• Seat Ibiza 1.2 5p, 750.000	89
• Mercedes 260 E, full, 2.690.000	88	• VW Golf GTI 16 V, 1.500.000	88
• Mercedes 300 TE, full, 29.000 km, 3.500.000	87	• VW Golf GTI A/A, tech., llantas, 1.550.000	88

OFERTA DE LA SEMANA
Audi Coupé enero 1991, 3.300.000 ptas

COMPRAS
Toda gama de vehículos Mercedes BMW, americanos y japoneses a estrenar, consúltenos precio

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

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

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, portaesquís, 2.750.000 ptas. Tel. (93) 358 76 92. Héctor.

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

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

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

FORD Sierra Cosworth blanco 16V, 204 CV, pocos kilómetros. 1.900.000 ptas. Aussa Murcia. Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

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

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

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

PARTICULAR vende o cambia Nissan Patrol Corto como nuevo con muchos extras, con garantía, por Suzuky 4 × 4 1.300 en buen estado, valorando ambos. Interesados dejar recado en teléfono (967) 18 04 47.

SUPERCINCO GT Turbo, año 1986, negro, alarma. Tel. (91) 435 65 75.

GOLF Sprinter, rojo, 2.800 km, M-JY, parrilla GTI, extras. 460 67 93.

TOYOTA Supra Turbo, negro, techo targa, full equip, impecable, pocos kilómetros. 4.500.000. Tel. (91) 458 71 65, de 14 a 16 y de 19 a 22 h.

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.

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

LANCIA DELTA
1987 MONDIALE 1990
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®

MARTINI RACING
LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

SERIE ESPECIAL LIMITADA
PVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO

Vagma, s. a.
Lancia-Concesionario
Talleres y Recambios: Javier Ferrero, 3, 5 y 7 Teléfono: 413 70 13* 28002 Madrid
Exposición y Ventas: López de Hoyos, 62 Teléfonos: 411 67 44-411 68 44
Avda. de los Toreros, 14 Teléfono: 245 72 02 28028 Madrid

RALLYE MANZANARES
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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

SPORT LINE S

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

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

PRECIO DESDE 77.560 PTAS.
IVA INCLUIDO

RECARO

SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de HELLA S. A.

THULE

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

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

Con la garantía de distribución de HELLA S. A.

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE
Webasto
TOP SLIDER manual (basculante y corredizo).
TOP SLIDER eléctrico (basculante y corredizo).
STANDARD TOP M (basculante).
JUNIO TOP (basculante).
Accesorios (persianas quitasol).

— Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
— Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
— Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioletas.
— Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar las ventanillas cerradas.
— Constante renovación del ambiente, evitándose turbulencias y ruido.
— Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.
— Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.

Webasto

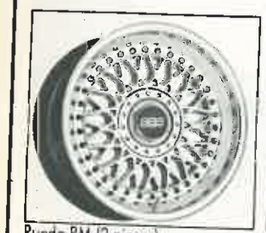
INSTALACION INMEDIATA

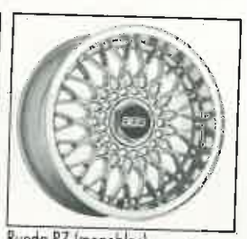
Con la garantía de distribución de HELLA S. A.

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

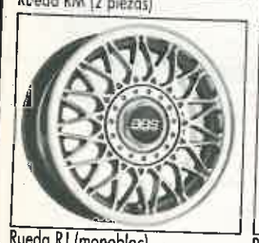
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona 93 (93) 237 83 24

RUEDAS DE ALEACIÓN


Rueda RM (2 piezas)


Rueda RZ (monobloc)

NOVEDAD


Rueda RJ (monobloc)

Rueda RF (3 piezas) Rueda RD (monobloc)

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)

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, B-HB, 600.000 ptas. Tel. (93) 203 40 95.

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, conducico 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.

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

DE TOMASO Pantera rojo, 400 HP. Pieza única. Ruedas 285/345. ¡Impecable! Tel. (93) 322 03 73.

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

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

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

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

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.

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

PARTICULAR Peugeot 405 MI 16 (160 CV). Siempre garaje, tres años, para probar. Tel. (988) 34 42 73 / 37 05 25. Urge.

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

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

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

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

MAPA-GUIA BP DE LA NATURALEZA ESPAÑOLA

CON ocasión de la Feria del Libro de Madrid 1991, BPMED ha presentado la segunda edición del Mapa-Guía de la Naturaleza Española. El Mapa-Guía contiene una extensa colección de espacios naturales, con textos apoyados por más de 100 fotografías a todo color, y adecuadamente señalizadas en una cuidada cartografía actualizada (a escala 1: 300.000). Esta segunda edición amplía el número de espacios descritos e introduce otras novedades con respecto a la primera edición. Esta es fruto de la colaboración de BPMED con la editorial INCAFO y Cosme Murillo, autor de los textos y profundo conocedor de la naturaleza española. La primera edición se agotó en tan sólo ocho meses, lo que animó a una segunda edición.

ICSA EN BARCELONA

EL Salón de Servicio a las Empresas (CREDEM) celebrado entre el 27 de mayo y el 1 de junio en el recinto de la Feria Internacional de Barcelona, ha contado con la presencia de ICSA, Ingenieros Consultores, S.A., que además han participado en 13 Forums que han suscitado el interés de todo el publico asistente al acto.

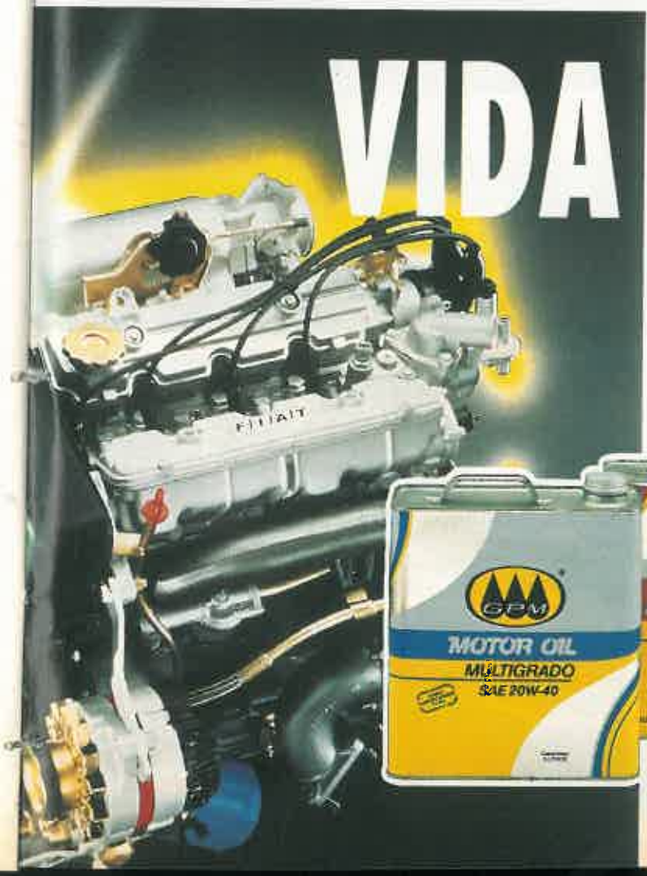
La orientación que ICSA propone a las empresas se inscribe en dos líneas esenciales de absoluta vigencia: la productividad desde un punto objetivo y la insoslayable competitividad.

ICSA, ha presentado en este Salón novedades interesantes como los sistemas integrales.

NOVEDADES VESPA

MOTO Vespa ha adoptado una medida muy satisfactoria para todos los posibles usuarios de su vehículo Gilera RC 600. Desde el pasado mes de Abril ha entrado en vigor un nuevo precio, que rebaja sensiblemente el que estaba vigente en el año 1990. En la actualidad el precio de esta competitiva moto de trail se sitúa en 829.900 ptas. Además de reducir su precio de venta al público se han introducido interesantes mejoras.

VIDA INTERIOR



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

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

Lubricantes GPM de Alta Tecnología

TECNICA BMW

FUTURO CERCANO

PERIODICAMENTE, los fabricantes de automóviles pasan revista, frente a la prensa, a sus investigaciones y desarrollos más avanzados y de pronta aplicación en los coches de serie. En esta ocasión, ha sido BMW quien ha desvelado sus secretos en los diversos campos. Las investigaciones de la marca bávara van desde los campos tradicionales de los fabricantes en temas relativos a motores, suspensiones, transmisiones, seguridad, etcétera... hasta sistemas de control de tráfico para evitar accidentes. BMW ha dado a conocer los nuevos sistemas de suspensión activa que está desarrollando, un eje direccional de próxima aplicación en el BMW 850i (ARAK), el sistema de tracción a las cuatro ruedas del futuro 525ix, la nueva caja de cambios automática con *overdrive*, la técnica de alumbrado mediante lámparas de xenon, el nuevo sistema de *airbag* y los avances en nuevos materiales y procesos de reciclaje. Por último, una demostración práctica del sistema Companion de control de tráfico. Con este sistema, BMW se pone a la cabeza de los fabricantes al presentar un programa en colaboración con las autoridades alemanas, que puede estar funcionando experimentalmente en algunas autopistas alemanas en 1994. Su viabilidad es total y el estudio es realista al contemplar un costo bastante aquilatado.

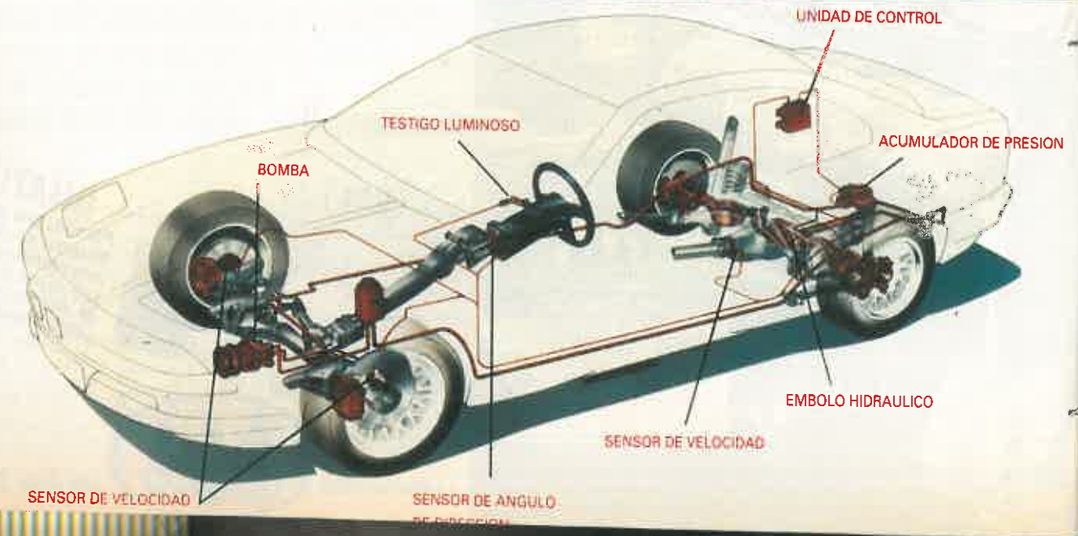
ARAK

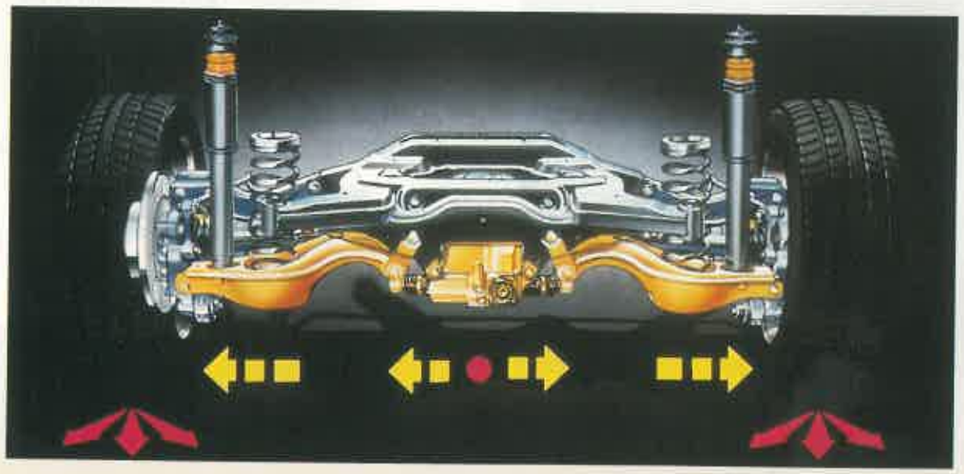
A lo largo del próximo año, BMW introducirá en su modelo 850 el sistema ARAK de eje trasero direccional. Los objetivos buscados con este sistema son aumentar la estabilidad y mejorar la respuesta del coche ante situaciones violentas. Este sistema es totalmente electrónico, con un mecanismo hidráulico que ejecuta los mandatos de un microprocesador. A grandes rasgos, los principios de funcionamiento son los siguientes: unos sensores detectan la velocidad del coche, las aceleraciones y el ángulo de giro del volante; un microprocesador estima el ángulo de giro apropiado de las ruedas posteriores; a continuación parte una señal a un mecanismo hidráulico que actúa sobre el eje posterior.

Otro sistema que está ya en una fase de desarrollo muy avanzada es el de tracción a las cuatro ruedas que montara el BMW 525 ix, perfectamente compatible con el sistema antibloqueo de frenos ABS. El secreto de esta nueva transmisión reside en los nuevos diferenciales autoblocantes con control electrónico, que varían entre 0 y 100 por ciento su efecto autoblocante, en función de las condiciones de marcha. El reparto de par entre los dos ejes es de un tercio en el eje delantero y los dos tercios restantes en el posterior. En condiciones normales, los diferenciales actuan libremente, pero en cuanto hay alguna rueda que patina, los limitadores empiezan a actuar para mejorar la motricidad.

MOTORES

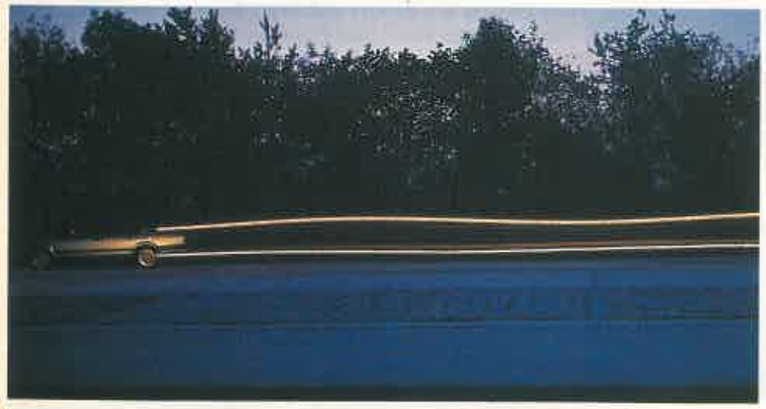
Los primeros frutos en este campo son un nuevo motor de seis cilindros turbo diesel de 2,5 litros y un 1.8 con la más avanzada tecnología multiválvulas. El nuevo turbodiesel mejora sustancialmente las cualidades de su antecesor, llegando a los 143 caballos en la versión con *intercooler*. Se utiliza el sistema de precámara, considerado como el más equilibrado. Además de la mejora del rendimiento, este motor aporta unos niveles de emisiones muy bajos, evaluados en 0,08 gramos de partículas sólidas por kilómetro. En cuanto a los motores de gasolina, la novedad es el sistema de admisión variable del motor 1.8 de 16 válvulas. Este sistema, denominado DISA, mejora la potencia a bajo régimen al variar la longitud de los conductos de admisión por debajo de 4.800 revoluciones por minuto. Por debajo de este régimen, una mariposa separa los tubos de la admisión dos a dos.





***TODO DIRECCION** El sistema ARAK permitirá que las ruedas posteriores del BMW 850i giren un pequeño ángulo para mejorar el comportamiento en curvas y maniobras*

SEGURIDAD AL ALCANCE
Con el nuevo Eurobag (arriba a la izquierda), se simplifica el tradicional sistema de Airbag (arriba a la derecha).



PRIMEROS PASOS
El sistema de suspensión activa está muy desarrollado, pero todavía resulta muy complejo y caro para ser comercializado.

EUROBAG

En temas de seguridad pasiva, BMW ha dado un paso adelante mejorando sensiblemente el sistema de airbag. El Eurobag de BMW es el fruto de un estudio muy realista de las necesidades europeas actuales en materia de seguridad. Hasta ahora, los sistemas de airbag disponían de bolsas muy grandes, preparadas para proteger el pecho y el abdomen de los ocupantes de las plazas delanteras. Esto obligaba a montar grandes dispositivos en el volante. El Eurobag ha sido concebido como un elemento de seguridad que complementa la beneficiosa acción del cinturón de seguridad de tres puntos. Su misión es reducir el riesgo de contusiones en la cabeza al golpear el volante. La gran ventaja del Eurobag es que su bolsa de unos 30 litros de capacidad se hincha en unos 25 milisegundos, su mecanismo es mucho más pequeño y sencillo que el de los sistemas actuales, y su precio muy razonable, por lo que su uso se puede extender con rapidez a modelos de las categorías inferiores.

SUSPENSIONES

Ya en su día, BMW fue pionero en las suspensiones autorregulables, con el sistema EDC. Actualmente, su investigacionón se centra en el desarrollo de una suspensión verdaderamente activa. Es decir, una suspensión que reaccione frente a las diversas condiciones de la carretera. En este punto, las investigaciones han conducido a un sistema que da buen resultado en situaciones en las cuales las oscilaciones de las suspensión tienen una frecuencia baja. Este sistema se compone de: unos elementos hidroneumáticos, con unas válvulas mandadas electrónicamente, sensores de aceleración, velocidad y presión y un sistema hidráulico capaz de generar la presión suficiente. Todo esto está coordinado por una central electrónica que evalúa en cada momento las condiciones de la circulación y activa las diferentes válvulas. Hoy por hoy, los inconvenientes de este sistema se centran en el elevado coste de los sofisticados elementos, la enorme absorción de energía del sistema y el regular resultado en condiciones de elevada frecuencia de oscilaciones. Esto hace que la materialización de un sistema de este tipo no sea posible, ni siquiera en coches caros. No obstante las investigaciones continuan su curso.

Implacable.

Tesón. Garra. Condiciones indispensables para llegar a Campeón del Mundo de Rallyes. Condiciones a las que debe responder la máquina que le lleve hasta el pódium. Sin mirar por qué terrenos. A cuántas revoluciones por minuto. Ni los kilómetros a recorrer.

Repsol ha encontrado la respuesta. El nuevo lubricante Repsol Competición. La nueva generación de sintéticos sin base mineral. El lubricante capaz de garantizar la máxima protección a los motores que salen a ganar. Capaz de mantener sus propiedades por encima de 20.000 kms. sin perder sus prestaciones. Cuando hay un título en juego, la resistencia a la degradación también es una constante vital.*

* *Utilizado por Toyota Team Europe en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Un éxito probado en los Centros de Investigación Toyota de Tokio.*

Repsol Competición, para máquinas de campeonato.

REPSOL
Motor Oil

Inalterable.

EL FUTURO AQUI
Las lámparas de descarga (arriba a la izquierda) suponen un increíble avance sobre las convencionales (arriba a la derecha).

ILUMINACION

Se aproxima una gran revolución en los sistema de alumbrado de los coches. La lámpara convencional de filamento incandescente en atmósfera halógena será sustituida por un arco provocado entre dos electrodos en una atmósfera de xenon. Esta técnica, de uso común en otros campos, tiene el inconveniente de necesitar algún tiempo para que la lámpara actúe. Los técnicos de la marca han conseguido reducir este periodo de arranque a sólo unas décimas de segundo. La lámpara es casi del mismo tamaño que las halógenas, pero requiere un transformador para conseguir elevar la tensión hasta unos 85 voltios y un sistema electrónico de protección. Las ventajas son muchas, puesto que en combinación con la tecnología elipsoidal, se consigue un haz de luz mucho más preciso e intenso que con las luces halógenas convencionales, la duración es unas cuatro o cinco veces superior a éstas, y el consumo de energía está en torno a un 40 por ciento por debajo de las lámparas incandescentes. Su aplicación va a ser inmediata en los BMW 750i. ○

Victor Piccione

SUPERCREDITO COCHE

* CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PTAS. AL 16% NOMINAL (T.A.E. 17,80% INCLUIDAS COMISIONES DE APERTURA Y ESTUDIO) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

HASTA **48** MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN **24** HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17

Banco Santander

Volkswagen ha diseñado el nuevo vehículo.

Caravelle: La evolución del automóvil.

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

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

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

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

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

Por tecnología. Con todos los avances que caracterizan un auténtico Volkswagen. Con tracción delantera y suspensión independiente a las 4 ruedas.

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

Y por su equipamiento que en el Caravelle GL comprende:

Dirección asistida. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Volante regulable. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Faros halógenos. Apoyacabezas anteriores y posteriores regulables. Asiento central transformable en mesa. Tapizado velours. Cinturones de seguridad anteriores y posteriores. Spoiler integrado. Y un largo etcétera.

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

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

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

En su concesionario Volkswagen.

VOLKSWAGEN

EL FUTURO AQUI
Las lámparas de descarga (arriba a la izquierda) suponen un increíble avance sobre las convencionales (arriba a la derecha).

ILUMINACION

Se aproxima una gran revolución en los sistema de alumbrado de los coches. La lámpara convencional de filamento incandescente en atmósfera halógena será sustituida por un arco provocado entre dos electrodos en una atmósfera de xenon. Esta técnica, de uso común en otros campos, tiene el inconveniente de necesitar algún tiempo para que la lámpara actúe. Los técnicos de la marca han conseguido reducir este periodo de arranque a sólo unas décimas de segundo. La lámpara es casi del mismo tamaño que las halógenas, pero requiere un transformador para conseguir elevar la tensión hasta unos 85 voltios y un sistema electrónico de protección. Las ventajas son muchas, puesto que en combinación con la tecnología elipsoidal, se consigue un haz de luz mucho más preciso e intenso que con las luces halógenas convencionales, la duración es unas cuatro o cinco veces superior a éstas, y el consumo de energía está en torno a un 40 por ciento por debajo de las lámparas incandescentes. Su aplicación va a ser inmediata en los BMW 750i. ○

Victor Piccione

SUPERCREDITO COCHE

* CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PTAS. AL 16% NOMINAL (T.A.E. 17,80% INCLUIDAS COMISIONES DE APERTURA Y ESTUDIO) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

HASTA **48** MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN **24** HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17

Banco Santander

Volkswagen ha diseñado el nuevo vehículo.

Caravelle: La evolución del automóvil.

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

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

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

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

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

Por tecnología. Con todos los avances que caracterizan un auténtico Volkswagen. Con tracción delantera y suspensión independiente a las 4 ruedas.

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

Y por su equipamiento que en el Caravelle GL comprende:

Dirección asistida. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Volante regulable. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Faros halógenos. Apoyacabezas anteriores y posteriores regulables. Asiento central transformable en mesa. Tapizado velours. Cinturones de seguridad anteriores y posteriores. Spoiler integrado. Y un largo etcétera.

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

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

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

En su concesionario Volkswagen.

VOLKSWAGEN

RALLYE ACROPOLIS

KANKKUNEN OLIMPICO

Aunque fuese finalmente el finlandés Juha Kankkunen quien recogiese los laureles de vencedor al término del rallye Acrópolis, la prueba griega tuvo distintos protagonistas que hicieron variada y animadísima la lucha por la primera posición que volvió a decidirse una vez más en el mítico, duro y demoledor tramo de Tarzán.

Enviado Especial
Esteban Delgado

BAJO un sol de justicia, la asistencia al final del pequeño y típico pueblo de Tsouka, lugar donde finalizan los más de treinta kilómetros de la conocida prueba de Tarzán, suele ser uno de los puntos de reunión del rallye Acrópolis. «En este tramo primero empiezas apuntando las piedras, luego los baches, más tarde los agujeros y al final ya no encuentras las palabras para describirlo. En un sitio no tuve ya más remedio que escribir ¡ojo, pozo!» comentaba Alfredo Rodríguez, copiloto de Fernando Capdevila. Eran las doce y media del mediodía y Carlos Sainz estaba ya a 17 segundos del francés Didier Auriol, en una inesperada reacción del piloto del Jolly Club, que esa misma mañana había partido para la última etapa veintitrés segundos por detrás del español. Juanjo Lacalle, manager de Sainz, contaba los catorce amuletos que pendían de su cuello a la espera de las noticias por la radio. Mientras, los helicópteros empezaban a desparramar los mecánicos en las asistencias. De repente, las ondas hicieron oir una voz: «*Carlos, 26m 13s. Front right puncture two kilometers from the finish*». De nuevo el silencio. ¿Volvía a ser la suerte esquiva al piloto español? «Pueden ser diez segundos», comentaba Perico García antes de emprender la ascensión hasta la asistencia Lancia para conocer el tiempo de Auriol. Minutos después el Toyota Celica nº1 llegaba delante de la asistencia Toyota. Carlos Sainz se quitaba el casco, ponía en orden sus sudorosos cabellos y rodeando su vehículo se dirigía hasta el neumático Pirelli SG 35 que sus mecánicos acababan de retirar sin pronunciar palabra. Las lonas sobresalían en un recuadro de varios centímetros del flanco interior. «Qué le vamos a hacer», eran sus palabras antes de dirigirse por radio a explicar lo sucedi-

SEGUNDA VICTORIA PARA KANKKUNEN Carlos Sainz observa el neumático que pinchó en el tramo de Tarzán y que dio alas al finlandés hasta Atenas.

SAINZ SIGUE LIDER
La segunda posición de Sainz puede ser importante a final de año.

ERIKSSON
Las prestaciones del nuevo Galant son sorprendentes.

NUEVAS CARAS
El ingeniero Mario Petronio y Giorgio Pianta han asumido la dirección del equipo Lancia tras la marcha de Claudio Lombardi a Ferrari.

do. Acababa de darlo todo. Poco después partía.

Nadie se había percatado de la llegada precipitada del helicóptero del Jolly Club. Poco después Perico García casi se despeñaba para comunicar la noticia: Auriol no había llegado. A siete kilómetros del final, en una frenada en apoyo, el Lancia escapaba al control del piloto de Montpellier quien pensó en un principio que se había roto cualquier cosa. Pero el neumático y la *mousse* del Michelin FB9 ATS se habían salido, rodando el francés simplemente sobre la llanta y rompiendo además un árbol de transmisión. Total: 31m 10s, más de cinco minutos perdidos que le hacían descender hasta la cuarta posición en una clasificación liderada por Juha Kankkunen con sólo seis segundos, seis, como en la fiesta nacional, sobre Carlos Sainz. ¿Quién daba más?

Con excepción de un pinchazo que le costó cuarenta segundos y el liderato que había ostentado durante dieciséis tramos, nada había hecho perder la calma a un Juha Kankkunen que había entrenado como nunca la prueba griega a pesar de su afición al golf. Sin embargo, a pesar de eso, hasta la prueba de Tarzán el finlandés no había logrado un solo mejor crono, venciendo únicamente dos tramos del rallye. Su compañero de equipo Massimo Biasion tuvo problemas de frenos y suspensiones en las primeras etapas, pero nunca estuvo luchando por las primeras posiciones, estando su Lancia Delta Integrale 16V dotado de una versión evolucionada del diferencial central controlado electrónicamente, visto en el Rallye Costa Esmeralda, junto al ventilador hidraúlico ensayado en el Sanremo del pasado año.

«Yo aceptaría más fácilmente mi desgracia si me hubiese salido de la carretera. Pero de esta forma, no. Es demasiado injusto», comentaba Didier Auriol al final. Líder tras la segunda etapa, el francés rompía un palier perdiendo cerca de cuarenta segundos y pinchaba sin demasiadas consecuencias, pero era superado con facilidad por Kankkunen. Sin embargo, desde el principio de la última etapa, el francés bajaba sus cronos del orden de medio segundo por kilómetro, hasta igualar y superar con aparente facilidad a Carlos Sainz, como haría después Juha Kankkunen. Un resultado escaso, desgraciadamente, para un piloto que apenas ha parado en lo que va de temporada para aspirar al título mundial.

En el aniversario de su primera victoria en el Mundial de Rallyes, Carlos Sainz comenzaba dominando la superespecial de Anavissos, a pesar de tener que hacer el recorrido con el trazado prácticamente embarrado. Sin embargo, en el tercer y cuarto tramo, el piloto de Toyota perdía alrededor de medio minuto acabando con los neumáticos prácticamente en las lonas, denotando su vehículo un excesivo subviraje. Para colmo, al abrir la carretera, el madrileño se cruzaba primero con una moto y después adelantaba un coche en pleno tramo, siendo cuarto en la llegada al canal de Corinto. Antes de subir al ferry que transportaba vehículos de rallye y participantes hasta Itea, se procedió a sustituir el diferencial delantero con la intención de hacer lo mismo con el central después del decimoquinto tramo, si no fuese esa la causa del excesivo desgaste de los neumáticos delanteros. La duda quedaba pronto despejada y Carlos Sainz comenzaba a remontar posiciones tras cambiar los muelles de su Toyota. «He perdido lo menos cinco o seis kilos. No he comido más que un plátano esta mañana. Lo de hoy ha sido, vamos...», comentaba Luis Moya tras un plato de spaghetti, sentado en un furgón con el sempiterno cigarrillo en su mano. Habían sido veintiún tramos a un ritmo infernal, casco y notas en los enlaces, siempre entrando en el control en su minuto, en los que sólo un pinchazo con los Pirelli asimétricos les había hecho perder veinte segundos a pesar de efectuar poco menos que una gimkana para evitar las piedras, rocas y montañas desparramadas por los tramos. De esta forma en Eratini, al final de la tercera etapa, Carlos Sainz tenía 21 segundos de ventaja sobre Kankkunen y 23 sobre Auriol. Una diferencia que el pinchazo de Tarzán y el ataque de Auriol primero, y Kankkunen después, hacía que el piloto español arrojase la toalla claramente a dos tramos del final después de haber rodado durante toda la etapa al cien por cien, sin importar piedras, rocas y montañas y sin

TRAMO A TRAMO

-Mario Petronio, antiguo motorista en Abarth y colaborador de Aurelio Lampredi y Giorgio Pianta, ex-piloto de rallyes, test-driver y encargado del programa CART e Indy de Alfa Romeo, son los encargados a partir de ahora de dirigir los intereses del equipo Lancia en el Mundial de Rallyes

-En Grecia tanto la gasolina como los aceites eran Repsol, marca que desplazaba un ingeniero al rallye Acrópolis para seguir de cerca la evolución de sus productos sobre el terreno después de un ensayo de 100 horas en banco sin ningún problema

-La presencia de Kankkunen en Nueva Zelanda deberá decidirse esta semana, pareciendo probable que acuda Carlos Sainz al rallye de Argentina donde podría haber un tercer Toyota para Mohamed Bin Sulayem. Marc Duez continuará siendo piloto de pruebas para el equipo de Ove Andersson quien se asegura el apoyo de Fina, que dejará el Jolly este año en el caso de que Sainz decida ir a otro équipo

-Michelin volverá oficialmente al Campeonato del Mundo de Rallyes, supliendo con su inestimable experiencia y nuevos neumáticos a los equipos Lancia, Mitsubshi y Mazda en 1992

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.

Privilège Formula

TORRE PICASSO, Planta 19, Módulo A
28046 Madrid

SUERTE ADVERSA
Ni siquiera marcha atrás pudo Fernando Capdevilla acabar el Rallye Acrópolis.

***SIN FORTUNA** La mala suerte parece haberse alejado del lado de Didier Auriol cuyas aspiraciones al título mundial pueden verse perjudicadas por el propio Kankkunen. (A la derecha) Luis Moya durmiendo camino de Itea.*

que el Toyota Celica GT-Four sufriese el más mínimo problema.

Por lo que respecta a sus compañeros Armin Schwarz y Mikael Ericsson, el Barón Rojo tuvo bastante problemas con las roturas de semiejes, penalizando un minuto sin el cual hubiera superado a Auriol, mientras que para el sueco fue una vuelta a la competición europea, teniendo puesta su mirada en el próximo rallye de Argentina.

Realmente hay que hablar de una carrera aparte del piloto sueco Kenneth Eriksson y el nuevo Mitsubishi Galant VR 4. Homologado el 1 de junio justo a tiempo para las verificaciones, el nuevo Mitsubishi dispone de una mejor refrigeración del vano motor, así como de un nuevo y mayor intercambiador y turbo que en palabras de Andrew Cowan sólo proporciona 5 caballos más, pero un par motor mucho mayor. Para resumir la carrera del sueco baste decir que si quitásemos los 18 minutos 30 segundos de penalización, Eriksson hubiese ganado el rallye Acrópolis con dos minutos y medio de ventaja sobre Juha Kankkunen, después de haber logrado treinta mejores cronos. Sin embargo, la prueba griega comenzaba mal para él, al verse envuelto en un accidente de tráfico al atravesar Atenas, en un apretadísimo enlace agravado por el atasco matinal habitual de la ciudad ateniense, penalizando siete minutos. Durante el rallye, el motor de su Mitsubishi nunca estuvo en plenas facultades a pesar de las reparaciones,

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 cm³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm³
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 cm³	MOTOR: 1.298 cm³
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.

SUZUKI

NAUFRAGIO
Ninguno de los Ford Sierra pudo acabar la tercera etapa tras sufrir problemas de transmisión delantera. Por contra, Mazda estuvo en la llegada con Hannu Mikkola.

rompiendo un soporte del motor, la refrigeración de la suspensión y perdiendo una rueda, todo ello en la última etapa, cuya reparación le costaba otros nueve minutos y medio de penalización. Toda una demostración. En cuanto a su compañero Timo Salonen, tuvo que abandonar por rotura de la dirección, después de tener problemas de diferencial delantero que afectaban a la servodirección aunque sin estar nunca a la altura de su compañero de equipo.

Hannu Mikkola lograba llevar al Mazda 323 GT-X al final en octava posición, mientras Markku Alen comenzaba muy bien, situando su Subaru Legacy en tercera posición al final de la segunda etapa, pero la rotura del diferencial trasero, teniendo que cubrir algun tramo sin aceite en el mismo y una penalización le hacían descender hasta la séptima plaza para terminar volcando en el penúltimo tramo.

Desastre en Ford, cuyos tres vehículos quedaban fuera de carrera durante la tercera etapa. Fiorio perdía una rueda después de romper un buje, teniendo que instalarse Luigi Pirollo en el maletero para acabar el tramo, causa del abandono, cuatro tramos antes, de Malcom Wilson con el que el piloto italiano había librado una mano a mano en las primeras etapas. En cuanto a Delecour, se retiraba después de sufrir un motor que no iba más allá de las 4.500 rpm y de romper el diferencial delantero de su Ford Sierra Cosworth 4x4, causa de la penalización de Fiorio en la segunda etapa, claramente el piloto más rápido de la casa de Boreham.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Kankkunen-Piironen (Martini-Lancia Delta Integrale 16V), 7 horas, 20 minutos, 5 segundos, **2º Sainz-Moya** (Toyota Celica GT-Four), a 1m 01s, **3º Biasion-Siviero** (Martini-Lancia Delta Integrale 16V), a 3m 30s, **4º Auriol-Occelli** (Lancia Delta Integrale 16V), a 4m 42s, **5º Schwarz-Hertz** (Toyota Celica GT-Four), a 5m 38s, **6º Ericsson-Billstam** (Toyota Celica GT-Four), a 9m 55s, **7º Eriksson-Parmander** (Mitsubishi Galant VR 4), a 16m, **8º Mikkola-Johansson** (Mazda 323 GT-X), a 16m 49s, **9º LLewellin-Diekmann** (Nissan Sunny GTI-R), a 30m 40s, **10º «Jigger»-Stefanis** (Lancia Delta Integrale 16V), a 55m 43s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-2, Sainz y Schwarz **TC 3-7**, Kankkunen, **TC 8-11**, Auriol, **TC 12-28**, Kankkunen, **TC 29-38**, Sainz, **TC 39**, Sainz y Auriol, **TC 40-42**, Auriol; **TC 43-48**, Kankkunen

MUNDIAL DE MARCAS

1ª Toyota, 94 puntos, **2ª Martini-Lancia**, 91, **3ª Ford**, 28, **4ª Subaru**, 20, **5ª Mitsubishi y Nissan**, 12; **7ª Mazda**, 10, **8ª BMW**, 6, **9ª Renault**, 4, **10ª Daihatsu**, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 75 puntos, **2º Juha Kankkunen**, 58, **3º Didier Auriol**, 42, **4º Massimo Biasion**, 39, **5º Kenneth Eriksson**, 24, **6º Mikael Ericsson, 21; 7º Markku Alen, 20; 8º Armin Schwarz**, 18; **9º Mats Jonsson**, 15, **10º François Delecour, Malcom Wilson, Gianfranco Cunico y Jorge Recalde**, 12

POSICIONES EN LOS TRAMOS

PILOTO	1º	2º	3º	4º	5º	6º
ERIKSSON	30	5	4	3	2	-
AURIOL	9	15	7	4	4	3
SAINZ	5	14	7	8	2	5
KANKKUNEN	2	11	14	8	3	5
FIORIO	1	3	4	2	6	4
ERICSSON	1	3	1	-	4	5
SCHWARZ	1	2	2	7	8	6
ALEN	-	1	-	1	-	-

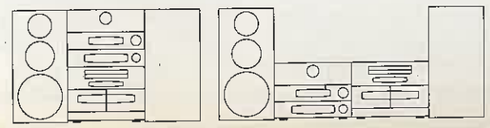
Debú europeo para los Nissan Sunny GTI-R de Blomqvist y Llewellin, cerrando casi siempre la clasificación de los diez primeros, sufriendo el sueco la caída de una válvula en el motor cuando era noveno, hecho que se repitió en el vehículo del galés nada más acabar el último tramo, pero que su asistencia pudo solucionar.

La cara para el equipo de Charles Reynolds fue la victoria en grupo N del periodista-piloto griego «Stratissino», seguido del nuevo líder de la Copa FIA, el belga Gregoire de Mevius (Mazda 323 GT-X) y de Carlos Menem (Ford Sierra Cosworth), en tanto que Fernando Capdevila tenía que abandonar en el segundo tramo por idéntico motivo al que le obligó a cubrir la superespecial marcha atrás. ○

¿Qué importa si tu habitación mide sólo 9 m²?

Ya no existen problemas de espacio.
Aunque tu habitación tenga reducidas dimensiones, ahora, podrás escuchar tu música preferida a lo grande.
Pioneer presenta los nuevos equipos Minis que te ofrecen la máxima calidad de sonido, la potencia que necesitas (90 W) y todas las prestaciones que quieras en sólo 26 centímetros.
Tú eliges. Pioneer ha incorporado la tecnología de los grandes a siete equipos de la gama Mini.
Ahora,... ¿qué importa si tu habitación mide sólo 9 m²?

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES
- Potencia, desde 20 W (DIN) hasta 45 W (DIN).
- Entrada Phono.
- Sistema de potenciación de graves P.BASS.
- Doble pletina autoreverse/Mecanismo lógico.
- Dolby B o B/C.
- Sintonizador Digital 24 o 36 Memorias.
- Lectores de CD de carga simple o múltiple (2 o 6 discos).
- Conversión D/A, 1 bit.
- Sistema de grabación sincronizada A.S.E.S.
- Pantallas acústicas de 3 vías.
- Control remoto para todas las funciones.



NUEVA GAMA MINI
PIONEER®
The Art of Entertainment

MUCHO TRABAJO, MUY MALA SUERTE

MALA SUERTE PARA PROST
Una avería imprevista en la caja de cambios le impidió finalizar el G.P. de Canadá.

LLEGUE a Montreal al principio de la semana y a pesar de que el Gran Premio de Canadá nunca ha sido generoso conmigo, me gusta mucho este país y la atmósfera de la ciudad, que ha sido nuestra anfitriona durante más de diez años. Los campos de golf son maravillosos y proporcionan un agradable descanso.

Y de tranquilidad sí que tenía necesidad, después de Imola y Mónaco, además de los sobresaltos que han agitado la Escudería Ferrari y llevado a nuestro presidente Piero Fusaro a hacer cambios radicales en la cúpula directiva. Me olvidé de un detalle, en América del Norte y durante el vuelo que nos trajo, el aire acondicionado me causó un resfriado de marca mayor y la pérdida completa de la voz.

Esto empeoró con el paso de las horas y más aun después de las pruebas del sábado, en las que trabajé duramente en el coche de carreras y el muleto, y tuve un gran número de altercados con mi ingeniero Luigi Mazzola.

El sábado por la noche no podía pronunciar una palabra, para desengaño de todas las emisoras de radio y televisión. Otro hecho que agravó la condición de mis cuerdas vocales fue la cena de reconciliación con la prensa italiana, organizada por nuestro patrocinador Marlboro.

ESTO ha iniciado un nuevo período de tranquilidad. Todo el mundo está en calma y podremos tabajar nuevamente en la más completa serenidad. En lo que respecta específicamente al coche, estaba claro que teníamos que adoptar dos tipos de ajustes diferentes en las clasificaciones y en la configuración de la carrera. Teníamos un sistema de válvulas de escape que daban problemas al motor durante las clasificaciones. No las habíamos utilizado antes pero, con la excepción del viernes cuando la pista estaba mojada, pienso que de todas maneras yo hubiera podido vencer a Senna si Gugelmin no me hubiera bloqueado cuando utilizaba mi segundo juego de neumáticos blandos. Tuve que cortar en seco con las vibraciones para evitarlo, ya que creí que iba a chocar con los boxes. Ganarle a Senna no significaba conquistar la «pole-position». Estábamos muy lejos de ella, tanto él como yo. Delante de nosotros estaban los dos Williams-Renault, imposibles de alcanzar.

SALIR en este circuito al exterior de la segunda línea no era realmente grave. Necesitaba perfeccionar mis ajustes de «carrera» y me encargué de ello durante el calentamiento, probando el coche con el tanque de gasolina semilleno y una carga aerodinámica máxima. Se trataba del coche de carrera. Después cogí el de repuesto, con el tanque lleno y una carga aerodinámica relativamente más liviana. Consideré que no poseíamos un motor brioso (sabemos que ese es en cierta forma nuestro talón de Aquiles), pero el problema de los frenos era mucho más grave. Montreal es similar a Imola, hay que acelerar y frenar y, sin subestimar el primer factor, no se debía bajo ningún punto de vista descuidar el segundo. Al terminar el calentamiento, decidí cambiar de accesorios: escogí los discos Sep en lugar de los HITCO y creo que Senna hizo lo contrario. En cuanto al funcionamiento general del coche, preparado con los amortiguadores nuevos Penske, sabía que estaba bien en su totalidad, con la condición de que Jean Alesi y yo cambiaramos la ruta para evitar la franja excesivamente desigual del circuito, justamente a la entrada a los boxes. Estaba muy confiado y después de haber logrado una buena salida, constaté que podía seguir a Senna sin problemas. Mejor aún, me di cuenta que podía rebasarlo y en dos ocasiones traté de conseguirlo. En esas estaba, cuando durante la vuelta número once, sobrevino una grave señal de alarma que no había sentido en mucho tiempo: la caja de cambios se negaba a cambiar. Tomé un viraje amplio, siempre conservando el coche sobre la pista, pero Alesi y Piquet me pasaron como una exhalación y de repente me encontré en la sexta posición. Me preparé para lo peor, pero todo volvió a la normalidad. Al punto que en el mismo momento en que Senna abandonó delante de nosotros, yo pasé a Alesi y ataqué a Piquet.

Mala suerte. La caja de cambios saltó nuevamente y, además, se bloqueó en la vuelta siguiente. Esta vez de manera definitiva. Esto significaba otra gran oportunidad desperdiciada, sobre todo cuando uno sabe como terminó el Gran Premio de Canadá. ○

Alain Prost

SI QUIERE LLEGAR
DONDE NO LLEGA NADIE, LLÉVESE
3 AÑOS DE GARANTÍA.

AHORA, LLEGUE DONDE USTED LLEGUE, LA GARANTÍA DEL PATROL LLEGA HASTA LOS 3 AÑOS. PORQUE A UN VEHÍCULO CAPAZ DE HACER TODO LO QUE UN COCHE NO PUEDE HACER NO LE BASTA UNA GARANTÍA CORRIENTE. POR ESO, AHORA NISSAN CUBRE TODOS LOS RECAMBIOS Y LA MANO DE OBRA EN LOS PRIMEROS 3 AÑOS DE SU PATROL, O EN LOS PRIMEROS 100.000 KMS.

PERO ADEMÁS, AHORA CON EL PATROL RS DE SERIE EXCLUSIVA, EL PATROL SE DESMARCA DE LOS DEMÁS. EN ESPACIO EN EQUIPAMIENTO: DESDE AIRE ACONDICIONADO, EQUIPO ESTÉREO, CIERRE CENTRALIZADO, RUEDAS MÁS ANCHAS (255/75 R15) Y MARCAJES EXCLUSIVOS... CON UN NIVEL DE ACABADOS QUE ENVIDIARÍA CUALQUIER TURISMO DE LUJO, Y CON UNA VISIBILIDAD A PRUEBA DE COMPARACIONES.

Y SI EN LA CIUDAD ESTÁ POR ENCIMA, EN PLENA NATURALEZA, EL PATROL RS SUPERA SIN PROBLEMAS PENDIENTES DEL 100% Y DISPONE DE UNA CAPACIDAD DE VADEO DE MÁS DE MEDIO METRO. PARA NO DETENERSE ANTE NADA.

SI NO SE CONFORMA CON SOLO UN COCHE, LE GARANTIZAMOS 3 AÑOS DE EMOCIONES FUERTES.
PARA EMPEZAR.

PATROL 4x4
NISSAN
Sólo hay un camino: ser los mejores.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA

SOLO LES FALTA GANAR

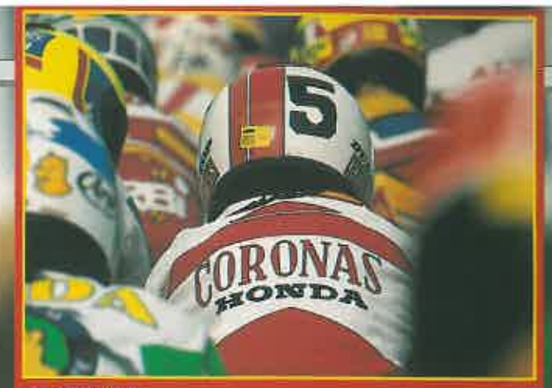
Enviado Especial
José Luis Aznar

El Gran Premio de Austria ha traido un soplo de esperanza al motociclismo español, porque Carlos Cardús, pese a ser segundo, ha vuelto a hacer una gran carrera y el séptimo puesto de «Aspar» con la Honda del equipo suizo de Michel Metraux y preparada por Jorg Moller, el técnico que hiciese triunfar a Nieto con las Minarelli y las Garelli, puede significar la vuelta al primer plano del piloto de Alcira. No han ganado, pero esto puede ser cosa hecha este domingo en el Jarama.

QUEDABA una sóla vuelta, acababan de pasar junto al Director de Carrera el germano Waldmann, el japonés Ueda y el italiano Gresini. Hasta entonces, con la excepción de las primeras vueltas en las que Capirossi también había sido líder, se vió que la victoria sólo podía ser para uno de los tres, pero las apuestas iban a favor del germano o del japonés. Al llegar a la chicane, de después de meta, este hizo un intento suicida que le llevó a pegar un tremendo salto por la hierba, pero al llegar a la frenada del viraje del fondo, Gresini hizo valer su veteranía adelantando al japonés primero y luego, aprovechando su mayor velocidad punta, al germano en plena subida. La suerte estaba echada pese a que Ueda aún lanzó su postrer ataque en la última curva que por poco lo lleva al suelo. Todo fue en vano y así el piloto del Team Pileri conseguía acortar distancias con respecto a su escudero Capirossi al tiempo que empataba a victorias con Ueda.

Sin embargo, estos tres pilotos no habían sido los únicos protagonistas ya que en el pelotón de cabeza habían figurado más hombres. Ya hemos dicho que primero Capirossi había estado con ellos, pero también Raudies, Spaan, «Aspar», Luethi y Oettl formaron el grupo de escapados. El de Alcira estaba luchando con el cuchillo entre los dientes, con renovados brios, en ese grupo en el que a base de aprovechar rebufos y jugarse el tipo en las frenadas, las posiciones cambiaban constante-

ACCION
En la pista de Salzburgring los momentos de riesgo fueron la nota dominante. Bradl (arriba) ganó de forma autoritaria. Doohan y Rainey lucharon hasta la última vuelta. Mientras que en el octavo de litro Gresini se encontró con la victoria.



ESPERANZA
El debut de Aspar no fue afortunado, pero el valenciano rodó entre los primeros y marcó en el ultimo giro la vuelta rapida. Cadús (abajo) parece haber remontado el vuelo.

LOS TRES MAGNIFICOS.
Ueda, Waldmann y Gresini protagonizaron una carrera emocionante en la que el japonés puso las gotas de tensión, con un pilotaje salvaje y sin concesiones. Al final la victoria fue para Gresini, pero el vencedor moral fue Noboru « San» Ueda.

mente. A la postre, el español terminaba séptimo, pero tras haber marcado en el último giro la vuelta más rápida. «Estoy muy contento, ha sido una carrera muy rápida y sólo me faltaba un poco más de motor arriba para poder luchar por la victoria -decía «Aspar» satisfecho- pero he estado con los de cabeza y también estoy contento con mi nuevo equipo porque todos se vuelcan conmigo». No tan contentos estaban Torrontegui, Miralles, «Pitufo» Alvaro y Gianola tras la carrera, pese a que en el transcurso de esta los cuatro se habían lucido. el italiano y Miralles arrancaron mal, pero remontaron hasta contactar con el segundo grupo en el que se encontraron respectivamente con sus compatriotas y escudero. Cada uno de ellos lideró ese pelotón en algún instante, pero primero Gianola se quedó sin motor, mientras que los tres españoles fueron menos hábiles en el juego de los rebufos y terminaron decimosexto Miralles, decimoctavo Torrontegui y vigésimo Alvaro.

Si en Hockenheim, el circuito más veloz del Mundial, Helmuth Bradl no necesitó de los rebufos para escaparse e imponerse a sus rivales, en Salzburgring, la pista que sigue en velocidad a la germana, el piloto de HB repitió planteamiento: *pole-position* y escapada en solitario, desde que el semáforo se puso verde, hasta franquear en solitario vencedor la línea de meta. Tras él, de nuevo Cardús, Zeelemberg y los pilotos de Aprilia, Chili y Reggiani se disputaban la segunda plaza. Como en Alemania los dos de Honda les pudieron a los italianos, aunque esta vez Chili no cayó y terminó cuarto, al tiempo que Reggiani protagonizaba una excursión por la hierba cuando intentaba adelantar a nuestro compatriota con lo que quedaba relegado a una discreta octava posición. De nuevo Cardús y Zeelemberg se veían las caras, mientras que tal y como también sucediese en Alemania tampoco estaba con ellos Cadalora. Si entonces estaba mermado físicamente, esta vez era por culpa de sus mecánicos. Antes de la salida había pedido alargar dos kilómetros por hora el desarrollo y si con el computador Erv Kanemoto encontraba que debían montar un piñón de salida de 17 dientes, los mecánicos le colocaban uno de 16 con lo que se obtenía el efecto contrario al deseado: la moto quedaba completamente corta de velocidad punta.

HOCKENHEIM EN BREVE

Sito Pons ha estado entrenando en el circuito del Jarama con vistas a reaparecer en el Gran Premio de Europa. Los pronósticos son pesimistas en cuanto que la luxacion del hombro y la fractura de la cabeza del hombro derechos, todavía no están curadas. Sin embargo, de cara a los patrocinadores su presencia es casi inexcusable y hará todo por aparecer sobre su Honda pese a que por ello se exponga a agravar su lesión.

Con la marcha de «Aspar» JJ-Cobas cuenta poder tener un piloto de primera fila, sobre la moto que este ha dejado vacante, y el primero de la lista es Torrontegui. El quid de la cuestión estriba en que Honda España se ha negado a que el propulsor oficial lo lleve otro piloto del mismo modo que se lo niega al de Alcira para que lo monte en la Honda del equipo de Michel Metraux.

Los equipos del IRTA querían negarse a venir a Madrid para disputar el Gran Premio de Europa, puesto que decían que no habría cobertura televisiva. TVE se hará cargo de la transmisión, aunque el Ente se sintió molesto pues no fue consultado para nada cuando se tomó la decisión de traer el Gran Premio a España. El despliegue, que puede costar unos sesenta millones de pesetas, implica mover más de cien personas, situar dieciséis cámaras en el circuito, una móvil en boxes, tres en un set de entrevistas, la del helicóptero y las que se situarán en las motos.

La bicilíndrica más admirada del paddock era la chica de OKM. Es esta una revista erótica de alto voltaje que patrocina a Preining. La susodicha muchacha lucía sus descomunales encantos (dos), sin pudor, por el parque de corredores.

No corren aires de paz en el seno del equipo de Cadalora. El piloto está molesto porque Honda HRC ha hecho que Erv Kanemoto se cuide también de la moto de Wayne Gardner. El italiano está furioso e incluso ha amenazado con paralizar sus planes de ir a 500 con la marca.

Si hablamos de Honda, se ha comentado que el año próximo sólo habría dos motos oficiales. «Esto lo ha hecho correr Cadalora -decía Cardús molesto- pero no es verdad. Yo tengo la mía asegurada». Otros que también la tienen asegurada, obviamente Bradl y muy probablemente Zeelemberg. También Capirossi que dará el salto de categoría y será sustituido por Noboru Ueda en el seno del Team Pileri. Además la debería tener Criville, si va al equipo de Sito Pons tal y como todo parece indicar.

DELTA HF TURBO
ACRÓPOLIS

DESDE 2.085.000 PTAS.
IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS

Una serie especial limitada de 150 unidades, con la que Lancia conmemora su triunfo en el Rallie Acrópolis y rinde homenaje al espíritu deportivo elevado a la categoría de competición.
Con un precio que pone a su alcance la tecnología de una marca 9 veces campeona del mundo de Rallies. Con un **equipamiento de serie** único en su categoría:

- 140 CV y 203 Km/h. 0 a 100 en 8'7 seg.
- Inyección electrónica.
- Cierre centralizado.
- Elevalunas eléctrico.
- Cuentarrevoluciones. Reloj digital. Checkpanel.
- Llantas de aleación.
- Faros antiniebla.
- Cristales atérmicos.
- Asientos anatómicos Recaro. Tapicería Alcántara®.
- Cinturones posteriores enrollables.
- Asiento posterior partido.

Lancia recomienda respetar las normas del Código de Circulación

LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

barro cdp europe

JJ-Cobas versus «Aspar»

LA GRAN MOVIDA

EL «dónde dije digo, digo diego» que la semana pasada protagonizó «Aspar» con respecto a JJ-Cobas ha sido de las «movidas» que hacen historia. Brevemente, recordemos que primero el de Alcira manifestó tras Alemania que puede ser obligado a ello contractualmente y ha manifestado que prefiere atender a su hijo «Charlie» cuando haya coincidencia de fechas.

El alcireño está contento a medias con el cambio. Por un lado reconoce haber ganado en cuanto a altos en el motor «coge quinientas revoluciones más en cada marcha», pero ha perdido bajos porque el motor standard carece de válvula de escape. También ha perdido en cuanto a estabilidad: «El chasis JJ-Cobas es mejor, pero prefiero un buen motor» En cuanto al comportamiento de la moto manifestaba: «primero se movía bastante, ahora le he cambiado el reparto de pesos cargando más en la rueda delantera y va mejor, aunque tengo que tomarle confianza».

«La esperanza es tener el motor -dice «Aspar»- pues si disponemos de él, Jorg Muller está seguro de que tendremos tanta potencia como Capirossi y Gresini, cuyos motores por ahora son punto y aparte» En cuanto a la postura de Montesa-Honda opinaba: «es una pena que estos motores se queden ahí parados y confío en poder tenerlos».

También en cuanto a neumáticos espera poder tener los mismos Dunlop que los pilotos del Team Pileri. «Yo después de Japón les pedí un trasero mayor, similar a uno delantero de 250, como el año pasado tenía con Michelin. Me dijeron que lo harían y mi sopresa fue que en Misano tenían unos así Gresini y Capirossi. Cuando se lo he dicho a los técnicos de Dunlop me han dicho que me darían unos parecidos».

se iba con el equipo suizo de Michel Metraux Luego, con la decisiva mediación de Eduardo Bigas, de Montesa-Honda se paralizó el asunto al llegar a un acuerdo de que se trabajaría según los requerimientos del de Alcira Cuando todo parecía pues, arreglado surgió la sorpresa: «Aspar», definitivamente, se iba pese a no poder llevarse consigo el motor oficial, ya que Montesa Honda se lo negó, tanto a él como a un posible sustituto en JJ-Cobas. La principal razón esgrimida por el piloto para protagonizar su marcha es la de que no ha conseguido que Eduardo Giró vaya con él a todas las carreras, punto que JJ-Cobas aseguraba a «Aspar», pero que no puede cumplir ya que el técnico barcelonés no

Mientras Bradl corría sólo, Cardús que lógro la vuelta rápida, y Zeelemberg, que habían logrado descolgar a Chili, hacia el final se jugaron el segundo puesto. El de Tiana era mejor que el holandés en las frenadas y así en la última vuelta lograba unos metros decisivos: «He vuelto a salir mal, el embrague se ha enganchado y me he quedado retrasado. Luego he hecho todo lo que he podido, iba «colgado» en las curvas y al final los neumáticos se me han degradado» decía una vez concluida la carrera, al tiempo que añadía: «la moto iba bien y vuelvo a estar en cabeza. El Campeonato está abierto porque faltan todavía ocho carreras, y no olvidemos que el ocho es mi número preferido».

Noveno terminaba Crivillé, después de batallar con Romboni y Prein. El italiano se fue pronto por los suelos y cuando el español vió que si adelantaba al germano en la frenada este lo pasaba de nuevo en las rectas, decidió esperar a la última vuelta para sobrepasarle. Dicho y hecho, y así por una décima lo sobrepasaba en la meta.

Fin de semana completo para el australiano Mick Doohan. Primero había conseguido el mejor tiempo en los entrenamientos por delante de Schwantz y Lawson. En la carrera fue Rainey quién había salido el primero, pero ya en la segunda vuelta el australiano tomó la cabeza. A partir de ese momento Rainey fue la sombra de Doohan, pero no pudo pasarlo en ningún momento: «Mick iba muy bien y pese a dar lo mejor de mí mismo no había manera de pasarlo porque me faltaba velocidad punta. No podía más que intentar presionarlo durante toda la carrera para inducirle a cometer un error, pero no ha caído en la trampa». Por su parte Doohan manifestaba que «la lucha ha sido sin cuartel y al llegar la última vuelta he tenido que tapar todos los huecos para que Wayne no pasase. Me he equivocado a la hora de escoger las gomas: he montado un neumático delantero demasiado duro y me he dado un par de sustos cuando se me ha ido de delante en el viraje de antes de meta». También fue muy disputada la tercera plaza del podio. Por ella lucharon Schwantz y Gardner, y sólo en la última vuelta se la aseguró el tejano: «He perdido el contacto en la salida y pienso que Gardner está un poco loco porque me ha intentado sacar de la pista. Luego le he cerrado la puerta para que no me pudiera pasar». Tras ellos iba Kocinski, pero tuvo que entrar en boxes con un neumático trasero defectuoso, lo cual ha permitido a Lawson terminar quinto, justo por delante de Garriga.

El español no estaba contento «porque he arrancado muy bien, pero al llegar a la *chicane* he estado a punto de salirme y he tenido que cortar». ○

CLASIFICACIONES

125cc

1º F.Gresini (Honda) 33'47"096 **2º R. Waldmann** (Honda) a 0'48.) **3º N.Ueda** (Honda) a 0"452 **4º D.Raudies** (Honda) a 1"427 **5º H. Spaan** (Honda) a 1"580

250cc

1º H. Bradl (Honda) 33'23"857 **2º C.Cardus** (Honda) a 7"818, **3º W.Zeelemberg** (Honda) a 8"157, **4º PF. Chili** (Aprilia) a 9"054 **5º L. Cadalora** (Honda) a 18"878

500cc

1º M. Doohan (Honda) 38'03"841, **2º W.Rainey** (Yamaha) a 0"185, **3º K.Schwantz** (Suzuki) a 15"625, **4º W.Gardner** (Honda) a 15"827 **5º E .Lawson** (Cagiva) a 38" 688

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º L.Capirossi, 94 puntos, **2º F.Gresini** 91, **3 º R.Waldmann**,73, **4º N.Ueda**,70, **5º H.Luethi** 50

250cc

1º L.Cadalora,121 puntos, **2º H.Bradl**, 111, **3 º C.Cardús**,99, **4º W.Zeelemberg** 86, **5º L.Reggiani** 69

500cc

1º M.Doohan,126 puntos, **2º W.Rainey**, 111, **3º K.Schwantz** 90 **4º E.Lawson** 80 **5º J.Kocinski** 69

ESSER OTRANTO

CON MOTOR EN MARCHA GANARAS MAS PREMIOS

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

Mi canción favorita es: .....
GRAN PRIX: .....
GRAN PRIX CLASSIC: .....
Nombre: ..... Apellidos: .....
Dirección: ..... Cod. Postal: .....
Localidad: ..... Teléfono: .....

RADIO antena3

Somos como somos.

FORMULA 3000/ JEREZ

FITTIPALDI, A LO SENNA

Fittipaldi no dio opción a sus rivales, al más puro estilo de su compatriota Senna logró una contundente victoria.

Enviado Especial

Manuel Madrid

TAL como viene sucediendo en los últimos años del Campeonato Internacional de Fórmula 3000, el nombre de los vencedores de las distintas pruebas no se repite; de esta forma, de tres carreras que van disputadas hasta el momento han salido tres vencedores. Si en este sentido el certamen se muestra competido, después de las tres primeras carreras celebradas se puede sacar una conclusión muy clara, Christian Fittipaldi se está convirtiendo en el máximo favorito para alzarse con el título, sobre todo después de ver su actuación en el Circuito de Jerez, donde dominó de principio a fin sin dar respiro a sus rivales. La carrera la ganó al más puro estilo Ayrton Senna. Nada más darse la salida tiró muy fuerte y se fue distanciando progresivamente de sus rivales hasta llegar a tener una diferencia de más de diecisiete segundos, que no fue mayor porque en las últimas vueltas bajó el ritmo para evitar cualquier riesgo de última hora. Con su apabullante victoria en Jerez y los dos segundos puestos logrados en Vallelunga y Pau, tiene ya una importante renta de puntos sobre Zanardi, segundo clasificado hasta el momento en el certamen.

SIN PROBLEMAS
Andrea Montermini se clasificó sin ningún tipo de inconveniente en tercera posición.

Con Christian Fittipaldi, una vez más se pone de manifiesto el fenómeno de los pilotos brasileños, que con una gran maestría tras realizar unas sensacionales actuaciones en categorías inferiores, consiguen llegar a la Fórmula 1 con garantías de éxito. Para corroborar esto sólo hay que tener en cuenta los nombres de Mauricio Gugelmin, Roberto Moreno, como no Ayrton Senna o Nelson Piquet, sin olvidarnos de Emerson Fittipaldi (tío de Christian). Tras estos pilotos de primera línea, vienen además de Christian Fittipaldi, Rubens Barrichello, que tras imponerse en el 90 con autoridad en la Fórmula Opel Lotus, está realizando esta temporada una magnífica actuación en la Fórmula 3 inglesa. Por lo tanto, con Fittipaldi y Barrichello, Brasil tiene asegurada su presencia en el automovilismo al máximo nivel.

Las otras dos plazas del podio las ocuparon Alessandro Zanardi, segundo y Andrea Montermini, tercero. Acabando en estas posiciones tras una aburrida carrera, falta de emoción, en la que no se pudo contemplar ningún tipo de lucha por mejorar puestos entre los seis primeros clasificados, que ocuparon siempre el mismo puesto desde que se dio la salida. Otra conclusión que se ha podido sacar tras esta tercera prueba disputada en Jerez, es el buen nivel técnico y profesional de los distintos equipos que participan en esta especialidad. Por otro lado también se pu-

CABALGADA EN SOLITARIO
Fittipaldi venció con total autoridad, imponiéndose por una buena renta de segundos sobre sus rivales. Con esta victoria se perfila como el máximo favorito de cara al título final.

SIGUE LA SAGA FITTIPALDI

GASOLINA EN LAS VENAS

CHRISTIAN FITTIPALDI es el continuador de una saga de grandes pilotos, que comenzó con su tío Emerson y poco después continuó su padre Wilson. La trayectoria de Emerson Fittipaldi es de todos conocida, fue dos veces Campeón del Mundo de Fórmula 1, en el 72 y 74 y recientemente en el 89 se impuso en el Campeonato de Formula Indy, además de vencer ese mismo año las míticas 500 Millas de Indianápolis. Wilson Fittipaldi por su parte fue también un conocido piloto de Fórmula 1 en los años 70, aunque con un palmarés mucho peor que el de Emerson. La presencia de Christian ha propiciado la vuelta a los circuitos de Wilson, que siempre está al lado de su hijo para darle el consejo oportuno y ayudarle en el magnífico porvernir que tiene por delante Christian Fittipaldi.

AIRE DE FAMILIA
Christian continúa la historia de la familia Fittipaldi.

***CARA Y CRUZ** Alessandro Zanardi consiguió una cómoda segunda posición. Por contra, Giovanna Amati, la única mujer que participa en este certamen, no pudo clasificarse para la carrera.*

***TRABAJO AL MAXIMO** Los equipos de la 3000 demuestran un buen nivel técnico y profesional. Laurent Aiello (número 2) salvó el honor del equipo DAMS finalizando en séptima posición.*

FORMULA 3 INGLESA

GENE PUNTUO DE NUEVO

JORDI GENE ha estado, una vez más, entre los mejores en el Campeonato Británico de Fórmula 3. En la última carrera disputada en Silverstone, finalizó en quinta posición tras una prueba muy difícil que se disputó bajo un fuerte aguacero y, que de no ser por un trompo que realizó Osvaldo Negri que obligo a Gené a cambiar la trayectoria, habría podido situar al piloto español con su Ralt-Honda entre los tres primeros puestos. La carrera la ganó el escocés Coulthard.

Con este resultado, el piloto español de Marlboro, se sitúa en sexta posición del Campeonato de F-3 inglesa con 12 puntos, a muy poca distancia de los pilotos que le preceden. El certamen lo encabeza, por lo tanto, el escocés Coulthard.

do comprobar el mal momento que atraviesa el escocés Allan McNish, uno de los principales protagonistas de la temporada pasada, y que este año está realizando una nefasta actuación. En la primera carrera disputada en Vallelunga no se clasificó, en la segunda, en Pau, consiguió hacerlo en la última posición de la parrilla de salida y ahora en Jerez tras sufrir problemas en el sistema de alimentación de nuevo se quedó fuera.

Un piloto que sorprendió gratamente en su primera carrera en Fórmula 3000, fue el alemán Karl Wendliger, que integrado en el equipo Marko RSM finalizó en quinta posición. No había podido debutar hasta el momento porque las anteriores carreras coincidieron con el Mundial de Sport Prototipos, certamen en el que el joven alemán participa al volante de uno de los Mercedes. ○

CLASIFICACION

1º C. Fittipaldi, (Reynard 91D), 1 18 15 69
2º A. Zanardi, (Reynard 91D), 1 18 23 44
3º A. Montermini, (Ralt RT23), 1 18 24 06.
4º A. Tamburini, (Reynard 91D), 1 18 24 62 **5º K. Wendliger,** (Reynard 91D), 1 18 29 58

ASI VA EL CAMPEONATO
1º C. Fittipaldi, (Reynard 91D) 21 puntos
2º A. Zanardi, (Reynard 91D) 15 puntos
3º J. M. Gounon, (Ralt RT23) 10 puntos
4º A. Tamburini, (Reynard 91D) 7 puntos
5º E. Helary, (Reynard 91D) 4 puntos

TROFEOS RENAULT

SOTO SORPRENDIO

En la Fórmula Renault Iñaki Soto logró una sensacional victoria después de dominar todo el fin de semana.

EN la primera carrera de la Fórmula Renault, disputada en el Circuito del Jarama, un nombre nuevo en el panorama automovilístico español sorprendió alzándose con la pole, Iñaki Soto. Ahora en Jerez ha dejado claro que aquello no fue fruto de la casualidad, ya que tras dominar los entrenamientos cronometrados, y ocupar de nuevo la primera posición en la parrilla de salida, más tarde se impuso con total autoridad en la carrera. En segunda posición se clasificó Antonio Albacete, que tras una buena salida se situó en segunda posición tras adelantar a Galiano, puesto que conservó sin problemas hasta el final. La tercera plaza del podio la conquistó Pedro Martínez de la Rosa, tras defenderse durante unas vueltas ➤

***COMODO PUESTO** Albacete no pudo coger a Soto, se conformó con una cómoda segunda plaza.*

MEJORAN LOS RESULTADOS
Por fin parece que a Pedro Martínez de la Rosa comienzan a salirle los tiempos. En Jerez fue tercero.

SIN RIVALES
De la Puente venció con autoridad en la Copa Renault Clio 16V.

UN JUSTO PREMIO
Juan Carlos Delgado logró una magnífica vitoria. En el podio flanqueado por Víctor M. Fernández y Pedro M. Tesoro.

de Carlos Pérez Sala. Más tarde este piloto fue penalizado con un minuto por adelantarse a la salida, heredando su puesto Iván Arias. Roger Morback, uno de los favoritos, partió muy retrasado a consecuencia de haber realizado unos malos entrenamientos, debido al mal funcionamiento de la caja de cambios. Tras una sensacional remontada finalizó en sexta posición.

La Copa Renault Clio 16V fue dominada por Enrique de la Puente, que consiguió una cómoda victoria. Segundo fue Antonio Aguado y tercero Carlos Arimón, que finalizaron la carrera sin oposición. Uno de los favoritos, Gonzálo Arche, no pudo tomar parte al rompérsele la bomba del aceite en los entrenamientos y no disponer de repuesto para solucionar la avería. En la Clio Inicicación volvió a vencer Juan Carlos Delgado, mientras que Victor M. Fernández fue segundo. El podio lo completó Pedro M. Tesoro. ○

CLASIFICACIONES

FORMULA RENAULT
1º I. Soto (Martini), 31 37 04 **2º A. Albacete** (Van Diemen), 31 46 65 **3º P. Martínez** (Van Diemen), 31 53 18. **4º I. Arias** (Van Diemen), 32 02 94 **5º R. Galiano** (Orion), 32 11 41

COPA RENAULT CLIO 16V
1º E. de la Puente, 28 46 16 **2º A. Aguado,** 28 55 90 **3º C. Arimon,** 29 00 28 **4º N. Arribas,** 29 04 93 **5º E. Ruíz,** 29 10 07

COPA RENAULT CLIO INICIACION
1º J. C. Delgado, 21 25 39 **2º V. M. Fernández,** 21 27 88 **3º P. M. Tesoro,** 21 32 79 **4º G. de Alba,** 21 33 16 **5º P. J. Tesoro,** 21 33 73

DEBACLE EN ASTURIAS
«Mia» Bardolet, arriba con el Ford Sierra Cosworth, volvió a dominar mientras que Claudio Aldecoa con Audi Quattro, abajo, fue tercero y José Mora con el Renault 5 Proto fue el vencedor de dos ruedas motrices, en un rallye en el que más de la mitad abandonaron.

RALLYE DE TIERRA DE GIJON

BARDOLET NO DA TREGUA

EN Vigo se celebró la cuarta prueba del Campeonato, en la que Bardolet, de nuevo tras el paréntesis del último rallye, en el que tuvo que conformarse con la segunda plaza ante un Trelles implacable, volvía a imponerse y sumaba su tercera victoria del año con la que aumenta su ventaja a la cabeza del Campeonato. En un rallye en el que la nota dominante fue el alto número de abandonos, sólo 25 de los 61 equipos que tomaron la salida lograron llegar a la meta, el Ford Sierra Cosworth de Bardolet-Rodríguez mostraba desde el principio su superioridad y finalizaba, tras marcar seis de los ocho *scratch*, con cincuenta y cinco segundos de ventaja sobre el Lancia Integrale de Trelles-Ivetich que aunque no hubiera sufrido una salida de pista, se tendría que haber conformado también con la segunda plaza. Por primera vez este año, Aldecoa-Vázquez, con el Audi Quattro, lograban subir al tercer escalón del podio, puesto que perdía el VW Golf Rallye de Rius-Casanova, con problemas de cambio en la segunda parte de la carrera, al salirse por culpa de un bache.

El devastador rallye, con unas pendientes tanto en subida como en bajada estremecedoras, comenzaba en el primer tramo con una serie de abandonos de hombres importantes. Sendos accidentes dejaban fuera de carrera en esta primera cronometrada al Porsche de Zanini-Autet y al Metro de «Patxi»-Juvanteni, mientras que problemas eléctricos en el Opel Vectra hacían retirarse a Borja Moratal con Arturo de la Puente, su copiloto, casi intoxicado por los gases que entraban en el habitáculo. También abandonaba antes de llegar a la mitad de la carrera, el Citroën AX de Barreras-Mínguez al dañar la mecánica por culpa de un pinchazo, mientras que el otro Citroën, el de Burrull-Martín, quinto en la meta, no se salvaba de una salida en la que se abrían la dirección del coche y la muñeca del piloto.

En dos ruedas motrices, la debacle no fue menos estrepitosa. Mora-Valeiro, que al final ganaban esta categoría con el Renault 5 Proto, dudaban en un cruce mal señalizado, duda que podría haberles costado el primer puesto si Solans-Ibañez, con VW Golf GTi, no se hubieran salido, salida que los relegó a la segunda plaza. Por su parte, Puigdellivol-Falcó, con otro VW Golf GTi, abandonaban al romper un palier en la primera cronometrada y el Opel Corsa de Climent-Muñoz volcaba al iniciarse la segunda etapa y abandonaban en el penúltimo tramo. Entre los Marbella, volvían a imponerse Muniente-Muniente, y Sabrido-Apio, con un Visa 1000 pistas, eran el mejor Citroën. ○

M. J. B.

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Rodríguez, (Ford Sierra Cosworth 4x4), 55 minutos 14 segundos. **2º Trelles-Ivetich,** (Lancia Integrale), a 55 seg. **3º Aldecoa-Vázquez,** (Audi Quattro), a 1 min. 36 seg. **4º Rius-Casanova,** (VW Golf Rallye), a 1min. 56 seg. **5º Burrull-Martin,** (Citroen AX 4x4), a 4 min. 04 seg. **6º y 1º dos ruedas, Mora-Valeiro,** (Renault GT Proto), a 4 min. 18 seg. **7º y 2º dos ruedas, Solans-Ibáñez,** (VW Golf GTi 16 v), a 5 min. 31 seg. **8º y 3º dos ruedas, Senra-Macairas,** (Peugeot 205 GTI), a 6 min. 37 seg. **9º y 4º dos ruedas, Vera-Rodríguez,** (Renault 11 turbo), a 7 min. 11 seg. **10º Sabrido-Apio,** (Citroën Visa 1000 pistas), a 7 min. 11 seg. **12º y 1º Copa Marbella, Muniente-Muniente,** a 9 min. 06 seg.

CAMPEONATO
1º J.M. Bardolet, 121 puntos. **2º G. Trelles,** 97 p. **3º A. Rius,** 86 p. **4º C. Aldecoa,** 55 p. **5º E. Burrull,** 48 p.

A TODO GAS

- El piloto castellonense **Javier Debón** sufrió un grave accidente mientras entrenaba. Ocurrió en un circuito de moto-cross próximo a Vall d'Uxó. Debón sufre **fracturas en la mano derecha** y fuertes contusiones en la espalda y pie derecho. Ingresado en la clínica Dexeus, de momento **no será intervenido quirúrgicamente**.

- **Ricardo Tormo** volverá a subirse a una motocicleta de competición con ocasión del "Clasic Motorsport" en el circuito de **Calafat**. Ricardo montará en la **Bultaco 50**, sobre la que dará varias vueltas al circuito, en un homenaje que le rendirá **la afición** allí congregada.

- El nuevo **Braun** del equipo **Repsol**, debutará en la carrera de **Nurburgring**, antes de participar en las 24 Horas de Le Mans. El chasis está realizado en fibra de carbono y el motor será el **Judd atmosférico** de 550 caballos de potencia. Entre los planes de **Walter Brun** está el de ofrecer este nuevo coche a cualquier escudería privada que lo solicite... **y lo pague**.

- El **Rallye Faraones** se celebrará entre los días 6 y 16 de octubre. Aunque el recorrido no está totalmente definido, se sabe que constará de **4.400 kilómetros de tramos cronometrados** y 3.300 de tramos de enlace. El equipo Citroën ha confirmado su asistencia tras haber renunciado al París-Pekín.

- Antes de celebrarse el Raid Alta Alcarria, segunda prueba del **Campeonato de España**, la clasificación está encabezada por **Jose María Solé** (364 puntos), por delante de **Jordi Torra** (338) y **Juan Regás** (312).

- La participación de **Jesús Puras** en el Rallye Mil Lagos y en el **Cataluña** está supeditada a que el piloto cántabro encuentre un **patrocinador** para el Mazda. Jesús ofició de *ouvrier* de **Mikkola** en Grecia.

RALLYES

COEFICIENTES MODIFICADOS

LA Federación Española de Automovilismo ha decidido cambiar el sistema de adjudicación de puntos en el Campeonato de España. El alto coeficiente del Cataluña (15) hacía que una victoria en una clase cualquiera supusiese tal cantidad de puntos que triplicase el puesto obtenido por otro participante en la clasificación

absoluta, desvirtuando el espíritu del Campeonato. Por ello, exclusivamente para esta prueba mundialista, los pilotos extranjeros no bloquearán los puntos otorgados en la clasificación por clases. De esta manera, las posibilidades de puntuación de los pilotos españoles, directamente afectados en el Campeonato, son muy similares y se acaba con las especulaciones sobre la participación en coches extraños, buscando exclusivamente una buena clasificación en clases poco frecuentes.

RAIDS

SERVIA PROBO EL LADA

SALVADOR Serviá realizó las primeras pruebas al volante del Lada que va a estrenar el próximo fin de semana en el Raid Alta Alcarria. Este coche es semejante al que ganó la última edición del Rallye de los Faraones y dispone de un motor Porsche de seis cilindros refrigerado por aire, pero en estas jornadas se presentó ya con los colores de Trident, patrocinador del equipo en estas últimas temporadas.

Las pruebas se desarrollaron en el sur de Francia, cerca de las instalaciones del preparador Poch. Las primeras impresiones han sido totalmente favorables y con unas ligeras modificaciones se ha adaptado el coche a las necesidades de los raids españoles. El rendimiento del coche ha dejado gratamente sorprendidos a todos los componentes del equipo Trident y tanto Salvador como su inseparable copiloto, Jaime Puig, han quedado plenamente convencidos de que cuentan con un coche ganador. De todas formas, esta primera prueba va a ser un ensayo general para el resto de la temporada. Además de la prueba alcarreña, Serviá va a correr la Baja Aragón, el Paris Pekín y el Raid de los Faraones. La colaboración podría continuar durante 1992.

MONTAÑA

EXITO ESPAÑOL EN HUNGRIA

PANCHO Egozcue ha sido el vencedor de la cuarta prueba del Campeonato de Europa de Montaña, celebrada en Mecseck Pannon (Hungría), al derrotar por algo menos de 2 segundos al también español Andrés Vilariño, dos veces campeón continental. Vilariño se vió retrasado por problemas de suspensión (una rótula defectuosa) en la primera manga, que le desconcentraron en la segunda. Pese a ello, Vilariño conserva su primera posición en el campeonato, con 55 puntos, por delante de Egozcue, con 44. Por su parte, Iñaki Goiburu ha llevado a su BMW M-3 a la tercera posición entre los turismos, por lo que también encabeza la clasificación provisional de este Campeonato de Europa.

RAID DE CERDEÑA

DOMINIO ITALIANO

EL Raid de Cerdeña ha cumplido su décima edición y su segundo año con categoría internacional. Sin embargo, salvo la presencia del francés Gilles Lalay en motos y las del mítico Clay Ragazzoni, el piloto de Rothmans Al Hajri y el francés Fourest en coches, el resto de la inscripción, hasta 142 equipos, estaba formada por italianos y mayoritariamente por motos, pues de esta inscripción tan sólo veintisiete vehículos eran de cuatro ruedas.

A priori, la atención de la carrera entre los coches estaba centrada en el duelo de los hermanos Bertolini, vencedores en tres ocasiones consecutivas de la prueba, y Barocelli-Simoni, también con Daihatsu Feroza, que en las dos últimas ediciones los desbancaron de la primera plaza, un duelo al que en esta ocasión se unía la presencia del Mercedes de Ragazzoni y el espectacular Ford Bronco de Al Hajri.

A ninguno de estos dos equipos que por primera vez tomaban parte en el raid italiano, les sonreía la suerte ya que en la primera jornada un vuelco alejaba a Ragazzoni de la carrera y ese mismo día los hombres del equipo Rothmans comenzaban a comprobar que el trazado, muy estrecho y virado, no era el más adecuado para el enorme Ford Bronco preparado para las rápidas y amplísimas pistas africanas. Las aspiraciones del equipo se hundían definitivamente cuando un pinchazo en la segunda prueba especial les

NO ERA UN TERRENO APROPIADO
Las estrechas pistas no resultaban idóneas para el enorme Ford Bronco.

hacía perder casi media hora, problema al que se uniría en la última especial la rotura de la dirección asistida.

A lo largo de los dos mil kilómetros de la carrera, de los que ni siquiera llegaban a cuatrocientos los de las pruebas especiales, la lucha por los puestos de cabeza la protagonizaban los Daihatsu Feroza de los hermanos Bertolini, que este año corrían con dos coches distintos, el Suzuki Vitara de Bozano-D´Acqui y el también Feroza de Barocelli-Simoni. Al final, la victoria era para Bertolini-Cartasegna, teniendo Simoni-Barocelli que conformarse con la segunda plaza a tan sólo cinco minutos del vencedor después de seis días de carrera.

OTRA VICTORIA
La victoria en esta edición ha sido para Bertolini-Cartasegna, después de tres triunfos en el Raid de Cerdeña con Daihatsu Feroza, en esta ocasión los hermanos no corrían juntos.

En motos se imponía con clara suficiencia Gilles Lalay con Yamaha, que además fue el único que no penalizó las tres horas del resto de los motoristas que se saltaron un control. Por su parte el vencedor del año pasado en esta categoría, Angelo Cavadoli, fue descalificado por cambiar el motor de su Yamaha. ○

M.J.B.

Coordina Lourdes Bravo

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel.(900) 12 35 05

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERRA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 450 11 50

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

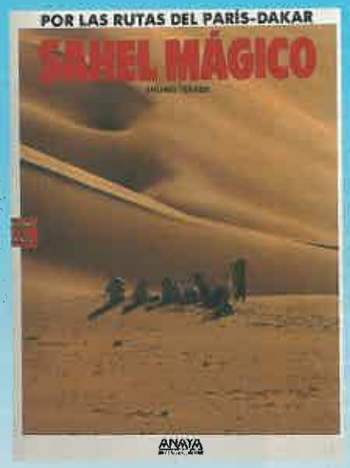
SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

EN LA RUTA DEL PARIS-DAKAR

Una óptica especial de lugares que hoy se han hecho conocidos para todos a través de las fotos y los reportajes televisivos del Rallye París-Dakar. Shahel Mágico es el nombre del libro que acaba de publicar Shumei Terada, un prestigioso fotógrafo japonés que se caracteriza por su fotografía espectacular y sus atrevidos encuadres. El libro recoge obras realizadas en el desierto de Mali, Níger, Mauritania y Sudán, con otras perspectivas de las que ofrece la habitual fotografía periodística.

Shahel Mágico, 120 páginas. Grupo Distribuidor Editorial S.A. P.V.P. 4.000 ptas.



EXCURSION MOTOS BMW

POR segundo año consecutivo y después del éxito conseguido en la anterior edición, el concesionario cordobés de BMW, Romavi, prepara una ambiciosa excursión motociclista que recorrerá a partir del 1 de agosto, Francia, Inglaterra, País de Gales y Escocia durante catorce días.

Información: Tlf (957) 27 45 50.

PIONEROS DEL LUJO 4X4

ASI se denomina la Travesía Internacional Todo-Terreno de Alta Montaña que se celebrará los días 30,31 de agosto y 1 de septiembre, recorriendo 350 kilómetros desde el Parador Nacional de Fuentes Carrionas, por los Picos de Europa.

Información: Alconero Organization Team, tlf. (988) 75 18 10.

JARAMA OTRA VEZ

POR fin los Grandes Premios de Motociclismo vuelven al madrileño circuito del Jarama. Durante los días 14, 15 y 16 de junio tendrá lugar en este histórico circuito el Gran Premio de Europa (G.P. de Yugoslavia). Todos los pilotos punteros del Mundial de Velocidad se darán cita en el trazado madrileño, una oportunidad única para verlos en acción, puesto que el próximo año la cita será en Montmeló, el nuevo circuito barcelonés.

Todos los aficionados españoles acudirán a animar a sus pilotos.

PLASTICOS DE AUTOMOCION

LOS próximos días 12 y 13 de junio tendrá lugar en el Auditorium Banca Catalana, situado en la Avda. Diagonal 662-664 de Barcelona, las terceras Jornadas de Plásticos en Automoción.

Una importante cita, especialmente para los profesionales de la automoción, un sector cada día más dependiente de la tecnología para la subsistencia de los plásticos. Estas jornadas han ido ganando relevancia año a año y están patrocinadas por el Centro Nacional del Plástico en colaboración con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

MAS DEPORTE

LA F-1 se desplazará el 16 de junio al circuito Hermanos Rodríguez, de México, para celebrar el correspondiente G.P. En Orense se disputará la prueba perteneciente al Nacional de Rallyes durante ese fin de semana.

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 Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto** Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** Mª Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M.Angel Durá.

Directora de Marketing: María Lizárraga.

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

Producción:
Director: Antonio Toribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizuete y Manuel Martín.

Autoedición: José Mª Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

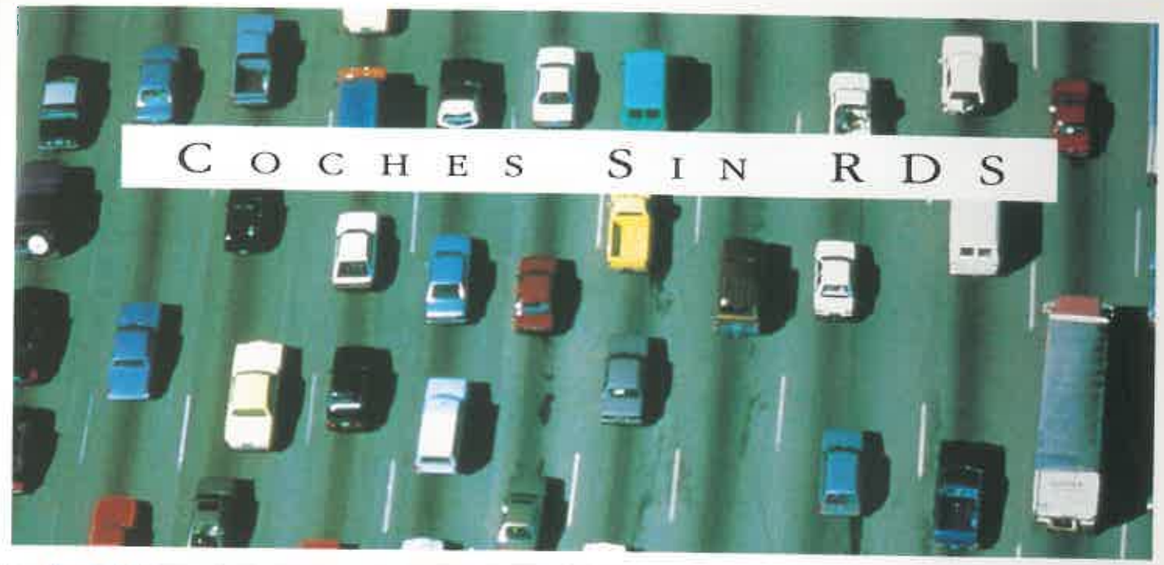
Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 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).



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

uccessive Kings and Quee
~ B Rare Old Scotch Whi
d at the turn of the centu
e sophisticated an
s were acquiring a taste
ebeatha', the gaelic word

at the
when

¿Cuándo me vas a llamar
para salir a tomar algo?

YGR

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16

15 de junio de 1991 Núm.399 • 400 ptas.

EXTRA VERANO

2 REGALOS

• AL VOLANTE
AUDI CABRIO Y PORSCHE 911 RS

• LO ULTIMO
RENAULT-19 TURBODIESEL