

**GRATIS**  
CON ESTE NUMERO  
**Guia**  
CARAVANAS  
CON LA CASA A CUESTAS

**PRUEBA: FORD FIESTA 1.8 TURBO DIESEL**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

29 de junio de 1991 Núm.401 • 325 ptas.

**EXCLUSIVA**  
**UN**  
**MERCEDES**  
**MUY**  
**GOLF**



**NISSAN SUNNY**  
**FRENTE A**  
**VOLKSWAGEN GOLF**

**JAPON**  
**GANA A**  
**EUROPA**

**ITAL DESIGN**  
**NAZCA M12**



**BMW DE 200 MILLONES**

# INCANSABLE



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

**CREDITO**  
YAMAHA  
19.823 ptas/mes  
Financiación Yamaha. TAE 19,24%



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



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.

# YAMAHA

## SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

**AL VOLANTE**  
El nuevo Ital Design Nazca M12 es último prototipo de Giugaro, una maravilla mecánica basada en el motor V12 del BMW 850i.

**ACTUALIDAD**  
Giorgetto Giugaro es uno de los mejores diseñadores de la actualidad, de sus lápices han salido desde supercoches a sillones de dentista.

**FRENTE A FRENTE**  
El recién llegado Nissan Sunny 2.0 GTI se enfrenta al superventas VW Golf GTI 16V.

**A FONDO**  
Ford Fiesta TD.

**REPORTAJE**  
La importancia de la visión cuando estamos al volante es decisiva, damos algunos consejos para que ésta sea lo mejor posible.

**FUERA DE SERIE**  
Iso Rivolta Grifo 90. El diseñador alemán Schulz propone un Mercedes 190, con unas características que recuerdan al Golf.

**ACTUALIDAD**  
La caída de las ventas de automóviles está influyendo en la recesión del sector de los concesionarios.

**TECNICA**  
El Renault Cover es un prototipo diseñado en torno a la seguridad.

**ACTUALIDAD**  
Restaurantes españoles con estrellas Michelin.

**MOTOS**  
Honda CBR 600 F.

**DEPORTE**  
Campeonato Nacional de Turismos en el circuito de Albacete.

**DEPORTE**  
Campeonato del Mundo de Sport en el circuito de Le Mans: 24 horas.



## EDITORIAL

# LOS IMPUESTOS DE LA GASOLINA

**D** ESDE hace muchos años venimos reclamando que los miles de millones de pesetas generados por los impuestos que se aplican sobre el automóvil reviertan directamente sobre los automovilistas, en forma de mejoras carreteras, servicios de asistencia, aparcamientos, etc... Algo vamos ganando al respecto, pues el secretario general de Infraestructuras, Emilio Pérez Touriño, ha declarado que una de las fórmulas para financiar la construcción de carreteras podría ser la de destinar a tan necesario fin el dinero que se recauda con los impuestos que gravan la gasolina.

No es mala fórmula, en un momento en que el Plan General de Carreteras ha cobrado un retraso importante sobre los calendarios previstos en 1983 por el entonces ministro Julián Campo. Este Primer Plan General de Carreteras, que finalizará en 1993, necesita financiación a marchas forzadas. Según datos oficiales, este año se dedicarán

391.000 millones de pesetas a la construcción de carreteras. Los impuestos de los combustibles tendrían así una razonable justificación.

Lo que habrá que reclamar en un futuro es que, en vista del acierto planteamiento del responsable de Infraestructuras (es curioso que haya podido plantear al mismo tiempo la barbaridad de cobrar peaje en las autovías), la tasa anunciada por el ministro Solchaga para cuando se rebaje el IVA sobre los automóviles nuevos, se dedique -por ejemplo- a la construcción de aparcamientos en las ciudades, grandes y pequeñas. Ni en unas ni en otras se ha planteado jamás con seriedad y de manera funcional algo tan cotidiano como es el aparcamiento. Pero, sobre todo, lo acertado sería esa teoría de que al menos una parte de los impuestos que pagan los automovilistas reviertan sobre el automóvil y la carretera.

Alberto Mallo



## FUERA DE SERIE



### ISO RIVOLTA

La famosa marca italiana, fabricante del Isetta en otro tiempo, vuelve a la actualidad con un supercoche, diseñado por Marcello Gandini, que incorpora la mecánica del Chevrolet Corvette. (Pag. 42)

## A FONDO



### FORD FIESTA TD

El nuevo Fiesta Turbo diesel se rebela como una oferta económica y con connotaciones deportivas. (Pag. 28)



### HONDA CBR 600 F

La nueva versión de la CBR 600 es el mayor cambio en la gama del gigante japonés en nuestro país. Es una moto totalmente distinta de su predecesora, sus cualidades como moto deportiva y ratera la convierten en una de las mejores ofertas de su clase. (Pag. 72)

**MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE**

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS  
LOS MAS RAPIDOS  
LOS MAS CAROS

Modelo	Velocidad (km/h)	Precio (ptas)
Alfa Romeo 164	240	2.200.000
Mercedes 190	210	1.800.000
Ford Sierra	200	1.500.000
VW Golf	190	1.200.000
Renault 11	180	1.000.000
Seat Ibiza	170	800.000
Ford Fiesta	160	700.000
VW Polo	150	600.000
Seat Ibiza	140	500.000
Ford Fiesta	130	400.000
VW Polo	120	300.000
Seat Ibiza	110	200.000
Ford Fiesta	100	150.000
VW Polo	90	100.000
Seat Ibiza	80	80.000
Ford Fiesta	70	60.000
VW Polo	60	40.000
Seat Ibiza	50	30.000
Ford Fiesta	40	20.000
VW Polo	30	15.000
Seat Ibiza	20	10.000
Ford Fiesta	10	5.000

**Motor 16**  
PAGINAS 650 A 668

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



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



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



**ASEGURAMOS  
EL  
PLACER  
DE  
CONducIR**

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

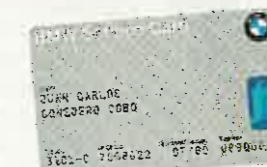
encuentra un servicio que le acompañará siempre.

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



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

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



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





DESDE LONDRES  
IAN ADCOCK

● SEGUN un reportaje del periódico Financial Times, el deportista inglés mejor pagado es el piloto de Fórmula 1, Nigel Mansell, con unas ganancias de más de 900 millones de pesetas con lo que recibe de Williams y de sus propios negocios. Esto significa que gana unas 900.000 pesetas por vuelta en carrera, o lo que es lo mismo, 1.500 pesetas por minuto. En contraste, Stirling Moss participó en 55 carreras y ganó un total de seis millones de pesetas.

● LAS ventas de coches nuevos en el Reino Unido cayeron estrepitosamente en el mes de mayo un 30,9 por ciento, con un total de ventas de 120.162 vehículos, el índice más bajo desde el mes de mayo de 1975. Con éste, las ventas llevan ya 21 meses consecutivos cayendo, y la demanda en mayo fue un 40 por ciento menor que en los últimos doce meses. Durante los cinco primeros meses del año, las ventas registraron una caída del 23,8 por ciento respecto al mismo periodo de tiempo en 1990.

● FORD está suministrando un total de 3.500 modelos de coches Escort y Orion y de vans Transit y Combi para el Gobierno húngaro, que los utilizará como vehículo policial y en otros servicios públicos.

● FORD y Volkswagen han firmado un tratado con el Gobierno portugués para la inversión de un total de 300.000 millones de pesetas para la construcción de una planta de montaje en el país luso, de la que saldrán 170.000 unidades de su proyecto de vehículo multiuso, tipo Renault Espace, que tendrán como principal destino el mercado europeo.



ALFA SPIDER



A lo largo de 1992, Alfa lanzará su nuevo 75, con tracción delantera. A lo largo de los meses siguientes a este lanzamiento, irán apareciendo nuevas versiones de carrocería, como un coupé y este descapotable que ahora ofrecemos en boceto y del que se conocen ya algunos detalles. Inicialmente aparecerá con el motor de 2 litros y doble bujía, Twin Spark, para posteriormente adoptar el V6 de 24 válvulas. La tracción a las 4 ruedas que se montará en el coupé, podría utilizarse también en el Cabriolet, con lo que se trataría del primer descapotable de tracción total en el mundo.



DESDE PARIS  
EDOUARD SEIDLER

● EL presidente de Renault, Raymond Lévy, que está siendo increpado por el presidente del grupo PSA por permitir que Volvo tratase con los japoneses de Mitsubishi, explicó a la primera ministra, Edith Cresson, que él no tiene autoridad suficiente como para impedir el diálogo entre ambas marcas.

● UN grupo inversor de Venezuela va a gastar unos mil millones de pesetas en establecer una planta de montaje de Peugeot. El primer coche que tienen previsto producir es el modelo de máxima representación de la marca, el 605.

● LA firma polaca FSO, que en la actualidad manufactura los «Polonez», basados sobre mecánica Fiat, está negociando tanto con General Motors, para montar sus modelos Astra y Vectra, como con Citroën para el montaje del nuevo ZX.

● PEUGEOT ha decidido lanzar al mercado francés en octubre el 205 Gentry, una versión superlujosa del 205 que actualmente sólo se vende en Suiza y Alemania, para competir directamente con el Renault Clio Baccara, la también versión lujosa del Clio.

● EL gobierno francés a establecido una línea de crédito con China, a través de la cual se va a financiar la creación de un «joint venture» entre Citroën y el grupo SAW. Mediante dicha unión, se van a ensamblar diferentes modelos de Citroën en el país oriental. Además, tienen previsto para más adelante, después de 1995, la producción del Citroën ZX, a un ritmo de fabricación de unas 37.000 unidades al año.

SEAT

HAHN SUSTITUYE A SHMIDT

EL presidente de la Comisión Ejecutiva del Grupo Volkswagen, Carl Hahn, ha sido nombrado presidente del Consejo de Administración de Seat, en sustitución de Werner Schmidt, que pasará a supervisar los mercados del Lejano Oriente, especialmente China. Este nombramiento se interpreta como una muestra de la importancia que tiene Seat en la actividad del grupo germano. Por su parte, Juan Antonio Díaz Álvarez continúa al frente de la compañía desde el punto de vista ejecutivo como Consejero-Delegado y Presidente del Comité de Dirección.



MULTAS

NO HABRA CANCELACION

LA pretensión de cancelar los expedientes de multas impuestas antes de la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial sólo puede aplicarse a la infracción de circular sin casco protector en motocicleta, según ha hecho público la Dirección General de Tráfico. Con esta respuesta se contesta a la petición realizada por el Comisariado Europeo del Automóvil que había solicitado la cancelación de las sanciones impuestas con anterioridad al 4 de abril de 1990.

TELEFONIA MOVIL

MOTOROLA, A LA MODA

LA firma Motorola, líder mundial en el campo de la telefonía móvil, tiene en el mercado el modelo 5800 X, diseñado específicamente para la red de comunicaciones española TMA900A, la más moderna de las instaladas.

El microteléfono engloba todos los con-

troles de funcionamiento y una larga serie de funciones, como el contador de tiempo, el bloqueo de teclado y 99 memorias para los numeros más frecuentes.

En España hay ya más de 60.000 teléfonos móviles y el nuevo Motorola se ofrece en tres versiones: móvil para instalación directa en el coche; transmóvil para uso dentro y fuera del coche; y transportable, con una autonomía de 90 minutos de conversación continua.



FASA - RENAULT

CAEN LOS BENEFICIOS

LOS beneficios antes de impuestos de Fasa-Renault en el pasado año se elevaron a 1.412 millones de pesetas, inferiores en un 87 por ciento a los de un año antes, según datos presentados ante la Junta General de Accionistas. La facturación fue de 429.937 millones de pesetas, con un retroceso del 4 por ciento. Por otra parte, Renault Vehículos Industriales registró un retroceso en sus beneficios del 97 por ciento al pasar de 2.715 millones en 1989 a 81 millones en el pasado ejercicio. El presidente de ambas compañías, Manuel Guasch, ha descartado una recuperación a corto plazo del sector de automoción.



VERDE Y ROJO



● El Real Automóvil Club de Cataluña, en colaboración con el Instituto Guttmann, ha puesto en marcha unas jornadas sobre minusvalías y automóviles. Es esperanzador que entidades de este rango concedan al grave problema de las minusvalías la importancia que merece y recalquen la importancia social y personal que para los minusválidos tienen los desplazamientos.

● Emilio Pérez Touriño, el nuevo secretario general de Infraestructuras del Transporte, ha apuntado la posibilidad de establecer peajes en las autopistas. Este funcionario, que busca desesperadamente financiación para la mejora de las carreteras, debe haber olvidado que, contrariamente a las

autopistas, las autovías no tienen otro trazado alternativo. Que sus usuarios no pueden elegir entre la autovía u otra carretera paralela, por lo que el peaje es inviable. Ideas de esta brillantez son las que ponen a las carreteras españolas en el rango tercermundista en que se encuentran.

● Renault va a poner en marcha un ambicioso plan para la recolección y reciclaje de sus desechos industriales. En su lucha por mejorar el medio ambiente, Renault quiere llegar a reciclar el 85 por ciento de cada coche que salga de sus factorías e introducir en su proceso industrial gas natural y otros elementos no contaminantes. Los amarillos son cada día más verdes.

SUPER PREMIER

CON MAS OCTANOS

El grupo energético Total acaba de poner a la venta, en sus estaciones de servicio, un nuevo carburante sin plomo que posee el mayor índice de octanaje del mercado nacional: el Súper Premier 98.

Esta gasolina, como su propio nombre indica, tiene un octano más que la gasolina súper (97 octanos) y tres más que la gasolina sin plomo que hay en el mercado (95 octanos). Su competitivo precio ha



quedado establecido en 87 pesetas, dos pesetas menos que la gasolina súper y una peseta más que la gasolina sin plomo de 95 octanos. El Súper Premier 98 es un producto exclusivo de Total que llega a España después de haberse comercializado con éxito desde hace ya algún tiempo en mercados como el de Francia, Gran Bretaña, Alemania, etcétera. El mayor octanaje de esta gasolina, que puede ser utilizada por la mayoría de los vehículos, mejora el rendimiento del motor.



8 / Motor 16

CONTANTE Y SONANTE

Citroën Hispania tiene previsto aumentar su potencial de producción en un 30 por ciento en los próximos dos o tres años, por lo que prevé una inversión de 12.000 millones de pesetas.

Ensidesa y Seat han firmado un contrato para la construcción de dos naves en la factoría que la firma automovilística posee en Landaben.

La multinacional japonesa Suzuki se va a fortalecer en Europa a través de Land Rover Santana, empresa que cambiará su nombre por el de Santana Motor, a partir del primero de noviembre.

General Motors proyecta invertir 44.000 millones de pesetas en Polonia, para llegar a un acuerdo de colaboración con el fabricante local FSO.

El fabricante Volvo Car tiene la intención de suprimir 1.200 puestos de trabajo (el 20 por ciento de su plantilla) ante la crisis de ventas que atraviesa.

GAMA 92

NUEVOS PEUGEOT

Se acaba de presentar la gama 92 de Peugeot, que entre otras cosas incorpora las siguientes novedades.

El motor TU 1,4 de 70 caballos recibe una serie de modificaciones que elevan su potencia hasta los 75 caballos y el par a 11,8 mKg, con utilización de gasolina sin plomo. Este motor se montará tanto en los 205 como en los 309. Se ofrecerá un sis-

tema antibloqueo de frenos ABR opcional para el 205 Turbodiesel. También, para la gama 309, ofrece, opcionalmente, tapicería de cuero en los SR, GTi y GTi 16 V.

En la gama Peugeot 405, se añade una nueva versión, bautizada con el nombre de STD Turbo, equipada con todo el equipo alto de gama: tapicería de cuero, llantas de 14 pulgadas, asientos calefactados y con reglaje eléctrico y opcionalmente aire acondicionado.

Todas estas innovaciones corresponden a la gama francesa, pero se incorporarán próximamente a los modelos de venta en España. En la fotografía, el 405 STD Turbo.

FERRARI CLUB

REUNION EN PORTUGAL

Cuarenta coches españoles de la marca Ferrari, han cruzado la frontera portuguesa, en la tradicional reunión anual que organiza el Ferrari Club España. La concentración se inició en Madrid, para continuar viaje por Verín (Orense) y



cruzar el vecino país para visitar los circuitos de Vila Real y Vila do Conde, donde se celebró una manga especial para todos estos coches en una reunión del Campeonato Portugués de velocidad. Posteriormente, se realizó una subida en cuesta a La Falperra, escenario del Campeonato de Europa de Montaña. Los aficionados portugueses se mostraron maravillados ante tanta belleza.

CARRETERAS

RELEVO EN LA DIRECCION

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha comenzado ya la campaña de inauguraciones que precede a las vacaciones. Tal y como adelantó MOTOR 16 (ver núm. 399) se ha abierto el tramo Guadalajara-Trijueque de la Autovía de Aragón, de 21 kilómetros; la segunda calzada del ramal este de la Circunvalación de Cartagena, y el enlace sur de Benicásim. Asimismo ha concluido el enlace que comunica el Nudo de la Zarzuela con el de Puerta de Hierro, en la M-30 madrileña. Para los próximos días se anuncia la apertura de la Variante de Medina del Campo, en la Autovía del Noroeste, y del tramo La Carolina-Bailén de la Autovía de Andalucía.

MOTOS

BMW 75 METROPOLITAN

BMW Ibérica ha presentado en el mercado una K 75 de edición limitada, llamada Metropolitan. Su principal argumento es el precio, ideal para introducirse en la prestigiosa marca, que está situado



NISSAN MOTOR

NUEVO NOMBRAMIENTO

El Presidente Ejecutivo de Nissan Motor Ibérica, Juan Echeverría, ha nombrado a Kiyoshi Sekiguchi Consejero Director General de la Compañía, en sustitución de Hiroshi Ariga, que regresará ahora al Japón a ocupar un cargo dentro de Nissan-Diesel Motor Co. Ltd.



GM ESPAÑA

ESCASEZ DE CERRADURAS

La factoría de GM en Figueruelas podría paralizar su producción al no disponer de piezas para las cerraduras de los automóviles, a consecuencia de una huelga en el sector del metal en la provincia de Soria. Las piezas son suministradas por Huf España, situada en Burgo de Osma. Entre las soluciones que se barajan figura la de fletar un helicóptero para sacar por aire las piezas que ya están fabricadas, ya que los trabajadores en huelga impiden cualquier salida de material por carretera.



VOLKSWAGEN DOB NEEDHAM COMPANY QUASCH



## Nuevo Polo G40. Sólo para entendidos.

Para entender lo que es el Nuevo Polo G40, imagínate que en una mano tienes una pelota de tenis y en la otra una raqueta.

Es conseguir 115 CV de potencia con un rendimiento óptimo. Notando como toda esa fuerza está disponible ya desde

Todo eso es el compresor G40. Ahora pon un motor así en un coche deportivo como el Polo.

que le proporciona una gran estabilidad. Y unas suspensiones que actúan como un imán con respecto al suelo.

de llegan sus prestaciones. Y ver que estás a los mandos de un deportivo diferente en todo. Un coche sólo para entendidos.

**Equipamiento de serie:** Llantas BBS. Faros halógenos. Cuentarrevoluciones. Reloj digital. Volante deportivo. Preinstalación de radio y antena electrónica con amplificador de señal. Asiento del conductor regulable en altura. Tapicería diseño exclusivo. Spoilers anteriori y posterior integrados.



Volkswagen recomienda

ta. ¿Sabes cuál es el resultado de imprimir toda la fuerza de la raqueta sobre la pelota de tenis?

los regímenes bajos de giro. Sin sobresaltos. Con un control absoluto de la potencia. Con total seguridad en la conducción.

El resultado es lo más espectacular en deportivos de esta categoría. Más aún cuando añade un tren de rodaje más bajo

Evidentemente, un coche así es para disfrutarlo. Para tomarle el pulso desde el principio. Descubriendo día a día hasta dónde

Características Técnicas	
Motor	1.3l. con compresor G40
Potencia máxima (CV/rpm)	115/6000
Par máximo (Nm/rpm)	150/3600-4400
Aceleración (0-80/0-100 km)	5,7/8,4
Velocidad máxima (km/h)	197

En tu concesionario Volkswagen.

 **VOLKSWAGEN**

ITAL DESIGN NAZCA M12

# BMW DE 200 MILLONES



Doscientos millones de pesetas ha costado la realización del último coche de Giorgio Giugiaro, un especialísimo BMW que Motor 16 ha probado en primicia para sus lectores.

Enviados Especiales

Alberto Mallo y José Robledo

**L**EVAR entre las manos un coche cuyo valor se cifra en doscientos millones de pesetas, es una experiencia que hace valorar hasta límites insospechados las características del mismo. Giorgio Giugiaro y su hijo Fabrizio no han escatimado esfuerzos ni medios materiales para lograr una máquina que lleva con toda dignidad el logotipo BMW en su frontal.

El Nazca de Ital Design no tiene las limitaciones propias de un prototipo de salón. Es un supercoche realizado con esmero, una máquina de tecnología muy avanzada, que transforma la mecánica del BMW 850. El motor de doce cilindros parece haber pasado por las manos de un alquimista, pero en realidad sigue siendo el mismo, sin la más mínima transformación. Un peso total de 1.100 kilos, un chasis de fibra de carbono, un cambio de la marca ZF, suspensiones y frenos casi de Fórmula 1, hacen la diferencia. El coche de Ital Design no ha usurpado la mención

M12, sino que se sitúa a la altura de las creaciones de BMW Motorsport.

De momento es un prototipo único, pero se ha diseñado para poder ser fabricado en pequeñas series. Fabrizio Giugiaro piensa que sería magnífico que la propia BMW lo incluyera en su gama de modelos. Concretamente, el BMW M1, el primero de los BMW Motorsport, fue diseñado y construido por Ital Design. Si no fuera así, la propia empresa de los

Giugiaro podría fabricarlo. Tiene medios suficientes para producir una serie limitada (del Toledo se fabricaron unas cincuenta unidades), pero no parece probable que esta decisión llegara a tomarse. Los Giugiaro no quieren dedicarse a la producción y piensan que incluso podría haber una cierta incompatibilidad entre sus actividades actuales y las de fabricante. En cualquier caso, siempre puede ocurrir lo mismo que con el prototipo Aztec, que fue presentado en el Salón de Turín de 1988 y del que se han fabricado cincuenta unidades en Japón. Hoy por hoy, sin em-



**«CUIDAMELO»**  
Fabrizio Giugiaro explica a Alberto Mallo los mandos del M12. Este supercoche, construido con la técnica de los Grupo C de competición, podría alcanzar los 300 kilómetros por hora. Su comercialización es una incógnita.



bargo, hablar de precios es mera hipótesis. El prototipo probado por Motor 16 ha costado doscientos millones de pesetas, pero en una eventual producción en serie limitada, no sería descabellado hablar de treinta o cuarenta millones de pesetas.

La avanzada tecnología del Nazca compensaría con creces este precio. Su mecánica gira en torno a un chasis de fibra de carbono que sólo pesa 50 kilos, 20 menos que todos los cristales que utiliza este M12 (1). Es un chasis de gran rigidez, que tiene en su parte delantera dos prolongaciones de aluminio, cuya finalidad es la de absorber posibles impactos, como zona deformable en caso de accidente. La ligereza es la otra característica de la fibra de carbono, que también se emplea en la carrocería. Así, la parte del frontal pesa 7 kilos y las puertas, 10.

La realización de los componentes de fibra de carbono es obra de la empresa italiana Belco Avia, que ha trabajado con Alba Tech en coches de competición.

Los materiales sofisticados abundan en el M12. Los soportes de las ruedas y los

**EL FONDO Y LA FORMA**  
Todo es idóneo en el Nazca M12, tanto la carrocería como la mecánica. El coeficiente aerodinámico (Cx) es de 0,26.

núcleos de los discos de los frenos son de Ergal, una aleación aeronáutica, explica Franco Mazon, probador de Ital Design y responsable del montaje de los prototipos.

En pista, el coche frena con la determinación de un automóvil de carreras. El escenario es el antiguo circuito de Karland, en las inmediaciones de Montpellier. Hoy es un centro de investigación de Good Year, firma que ha realizado los neumáticos del Nazca M12. Tienen una anchura de 235 milímetros delante y 295 detrás. Son de perfil 40 y 35 respectivamente, es decir que tienen unos flancos reducidos a la mínima expresión. Van montados en unas llantas Momo de magnesio, que dejan visible el espectáculo de los frenos Brembo, de 335 milímetros de diámetro, autoventilados, con perforaciones trans-

versales y unas pinzas cuyos bombines se han realizado en material cerámico.

Lo que no queda a la vista son las suspensiones, cuya ejecución y posibilidades de reglaje están en línea con los más sofisticados diseños de competición.

De hecho, este M12 es casi un coche de carreras. Responde a los principios de cualquier grupo C de los que han disputado las 24 Horas de Le Mans este fin de semana. En acción, responde como tal. No tiene el tirón de los motores turboalimentados de ciertos supercoches ni la fuerza de un motor de carreras, pero sus reacciones son las de una máquina de circuito, algo tamizadas, resultando una inesperada suavidad de reacciones. Pero como las suspensiones van montadas sobre rótulas, las irregularidades del terreno se transmiten, a través del chasis de fibra de carbono, directamente hasta el volante, que hay que sujetar con fuerza. La dirección es una pequeña maravilla, pues sólo hay que dar una vuelta y media de un extremo a otro del volante. De esta manera, basta prácticamente con insinuar los giros



**FIBRA DE CARBONO**  
El chasis, que sólo pesa 50 kilos, es de este material. La disposición del motor, la tracción trasera y la implantación mecánica, posibilitan un comportamiento de coche de carreras. Al puesto de conducción no le falta de nada, ni siquiera un equipo de sonido, un JVC diseñado por... Giugiaro.



para que el M12 se inscriba en las curvas del circuito. Si a esto se le añade la potencia de los frenos y la buena respuesta del motor desde cualquier régimen, resulta que el M12 incita a la conducción deportiva con el mismo énfasis que el más rabioso de los supercoches. La sugerencia de Fabrizio Giugiaro («Cuídamelo, sólo tenemos uno.»), nos hace ser cortesmente prudentes. El joven estudiante de arquitectura, además, va sentado a nuestro lado.

Realmente, Fabrizio Giugiaro ha hecho un magnífico trabajo. Su padre, ha creado la estética del M12. Lo demás, la implantación mecánica, es su responsabilidad.

El M12 sigue girando y el embrague manifiesta su dureza. Los frenos llevan desconectado el sistema antibloqueo.

Tampoco funciona el sistema antipatinamiento. El coche se ha puesto a punto sin contar con ellos, pero se conduce sin complicaciones. El cambio cobra rapidez a medida que se maneja con mayor decisión y se estiran las vueltas del doce cilindros. Pero no hay sitio para el pie izquierdo. El puesto de conducción va tan avanzado y los pasos de rueda son tan voluminosos, que el conductor no sabe qué hacer con el pie izquierdo.

El sonido del motor casi se ve apagado por el del aire acondicionado, procedente del BMW Serie 3. Dentro del M12 se necesita el refresco suplementario, pues aunque el techo de cristal es filtrante, deja pasar el 70 por ciento de los rayos solares. Sin embargo, el V-12 va justo detrás de los ocupantes. Si se mira hacia atrás, se

ven sus impecables colectores de admisión a través de un cristal de separación.

Todo el habitáculo está cuidadosamente tapizado. La piel recubre los componentes de aluminio y fibra de carbono. Sólo se ve esta última en la parte inferior del marco de las puertas. La parte superior de estas se abre hacia arriba, tipo ala de gaviota, automáticamente al tirar de las manillas.

El lujo, tan ponderado en los BMW, tiene justa prolongación en este coupé de dos plazas y motor central, aunque en el fondo es un producto con todo el sabor de los más deportivos BMW, los tradicionales M de Motorsport. Lo lamentable sería que no llegara a producirse en serie, que todo el esfuerzo de Ital Design, se quedara reducido a este ejemplar, que por cierto ya tiene propietario, un rico japonés. ○





GIORGIO GIUGIARO

**EL GENIO Y SUS CRIATURAS**

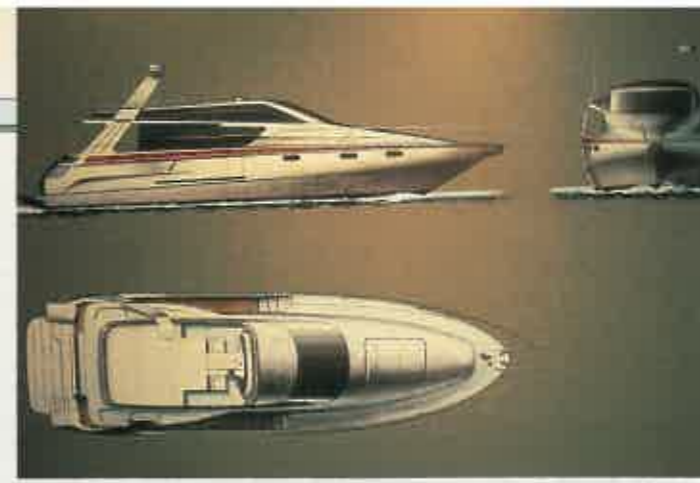
Todos los españoles conocen el Seat Ibiza, pero son pocos los que saben el nombre de su diseñador, del hombre que trazó las líneas de su carrocería. El es Giorgio Giugiaro, un genial italiano cuya firma es garantía de éxito para cualquier proyecto en el que intervenga.

**S**u aspecto es jovial, pero tras de sí hay treinta y cinco años de intensa actividad. A lo largo de este tiempo, ha creado todo lo que se puede sintetizar en un diseño. Por poner algún ejemplo, destacar sus pastas alimenticias,

relojes, cámaras fotográficas, sanitarios... y automóviles.

El coche es el rey de su trayectoria, una trayectoria que empezó mediada la década de los años cincuenta en el Centro de Estilo Fiat.

Ahora, su obra se expone en el Centro Internacional del Automóvil de Pantin (París), donde se ha realizado este reportaje. Allí están los deportivos más exclusivos de su empresa, Ital Design, pero también hay una muestra de todo el diseño



**BELLEZA**  
Todos los diseños de este genio del lápiz poseen unas atractivas formas.



**IMAGEN**  
Todas las áreas de el diseño han sido tocadas por el maestro italiano.



**NIKON**  
Entre otros modelos Giugiaro ha ideado la F3 y la F4.



**DE TOMASO**  
Una de las más bellas creaciones de Ital Design.

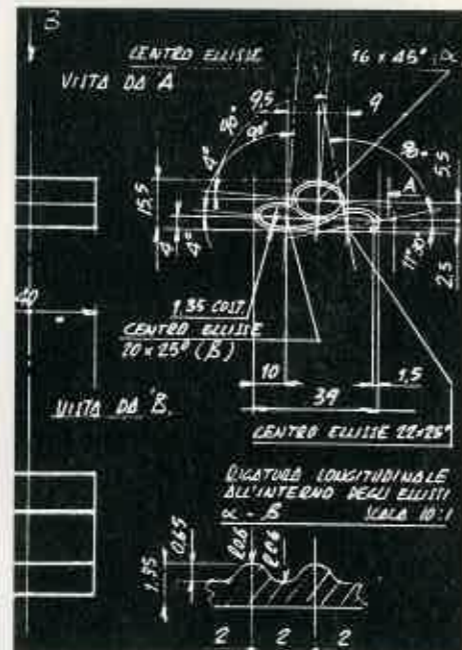


**MILLONARIO EN COCHES**

**G**IORGIO Giugiaro podría ser un competidor directo de los más importantes magnates del automóvil. Sus coches se cuentan por millones. Hay más unidades firmadas por él circulando por las carreteras del mundo, que de varias marcas populares. El primer Ital Design de producción fue el Suzuki Carry de 1969. Siguió en 1971, Maserati Bora, Suzuki Fronte y Alfa Romeo Alfasud. En 1972, Maserati Merak y Lotus Esprit. En 1973, VW Passat. En 1974 VW Scirocco, Golf, Alfa Romeo Alfetta GTV y Hyundai Pony. En 1975, De Lorean. En 1976, Alfa Romeo Alfasud Sprint. En 1976, Maserati Quattroporte. En 1978, Audi 80 y BMW M1. En 1979, Isuzu Piazza y Lancia Delta. En 1980, Fiat Panda. En 1982, Lancia Prisma. En 1983, Fiat Uno y Hyundai Stellar. En 1984, Saab 9000, Seat Ibiza, Isuzu Gemini y Lancia Thema. En 1985 Hyundai Pony Excel y Seat Málaga. Posteriormente han aparecido los Renault 19 y 21 y el Seat Toledo entre otros. También hay que decir de algunos proyectos que ciertas marcas no gustan de dar publicidad al hecho de que hayan sido diseñados fuera de la casa, pero eso no es óbice para que Giugiaro siga creando incansablemente.



**INCLUSO PASTA**  
Todos los campos son interesantes para Giugiaro, lo mismo para crear una pasta como un reloj hay que hacer profundos estudios de diseño.



**LOTUS**  
El Esprit es uno de los deportivos que han pasado a la historia del automovilismo. Salíó de los lápices de Giugiaro en 1972.



18 / Motor 16

industrial que ha generado a través de su otra sociedad, Giugiaro Design. Desde 1968, la obra de Giugiaro se ha afirmado con su propio nombre como la más prolífica dentro del diseño italiano.

Mucho antes, sin embargo, su brillante sentido de la estética y de la funcionalidad se había manifestado en Fiat, Ghia o Bertone, firmas para las cuales diseñó con acierto algunas de las carrocerías más representativas de los años sesenta. Fue una época de febril actividad. Sus dibujos eran tan sugerentes que incluso se utilizaron en anuncios publicitarios como el del Alfa Romeo 2.600 Sprint. Este fue uno de los proyectos de su época en Bertone, iniciada en 1959. Por entonces Giugiaro cumplía el servicio militar y sus habilidades con los lápices eran conocidas por algunos de los mandos, que le permitían compatibilizar su actividad con los deberes del ejército. Con el patriarca Nuccio Bertone realizó prototipos de investigación (Chevrolet Corvair Testudo, Alfa Romeo Canguro, Maserati 5.000 GT...) y modelos de serie (Alfa Romeo Giulia GT, Fiat / Seat 850 Spider, Iso Rivolta...). En 1965 entró en Ghia y sus resultados cobraron un esplendor desusado hasta entonces. Modelos como el Maserati Ghibli o el De Tomaso Mangusta pasaron a la historia del automóvil gracias en buena parte a sus poderosas carrocerías.

Pero fueron precisamente los que realizó a partir de 1968 los que con el tiempo calarían más hondo en el propio Giugiaro. Sus criaturas, a las que daría su propio nombre, llegarían a ser indiscutibles números uno. Tiene *best sellers* como el Volkswagen Golf, el Fiat Uno, el Seat Ibiza o el Renault 19. Pero tampoco ha olvidado las carrocerías deportivas, con las que se inició en la difícil profesión de diseñar automóviles. El Alfa Romeo Alfetta GTV, el Lotus Esprit, el BMW M1, los Maserati Merak y Bora o el De Lorean, son coches incomparables. También es incomparable el método de Giugiaro. Una de las peculiaridades de Ital Design es que ofrece a sus clientes todos los medios necesarios para la industrialización de un producto. Además de diseñarlo, está en condiciones de realizar la maqueta, construir los primeros prototipos, estudiar la implantación mecánica, los tiempos y los métodos de producción e incluso es capaz de proporcionar el utillaje necesario. Un ejemplo significativo es el Seat Toledo. Los primeros prototipos se construyeron indistintamente en España y en las instalaciones de Ital Design. Ahora, Giugiaro trabaja en la segunda generación del Seat Ibiza y en numerosos proyectos de diversos fabricantes.



¿De qué? ...de Gin MG.

Entendidos.



**LINEAS CLASICAS**  
Incluso un casco de bonberos ha sido objeto de atención para el genio creador de uno de los mejores diseñadores de todos los tiempos.

El otro gran campo de actuación de Giorgio Giugiaro es el de los coches concepto. Sus prototipos han sido protagonistas de todos los salones del automóvil. Desde el Bizzarrini Manta de 1968, el primer coche firmado Ital Design, no ha parado. Los más recientes Machimoto, Etna, Aztec o Kensington, han dado paso al Nazca-BMW. Todos ellos han ido pintados en el color gris metalizado de la casa, salvo el Bugatti ID 90, que lo fue en azul, como recuerdo de la marca francesa que ahora ha renacido en Italia.

En lo que respecta al diseño industrial, Giugiaro ha trabajado todas las especialidades, pero no se ha quedado ahí. También ha entrado en la arquitectura urbana y la moda. Suyo es un libro extraordinario en el que sugiere una ciudad de Turín más



**AZTEC**  
Es este revolucionario automóvil una de las creaciones cumbres del diseñador italiano. Abajo, BMW M1.



cómoda y funcional respetando por completo la imagen de la ciudad.

Sus corbatas coexisten con las cámaras fotográficas Nikon F3 y F4, los relojes deportivos Seiko, los órganos Bontempi, los cascos Shoei, el bolígrafo Parker o la gama de teléfonos para la SIP (Sociedad Nacional Telefónica de Italia).

En cuestiones domésticas también es un líder con las lavadoras Candy o los lavabos Roca. Además hay que destacar el calzado deportivo de Kappa, el grafismo de los cosméticos Kanebo, las botellas de Martini China, y una pasta especial para Voiello, la Marilla. Giugiaro también ha diseñado gafas, cabinas de helicópteros, embarcaciones y bicicletas. Difícilmente se le podría pedir más a este italiano que en 1984 fue diplomado honoris causa por el Royal College of Art de Londres.

A. M. C.

# En la Fórmula 1 no sólo hemos aprendido a correr.



## ACCORD

En la Fórmula 1 hemos aprendido a hacer coches muy rápidos. Más rápidos que los demás. Los coches que más veces han visto ondear la bandera a cuadros en los últimos cinco años.

Pero hemos aprendido más cosas. Muchas más.

Hemos aprendido, por ejemplo, que el tiempo que requiere un automóvil para ponerse de 100 a 0 Km. por hora con seguridad y firmeza es tan importante como el que necesita para ponerse de 0 a 100. O más.

Hemos aprendido que en los adelantamientos lo único que debe acelerar es el automóvil, pero jamás el ritmo cardíaco

de los pasajeros. Y que la potencia del motor debe castigar la carretera pero no el oído.

Hemos aprendido que un automóvil no es un monoplaza, y que si la comodidad del conductor es fundamental, la de los pasajeros no lo es menos.

Hemos aprendido, en fin, a hacer automóviles como el Accord: seguro, fiable y confortable, pensado para aquellos individuos que a un coche también le piden que les permita disfrutar conduciendo.

Y devorar la carretera, si se tercia.

**Para mayor información llame al 900 30 80 80**



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cinco últimos años.

Lubricante recomendado Esso

**HONDA** Vehículo de Evolución.

NISSAN SUNNY GTI 2.0 Y VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.6V

# ORIENTE BATE A OCCIDENTE



El nuevo Nissan Sunny GTI 2.0 16V irrumpe en Europa con fuerza y se muestra como un producto capaz de ponérselo muy difícil a los GTI europeos. Así queda demostrado en nuestra comparativa, en la que lo enfrentamos al modelo que ha servido de referencia a los coches de este tipo que han ido apareciendo, el Volkswagen Golf GTI 16V. Analizados cada uno de sus apartados, el Nissan resulta ser superior a su rival. Un equipamiento muy completo y una mecánica más sofisticada inclinan la balanza a favor del modelo japonés.

**E**l nuevo Nissan Sunny GTI es un claro exponente de la constante amenaza de los coches japoneses sobre los europeos. En este caso viene a competir directamente con los GTI occidentales más prestigiosos. Hemos decidido a enfrentarlo con el Volkswagen Golf GTI 16V, además de porque tienen muchas cosas en común, porque el modelo de Volkswagen es el GTI más representativo, y punto de referencia de cuantos

nuevos modelos de este tipo aparecen en el mercado.

El Nissan Sunny de la última generación muy poco tiene que ver con su predecesor, se puede afirmar que tan sólo conserva el nombre. Presenta un diseño totalmente nuevo, en este sentido es mucho más moderno que el Golf, con una línea más sugerente y aerodinámica con un innegable aspecto deportivo, equipado con unos grandes *spoilers*, faldillas late-

#### VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Habitabilidad
- Fiabilidad mecánica

**VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V**  
**PRECIO: 2.442.013 PTAS**

- Sin dirección asistida
- Opciones caras
- Poca respuesta en baja

#### DEFECTOS

#### VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Equipamiento muy completo
- Relación calidad/precio

**NISSAN SUNNY GTI 2.0 16V**  
**PRECIO: 2.786.924 PTAS.**

- Instrumentación pobre
- Maletero pequeño
- Espacio plazas traseras

#### DEFECTOS

rales y un generoso alerón situado en la parte posterior del portón trasero; el Golf es mucho más discreto con un alerón de pequeñas dimensiones en el portón. Si en el exterior entre los dos coches hay muchas diferencias, en el interior se siguen manteniendo. En los dos casos los habitáculos tienen un diseño sobrio, el del Sunny es más moderno con un salpicadero con líneas redondeadas, mientras que el del Golf deja sentir su veteranía y es muy

cuadrado. En algo que están a la par los dos coches, es a la hora de analizar su instrumentación, que en ambos casos es muy pobre, indigna de dos vehículos de su tipo, de orientación claramente deportiva. Por lo que respecta al espacio disponible para los pasajeros, en los dos es muy similar, aunque si hubiese que establecer un orden, habría que situar en primera posición al modelo de Volkswagen, con algo más de sitio para los pasajeros traseros y

**IMAGEN DEPORTIVA**  
El interior del Nissan Sunny tiene aspecto deportivo. El volante y los asientos encajan perfectamente con la filosofía del coche. La instrumentación, por el contrario, es muy pobre.



**YA VETERANO**  
El interior del Volkswagen Golf acusa ya el paso del tiempo, con un diseño muy cuadrado. Al igual que su rival, la instrumentación es escasa. Los asientos ofrecen una buena sujeción lateral.



CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	SUNNY	GOLF
<b>CIUDAD</b>		
A 29 km/h de promedio	10,2	10,0
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,6	6,3
En conducción rápida	13,4	12,2
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	8,4	7,3
A 140 km/h de cruceo	10,3	9,9
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,9	8,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	511	528

FRENOS		
	SUNNY	GOLF
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
(En metros)		
A 60 km/h	15,3	16,2
A 100 km/h	33,8	45,1
A 120 km/h	62,2	65,0

SONORIDAD		
	SUNNY	GOLF
Al ralentí	45,6	50,1
A 60 km/h	65,4	65,1
A 90 km/h	68,2	67,8
A 120 km/h	70,3	69,1
A 140 km/h	72,4	70,6

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

PRESTACIONES		
	SUNNY	GOLF
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	210	209
<b>ACELERACION</b>		
400 m salida parada (seg)	16,2	17,0
1.000 m salida parada (seg)	29,9	30,1
0-100 km/h (seg)	8,7	9,6
Metros recorridos	145,6	156
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en IV (seg)	17,6	18,8
400 m desde 40 km/h en V (seg)	19,7	21,3
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg)	32,1	34,2
1.000 m desde 40 km/h en V (seg)	36,4	38,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg)	9,1	8,1
Metros recorridos	254,6	249
De 80 a 120 km/h en V (seg)	14	13,6
Metros recorridos	456	443

EQUIPAMIENTO		
	SUNNY	GOLF
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manejo de aceite	NO	NO
Termostato de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	SI
Volante regulable	SI	NO
Ferros ajustables	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retractor regulable eléctrico (zona/diámetro)	SI/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad trazeros	SI	SI
Asiento pasajero ajustable	SI	OP
Pisos regulables desde el conductor	NO	NO

FICHA TECNICA		
	SUNNY GTI 2.0	GOLF GTI 16V
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.781
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	143 CV (105 Kw) / 6.400	139 CV (102 Kw) / 6.100
Peso máximo / r.p.m.	18,2 mkg (178 Nm) / 4.800	17,1 mkg (166 Nm) / 4.600
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,5/14,2/21,5	8,3/13,6/19,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28/34,5	25,5/31,6
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera
Vueltas de volante	3	3,7
Diámetro de giro (m)	10,4	10,5
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	SI	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Brazos transversales	Eje torsional
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Aleación 5,5 x 15	Chapa 6 x 14
Neumáticos	195/55 VR14	185/60 VR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.100	960
Capacidad del depósito de combus.	50	55

**DISTINTOS DISEÑOS**  
La línea del Sunny es mucho más moderna con formas muy redondeadas. La ya superconocida del Golf, a pesar de su veteranía se sigue manteniendo actual.

una mayor capacidad de carga del maletero. En el apartado que el Nissan Sunny supera a su rival es en el equipamiento, muy completo, que incluye aire acondicionado, sistema antibloqueo de frenos y dirección asistida, elementos que en el Volkswagen Golf son de opción. Por lo que respecta a la mecánica en los dos casos recurren a culatas de cuatro válvulas por cilindro; el motor del modelo japonés tiene una cilindrada un poco mayor y una potencia ligeramente superior que el del coche alemán, 143 caballos contra 139 del Golf. La diferencia de potencia es mínima entre ellos al igual que el rendimiento del motor, con una velocidad máxima prácticamente igual. Las diferencias más acusadas se pueden observar en los apartados de aceleración y recuperación, donde las cifras son por lo general favorables al Nissan, debido principalmente a que el motor funciona mejor a bajos regímenes, el del Volkswagen resulta mucho más puntiagudo siendo necesario llevarle en la zona alta del cuentarrevoluciones para sacarle un buen partido. Por contra, a su favor el Golf tiene un consumo más ajusta-



**CUESTION DE EQUIPAMIENTO**  
Algunos detalles sitúan al Sunny por delante del Golf. Buen ejemplo son los mandos de los espejos retrovisores, el Nissan (arriba) los tiene eléctricos.



do. Por lo que respecta a las cajas de cambios, los dos modelos están muy a la par. Tiene unos desarrollos acertados y el selector en los dos casos es suave, con movimientos cortos y precisos. Por lo que se refiere al sistema de dirección y de frenos, el modelo japonés está muy por encima de su rival alemán; equipa de serie dirección asistida, que en el Golf es de opción, y resulta recomendable montarla, ya que sobre todo en parado es muy pesada y sobre los frenos, el Sunny además de ofrecer una mejor frenada dispone de sistema antibloqueo, que en caso de querer disponerlo en el Golf hay que hacer un desembolso de 228.000 pesetas.

El comportamiento de los dos coches es muy bueno, aquí el Golf siempre marcó la pauta y ahora se está viendo respondido por todos los nuevos modelos que han ido apareciendo de este tipo. Las suspensio-

**CINCO PUERTAS**  
Los dos modelos disponen de un amplio portón trasero. El del Sunny está rematado por un alerón de buen tamaño. El Golf en este sentido es más discreto. Los grupos ópticos tienen un diseño muy parecido.

MECANICA	
NISSAN	1º El motor del Nissan es más agradable, tiene un mejor rendimiento a pocas vueltas. Por otro lado el Sunny equipa ABS y dirección asistida de serie.
VOLKSWAGEN	2º El motor del Volkswagen obliga a utilizar mucho el cambio para sacarle un buen rendimiento. En otros aspectos para ponerse al nivel de su rival hay que recurrir a unas opciones caras.

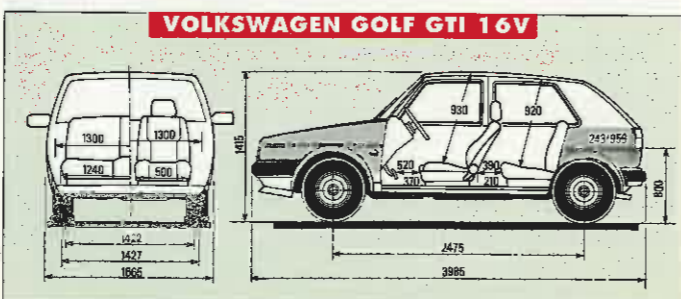
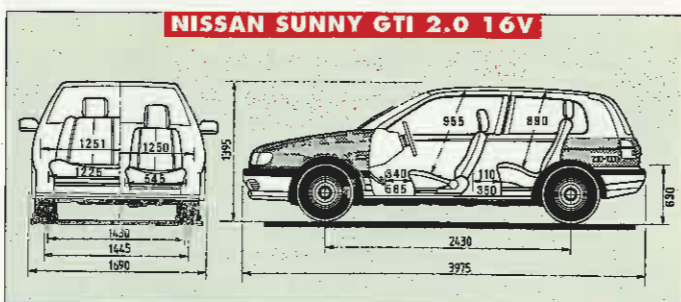
COMPORTAMIENTO	
NISSAN	1º El comportamiento de los dos coches es muy bueno, con unos niveles muy altos de seguridad. El Sunny con unos amortiguadores más duros balancea menos en las curvas.
VOLKSWAGEN	1º El Volkswagen Golf GTI siempre se ha distinguido por su magnífico comportamiento. Las suspensiones son un poco más blandas que las del Sunny lo que propicia un elevado confort.

CONFORT	
NISSAN	1º Por lo que respecta a las suspensiones ofrece peor confort que el Golf, pero el habitáculo ofrece más a sus pasajeros y en esta época el poder contar con aire acondicionado de serie es clave.
VOLKSWAGEN	1º Establecemos un empate porque las suspensiones juegan un papel muy importante. También el motor, sobre todo en alta, es menos ruidoso que el del Sunny.

RENDIMIENTO	
NISSAN	1º El motor del modelo japonés ofrece un mejor rendimiento a cualquier régimen de giro, es superior sobre todo a pocas vueltas, cosa que influye para conseguir unas mejores prestaciones.
VOLKSWAGEN	2º Con un motor perezoso a bajos regímenes las cifras de aceleraciones y recuperaciones son peores que las del Sunny. Para lograr un buen rendimiento hay que llevarlo subido de vueltas.

CARROCERIA	
NISSAN	1º El diseño del coche japonés es más moderno con una línea más redondeada. Además cuenta con una serie de elementos aerodinámicos que le dan un innegable aspecto deportivo.
VOLKSWAGEN	2º La carrocería del Golf deja ya sentir el paso del tiempo y acusa su veteranía, a pesar de ello cuenta con un diseño que hoy por hoy se mantiene actual.

ECONOMIA	
NISSAN	1º Lo empatamos con el Golf porque, a pesar de tener un precio superior, si tenemos en cuenta su equipamiento su precio es competitivo y está en consonancia con el resto de sus rivales.
VOLKSWAGEN	1º Es más barato que su rival, aunque si lo equipamos como aquel podemos comprobar que entonces es más caro. Los consumos por su parte son un poco más ajustados.



**TOTALMENTE PLANO**  
El Nissan Sunny tiene un magnífico comportamiento, con unos tarados de suspensión duros. El motor con 143 caballos de potencia tiene un magnífico rendimiento en cualquier régimen.



**POCA POTENCIA EN BAJA**  
El principal defecto del motor del Golf es que ofrece un escaso rendimiento a pocas revoluciones, siendo necesario llevarle subido de vueltas. El comportamiento del coche es magnífico.

nes del Volkswagen son un poco más blandas, lo que propicia un mejor confort de marcha, pero sin perjudicar en absoluto la seguridad, con unos límites muy altos. Los tarados de amortiguadores del Nissan son más enérgicos, lo que le hace ir más plano en las curvas, aunque tienen que soportar por ello un mayor traqueteo sus ocupantes. En cualquier caso los dos coches tienen un comportamiento muy noble y neutro, resultando además muy fáciles de conducir.

En definitiva, se trata de dos modelos de clara vocación deportiva, que sin duda no defraudarán a aquellos que se inclinan por uno u otro. A sus magníficas prestaciones y rendimiento de su mecánica, añaden un buen espacio interior y una buena calidad de acabado. El Nissan Sunny es más moderno que su rival y cuenta con un mejor equipamiento y una



mecánica más sofisticada. Por precio el que mejor sale parado es el Volkswagen Golf que cuesta 2.442.013 pesetas contra 2.786.924 pesetas que cuesta el Nissan Sunny. Sin embargo el coche japonés tiene a su favor un equipo muy completo, que en caso de equiparlo el Golf sería mucho más caro. En lo que sí es claramente superior el modelo alemán sobre su rival es en su red comercial mucho más amplia. Los últimos modelos de GTI que han ido apareciendo, se lo están poniendo muy difícil al veterano Volkswagen Golf, habrá que esperar la llegada del nuevo Golf, que llegará en otoño. A buen seguro con un diseño nuevo y una mecánica retocada volverá a ocupar el puesto en el que se ha mantenido durante años.

Manuel Madrid  
Fotos: José Robledo

## DATOS DEL COMPRADOR

**NISSAN**  
Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Red de postventa: 640 puntos. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros. Opciones: Pintura metalizada: 40.000 pesetas.

**VOLKSWAGEN**  
Fabricante/Importador: Seat. Pau Claris 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España. Opciones: Aire acondicionado: 316.000 pesetas. Dirección asistida: 160.000 pesetas. ABS: 228.000 pesetas. Pintura metalizada: 32.538 pesetas. Techo practicable: 97.000 pesetas.

FORD FIESTA 1.8 TD

**SPORT, DIESEL**

Un modelo tan popular como el Ford Fiesta no podía carecer de una versión turbo diesel. Económico, brillante en prestaciones y de bajo consumo, el nuevo Ford Fiesta tiene las cualidades de un deportivo pequeño ágil y práctico.

El pequeño turbo montado en colaboración con Turmesa cambia por completo la personalidad del coche, sumándose además una revisión en las suspensiones que dan más firmeza en curvas.



**SALE GANANDO**  
Esta nueva versión del Fiesta ha ganado con la adopción del turbo. Mejores respuestas a todo régimen y un mejor equilibrio general hacen de él una opción muy interesante para los que no quieran prescindir de cierta potencia. El acabado Ford sigue siendo impecable y el diseño muy atractivo.

**VIRTUDES**

- Bajos consumos
- Brillantes prestaciones
- Facilidad de conducción

**FORD FIESTA 1.8 TD**  
**PRECIO: 1.762.069 PTAS.**

- Dirección desmultiplicada
- Vibraciones en parado
- Frenos mejorables

**DEFECTOS****PRUEBA**

Motor 16

**H**ACE apenas dos años que tuvo lugar la comercialización del nuevo Ford Fiesta y, en plena ascensión de ventas, acaba de aparecer una nueva versión diesel. Esta vez se trata del motor de 1.753 centímetros cúbicos y sobrealimentado por un turbocompresor, que le hace desarrollar una potencia de 77 caballos a un régimen máximo de 4.800 revoluciones

por minuto, consiguiendo el par máximo a 2.600 revoluciones por minuto.

El turbocompresor IHI que ha montado Ford sobre su flamante motor diesel es de origen japonés y bajo unas determinadas especificaciones técnicas ha sido desarrollado íntegramente en España conjuntamente por Ford y Turmesa, empresa ésta pionera y especialista en sistemas de sobrealimentación

de todo tipo de motores. El motor, fue desarrollado en principio para Francia, que fue el país que más apostó por el proyecto, y ahora se monta en Valencia. El comportamiento del motor es irreprochable, tiene una viveza inusitada, de la cual el más beneficiado, sin duda, es su conductor. No se muestra perezoso en adelantamientos y consigue unos más que aceptables valores de recupe-

ración, tanto en cuarta como en quinta marcha, consiguiendo además una velocidad máxima bastante notable. Es más, al contrario de lo que suele ser habitual, los valores registrados durante la prueba superan a los declarados por la casa Ford. En cuanto al comportamiento, es mucho más agradable que el anterior Fiesta diesel, debido a sus nuevas suspensiones. Ahora lleva delante

los muelles, amortiguadores y barra estabilizadora del XR2, complementándolos detrás con los de la serie S, lo único que no se ha modificado han sido los neumáticos, que siguen siendo suficientes para la potencia del motor. Todo el conjunto de mejoras hace que el coche adquiera ahora un comportamiento más seguro y deportivo. Resulta destacable que este modelo incorpore el mis-

mo desarrollo de cambio de marchas que el atmosférico a pesar de que su motor de diecisiete caballos más de potencia. Si en el modelo sin turbo las marchas son largas, para el motor sobrealimentado resultan ideales. Ello queda confirmado con los resultados de las prestaciones anteriores y por las cifras de consumo, que se mantienen reducidas en todas las circunstancias.

FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de Fundición Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.753 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 21,5 a 1. Potencia máxima: 77 CV(56,6 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 14,1 mkg (139Nm) a 2.600 rpm. Alimentación: Bomba Inyectora y turbo. Combustible: Gasoil.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mando con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 30,2 km/h.

Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 37,8 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De piñón y cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2 vueltas. Diámetro de giro 9,8 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos macizos con servofreno. Sistema mecánico. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente por columnas McPherson y brazos en A con doble casquillo vertical y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con triángulo superior doble, con muelles helicoidales y amortiguadores de doble tubo independiente.

**RUEDAS:** Neumáticos: 155/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 825 kg. Capacidad del depósito de combustible: 42 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 30 km/h de promedio.....	5,6
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	4,3
En conducción rápida.....	9,7
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	6,4
A 140 km/h de cruceo.....	7,6
A 180 km/h de cruceo.....	--
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	5,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	793

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		171,2
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....	18,8	
1.000 m salida parada.....	35,1	
De 0 a 100 km/h.....	12,9	
Recorriendo (metros).....	228,6	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,7	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,8	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	35,2	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	38,9	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	11,4	
recorriendo (metros).....	327,4	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	15,2	
recorriendo (metros).....	431,9	

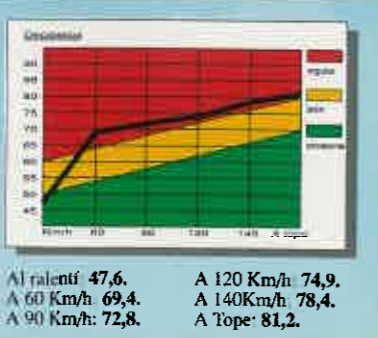
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



Por lo que respecta al interior, hay pocas diferencias con los otros modelos. El volante es similar al del Fiesta XR2 y el equipamiento resulta idéntico al del modelo diesel atmosférico. La instrumentación es más bien escasa, se echa en falta, por ejemplo, un cuentarrevoluciones, que debido al turbocompresor está más que justificado.

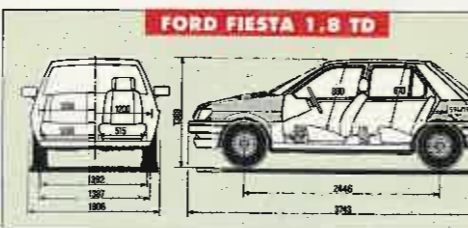
Los asientos parecen, al principio, ser suficientemente duros, pero después de realizados un par de centenares de kilómetros se agradecería una superior sujeción lumbar y lateral. En el mismo apartado de pequeños defectos podemos incluir la posición de los interruptores de los elevalunas eléctricos, poco accesibles y si-



**MAS FIRME**  
Las suspensiones han sido mejoradas y dotan al coche de mayor estabilidad.

tuados en un lugar en el que hay que apartar la vista de la carretera para accionarlos. En síntesis, es un coche agradable de conducir, con unos consumos mínimos y en el que se pueden hacer muchos kilómetros al año sin problemas, a un precio interesante.

Antonio Montañés  
fotos: J. Antonio Díaz



DATOS DEL COMPRADOR

**FABRICANTE:** Ford España S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid  
Teléfono: (91) 450 60 01. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.



¿QUE HACE UN SEÑOR COMO TU EN UN BANCO COMO ESTE?



PARA GENTE COMO TU

SOLO HAY UN BANCO COMO ESTE

BARCELONA • BILBAO • GRANADA • LAS PALMAS • MADRID • OVIEDO • SALAMANCA  
SANTIAGO • SEVILLA • VALLADOLID • VALENCIA • TENERIFE • ZARAGOZA

SOLO PARA TI QUE ERES JOVEN.  
UN BANCO DIFERENTE.  
CON GENTE QUE TE COMPRENDE.  
CON UN MONTON DE PRODUCTOS  
DISEÑADOS EN EXCLUSIVA  
PARA LOS JOVENES.  
Y CON UN HORARIO A TU MEDIDA.  
ABIERTO HASTA LAS 19,30.  
VEN AL HISPANO 20.  
PARA GENTE COMO TU,  
SOLO HAY UN BANCO COMO ESTE.



**Hispano 20**

EL BANCO DE LOS JOVENES

## VISION Y CONDUCCION

**VER  
O NO VER**

Desde que, en 1836, la *Locomotive Act* inglesa obligó a los vehículos de motor a ser precedidos por un hombre a pie agitando una bandera roja, una de las mayores preocupaciones de los automovilistas ha sido el hacerse ver y ver a los demás. El ojo humano es el más perfecto entre los del reino animal, pero pese a su gran poder de adaptación, la conducción de vehículos plantea serios problemas a la visión en general.

**L**a importancia de la visión cuando se está al volante de un automóvil se incrementa considerablemente respecto a cualquier otra actividad cotidiana. Normalmente nuestra percepción del entorno se basa en un 60 por ciento

en la visión, otro 30 por ciento en la audición y un 10 por ciento en los restantes mecanismos sensoriales; conduciendo, nuestros ojos pasan a procesar el 90 por ciento de la información que estamos recibiendo de la carretera, quedando el res-

tante 10 por ciento repartido entre los otros cuatro sentidos.

La llegada de las nuevas tecnologías comienza a incidir directamente en este problema ayudando al conductor a ver los obstáculos de la carretera. Por ejem-

plo, el grupo PSA desarrolla un sistema de radar por rayos infrarrojos que detecta al vehículo precedente cuando está aproximándose de forma peligrosa y actúa sobre los frenos, avisando al conductor mediante una alarma sonora. También se

trabaja sobre un lector de la señalización pintada horizontalmente en la carretera que, por medio de una cámara de televisión guía al coche sin necesidad de que el conductor esté permanentemente pendiente de la dirección.

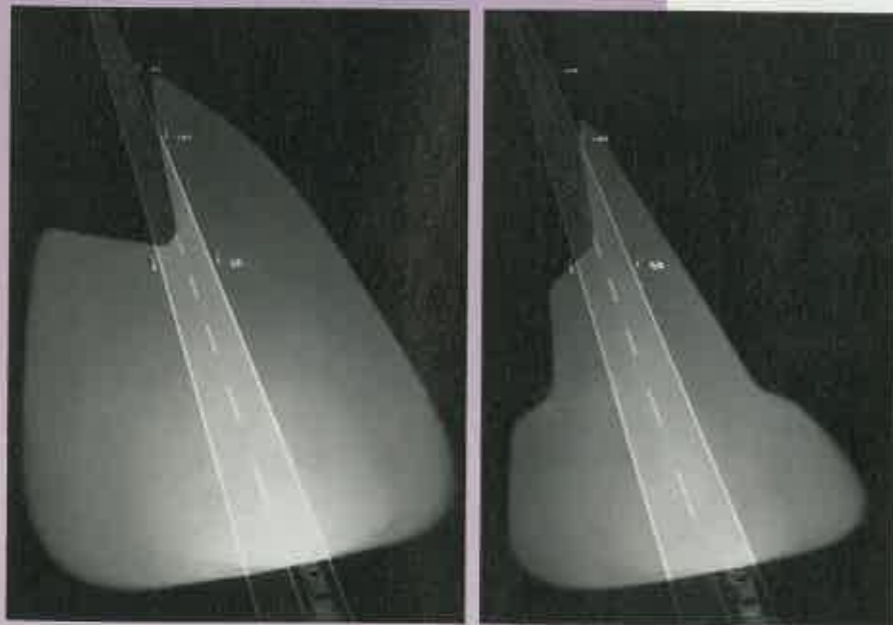
Para darse cuenta de la importancia que la visión adquiere en la seguridad vial, basta remitirse a las estadísticas. Un cincuenta por ciento de los accidentes graves se producen entre las 21 horas y las 4 horas de la madrugada, justo en

ILUMINACION EN EL AUTOMOVIL

OJOS ELECTRICOS

UNO de los últimos avances más espectaculares de la tecnología del automóvil, ha consistido en la comercialización de unos sistemas de iluminación mucho más eficaces que los hasta ahora conocidos. Según el Código de la Circulación, los faros de luz larga deben alumbrar a una distancia de 100 metros, una distancia que se recorre en tan sólo 3,6 segundos a una velocidad de 100 kilómetros por hora. Este tiempo resulta muchas veces insuficiente para reaccionar y frenar a tiempo ante una emergencia.

Con la llegada de los faros halógenos hace una década, las óscletas ópticas convencionales mejoraron mucho su potencia y calidad gracias a actuar el filamento en un gas halógeno como el yodo. Ahora, estos ya ven cerca su relevo ante nuevas técnicas ópticas centradas en el faro elipsoidal, los de superficie compleja o las revolucionarias lámparas de xenón desarrolladas para el nuevo BMW Serie 7.



El faro elipsoidal montado en los BMW (Hella, Bosch) basa su eficacia en una óptica similar a la de los proyectores de diapositivas con un efecto de lupa para conseguir homogeneizar todo el caudal de luz. Su iluminación central es excelente pero en cambio en los laterales resulta deficiente, sumándose cierta fatiga de los ojos al formar un halo lateral originado por la lente frontal.

En cuanto al faro de superficie compleja, conocido en los Citroën XM y Peugeot 605 (Valeo), potencia la luminosidad mediante un espejo posterior que concentra todas las candelas (medida de luz) para su óptimo aprovechamiento. Como particularidad, tiene muy poco defecto autodeslumbrante y por ello es muy adecuado en lluvia o niebla. Tanto el faro elipsoidal como el de óptica compleja siguen utilizando como fuente lumínica una bombilla halógena. Por último, BMW ha incorporado en su nueva Serie 7 una nueva bombilla llamada de descarga de gas y que funciona por medio de un arco voltaico (un salto de electricidad entre dos potenciales eléctricos distintos) a través de una atmósfera xenón, sustituyendo de una vez por todas al arcaico filamento incandescente que tantos kilómetros ha alumbrado durante la historia del automóvil. Sus mayores ventajas son disponer de un haz de luz más profundo y no deslumbrar a los demás automovilistas.

**NUEVOS FAROS**  
Según el Código de la Circulación, los faros de luz larga deben alumbrar a una distancia de 100 metros, una distancia que se recorre en tan sólo 3,6 segundos a una velocidad de 100 km/h.  
A la izquierda se puede observar el haz de luz de un faro de descarga, a la derecha uno de un faro convencional halógeno.

unas horas en que el tráfico se reduce a la tercera parte y, en consecuencia, debería registrarse mucha menos accidentalidad. Resumiendo trágicamente esta circunstancia, durante el día se producen el 60 por ciento de accidentes con víctimas y, cuando existen problemas de luz, el 40 por ciento. Como se ve, la circulación nocturna puede deparar siniestras consecuencias en carretera.

El amanecer y el anochecer, cuando la visión nocturna cambia a diurna o viceversa, son periodos especialmente críticos para el conductor. La fisiología de ambas visiones es distinta ya que en una actúa un tipo de células sensoriales de la retina, los conos, y en la otra un tipo llamado bastones. En este umbral es donde los ojos se habitúan a ver de otra forma y el hecho de que en esas horas todo aparece gris, sin sombras ni contrastes, hace difícil percibir con claridad los obstáculos o calcular las distancias con precisión. Además, el conductor nocturno ve reducido su campo de visión concéntrico, todo esto sin contar la somnolencia habitual en esas horas debida al ciclo biológico y que embota los sentidos, entre ellos la vista. El grave problema de la noche está también en los deslumbramientos producidos por los faros, contra los que poco se puede hacer si no es haciendo campañas para la correcta regulación de estos y disponer de gafas especiales anti-deslumbramiento.

Como primera conclusión de esta problemática puede deducirse que el ojo humano no está especialmente adaptado para conducir de noche. Por ello debe evitarse, siempre que sea posible, circular con poca visibilidad evitando el riesgo que ello supone y el aumento de la tensión con la consiguiente fatiga. También debería incidirse sobre este tema a la hora de que las administraciones potencien las luminarias y las señalizaciones pensando en la noche para evitar drásticamente numerosos accidentes y atropellos durante esas horas nocturnas.

Pero no sólo de noche surgirán problemas visuales para el conductor. De día muchas circunstancias perturban la percepción óptica, como pueden ser deslumbramientos, reflejos o cambios bruscos entre luces y sombras (en lo túneles por ejemplo). El asfalto recalentado por el sol calienta a su vez el aire que reverbera y distorsiona la visión provocando espejismos que enturbian una percepción exacta del campo visual. El horizonte se vuelve borroso y los vehículos se confunden en muchos casos con el entorno. De aquí la gran importancia del color en los coches a la hora de hacerse ver en condiciones



CRISTALES SIN TINTAR

El conductor pierde percepción óptica por circunstancias como pueden ser los deslumbramientos, reflejos, luces y sombras...

defectuosas de luz, amanecer o anochecer, o fenómenos de este último tipo. Segunda conclusión: los colores claros serán siempre mucho más seguros en este sentido.

El deslumbramiento directo por el sol no deja de ser tan molesto y grave que el provocado por los faros durante la noche. Durante unos breves instantes, el conduc-



CRISTALES TINTADOS

La definición es mucho mejor ya que el cristal filtra parte de los rayos que inciden perpendicularmente sobre ellos.

tor queda ciego e incapaz de reaccionar con precisión. El color de los semáforos o lo que indican las señales a contraluz no se distingue y un vehículo acercándose en sentido contrario, sobre todo los de pequeño tamaño como las motos, se hace en muchos casos invisible. Para paliar el efecto del sol cuando incide frontalmente sobre el conductor, lo mejor será prever

esta circunstancia según el lugar por donde se circule y la hora. Utilizar unas buenas gafas con filtro solar y utilizar cuando se precise el parasol, pueden evitar una situación brusca, desagradable y peligrosa. Los propios cristales utilizados en los parabrisas y lunetas de los automóviles vienen ya en su gran mayoría tintados. Esto ayuda a filtrar parte de los ra-

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

VISION OPTIMA

GAFAS AL VOLANTE

La importancia de optimizar la visión durante el manejo de un automóvil comienza por el propio código de la circulación, obligando a todos los portadores de lentes correctoras a llevarlas en todo momento y disponer de repuesto.

Pero no sólo a ellos les afecta el uso de la óptica para enfrentarse a la ruta. Unas buenas gafas de sol son un equipo imprescindible en la guantera del coche. Hoy en día las más avanzadas tecnologías de la industria óptica han desarrollado modelos especialmente estudiados para conducir. Es el caso de las *Serengeti Drivers* que se adaptan a la calidad de luz y a su cantidad aumentando los contrastes y reduciendo el resplandor. Ni que decir tiene la importancia de este efecto cuando la carretera aparece como una mancha borrosa barrida por los reflejos de la iluminación. Estas gafas, de cristales llamados *fotocrómicos* filtran además los rayos más nocivos que pueden cansar la vista, realzan los colores, y penetran en la niebla ganando esos metros decisivos en el campo visual que muchas veces ser causa de



graves accidentes. La armadura además, obra maestra de la microingeniería, se adapta perfectamente al rostro mediante ajustes automáticos y no molesta a lo largo de los kilómetros.



**COLORES CLAROS**  
En el horizonte, sobre todo y debido al calor, los coches se nos pueden volver borrosos y se pueden confundir con el entorno. De aquí la importancia del color de los coches siendo preferibles los colores claros.



**USAR GAFAS ADECUADAS**  
Debido al deslumbramiento del sol, el color de los semáforos o lo que indican las señales, a contraluz, no se distingue. Utilizar unas buenas gafas con filtro o el parasol cuando sea necesario, puede llegar a evitar situaciones peligrosas.

yos que inciden perpendicularmente sobre ellos y eliminan muchos de los reflejos que perturban la conducción. En este sentido también influye el salpicadero, elemento que deberá ser preferiblemente oscuro para no reflejar los rayos solares sobre el parabrisas y sobre el que no deberá depositarse ningún objeto susceptible de hacerlo (revistas, papeles, etcétera). Como tercera conclusión podría plantearse pues la **conveniencia de conducir con unas gafas adecuadas para la luz solar y disponer de cristales tintados en el vehículo.**

Por supuesto, nada de lo anteriormente revisado resulta tan importante como la propia salud de los ojos. El Código de la Circulación ya descarta a muchos aspirantes a conductores por problemas de agudeza visual, reducciones de campo visual, disminuciones del sentido luminoso, etcétera. El hecho de portar lentes correctoras obliga a los conductores a utilizarlos en cualquier desplazamiento y disponer de un recambio, cobrando esto una importancia especial dado el ya comentado protagonismo que la visión tiene en la conducción. No obstante, unas periódicas revisiones de la vista serán algo casi preceptivo para quien conduzca un vehículo y no digamos si lo hace con la frecuencia de un profesional de la carretera.

Pero también unos ojos cansados o irritados por el polvo o las alergias primave-



LA IMPORTANCIA DEL SALPICADERO

Este debe ser de color oscuro para no reflejar los rayos y no se debe depositar en él ningún objeto susceptible de hacerlo.

rales pueden ser causa de disminución de la seguridad en la conducción. Al circular con las ventanillas bajadas las partículas en suspensión, el propio viento y los insectos, penetran en el habitáculo del vehículo de forma molesta y peligrosa.

Evitar todo esto es bastante sencillo, tan sólo hay que llevar algún colirio adecuado para la vista cansada o tomar algún antialérgico si se necesita. Estos consejos serán muy convenientes para cuidar el órgano más importante para conducir, la

vista. Tenemos tan sólo dos ojos para toda la vida.

Juan Luis Soto

Fotos: José Antonio Díaz

Bibliografía: *Anales de la Sociedad Ergofarmacológica*  
Con la colaboración de General Optica.

# 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

# La civilización del automovilista.



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.

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS  
Más de 2 000 instalaciones o su servicio.  
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

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



GRIFO 90 DE ISO RIVOLTA

## 30 AÑOS DESPUES

El fabricante del Isetta, la marca italiana Iso Rivolta, vuelve ahora con el Iso Grifo 90. Tiene 440 caballos de potencia, chasis tubular y más de 300 kilómetros por hora de velocidad punta

42 / Motor 16

**E**L legendario nombre de Iso Grifo, cuya versión deportiva, Grifo A3 C, venció dos años consecutivos (1964-1965) su clase en Las 24 horas de Le Mans, vuelve tres décadas después de la mano de aquellos que le vieron nacer.

El diseño del modelo actual, denominado Grifo 90, ha sido el resultado de una intensa colaboración entre Piero Rivolta, hi-

jo del fundador de la marca, y de Marcello Gandini.

La base está constituida por un chasis tubular, que sustenta una carrocería para dos plazas, motor delantero, y suspensiones independientes en las cuatro ruedas, de paralelogramo deformable delante y brazos transversales detrás.

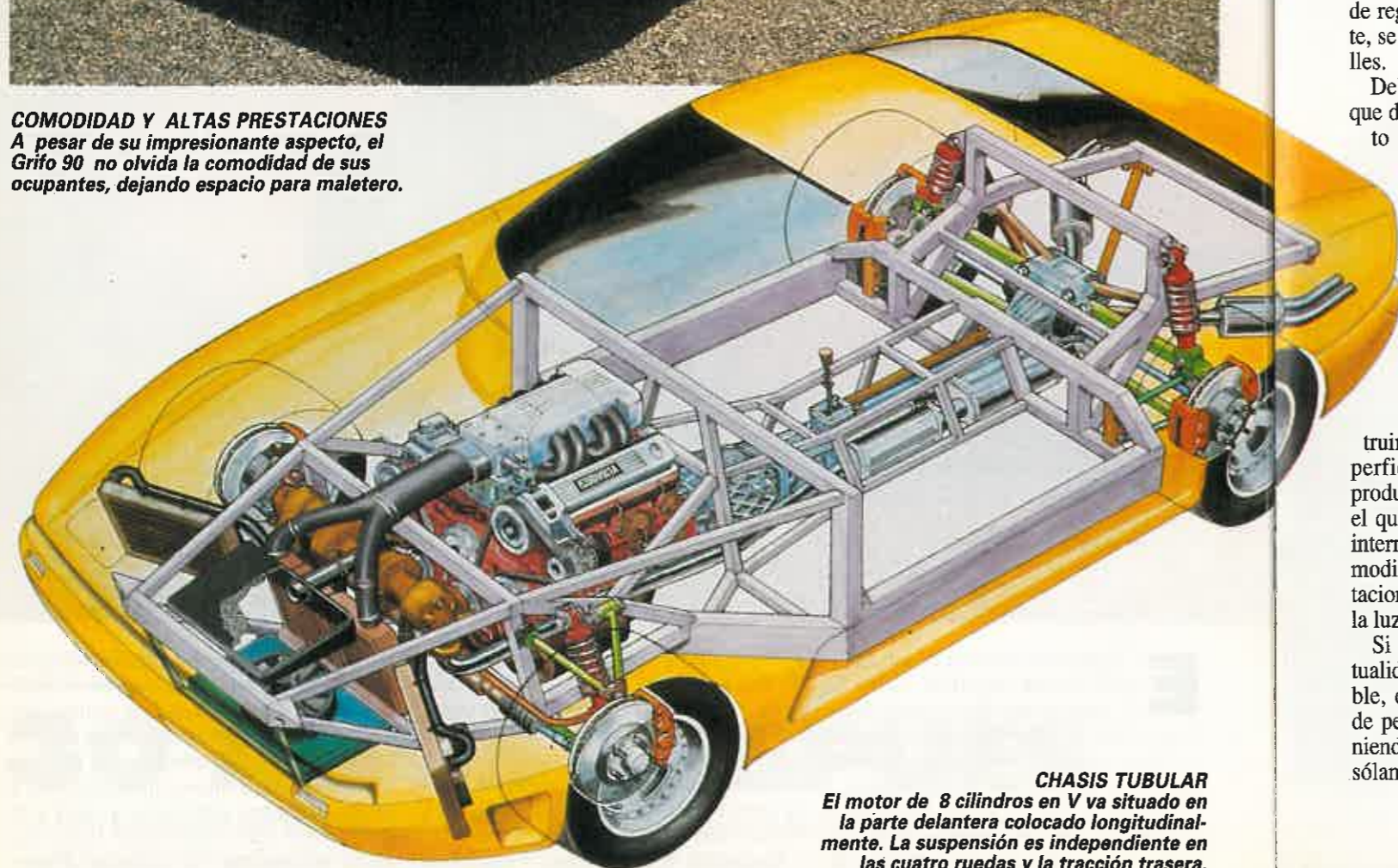
El modelo sigue las líneas maestras de

los supercoches que están causando furor durante los últimos años. Aunque el vehículo se encuentra aún en fase de maqueta, ya se conocen muchos detalles de su futura realización. La frenada se ha resuelto mediante cuatro discos autoventilados y pinzas Brembo, servofreno y ABS y la transmisión irá encomendada a una caja ZF de seis marchas, con diferencial auto-

Motor 16 / 43



**COMODIDAD Y ALTAS PRESTACIONES**  
A pesar de su impresionante aspecto, el Grifo 90 no olvida la comodidad de sus ocupantes, dejando espacio para maletero.



**CHASIS TUBULAR**  
El motor de 8 cilindros en V va situado en la parte delantera colocado longitudinalmente. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas y la tracción trasera.

blocante, y tracción exclusivamente sobre el eje posterior.

El motor, al igual que aquel que triunfara en Le Mans, es de origen General Motors. Modificado especialmente para el Grifo 90 mediante la adopción de culata de aleación ligera y doble turbo, se han alcanzado con sus 5,7 litros de cilindrada casi 440 CV cumpliendo las normas anti-contaminación USA 93.

La preparación del motor corre a cargo de la empresa Callaway Engineering en colaboración con Gian Paolo Dallara, que cuenta con una vasta experiencia en este tipo de modelos.

A partir de los datos conocidos, se han efectuado cálculos para estimar las posibles prestaciones del futuro modelo. Según Iso Rivolta, la velocidad máxima debe superar los 300 km/h y la aceleración de 0 a 100km/h rondará los 4,5 segundos.

A pesar de sus prestaciones, en el Grifo 90 no se ha descuidado la comodidad de sus ocupantes. Los asientos irán forrados de cuero y en el salpicadero habrá inserciones de madera. Lógicamente, en un modelo de estas prestaciones, la instrumentación es del tipo analógico, que no ofrece un aspecto tan futurista, pero se lee con mayor facilidad. La climatización es de regulación automática y, opcionalmente, se podrá disponer de todo tipo de detalles.

Debido a la sofisticación del modelo, que depende mucho de una mercado sujeto a posibles modas, la actividad de la Iso Rivolta actual nace con diversos proyectos. En la factoría de Conversano, que se extiende actualmente sobre una superficie de 6.000 metros cuadrados, se ha proyectado una nueva gama de carrocerías para autobuses de gran turismo y de línea que se comercializarán a partir del próximo julio con el nombre de Isobus.

En una nueva nave, que se construirá en los próximos meses con una superficie de 8.000 metros cuadrados, se producirá artesanalmente el Grifo 90, con el que se pretende retomar una tradición, interrumpida en 1973, que aúne estilo, comodidad, cuidados acabados y altas prestaciones en un mismo vehículo, que verá la luz en 1994.

Si este modelo fuera vendido en la actualidad, se ofrecería a un precio razonable, entre quince y veinticinco millones de pesetas, alto pero no extravagante, teniendo en cuenta que su producción será solamente de doscientos coches al año. ○

Giancarlo Perini  
Fotos: Perini/ Falletti

ISO RIVOLTA

HISTORIA DE UNA MARCA

COMO suele ser habitual entre los fabricantes de automóviles, el origen de Iso Rivolta poco tiene que ver con la automoción. La empresa nació en 1939 con el nombre de Isothermos y se dedicaba a producir radiadores, frigoríficos y calefacciones. Pero en 1936, debido al auge de la motoriza-

empresa. En 1967 nace el S4, un modelo de cuatro puertas que se rebautizó con el nombre de Fidia.

Durante los años posteriores la actividad se incrementó notablemente. En 1968 apareció el Grifo 7, con un motor de 7.000 cc y 425 CV. Al año siguiente, vio la luz otro Coupé bautizado Lela di-



ción en el periodo post-bélico, se introdujo en el campo de los vehículos. Se trasladó de las cercanías de Génova a Bresso, pasó a denominarse Iso y comenzó la producción del Iso Scooter de la Iso Moto, con motores hasta 400 centímetros cúbicos, furgones de tres ruedas y camiones pequeños.

En 1953 llega el salto definitivo cuando presentan en el Salón de Turín el Isetta, que medía 2,27 metros de largo y 1,37 de ancho, tuvo un enorme éxito de ventas y era reconocido unánimemente como el vehículo urbano ideal. Hasta 1962 se fabricó, bajo licencia Iso en muchos países.

Gracias a ese modelo, Iso alcanzó la estructura y el potencial técnico para afrontar un salto de calidad. Los responsables de la marca consideraron que faltaba en el mercado un vehículo que tuviera la garra, las prestaciones y el estilo de un Gran Turismo y no descuidara la fiabilidad, la comodidad y la facilidad de conducción.

En respuesta a esta inquietud realizaron en 1962 el Iso Rivolta GT un coupé de 2+2 plazas. Diseñado por el jovenísimo Giorgetto Giugiaro, entonces jefe de diseño de Bertone. Sobre la misma base se realizó en 1963 el Grifo A3. En 1966 murió Renzo Rivolta, propietario de la marca y su hijo Piero asumió la responsabilidad de la



ISO RIVOLTA E ISETTA  
Un coupé de lujo o el utilitario.

señado por el italiano Marcello Gandini.

En 1972 nace la escudería de Fórmula 1 Iso Marlboro y se presenta en el Salón de Turín el primer modelo Iso dotado de motor central: el Varedo, que finalmente nunca será fabricado. Con la crisis del petróleo surgen los problemas financieros y se asocian con Pera Trading Co. estos últimos de criterios muy diferentes, lo que llevó finalmente a cerrar la fábrica en 1975. Ahora, el mismo equipo italiano que estuvo al frente de la empresa vuelve con la misma intención, crear coches deportivos y lujosos, en un momento propicio para ello.

MERCEDES 190 SCHULZ

**EL ANTI GOLF**

El Volkswagen Golf sigue siendo un mito. También lo es Mercedes. ¿Cuál sería el resultado de una mezcla entre ambos coches, entre ambas marcas? Por ahora es un proyecto casi visionario. Si un 190 lo cortamos por la mitad y le añadimos un portón, estamos cerca del coche con el que sueñan millones.

**H**ACE mucho tiempo que la empresa de automóviles Mercedes estudia la posibilidad de fabricar un coche de dimensiones más reducidas. Un coche en el segmento de los 4 metros, con el que competir contra el Volkswagen Golf, el Opel Kadett-Astra o el Ford Escort, por citar sólo a los coches germanos. De hecho, tiene un proyecto, bautizado Mercedes 160, sobre el que siguen trabajando. También BMW realiza estudios para analizar la viabilidad de un

BMW 214i, encuadrado en esta categoría pequeña. Son eso, proyectos.

Sin embargo, un carrocerero alemán, Erieh Schulz, radicado en la localidad de Korschbroich se les ha adelantado. Partiendo de la plataforma del Mercedes 190, ha realizado un anti-Golf, que ha causado verdadero revuelo. Mantiene la mecánica del 190 y prácticamente toda la configuración delantera, incluida su calandra característica. Pero es en la parte trasera donde se han producido los grandes cambios.

Desde el batiente del parabrisas se ha cortado el coche hasta dejarlo exactamente de la misma longitud y distancia entre vías que el Volkswagen Golf. El portón posterior, de nuevo diseño, se asemeja mucho al del Golf, con ligeros retoques para adaptarlo a la nueva altura, lo mismo que los pilotos posteriores.

Según su propio creador, el coche, con sólo dos puertas laterales, está pensado especialmente para la mujer, por su comodidad, facilidad de conducción, desenvolvi-







mayoría de los interesados no han reparado en el precio. En una primera estimación, este precio es de 60.000 marcos (alrededor de 3,6 millones de pesetas), pero se quiere rebajar hasta los 40.000 marcos (2,4 millones de pesetas) cuando se pueda producir en series mayores o aprovechar coches accidentados, que es también un viejo proyecto de Schulz.

Ahora hay que esperar a la reacción de Mercedes. De momento, no ha realizado el menor comentario a esta iniciativa y está analizando la demanda del modelo y el tipo de cliente que se muestra interesado. Lo que es cierto es que el coche de Schulz es bastante diferente al boceto Mercedes 160, del que todas las publicaciones europeas se han hecho eco. Es una berlina pequeña, pero notablemente más grande que un Golf y con una amplitud interior de las que gustan a los usuarios de la marca de la estrella. Tiempo al tiempo. ○

miento en tráfico urbano y capacidad de carga. Desde el punto de vista mecánico no hay grandes diferencias respecto al Mercedes. El motor no se ha tocado y las transmisiones son similares, pero con un árbol más corto. Se trata desde luego de un tracción posterior, algo muy poco frecuente en esta categoría. Como es lógico, la habitabilidad es menor que en el Volkswagen. El generoso morro y el árbol de transmisión, son dos elementos difíciles de combinar con una buena capacidad de carga y espacio generoso para los pasajeros.

Por ahora, se trata de un único prototipo. Es pronto para hablar de producción en serie, aunque Schulz quiere iniciarla inmediatamente. Los pedidos de su coche han duplicado las primeras expectativas y la



**CON LA MISMA LONGITUD DE UN GOLF**  
Conservando la calandra delantera y todos los elementos mecánicos del Mercedes 190, Schulz ha realizado un coche para competir con el Golf.



# INDESCRIPCIÓN



Mod. 7618R

Lo lamentamos sinceramente: somos incapaces de describirle con palabras todo lo que significa el concepto MULTI-SOUND EXCELLENCE de ALPINE.



Mod. 5959

Será mejor que juzgue usted mismo, solicitando una demostración a su instalador de confianza.

Mientras tanto, iremos buscando las palabras más adecuadas para hacerlo. Lo que si podemos adelantarle, con total seguridad, es que los equipos ALPINE se acompañan con un seguro que ampara el robo del equipo durante un año, desde el momento de su instalación.



Mod. 7516 L/MM



Mod. 5957



Mod. 7252LS

Háganos caso, decídase por el concepto MULTI-SOUND EXCELLENCE de ALPINE. Sólo así, sabrá lo que es realmente excelente. Enseguida comprenderá por qué es de ALPINE.

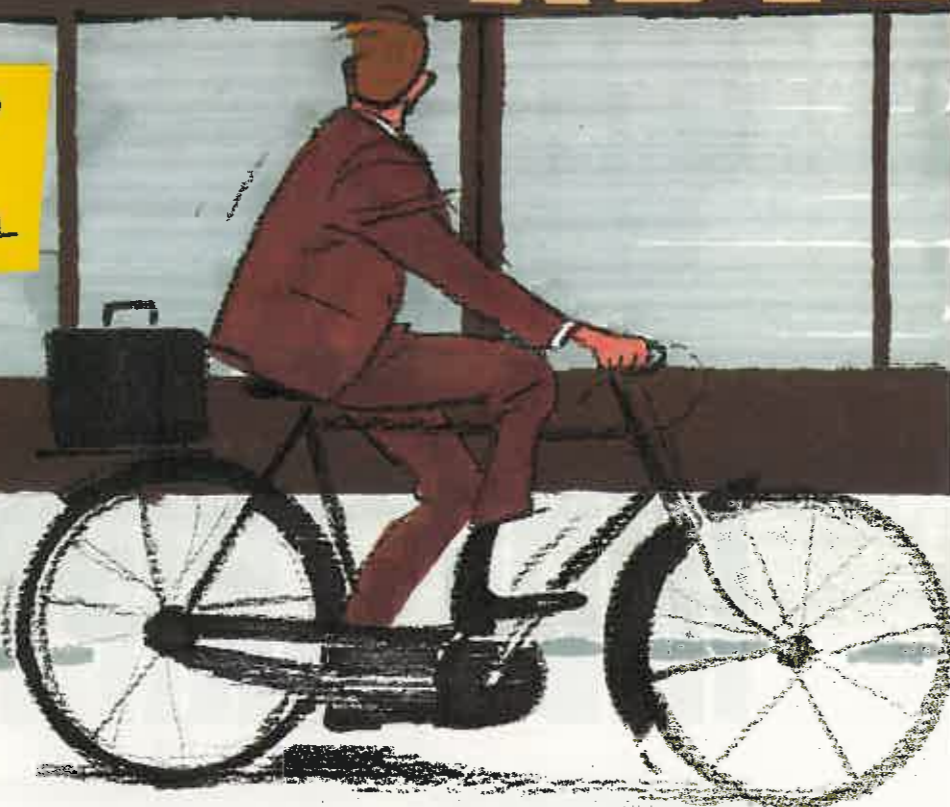


Mod. 5952V



**ALPINE®**  
SIMPLEMENTE EL MEJOR

CERRADO  
POR  
CRISIS  
SECTORIAL



FUERTES PERDIDAS EN EL SECTOR

## CONCESIONARIOS AL BORDE DEL K.O.

Los concesionarios de automóviles están preparando un plan para hacer frente a las enormes pérdidas que registran por la crisis de ventas. El plan afectará al nivel de empleo, mientras no se descarta que un buen número de firmas presente suspensión de pagos.

El próximo 9 de julio puede ser un día clave para el sector español de la distribución comercial de automóviles. En esa fecha, la Junta Directiva de Faconauto (Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción) va a estudiar un plan que lleva preparándose desde hace tiempo en el que este sector podría solicitar el expediente de crisis, según ha confirmado a ésta revista el presidente de Faconauto, Ignacio Pozas.

El plan pretende atajar la fuerte crisis que están soportando los concesionarios como consecuencia del retroceso de las ventas de coches, caída que ha situado en números rojos a cerca del 80 por ciento de las casi 9.000 empresas de este sector, que se reparten entre unos 2.000 concesionarios directos y cerca de 7.000 agentes y puntos de servicio.

Según Pozas, «en paralelo se están es-

tudiando un buen número de suspensiones de pagos. Lo evidente es que ahora mismo hay un 34 por ciento más de concesionarios que hace dos años, mientras el mercado del automóvil se sitúa en los niveles de 1987. Y las perspectivas no son nada halagüeñas ya que se anuncian unas ventas de unos 850.000 vehículos durante un periodo largo de tiempo. La solución pasa por redimensionar el sector,

**L**AS suspensiones de pagos y la regulación de empleo planean sobre los concesionarios.

porque sino el único porvenir para la mayoría sería el cierre».

Los concesionarios hispanos dan empleo a unas 150.000 personas, y los primeros cálculos hablan de una regulación que afectaría al 10 por ciento, es decir, 15.000 trabajadores. Sin embargo, desde el propio Faconauto se desmiente que se tenga como objetivo regular el empleo del sector, sino más bien lograr el visto bueno para flexibilizar la situación laboral de los trabajadores y para que las empresas puedan acogerse a las posibilidades que ofrece la normativa laboral.

En principio se quiere proponer a los ministerios de Economía e Industria la adopción de medidas de tipo fiscal, como conseguir el aplazamiento de pagos del Impuesto de Sociedades y del IVA, así como una moratoria en los abonos de las cuotas de la Seguridad Social. Desde el punto de vista laboral se trataría la posi-

bilidad de negociar con los trabajadores la fórmula de las jubilaciones anticipadas.

Asimismo se podrían solicitar créditos oficiales que permitan afrontar las inversiones efectuadas que están pendientes de pago. El sector, ante las buenas perspectivas que se presentaban, ha apostado muy fuerte en materia inversora, y ahora sufre las consecuencias, según Faconauto.

Sea como fuere, los concesionarios pretenden que se les de el mismo trato que a otros sectores cuando han atravesado por similares circunstancias, fijando su horizonte en las ayudas que la Administración facilitó a los mismísimos fabricantes de automóviles. En este sentido, el presidente de Faconauto señala que a éstos últimos se les oye mucho, «pero no hay que olvidar que son multinacionales y que desde el punto de vista comercial siempre cuentan con la válvula de escape de la exportación. Nosotros lo que pretendemos es hacer llegar a la Administración el problema de un importante número de pequeñas y medianas empresas, y que el Gobierno de la importancia que tiene a este sector».

Otra de las peticiones es que se extreme la prudencia a la hora de realizarse manifestaciones, oficiales o no, sobre distintos aspectos que afectan al sector. En este sentido se denuncia que las declaraciones del ministro de Hacienda sobre una posible rebaja del IVA han supuesto unas pérdidas en torno a los mil millones de pesetas en el pasado mayo, cifra que representa un 20 por ciento de la facturación de un mes como ese.

Concretamente se afirma que en mayo del pasado año se vendieron cerca de 94.000 automóviles y que el sector esperaba para el mismo mes del ejercicio actual unas ventas ligeramente inferiores a esa cifra, vista la marcha del mercado. En los primeros días de mayo las ventas se desarrollaban en parámetros similares a las de abril, periodo en el que habían descendido un 8,2 por ciento. Pero a partir de mediados de mayo, y tras las citadas declaraciones, las ventas cayeron cerca de un 20 por ciento.

Según fuentes de los concesionarios, se produjo un fuerte número de anulaciones de reservas, que afectaron además a coches muy equipados con opciones fuera de serie, con lo que las pérdidas se acrecentaron ya que ese tipo de vehículos es el que mayor margen comercial ofrece al concesionario. Esos márgenes -según el sector- oscilan entre las veinte mil pesetas por coche de gama baja y las cien mil pesetas en la gama alta. ○

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

## LA EXPORTACION CAMBIA DE LIDER

La empresa Seat recuperó en el pasado año el primer puesto del «ranking» exportador gracias a un aumento de sus ventas en el exterior del 21,5 por ciento, mientras su inmediato seguidor, General Motors España, veía reducir sus exportaciones en un 7,8 por ciento, según un informe del Instituto de Comercio Exterior. Estas dos firmas vienen alternándose en el primer puesto de esta clasificación en los últimos años. En 1988 la primera fue Seat, siendo superada por GM un año más tarde.

En los diez primeros puestos no hay grandes cambios, y la clasificación sigue estando dominada por las multinacionales de los sectores de automoción y energía. En los puestos tercero y cuarto figuran Ford España y Fasa Renault, que mantienen esos lugares, gracias a unos aumentos respectivos del 19,5 y del 30,7 por ciento. En el quinto lugar aparece Repsol Petróleo, que también se mantiene,



mientras en el sexto se encuentra Citroen Hispania, que tras un aumento del 43,2 por ciento de su actividad exportadora, gana un puesto. Los lugares siete, ocho y nueve están copados por Cepsa, Petronor y Michelin, y en el diez figura Peugeot-Talbot España, que gana cinco puestos tras crecer sus exportaciones un 38,8 por ciento. Nissan Motor Ibérica se sitúa en el puesto quince (desde el veintitrés del ejercicio precedente), Mercedes-Benz España pasa del lugar veintiséis al veinte, Land-Rover Santana, del treinta y cinco al veintisiete, y la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa) pasa del puesto cuarenta al cincuenta y cuatro tras sufrir un serio retroceso del 31,6 por ciento en su actividad exportadora.

Otras firmas relacionadas con la automoción figuran en lugares destacados. Tal es el caso de Michelin, en el octavo puesto (y ganando uno), el de Femsas, que aparece en el puesto dieciséis, y el de Firestone Hispania, en el veintidós.



**PROBLEMAS DE BUROCRACIA**

**H**ACE unos meses, dejé aparcado mi vehículo, un Kadett GSi, en una calle del casco antiguo de Madrid. Una calle estrecha pero en la que se podía aparcar sin perjudicar el tráfico. Después de hacer unas gestiones, volví a recoger el coche y me encontré con un golpe en la puerta delantera

derecha. Afortunadamente el contrario me había dejado una tarjeta y cuando me puse en contacto con él me atendió con una corrección impresionante, facilitándome todos los datos necesarios para dar el correspondiente parte.

A continuación me puse en contacto con mi compañía, La Antártida, que gestionó el parte con la aseguradora del contrario, La Unión y el Fenix. Está compañía, después de hacerme llevar el coche a un taller para que lo pintase uno de sus técnicos dio el visto bueno a la reparación. Una vez que se efectuó el arreglo, mi compañía se puso de nuevo en contacto con ellos para que realizasen el pago. Hasta aquí todo bien pero cuando me personé en las instalaciones de esta compañía, en el Paseo de la Castellana de Madrid, me encontré con la desagradable sorpresa de que no podían abonarme la factura porque según

ellos tenían que ver el coche de su asegurado.

A mí me parece muy bien que quieran revisar todos los aspectos, están en su derecho, pero también hay que darse cuenta de los perjuicios que le ocasionan a un usuario que lleva 40 días «liado» con el problema. Lo único que pido es que esta compañía y todas en general aceleren sus burocracias.

G. S. M.  
Madrid

**CORRESPONSAL DE LOS LECTORES**

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

**HAY MAS SUZUKI SAMURAI DE LOS QUE TE IMAGINAS.**



**SUZUKI SAMURAI**

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



**SUZUKI SAMURAI LONG BODY**

TECHO DURO DESMONTABLE	TECHO DE LONA
MOTOR: 1.298 cm <sup>3</sup>	MOTOR: 1.298 cm <sup>3</sup>
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.**



**CRITICA DE TIENDAS**

F. TOME, S. A.

**EN LA CIMA**

**T**OME ha conseguido en los dos años que lleva abierto situarse entre los concesionarios más importantes de Seat, Audi, Volkswagen de Madrid.

Para conseguir esta situación, no se ha reparado en gastos y esto puede apreciarse con dar un repaso a sus amplias instala-



ciones. Para comenzar hay 5.000 metros cuadrados cubiertos y 4.000 sin cubrir. Con semejantes instalaciones resulta lógico que no se haya dejado un detalle al azar. Por ejemplo la

atención al cliente ha sido uno de los aspectos en el que más se ha trabajado, buscando ante todo la profesionalidad suficiente para solventar las dudas de los compradores.

El equipo de ventas está formado por un numeroso grupo de 11 personas, a los que hay que

• **Exposición:** La que se dedica al vehículo nuevo cuenta con más de 800 metros en los que tienen cabida un total de 25 unidades. Además cuentan con un parking exterior en el que se alinean 300 automóviles listos para ser entregados. Para el uso cuentan con otra exposición en la que se albergan más de 80 automóviles.

• **Taller:** La superficie es de 1.700 metros y será ampliada próximamente. El equipo humano y el material técnico es de primera calidad.

• **Recambios:** F. Tomé cuenta con un almacén de 600 metros en el que se puede localizar cualquier pieza.

• **Alquiler:** Cuentan con coches que el cliente puede alquilar cuando tiene que dejar su vehículo. Destacar lo interesante de los precios de estos coches.

• **Seguros y Financiaciones:** Admiten en los dos casos todas las ideas que aporte el cliente.

• **Dirección:** F. Tomé se encuentra en la Carretera de Barcelona Km 12,500. Calle Tauro número 27. Teléfono (91) 747 82 00.

Gonzalo Serrano

**Puntuaciones:**  
exposición: 8,5  
vendedores: 8,5  
taller: 8  
entregas: 8,5  
financiaciones: 8

RENAULT COVER

# EL COCHE PROTECTOR

Diez años de estudios se han materializado en el Cover. Basado en el R-19, equipa todo lo necesario para hacer de él una sofisticada máquina de prevenir, evitar y proteger. Desde su estructura hasta su iluminación, todo está basado en la seguridad de los ocupantes.

**E**L proyecto X09 es un programa de seguridad que Renault viene desarrollando desde hace una década y que ha desembocado en el Cover. Dando un minucioso repaso a la labor de los expertos que lo han desarrollado, se ve que nada ha escapado a su estudio.

En el importante campo de la visibilidad y señalización, las modernas lámparas de descarga aseguran un haz de luz mucho más eficaz. Si hay niebla, las luces amarillas se encienden automáticamente; o bien si se levanta bruscamente el pie del acelerador, las luces de pare también se encienden al instante. Una tercera luz de pare se enciende cuando el frenado es muy fuerte y los retrovisores se oscurecen progresivamente si hay peligro de deslumbramiento.

Para controlar la presión de los neumáticos se utiliza una memoria que registra el comportamiento «normal» para avisar si hay alguna variación en cualquiera de las ruedas. Y si el conductor comienza a adormilarse al volante, este registra las habituales correcciones para diferenciarlas de las maniobras no deseadas despertándole mediante una alarma.

Ni que decir tiene que la dirección asis-

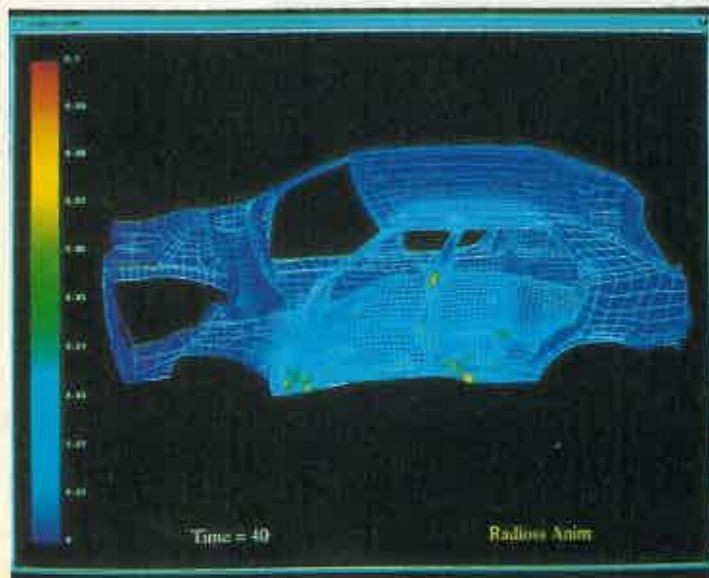
tida y el ABS forman parte del equipo del Cover, pero además, dispone de una suspensión electrónica que mantiene el coche siempre pegado al asfalto, frenando y girando mucho mejor.

Pero si ocurre lo inevitable, los ocupantes reciben del Cover una protección muy eficaz gracias a unos refuerzos de la estructura de la carrocería y la parte baja de la misma, actuando como disipadores de la energía liberada en el choque. También se han estudiado unos cinturones especiales anclados en el techo.

En el caso de que el choque sea lateral, se ha logrado disminuir la velocidad de penetración de la pared en el habitáculo en un treinta y cinco por ciento con relación a los vehículos de serie, aparte de unos elementos de seguridad realizados en materiales absorbentes que acolchan esta parte del vehículo.

Con este Renault Cover la marca francesa continúa la experiencia acumulada en anteriores proyectos como el BRV (Basic Research Vehicle) y el EPURE (Estudio para la Protección de los Usuarios en la Red Vial y su Entorno). ○

J. L. S.



**SEGURIDAD TOTAL**

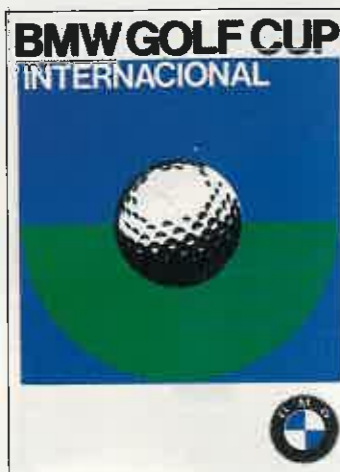
Los estudios por ordenador han permitido simular los accidentes de una forma extraordinariamente precisa y decidir donde hacían falta refuerzos de la carrocería.

Los interiores van especialmente preparados para que sus ocupantes vayan mucho más protegidos que en un coche normal.



## BMW EN EL GOLF DE PEDREÑA

UNO de los campeonatos amateur más importantes de golf ha tenido lugar en el campo de Pedreña. Es el llamado torneo de la BMW Golf International en el que se ha podido observar una muy numerosa participación de jugadores, de los cuales solamente los campeones tendrán la oportunidad de ir a la Final Nacional de la BMW Golf Cup que tendrá lugar en Son Vida (Palma de Mallorca) en el próximo mes de Octubre.



## MERCEDES CONSTRUYE UN NUEVO CIRCUITO

MERCEDES Benz ha elegido ya el lugar para su circuito, Papenburg (Alemania), donde se realizarán todo tipo de pruebas para cualquiera de sus modelos.

Este terreno debía de tener numerosas condiciones técnicas y a la vez considerar, como mínimo, el impacto ecológico que pudiera tener. Por todo esto los directivos de Mercedes han elegido la ciudad de Papenburg como la zona más adecuada para la realización de este nuevo circuito.

Son un total de 870 hectáreas repartidas en: circuitos, edificios, bandas de seguridad...

Mercedes Benz deberá de invertir la cantidad de 300 millones de marcos y empleará a unas 300 personas.



MOTUL Ibérica S.A. ha llevado su innovadora técnica de lubricación a las motos ofrecidas por Honda en su programa de training, llevado a cabo en los distintos concesionarios oficiales de España. Por otra parte Motul se ha

convertido en el patrocinador del equipo de La Real Federación Motociclista Española. Los encargados de iniciar el pacto fueron: Oriol Mauri, Presidente de la Federación y Paolo Antonietti, Consejero delegado de Motul.



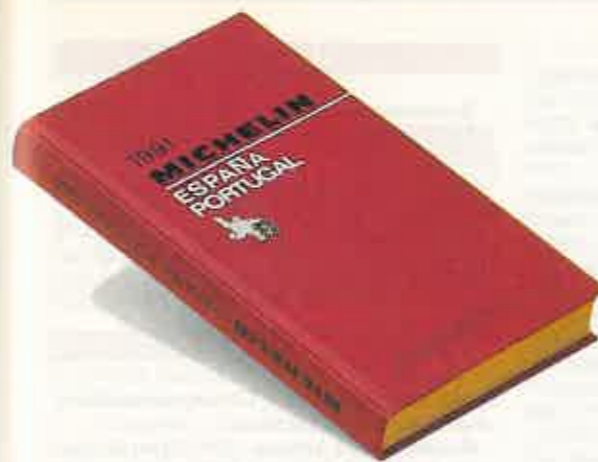
## BRIDGESTONE PARA JAGUAR

HAN sido los nuevos neumáticos superanchos de Bridgestone los elegidos para pisar el asfalto de la carrera monomarca de los Jaguar XJR-15 llamada la «Challenge Intercontinental Jaguar Sport-Un Millón de dólares».

Estos neumáticos han sido específicamente diseñados para las altísimas exigencias de velocidad y comportamiento que requiere esta competición.

## NIKE : NUEVA CAMARA DE AIRE

NIKE, la compañía que se puede calificar como la número uno del mundo en material deportivo, ha creado un nuevo modelo de zapatilla, Air 180, provista de una innovadora cámara de aire que permite una mayor amortiguación que la ya conocida Nike Air. Así se ha conseguido un calzado mucho más ligero que a la vez reduzca el riesgo de una posible lesión.



## RESTAURANTES ESPAÑOLES CON ESTRELLAS MICHELIN

# GUIA DE LA BUENA MESA

Como continuación al artículo aparecido en el nº 399, extra-verano, ofrecemos una relación de los 102 restaurantes españoles con estrellas Michelin.

### ANDALUCIA

**Restaurante Le Soufflé (\*)**: Urb. El Pilar NE. Estepona. Málaga. Tlfn.: 78 62 89. Cerrado martes y del 15 de enero al 10 de febrero. Precios: 3.400 a 4.350. Espec.: ensalada de hígado de pato fresco al aceite de oliva virgen, pavé de ternera con foie-gras de pato y moriles.

**Restaurante Le Nailhac (\*)**: Hotel Biblos Andalucía. Fuengirola. Málaga. Tlfn.: 47 30 50. Fax: 47 67 83. Cerrado miércoles. Precios: 6.000 a 7.500. Espec.: tártar de lubina y salmón con caviar de berenjenas.

**Restaurante La Finca (\*)**: hotel La Bobadilla. Loja, Granada. Tlfn.: 32 18 61. Fax: 32 18 10. Precios: 5.700 a 8.000. Espec.: ensalada y pan de chalotas al confit de tomate y caviar de Irán.

**Restaurante La Fonda (\*)**: Plaza Santo Cristo, 10. Marbella. Tlfn.: 77 25 12. Cerrado domingo salvo agosto. Precios: 4.625 a 5.370. Espec.: crepes de aguacates y gambas, dorada al estilo Fonda.

**Restaurante El Corzo (\*)**: Hotel Los Montes. Marbella. Tlfn.: 77 17 00. Fax: 82 58 46. Cerrado marzo-noviembre. Precios: 4.900 a 6.000. Espec.: hígado de oca al vino de Oporto.

**Restaurante Egaña Oriza (\*)**: San Fernando, 41. Sevilla. Tlfn.: 42 72 11. Fax: 421 04 29. Cerrado sábado mediodía, domingo y agosto. Precios: 4.500 a 6.000. Espec.: tosta de foie-gras gratinada con cebollitas a la miel, lomos de merluza.

### ARAGON

**Restaurante La Casa del Ventero (\*)**: Paseo 18 de Julio, 24. Villanueva del Gallego, Zaragoza. Tlfn.: 18 51 87. Cerrado domingo noche, lunes y agosto. Precios: 3.400 a 4.500. Espec.: brandada de bacalao, hígado de oca al calvados.

### ASTURIAS

**Restaurante Los Horreos (\*)**: La Providencia, Gijón. Tlfn.: 33 08 98. Cerrado los lunes y del 15 de diciembre al 15 de enero. Precios: 4.200 a 5.500. Espec.: entrante especial Los Horreos, lomos de merluza a la asturiana, pupurri de pescados y mariscos.

**Restaurante Casa Gerardo (\*)**: Prendes, Gijón. Tlfn.: 87 02 29. Cerrado lunes y jueves. Precios: 3.250 a 4.000. Espec.: crema de nécoras, fabada al estilo de Prendes, crema de arroz con leche.

**Restaurante Casa Fermín (\*)**: San Francisco, 8. Oviedo. Tlfn.: 22 24 41 Fax: 22 92 12. Cerrado domingo. Precios: 3.700 a 5.300. Espec.: merluza a la avilesina, rape con salsa de oricios.

**Restaurante Trascorales (\*)**: Plaza de Trascorales, 19. Oviedo. Tlfn.: 22 24 41. Cerrado domingo. Precios: 4.100 a 5.100. Espec.: pastel de centollo, setas gratinadas, mero.

**Restaurante Casa Irene (\*)**: Hotel Valartiés, Mayor, 3. Artes, Lérida. Tlfn.: 64 09 00. Cerrado del 24 junio al 12 octubre y de diciembre a Semana Santa, lunes en invierno. Precios: 3.250 a 5.500. Espec.: soufflé de queso, rape con almejas.

### BALEARES

**Restaurante Set Rotges (\*)**: Rafael Blanes, 21. Cala Ratjada, Mallorca. Tlfn.: 56 31 08. Cocina francesa. Cerrado de abril a octubre y miércoles a mediodía. Precios: 3.800 a 5.000. Espec.: ensalada de raya tibia, ragout de lenguado con trufas.

**Restaurante El Olivo (\*)**: Hotel La Residencia, finca Son Canals. Deyá, Mallorca. Tlfn.: 63 93 11. Fax: 63 93 33. Cerrado de 7 de enero a 17 de marzo y martes noche. Precios: 6.500. Espec.: tarta de salmón y lubina con caviar de beluga, rodaballo.

**Restaurante Xoriguer (\*)**: Fábrica, 60. Palma de Mallorca. Tlfn.: 28 83 32. Cerrado domingos y festivos. Precios: 2.950 a 4.050. Espec.: pimientos de piquillo rellenos de gambas y setas.

**Restaurante Koldo Royo (\*)**: Paseo Marítimo, 3. Palma de Mallorca. Tlfn.: 45 70 21. Cerrado sábados mediodía y domingos. Precios: 4.000 a 6.200. Espec.: Ensalada de raya en escabeche. Foie natural con salsa de moscatel y pasas de Corinto.

**Restaurante Porto Pí (\*)**: Joan Miró, 174. Palma de Mallorca. Tlfn.: 40 00 87. Precios: 3.450 a 4.850. Espec.: ensalada de pichón en escabeche.

**Restaurante Tristán (\*\*)**: Puerto Portals. Palma de Mallorca. Tlfn.: 67 55 47. Fax: 67 54 03. Cerrado lunes y del 7 de enero al 15 de febrero. Precios: 6.000 a 8.000. Espec.: savorín de salmón en vinagreta, lomo de cordero en masa de sal.

### CANTABRIA

**Restaurante Rio Ason (\*)**: Barón de Adzaneta, 17. Ramales de la Victoria, Cantabria. Tlfn.: 64 61 578. Cerrado domingo noche y lunes, salvo en verano. Precios: 3.150 a 4.400. Espec.: fondos de alcachofas rellenos al queso de Tresviso.

**Restaurante El Molino De Puente Arce (\*)**: Puente Arce. Santander. Tlfn.: 57 40 52. Cerrado domingo noche y lunes salvo en verano. Precios: 3.800 a 4.700. Espec.: ensalada de jamón con terrina de hígado de pato, lenguado relleno de centollo con salsa muselina, milhojas de frutas.

### CATALUNA

**Restaurante Niu (\*)**: Rambla Angel Guimera, 16. Alella. Barcelona. Tlfn. 555 17 00. Precios: 3.600 a 5.860 ptas. Espec.: Patata rellena de foie y trufa, ensalada de bogavante al vinagre de Módena.

**Restaurante Hispania (\*)**: Real, 54. Arenys de Mar, Barcelona. Tlfn.: 791 04 57. Cerrado domingo noche, martes, Semana Santa y octubre. Precios:

4.500 a 6.500. Espec.: Buñuelos de Bacalao, paella, surtido de pescados y mariscos a la parrilla.

**Restaurante La Odisea (\*)**: Copons, 7. Barcelona. Tlfn.: 302 36 92. Cerrado sábados mediodía, domingos y del 3 de agosto al 2 de septiembre. Precios: 3.350 a 5.700. Espec.: ensalada de hígado de pato al vinagre de Módena, Bullit Bartolozzi.

**Restaurante La Dama (\*)**: Avda. Diagonal, 423. Barcelona. Tlfn.: 202 06 86. Fax: 200 72 99. Precios: 3.700 a 5.825. Espec.: ensalada de judías verdes y mariscos «La Dama», manitas de cerdo.

**Restaurante Jaume de Provença (\*)**: Provença, 88. Barcelona. Tlfn.: 430 00 29. Cerrado domingos noche, lunes, Semana Santa y de agosto al 10 de septiembre. Precios: 4.750 a 6.000. Espec.: pastel de exquiesada de bacalao, lubina en escamas de patatas al estragón.

**Restaurante Via Veneto (\*)**: Ganduxer, 10. Barcelona. Tlfn.: 200 72 44. Fax: 201 60 95. Cerrado sábados a mediodía, domingos y del 1 a 20 de agosto. Precios: 4.040 a 5.750. Espec.: ensalada de «Cap i Pota» de ternera con tomate confitado.

**Restaurante Reno (\*)**: Tuset, 27. Barcelona. Tlfn.: 200 91 29. Fax: 202 23 08. Cerrado sábados de julio a septiembre. Precios: 4.900 a 6.350. Espec.: ostras a las trufas sobre fondo de puerros, filetes de lenguado Reno, salteado de solomillo.

**Restaurante Neichel (\*\*)**: Avda. de Pedralbes, 16 bis. Barcelona. Tlfn.: 203 84 08. Fax: 205 63 69. Cerrado domingos, festivos, Semana Santa, de agosto al 4 de septiembre y 10 días de Navidad. Precios: 5.050 a 6.250. Espec.: ensalada de gambas a la vinagreta de algas y rovellones en escabeche.

**Restaurante Botafumeiro (\*)**: Mayor de Gracia, 81. Barcelona. Tlfn.: 218 42 30. Fax: 415 54 04. Cerrado domingos noche, lunes, Semana Santa y agosto. Precios: 3.100 a 6.200. Espec.: rodaballo asado con salsa de limón, bogavante al vinagre.

**Restaurante Eldorado Petit (\*)**: Dolors Monserrá, 51. Barcelona. Tlfn.: 204 51 53. Fax: 280 57 02. Cerrado domingos y del 15 de agosto al 21 de agosto. Precios: 3.700 a 6.950. Espec.: nido de judías verdes y salpicón de frutos de mar.

**Restaurante Azulete (\*)**: Vía Augusta, 281. Barcelona. Tlfn.: 203 59 43. Cerrado sábados mediodía, domingos, festivos, Semana Santa, del 3 al 18 de agosto y del 21 al 31 de diciembre. Precios: 4.300 a 5.200. Espec.: láminas de escórpora sobre ajitos tiernos, lomo de cerdo con couscous.

**Restaurante Florián (\*)**: Bertrand i Serra, 20. Barcelona. Tlfn.: 212 46 27. Fax: 418 72 30. Cerrado domingos y julio. Precios: 4.800 a 5.600. Espec.: trufa fresca envuelta en tocino y asada al horno, pasta fresca marinera con almejas.





DC 054  
Su frontal extraíble le evitara tener que cargar con todo el radio-cassette. Desplazando el seguro hacia la izquierda, el frontal extraíble sale de su alojamiento para poder cogerlo sin dificultad.

PHILIPS CAR STEREO SERIE F1

# GAMA COMPLETA

Esta temporada, Philips Car Stereo ha desarrollado y lanzado al mercado la gama de equipos más competitivos de toda su historia. Una serie de productos que bajo el nombre de F1 garantiza la satisfacción de cualquier comprador, desde el económico DC410 al sofisticado DC980.

EL DC980 es el nuevo producto de gama alta que combina radio y compact disc dentro de la serie F1 de Philips Car Stereo. Esta unidad posee un reproductor CD de alta calidad, un sintonizador digital para FM, LW y MW con *autostore*, un decodificador de tráfico y un amplificador de 2 x 25 W. Ha sido diseñado para facilitar al máximo su montaje, con extraíble incorporado para prevenir su posible robo.

El panel de control del nuevo DC980 es totalmente ergonómico, ofrece una operatividad sencilla durante la conducción

nocturna y en cualquier otro momento gracias a su total control por microprocesador.

Destacar también el DT 104, unidad de TV Carvision, un televisor a color con pantalla LCD de 4" que puede ser usado en el automóvil como un monitor para visualizar imágenes de TV o vídeo o como un conjunto de TV portátil. Con su cuello de cisne de montaje universal, el DT 104 se acomoda confortablemente en la parte frontal o en la parte posterior de la mayoría de los coches. Un soporte giratorio permite una rotación de 110 grados. ○



DT 104 UNIDAD DE TV CARVISION.



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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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

## 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 Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA

DESDE 191.000 PTAS. SIN IVA

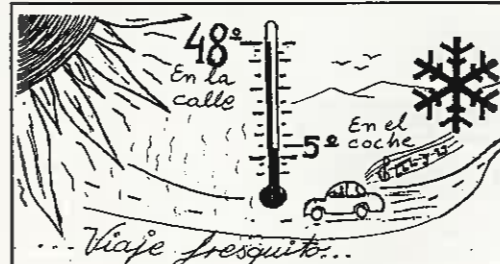
INSTAL AUTO

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

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

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hotline



## AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL AUTO

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

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

CHEVROLET STATION WAGON, CAPRICE CLASSIC 89,

15.000 KMS  
TODOS LOS EXTRAS, 8/9 PERSONAS, 3 ASIENTOS, IMPECABLE, PARTICULAR.  
SR. RODRIGUEZ  
2 48 51 03

RADAR DETECTOR

RD - SONNAR 8  
PVP 59.000 Ptas.

- Centroseñalador visible 3000 Jd hora.
- 2 Funciones conmutables Españolas y Europeas.
- Fácil instalación al ser conductor.
- Tratamiento indeletable.

AYALA ACCESORIOS  
1º Zuloaga, 2 - San Sebastián.  
INFORMACION Y VENTA:  
19431 636450 - 378707

OPEL Kadett 1.6 GL 5P M-JU. Aire acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 75 Twin Spark 148 CV. Servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989. Impecable. Total 1.600.000 ptas. Garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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 33 105 CV. Llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado. Garantía. Tel. 255 86 21/22.

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

VW Escarabajo Cabrio 1.303 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.

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc. Ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/256 17 17.

BMW M-3 Rojo, cuero, aire, techo, etc. Español impresionante estado, aceptamos cambio, precio a convenir.

560 SEL absolutamente bien, muchos extras. Convenir precio. Verlo. C/ Azcona, 62.

LANCIA Delta 4WD 165 CV. Como nuevo. Extras. 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.

VW Escarabajo descapotable 1979. Impresionante. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

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

MERCEDES 300-CE, año 89, todos extras. Tel. 549 57 88.

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

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

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

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

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

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



AMPLIO STOCK

## TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

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



¡GARANTIA SI!

### Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS  
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

FINANCIACION VW CREDIT  
AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



AUTO 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

### AUTOMASER

Nissan Primera 2.0 SLX, 2.000 km., 6 m. . 2.250.000  
Opel Kadett GSI 2.0, 88 . . . . . 1.300.000  
Fiat Tipo 1.4 10.000 km., 90 . . . . . 1.050.000  
Toyota Supra 3.0 Targa, 88 . . . . . 3.700.000  
Suzuki Santana, tenemos varios desde . . . . . 790.000  
Ford Escort XR3i Cabrio, 89 . . . . . 1.850.000  
Furgoneta Chevrolet GMC Safari A/A, 89 . . . . . 2.500.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

**LANCIA** Thema V6, año 86. Tel. 549 57 88.  
**AX** 1.4 TRS, año 87, azul met. Tel. 549 57 88.  
**BMW** 628 CSI, año 83. 80.000 km. Tel. 649 64 71.  
**BMW** 535-I, año 88. 42.000 km. Tel. 549 57 88.  
**MERCEDES** 300-E, 24 V, año 90. Tel. 549 64 71.  
**BMW** 735-I, año 88, full equipo. Tel. 549 57 88.  
**DESCAPOTABLE** BMW Z-1, año 90. Tel. 549 64 71.  
**AUDI** Avant 100 2.2 avant, año 88. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**FORD** Fiesta XR2, año 86. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**MERCEDES** Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000 ptas. Tel. 541 89 81.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 V, año 88. 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI A.A., techo, llantas, año 88. 1.550.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**FORD** Escort RS Turbo, año 88. 1.450.000 ptas. Tel. 541 89 81.  
**MERCEDES** 260 E Full, mod. 88. 2.690.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.  
**RENAULT** 18 GTD, año 82. 375.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**RENAULT** 25 GTX A.A., año 87. 1.450.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**RENAULT** 5 GT Turbo, año 86. 690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**SEAT** Ibiza 1.2 5p, año 89. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**AUDI** Avant 100 2.2 Avant, año 88. 1.690.000. Tel. (91) 541 89 81.  
**FORD** Fiesta XR2, año 86. 750.000. Tel. (91) 541 89 81.  
**MERCEDES** Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000. Tel. (91) 541 89 81.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 V, 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.  
**560** Sel absolutamente bien, muchos extras, convenir precio, verlo. C/ Azcona, 62.

**F. TOME S. A.** Rover Vitesse, año 87, «impeccable», garantía 12 meses. 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

**F. TOME S. A.** Peugeot 205 XLD, año 86, garantía 6 meses. 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Audi 80 Quattro, año 84, con garantía 12 meses. 975.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

do, 52.000 km reales, libro de revisiones, garantía 12 meses, 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.  
**SEAT** Ibiza 1.2 5p, año 89, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.  
**OPEL** Kadett 1.6 GL 5p, M-JU, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses, precio interesante. Tel. 255 86 21 / 22.  
**ALFA** Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.  
**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 33 105 CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21 / 22.  
**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** Thema V6, año 86. 549 57 88.

### F. Tomé

Concesionario



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

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

**F. TOME S. A.** Volkswagen Golf GTI 16 V, aire acondicionado, garantía 18 meses. 1.600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Mercedes 300 D Full Equip «perfecto» con garantía 12 meses. 3.300.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Citroën AX Diesel, año 90, garantía 12 meses. Por 800.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**CAMBIAMOS:** coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.

**F. TOME S. A.** Opel Ascona 1.8 I, precioso, por sólo 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Ford Granada 2.8 «automático» MFD, por 450.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Volkswagen Classic D, año 88, 12 meses de garantía. PVP 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME S. A.** Citroën BX GT, año 85, garantizado. 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.  
**MERCEDES** 230 E, M-HJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metaliza-

KITS AERODINAMICOS • ACCESORIOS



## CAR AUDIO

PIONEER - CLARION - ALPINE - BLAUPUNKT  
SONY - IBL - JENSEN

● TELEFONIA MOVIL  
MOTOROLA - NEC - INDELEC - ERICSON

● ALARMAS  
GEMINI PROFESIONAL



(abierto sábados y festivos)

### GRUPO LAMINAUTO

YANDAT 1991

CENTRAL: Avda. POLVORANCA, S/N. ALCORCON  
643 18 30

MAJADAHONDA  
6381751

MOSTOLES  
6170316

LEGANES  
6941629

VILLAVICIOSA DE ODON  
6164675

PLASENCIA  
(92) 7420733

BENIDORM  
(96) 5855962

LUNAS DEL AUTOMOVIL • ENGANCHES Y REMOLQUES

### RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



#### PORTABICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE VEHICULOS

- Adaptable a todo tipo de vehículos. - Util para la mayoría de las bicicletas. - Capacidad para tres bicicletas. - Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. - Plegado fácil para guardar en el maletero.  
PVP (incluido IVA 9.950 ptas. envío por correo más gastos)

ANTONIO LOPEZ 117  
TELEFONO: 475 47 93

28026 MADRID  
FAX: 476 90 77





**VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-**



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



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



**NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO**



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



**NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9**



**NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9**

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

**ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.**



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

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

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

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

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

**LANCIA Delta 4WD 165 CV.** como nuevo, extras, 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.

**VW Escarabajo** descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.

**CONCESIONARIO** Lancia vende Delta Integrale 16V, preparación Nocentini, 294 CV, sin carreteras. Tel. (974) 21 07 50.

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

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

**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.

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

**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 autom, 2.890.000	86
• Alfa Sprint 1.5, 675.000	86	• Mercedes 300 D, 2.690.000	86
• BMW 730i, Full	87	• Opel Corsa 1.3 GL, 375.000	84
• BMW 525 autom 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 R 18 GTD, 375.000	82
• Ford Fiesta XR2, 790.000	88	• Renault 12 TL	80
• Fiat Uno	85	• Renault Express D, 850.000	90
• Mercedes 300 E, 2.890.000	86	• Renault 5 GT Turbo, 690.000	90
• Mercedes 260 E, Full, 2.690.000	88	• Seat Ibiza 1.2 5P, 750.000	89
• Mercedes 300 TE Full, 29.000 km, 3.500.000	87	• VW Golf GTI 16 V, 1.500.000	88
• Opel Corsa 1.3 GT Tech, 650.000	87	• VW Golf GTI A/A, Tech, llantas, 1.560.000	88

**OFERTA DE LA SEMANA**  
Audi Coupé, enero 1991, 3.300.000 ptas

Toda la gama de vehículos Mercedes, BMW, americanos y japoneses a estrenar, consútenos precio



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

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**



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

PARTICULAR VENDE

**MP**  
(REPLICA MG-TD 1952)  
**FLAMANTE.**

3.700.000  
TELF: (91) 5 54 12 64

DEJAR MENSAJE CONTESTADOR



**¡ANUNCIESE HOY!**

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

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Nobojes, 39  
Madrid-28037

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

**CADA SEMANA 5.12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.**


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



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



TENEMOS SU AUTOMÓVIL PREFERIDO — NUEVO Y USADO:

**Mercedes 190 E, D, 16 V,  
300 E, CE, TE, 24 V,  
300 SE — 600 SEL ...  
Porsche...  
BMW...**

¡ Hablamos Español !

Karl-Benz-Str. 27 ■ D-6000 Frankfurt 61 ■ Tel. 0749-69/4209850 ■ Fax 419239

AUTOMÓVILES  
**BAOTIĆ**

**PEUGEOT 309 SRD.** M-5497-IG A.A. Dirección asistida, antirrobo, radio-casete, 895.000 ptas. (945) 14 41 88.

**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.

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

**MERCEDES Benz 300 TE full,** año 87, 3.500.000. 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.

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

**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 equipo, con cuero, 2 años, nuevo, por sólo 4.400.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48.

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

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

**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.

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

**LANCIA DELTA**  
**MONDIALE**  
**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®



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA



**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  
Teléfono: 411 67 44-411 68 44

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

SERIE ESPECIAL LIMITADA  
PVE 1.690.000  
IVA Y TRANSPORTE  
INCLUIDO

- 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

**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. Ausa (Murcia). Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

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

**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.

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

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

**ALFA 33 4x4** de sept. 1990, llantas aleación, 1.350.000 ptas. Tel. 401 70 54.

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

**COMERCiantes** ¿Tienen licencias de importa-

ción? 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 Pioneer, alarma, siempre garaje, muy cuidado, ruedas nuevas. 1.500.000. (91) 250 74 29. Noches. Sr. Martínez.

**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.

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

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

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

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

**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.

**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.

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

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

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

¡BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. In-

cluimos 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.

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

**XM V6,** Citroën, año 90. 549 64 71.

**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.

**XM V6** Citroën, año 90, 549 64 71.

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

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

**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.

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

**CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS**

- Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
  - Con garantía hasta 18 meses
  - Financiados hasta 36 meses
- Contactos Sras. Mora Echavarría Copas Martínez Peñacoba



UNA OCAION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

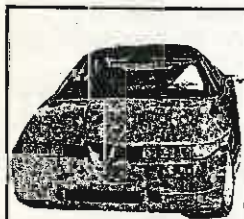
Castellana Motor S.A.

**BBS**® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisport**  
Nº 00012 Barcelona 013 737 8114

## VOLANTES DE PIEL

SU ESTILO



**ALFA-ROMEO**  
**S.Z.**  
ZAGATO  
SERIE LIMITADA  
SOLO 10 EN ESPAÑA  
A MATRICULAR  
T- (93) 417 81 16

SE VENDE  
**MOTO BMW**  
**R-100-RT**  
M-EL. EN PERFECTO  
ESTADO, PRECIO A  
CONVENIR  
TEL. (91) 733 69 89

**APARTAMENTO DENTRO DEL PUERTO, AMARRE DE 12 x 4 METROS, CON LUZ Y AGUA, EMBARCACION GUY COACH 800 SPORT CON EXTRAS, TODO JUNTO EN LA MANGA, ENTREGA ANTES DEL 1.º AGOSTO.**  
TELS. (91) 575 17 44 Y 575 14 72

**R11 TURBO**  
NEGRO, M-GM,  
PERFECTO ESTADO,  
82.000 KM,  
700.000 PTAS.  
ANTONIO: 773 04 15

**SEAT** Ibiza 1.2 3 puertas, año 89, 790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**FORD** Fiesta XR2 Koni, alarma, antiniebla, radio-casete, etc., C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.  
**ALFA** Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total 1.700.000

ptas., garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.  
**MERCEDES** 230-E, año 83, 1.400.000 ptas. en extras, perfecto estado. Tel. (98) 50 14 06. Noches. Precio: 1.600.000 ptas.  
**RENAULT** 19, 16 válvulas, año 1990, 2.050.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.  
**POLO** Classic 1300, 39.000 km, MHG, garantía 12 meses, facilidades, C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.  
**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, diferen-

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

**LANCIA** Y 10 Fire, M-KN, como nuevo, 695.000 ptas. total, 6 meses de garantía. C/ Azcona, 62.  
**ATENCIÓN:** sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.  
**FURGON** americano Dodge automático, hi-fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW, urge. 2.100.000. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.  
**DE TOMASO** Pantera, rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Tel. (93) 322 03 73.  
**RENAULT** 21 2 litros turbo, año 1989. Tel. (91) 323 02 03.  
**RENAULT** Supercinco GT Turbo, año 1987, 780.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.  
**FORD** Sierra Cosworth, año 1990, semiestreno, 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.  
**FORD** Sierra Cosworth, año 1990, 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.  
**ALFA** 33 4 x 4 familiar, año 87. 733 44 38.

**CARAVANA** 4 plazas, 160.000. (93) 849 40 97.  
**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.  
**PORSCHE** 944S, año 1987, rojo, 60.000 km, parecido turbo, extras. (968) 13 53 88.  
**CUATRO** llantas «BBS» con neumáticos Pirelli para BMW, Ford, Opel, Volkswagen. (968) 13 53 88.  
**FERRARI** Mondial, perfecto estado, 60.000 km, gris metalizado, 6.000.000 ptas. Tel. 564 35 38.  
**CONCESIONARIO** Lancia vende: Delta Integrale 16V, preparación Nocentini, 294 CV, sin carreras. Tel. (974) 21 07 50.  
**BMW** 850i y 21, vendo nuevos a matricular, oportunidad en precios. Tel. (943) 21 69 85.  
**SE VENDE** Audi Quattro blanco, todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.  
**CADILLAC** Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.  
**ROLLS** Royce Limousine, sólo para auténticos millonarios, admito como parte Mercedes 560 o BMW 750, ofertas: (91) 612 78 43. Srta. Mayte. Mañanas.  
**FIAT** Balilla, Fiat Topolino, Riley Elf, impecables, documentados, vendo. (927) 22 09 52 / 22 45 00 / 29 00 40.  
**ALFA** 33 Boxer 4 C, 825.000, M-HF. (91) 331 48 48.  
**VENDO** VW Scirocco GTX, 6.000 km, año 87. Tel. (972) 50 31 98.  
**VOLKSWAGEN** Polo Clasic 1.3, 1987, techo, 590.000. (91) 570 11 18.  
**PORSCHE** 944 Turbo Targa interior, cuero asientos, techo eléctrico, full equip, pocos kilómetros, prototipo Fiat Berto-

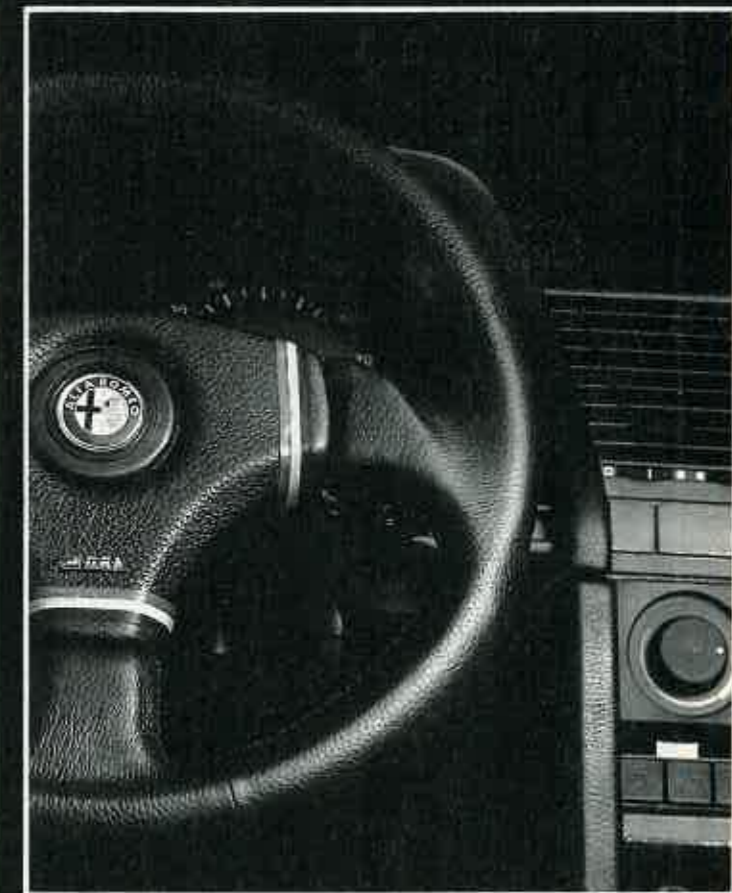
ne descapotable, modelo único ITV pasada, matrícula B-LB. Tel. (93) 664 15 92.  
**KARTS.** Lo tenemos todo, nuevos y usados. Masalles. Tel. 692 18 24.  
**SUPER 5** GT Copa Turbo, 690.000, llantas. (91) 331 48 48.  
**BX** 16 TRS, aire acondicionado, M-HC, 850.000. (91) 570 15 15.  
**205** GR 5 puertas, 1987, 725.000. (91) 570 83 82.  
**RENAULT** 9 Spring, MHD, 40.000 km, varios extras, para caprichoso, mejor que de nuevo. 541 90 37. Sólo tardes.  
**GOLF** GTI, año 89, rojo, techo, 1.400.000 ptas. Tel. 534 21 33 / 533 51 97.  
**ALFA** 33 1.5 QV, año 86, Zender, techo solar, 50.000 km, garaje, particular. (93) 236 26 54.  
**VOLKSWAGEN** Scirocco GTX 16V, carrocería y llantas Zender, muchos extras, sólo 22.000 km, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Tel. (96) 578 76 90.  
**MERCEDES** 190 2.6, particular, M-HV, 38.000 km, impecable, full equip, 3.150.000 pesetas. Tel. (91) 759 50 40.  
**ALPINE** A 110, modelo Berlineta, año 1970, ITV pasada, muy cuidado, precio 1.000.000 ptas. Tel. (951) 22 26 19. Horario de comercio.  
**VW** Escarabajo 1.302, de importación, perfecto chapa, motor nuevo, garantía 1 año, VW «extras», 1.100.000. Tel. (91) 888 48 00. Llamar noches.  
**LANCIA** HPE 2.000, aire, perfecto. Tel. (987) 21 48 00.  
**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.  
**FURGON** Americano Dodge automático, Hi-Fi, 275/70 x 15, escapes laterales. B-IW. Urge, 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.

**Europarts**

ACCESORIO  
AUTOMOVIL

## VOLANTES DEPORTIVOS

*Un toque personal*



Desing by ITALY

### DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	GRÁELC	Dei Arribas	Tel. 959 20 00 06
LAMBAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 18 30	ESCARIT. S.A.	Valencia	Tel. 96 374 44 41
TRESEER	Guipuzcoa/Nirvana	Tel. 943 48 05 23	SEMAUTO S.A.	Gauche-Losor	Tel. 987 41 08 96
DIJES AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	NIVU	Vitoria	Tel. 94 820 01 56
IRASA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 855 77 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 52 56
			RESPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985 25 33 00

HONDA CBR 600 F

# MIRADA AL FUTURO

La Honda CBR 600 F, ha sido durante años la «primera de la clase». A pesar de mantenerse en buena forma la marca del Ala ha preferido renovarla totalmente para encarar el futuro. De paso ha introducido modificaciones en su concepto, dándole un carácter más deportivo, aunque sin abandonar totalmente su personalidad turística.

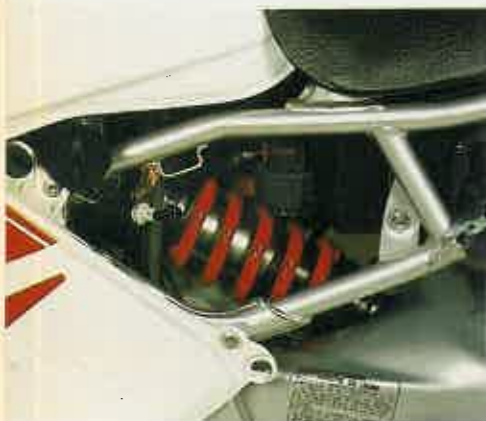
**L**A mayor novedad en la gama del gigante japonés Honda en España, ha sido sin duda la renovada CBR 600 F, una moto que poco tiene que ver con su antecesora, ya que tanto en el motor como en la parte ciclo se ha efectuado un completo rediseño.

El motor mantiene la misma estructura de cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, con culata de dieciséis válvulas con doble árbol de levas en cabeza y refrigerado por agua. Pero un estudio más atento

dades de este motor, además el embrague tiene un funcionamiento suave y preciso.

En cuanto al chasis, a pesar de mantener una estructura similar ha sido rediseñado para lograr un mejor reparto de pesos, acortando de paso la distancia entre ejes, con lo que se obtiene una mayor capacidad de reacción en los cambios de trayectoria. Sin perder por ello la tradicional seguridad y estabilidad a alta velocidad.

Tanto los frenos como las suspensiones mantienen el nivel de superación general



**DETALLES**  
El amortiguador trasero es regulable permitiendo adaptarlo a cada necesidad.

**VIRTUDES**

- Motor potente y elástico
- Diseño y acabado
- Polivalencia
- Estabilidad

**HONDA CBR 600 F**  
P.V.P. 1.048.000 PTAS.

- Carenado mejorable
- Precio elevado
- Postura del acompañante

**DEFECTOS**

de esta mecánica nos revela una gran cantidad de novedades respecto a su antecesora, tanto en el diseño como en los materiales empleados para su construcción. Así, por ejemplo, se han variado los conductos de admisión y escape, se emplean nuevos carburadores con una posición más vertical.

En el motor se emplean nuevos materiales para las válvulas, ahora más livianas y resistentes, para los pistones también más ligeros y en la tornillería. Ha cambiado también en la CBR, la disposición de salida de los escapes, en la nueva moto dos a dos que finalmente se juntan en un solo tubo.

La caja de cambios, de nuevo diseño, tiene una relación adaptada a las posibili-

dades de esta moto. Un doble disco delantero con pinzas de doble pistón, cumple con efectividad en todo tipo de frenadas. Las suspensiones están asimismo a un nivel destacable, una correcta horquilla hidráulica regulable y detrás un monoamortiguador ajustable en precarga y en dureza del muelle, con lo que es posible adaptarlo a las diferentes necesidades de conducción.

Los neumáticos, Michelin Radial en medidas de 17 pulgadas, tienen mucho que ver con el excelente comportamiento de la CBR en curvas.

Una vez sentados en la nueva Honda se observa que la posición es notablemente más deportiva que en su predecesora, pero igualmente cómoda y agradable en todo



**RENOVACION**  
La nueva CBR tiene grandes cualidades tanto mecánicas como estéticas. Su gran estabilidad y la potencia de su motor la sitúan entre las mejores.





**FRENADA POTENTE**  
El doble disco delantero funciona a la perfección, proporcionando una gran seguridad.

tipo de conducción. La suavidad de funcionamiento de la mecánica es otra de las cualidades reseñables. El motor sube de vueltas con pasmosa facilidad, aunque desde pocas vueltas (2.000 r.p.m.) ya hay potencia disponible, es a partir de 6.000 cuando la moto empieza a demostrar sus magníficas cualidades. Cuando el cuentavueltas señala las 10.000 sale a relucir todo el espíritu deportivo de este motor

que alcanza a 12.500 vueltas los 100 caballos.

Esta dosificable gama de potencia permite los más variados tipos de conducción, desde una tranquila y turística, hasta la más agresiva y deportiva, como ya ha demostrado en las pruebas de Supersport europeo en las que ha dominado a sus rivales.

Estas características de polivalencia la

convierten en una de las ofertas más interesantes del mercado, puesto que por potencia se sitúa casi a la altura de las siete y medio y su comportamiento no desmerece en absoluto, permitiendo viajar a altas velocidades en autopistas con absoluta seguridad, pero donde realmente se pueden apreciar todas sus cualidades es en carreteras de curvas con buen asfalto. Aquí la CBR se muestra realmente magnífica, su comportamiento en curva es fantástico y su corta distancia entre ejes la dotan de una agilidad, en los cambios de trayectoria, envidiable.

En los viajes largos la postura de conducción no se hace demasiado incómoda pero el pasajero no lo tiene tan fácil. Quizá la cúpula del carenado podía ser un poco más envolvente puesto que no protege lo suficiente al piloto.

En el aspecto estético, aún manteniendo un cierto aire de familia con la antigua CBR, todo ha cambiado; las líneas son ahora mucho más agresivas, con un frontal afilado caracterizado por unas llamativas tomas de aire, la parte trasera tiene un aspecto más moderno y deportivo.

El cuadro de relojes es de diseño sencillo pero eficaz, con un gran cuentavueltas y todos los avisadores necesarios.

Los mandos de luces y los puños tienen asimismo un buen diseño que permite una correcta utilización sin problemas. Todos los materiales empleados son de gran calidad y en general el acabado está a la altura del característico en Honda.

Por todo ello la nueva CBR se pone en cabeza de su clase.

**Fernando Cañizal**  
Fotos: José Robledo

### FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Tetracilíndrico en línea. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución DOHC. **Diámetro por carrera:** 65 x 45,2mm. **Cilindrada total:** 599 centímetros cúbicos. **Relación de compresión:** 11,6 a 1. **Potencia máxima:** 100 caballos a 12.000 rpm. **Par máximo:** 6,4mkg a 10.500 rpm.

**ALIMENTACION.** 4 carburadores Keihin de 34 mm. Encendido digital. **TRANSMISION.** Primaria engranajes. Secundaria cadena. Cambio de 6 velocidades. Embrague multidisco en aceite.

**BASTIDOR.** Chasis en sección cuadrada de doble "U". Basculante de acero en tubo rectangular. Horquilla delantera

hidráulica con barras de 41 mm, 130 mm de recorrido. Suspensión trasera Sistema Pro-Link con amortiguador oleoneumático regulable 7 posiciones, 110 mm de recorrido. **Frenos:** delantero: Doble disco Tokico de 276 mm y pinzas de doble pistón. **Trasero:** Disco de 220 mm con doble pistón. **Llantas:** delantera 3,50 x 17"; llanta trasera 4,50 x 17". **Neumáticos:** Michelin radial. Delantero 120/60 17. Trasero 160/60 17.

**DIMENSIONES.** Longitud: 2.115 mm. Anchura: 680 mm. **Distancia al suelo:** 145 mm. **Altura del sillín:** 810 mm. **Distancia entre ejes:** 1.405 mm. **Capacidad del depósito:** 16 litros. **Peso en seco:** 185kg.

### CONSUMOS

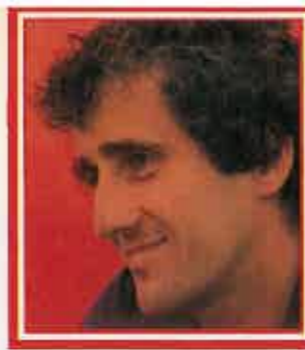
CIUDAD	6,7
CARRETERA	
Conducción deportiva	9,7
AUTOPISTA	
Velocidad media 150 km/h	8,1

### PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	238
Máxima con dos personas	221
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	11,5

### DATOS DE COMPRA

**IMPORTADOR:** Montesa-Honda S.A.  
Avenida de Santa Cruz de Calafell 21 a 35, Cornellá de Llobregat, Barcelona  
Teléfono: (93) 474 02 52



## POCAS SATISFACCIONES



### EL ASUNTO WILLIAMS

«Mi contrato con Ferrari sigue en vigor hasta finales de 1992».

**L**EGUE a México a última hora. La terrible gripe que había contraído después de mi estancia en Canadá se había empeorado, hasta el punto de que prácticamente no podía acostarme a dormir sin estar acosado por incesantes ataques de tos. En Suiza, mis médicos usaron grandes remedios para curarme y en vez de regresar a México y a su ambiente cada vez más contaminado, preferí volver nuevamente al calor de Miami, donde he disfrutado de dos días de golf.

Una vez llegado a México, los periodistas me interrogaron sobre lo que llamaré «el asunto Williams», pero me apresuré a asegurarles que mi contrato con Ferrari sigue en vigor hasta finales de 1992. Dicho esto, era necesario preocuparse de los ensayos. Iba a iniciar la sesión con unos cincuenta litros de gasolina para afinar el ajuste del automóvil, pero me di cuenta de inmediato que el funcionamiento de mi motor no era perfecto. Luego, cuando quise probar los neumáticos de calificación, caí en medio de un intenso tráfico.

**C**LARO, estos son gajes del oficio, pero estaba disgustado. Simplemente titubeaba en medio de mis problemas técnicos.

Se vieron confirmados por la tarde cuando, después de cambiar de motor, el automóvil parecía de nuevo deficiente. Nuevamente, por una parte el V12 no era muy agresivo, y por otra yo estaba confundido por mis errores de ajuste del motor.

En realidad, quería acercarme más a la configuración de chasis que tanto éxito había tenido el año pasado y que encontré sencillo y cómodo. Pero este año, el comportamiento del Ferrari había cambiado completamente. Todo andaba mal. Para el sábado, decidí regresar a los ajustes anteriores, mala suerte, había perdido comodidad.

Estaba seguro de que me había encaminado bien, y para explorarlo mejor, con mi ingeniero, Luigi Mazzola, decidí usar dos tipos de tarado de amortiguadores y de altura de chasis. Sin embargo, las circunstancias, en particular el tiempo, no me lo permitieron. No pude probar dos tipos de ajustes nuevos sin llevar a cabo las dos contrapruebas necesarias. Así que, por la tarde del segundo día de ensayos, estaba completamente en el aire. Y eso no era todo, el motor seguía trabajando mal y, en mi opinión, éste era un problema atribuible espe-

íficamente a México. Estoy convencido que nuestros mecánicos se habían equivocado en los ajustes para adaptar el motor a la altitud. La altitud de 2.277 metros influía demasiado, y se tradujo en un momento de torsión muy alto, demasiado alto. Estaba bien en los terraplenes y en las tres rectas, pero fue un desastre en la recta larga de zigzag donde el V12 no acumulaba la torsión.

**E**N vista de todo lo anterior, sólo me quedaba una solución, hacer los ajustes por instinto y probarlos durante el calentamiento. Pero media hora de ensayos es muy poco, y no tenía más remedio. Efectué los ajustes en base a un pronóstico de tiempo bueno y una pista seca. Si lloviera, estaba perdido. Pero, los pronósticos indicaron una posibilidad de lluvia del 60 por ciento después de las 2 p.m. ¡Mala suerte! tuve que aceptar las cosas según se me presentaban. Escogí un mínimo de apoyo aerodinámico que hubiera sido incómodo si lloviera, pero que me permitiría sobrepasar a mis adversarios desde el séptimo lugar que me tocaba en la salida. Ya veremos... desafortunadamente, los resultados del calentamiento sólo sirvieron para empeorar mis temores. De todos los motores que había probado, éste era el peor, no tenía empuje en absoluto. En cuanto al chasis, era imposible manejarlo. El automóvil reaccionaba peligrosamente a cada bache, y Dios sabe que la pista de México está repleta de baches. Tanto fue así que le dije a Claudio Lombardi que bajo estas condicio-

nes no iba a terminar la carrera. El hecho de que Jean Alesi se saliese de la pista sirvió para confirmar mis palabras. Su automóvil perdió el control y de pronto salió disparado. Inmediatamente después del arranque, encontré un automóvil competitivo con el tanque lleno. Incluso diría que era tan bueno como el del año pasado. Seguí mi táctica acostumbrada, no atacar al principio de la carrera, especialmente para conservar las gomas. Después, empecé a atacar y en el proceso, hice la mejor vuelta de la carrera. No pude quedarme mucho tiempo en esta posición ideal; de pronto mi motor empezó a chisporrotear, luego a balbucear y finalmente se paró en seco. El alternador había muerto, probablemente debido al sobrecalentamiento general del automóvil. Última salida del Ferrari 642.

Para el momento de publicación de estas líneas, las ruedas del 643 habrán dado sus primeras vueltas sobre el asfalto. Será el Ferrari del futuro.



# VILLACIEROS SE QUEDO SOLO



En Albacete ha vuelto a saborear las mieles del triunfo todo un veterano, Villacieros, en una carrera un poco extraña, protagonizada por el elevado número de abandonos que se produjeron.

Enviado Especial  
Manuel Madrid

La carrera de Albacete se presentaba muy interesante, entraba en vigor la nueva reglamentación con una tabla de pesos diferente a la que se venía utilizando hasta ahora. Los coches favoritos se presentaban con un peso muy superior, mientras que los coches de las clases más pequeñas, a priori, se tenían que ver favorecidos por esta medida, y debían ser más competitivos. En los entrenamientos cronometrados, se pudo comprobar que los nuevos pesos de los coches iba a influir decisivamente en el desarrollo de la carrera. La pole fue para



**EL REGRESO DE UN VETERANO**  
«Kuru» Villacieros consiguió una rotunda victoria en La Torrecica.

**AL ATAQUE**  
Javier Mora fue uno de los indiscutibles protagonistas del fin de semana. En los entrenamientos consiguió el segundo mejor tiempo y en carrera fue el primer líder. Al final problemas de neumáticos le apartaron de la carrera.



**ESFUERZO RECOMPENSADO**  
Bassas (BMW M-3) tuvo que emplearse a fondo para remontar posiciones. Al final terminó segundo, un puesto que le permite encabezar la clasificación del Campeonato.



un sorprendente «Kuru» Villacieros, a los mandos de un BMW M-3; aunque fue mucho mayor sorpresa el sensacional segundo puesto que conquistó Javier Mora con su pequeño Citroën AX.

Los favoritos se vieron perjudicados por el peso de sus coches, sobre todo los Ford Sierra Cosworth 4x4, siendo el más perjudicado el de Sasiambarrena, que además rompió la caja de cambios. Otro piloto que sufrió una importante avería fue Alfonso García Vinuesa, que vio como en el motor de su Fiat Tipo 16V se perforaba el bloque. Antonio Albacete también tocó el motor del Toyota Corolla y para la carrera tuvo que sustituirlo por otro. Luis Villamil por su parte, con un buen número de problemas en las suspensiones y el motor del Alfa Romeo 75 3.0, ocupó un puesto muy retrasado en la parrilla de salida, noveno.

La carrera se caracterizó por los múltiples abandonos que se produjeron en las primeras vueltas. El primer líder fue Javier Mora, que con una arrancada fulgurante encabezó la prueba durante los cuatro primeros giros, tras él se situó Luis Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0), que lo



**UNA NOTA DE COLORIDO**  
Las azafatas siempre ponen una atractiva nota en todos los circuitos.

acosó, hasta que en la cuarta vuelta, en su intento por adelantarlo, se salió espectacularmente al final de la recta de meta. Esta maniobra la aprovechó perfectamente Villacieros que se situó en cabeza y ya no la abandonó hasta que vio la bandera a cuadros, cruzando la meta en solitario. La segunda posición fue para el otro BMW M-3, el de Josep Bassas, que remontó desde la octava posición, viéndose favorecido en su carrera por remontar posiciones por los abandonos que se fueron produciendo en los puestos de delante. Una magnífica segunda posición, la conquistada por Bassas, que le catapultó al primer puesto de la clasificación del Campeonato. Pero la gran revelación de la carrera fue Pablo Irizar, que en su debut en esta especialidad, al volante de un Citroën AX, logró la tercera posición, mientras que Florencio Ayuso, con un vehículo similar al de Irizar, fue cuarto. El quinteto de triunfadores lo completó Miguel Angel Carrillo con un Volkswagen Polo.

Y el grupo de favoritos, ¿dónde acabó? Quien más o quien menos se vio perjudicado por diferentes problemas. Sasiambarrena finalizó en séptima posición debido



**MULTITUD DE ABANDONOS**  
La carrera de Turismos tuvo una clasificación final inesperada, propiciada por los múltiples abandonos que se produjeron. En la foto el momento en que los comisarios retiran el coche de Ridruejo.

a dos reventones de neumáticos en el Sierra Cosworth 4x4. Albacete con fallos eléctricos fue octavo, mientras que Eduardo de Aysa con problemas en los frenos no pudo clasificarse más arriba del octavo puesto. Todos estos pilotos cruzaron la meta con vueltas perdidas debido a las paradas en boxes que tuvieron que realizar. Con respecto a las vueltas tan sólo estuvieron en las del ganador los tres primeros.

Entre los múltiples abandonos hay que destacar el del equipo Alfa Romeo; a la salida de pista de Pérez Sala se unió la parada del motor, en la primera vuelta, del vehículo de Villamil, debido a fallos eléctricos. Javier Mora uno de los animadores del fin de semana tampoco pudo finalizar debido a problemas con sus neumáticos. El fuerte calor reinante también influyó en algunos abandonos, de esta forma Carlos Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4) y Luis López de la Cámara (Ford Sierra Cosworth), tuvieron que abandonar por excesiva temperatura en las mecánicas de sus monturas.

Tras lo sucedido en Albacete el Campeonato de Turismos promete ser mucho más competido. ○

**FÓRMULA 3 INGLESA**

**GENE EN LOS PUNTOS**

Tras un complicado fin de semana, Jordi Gené consiguió finalizar en sexta posición en el circuito inglés de Donington Park, en la carrera puntuable para el Campeonato Británico de Fórmula 3. Las cosas no rodaron bien desde los entrenamientos, un cambio de neumáticos en la primera manga provocó que el coche se desequilibra-

se no pudiendo realizar un buen tiempo. En la segunda, cuando estaba en disposición de mejorar su registro anterior, comenzó a llover, resultando en definitiva, una serie más lenta. En la carrera, con un fallo en una relación y la rotura de la caja de cambios del monoplaza de Coulthard, el actual líder del certamen, provocó que el piloto español se retrasase y pasando

en octava posición en el primer paso por meta. Gené, con el genio que siempre le caracteriza, no se desanimó y consiguió remontar posiciones colocando finalmente su Ralt-Honda en sexta posición, puesto que le permitió puntuar de nuevo. El vencedor fue Rubens Barrichello. En Donington también participó Juan Serdá, que en su reparación y encuadrado dentro de la Clase B logró el quinto puesto de su categoría. Tras esta carrera sigue líder Coulthard, si bien Barrichello le ha empatado a puntos. Por lo que respecta a Gené está situado en séptima posición, con trece puntos.

También en Inglaterra, pero en el circuito de Oulton Park, participó el equipo Racing for Spain en el Campeonato Británico de Fórmula Renault. Pedro Martínez de la Rosa tras una buena actuación finalizó la carrera en sexta posición, a pesar de sufrir una salida de pista al estar mojado el trazado. Iván Arias no pudo finalizar la carrera al sufrir un toque, a tan sólo seis vueltas del final, con otro participante



**LAS OTRAS CARRERAS**

**POLEMICA Y ANIMACION**

El programa del fin de semana lo completaron la Fórmula Ford, la Fórmula Fiat, la Copa Citroën AX y dos animadas carreras de Clásicos Deportivos. En la Fórmula Ford el dominador del fin de semana fue Angel Burgueño, autor del mejor tiempo en los entrenamientos y vencedor con autoridad en la carrera. Desde la salida Burgueño fue distanciándose paulatinamente de sus

rivales y consiguió cruzar la meta en solitario. Por detrás se entabló una apasionante lucha por la segunda posición entre Miguel Angel de Castro, Enrique Gluckman y Javier Díaz, cruzando la meta finalmente en estas posiciones. Castro consiguió arrebatarse el segundo puesto a Gluckman tras una dura disputa, mientras que Javier Díaz tras realizar una mala salida remontó posiciones hasta dar caza al trío de cabe-

za, intentó arrebatarse a Gluckman la tercera posición pero debido a un fallo en el monoplaza del piloto andaluz, para no embestirlo al cambiar de trayectoria, realizó un trompo, debiéndose conformar finalmente con el cuarto puesto. Al menos el joven piloto madrileño tuvo el honor de realizar la vuelta rápida de carrera.

En la Fórmula Fiat Uno una vez más el gran dominador fue David Bosch, que es-

**NUEVO NEUMÁTICO PARA ALTAS PRESTACIONES**

**FIREHAWK 690**

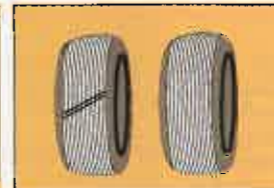
Lo mismo en seco que en mojado... su automóvil le parecerá distinto.



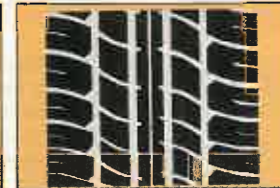
**Tecnología de Alta Seguridad para Grandes Prestaciones.**



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



— 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**  
NEUMÁTICOS DE ALTA SEGURIDAD.







**ANIMADO DUELO**  
La lucha por el segundo puesto en la Fórmula Ford estuvo muy animada. Al final fue para Miguel Angel de Castro. En la Fórmula Fiat (abajo) una vez más la victoria fue para David Bosch.



**EN EL AIRE**  
Las clasificaciones finales de la Copa Citroën AX están pendientes de reclamaciones. Al parecer los carburadores de los vencedores eran antirreglamentarios.



En la Copa de España de Clásicos la favorita era Balba González Camino. Finalmente el triunfo fue para el Austin Cooper de Simon Watson.

ta temporada está resultando imposible de vencer. El primer líder de la carrera fue Josué Burgueño, pero un toque con Israel Rodríguez propició que se saliese de la pista antes de finalizar la primera vuelta. Destacar el triunfo del equipo Ofensiva Uno, que colocó sus cuatro vehículos en las cuatro primeras plazas.

A la Copa Citroën AX la persiguió la polémica, tras dos animadas finales, las clasificaciones están pendientes de reclamaciones, al comprobar los comisarios técnicos en las verificaciones posteriores a la carrera que existían irregularidades en los carburadores de los vehículos de los vencedores, al parecer el paso de la gasolina era de un grosor superior al permitido. Los vencedores provisionales son Manuel Ruiz y Martín Egaña.

En el Trofeo de España de Clásicos 65 se impuso Jordi Serra, con un Lotus Elan, y en la Copa de España de Clásicos 71 lo hizo Simón Watson, con Austin Cooper. Balba González Camino que partía en la pole tuvo que abandonar al romperse un palier del Lotus Seven.

Una vez más la organización del Circuito de la Torrecica fue magnífica. Sólo criticar la actuación del comentarista, que desde megafonía tomó un descarado partido por algunos pilotos y animó a reclamar sin saber exactamente que había pasado en la pista. ○

**CLASIFICACIONES**

**CAMPEONATO DE TURISMOS**

1º Juan I. Villaceros (BMW M-3), 39 56 28 2º Josep Bassas (BMW M-3), 40 30 87 3º Pablo Irizar (Citroën AX Sport), 41 38 21 4º Florencio Ayuso (Citroën AX Sport), a una vuelta 5º Miguel A. Carrillo (Volkswagen Polo), a dos vueltas

**FORMULA FORD**

1º A. Burgueño, 28 51 06 2º M. A. de Castro, 28 54 72 3º E. Gluckman, 29 03 49 4º J. Díaz, 29 03 82 5º P. Calle, 29 24 67

**FORMULA FIAT**

1º D. Bosch, 24 48 23 2º J. J. Raventós, 24 51 08 3º I. Vigiola, 24 55 33 4º I. Rodríguez, 25 02 96 5º S. Boeffard, 25 24 66

**CLASICOS DEPORTIVOS 65**

1º J. Serra (Lotus Elan), 24 51 20 2º J. Folch (Aston Martin DB4), 24 58 49 3º R. Mercade (Porsche 911), 26 09 28

**CLASICOS DEPORTIVOS 71**

1º S. Watson (Austin Cooper S), 26 27 92 2º C. Omedes (Porsche 911 S), 27 20 79 3º D. Blanco (Ford Capri 3.0), 27 26 94

**COPA CITROËN AX FINAL A Y B**

Resultados pendientes de reclamación

**ALFA 75 LE MANS I.E. VOCACION DE DEPORTIVIDAD.**



**SERIE LIMITADA.**

Si vives con un estilo dinámico y deportivo y has alcanzado un elevado nivel de conducción, tienes ahora la oportunidad de subir a un ALFA 75 LE MANS I. E. Una berlina con una auténtica vocación deportiva. Vocación que se refleja en sus motores de inyección electrónica, su sistema de tracción trasera y en su perfecta distribución de pesos que garantizan una respuesta rápida y segura en cualquier circunstancia de conducción.

Una vocación que se completa con un equipamiento de serie totalmente exclusivo:

- Aire Acondicionado\*
- Servodirección
- Llantas de aleación especiales
- Elevalunas eléctricos anteriores
- Cierre centralizado
- Volante ajustable
- Faldones aerodinámicos
- Faros antinieblas



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR**

ALFA 75 LE MANS I.E. desde: 1.940.000 pts. (IVA inc.) \*ALFA 75 LE MANS 1.8 I.E.  
ALFA CONTACT: En todos los Alfa, gratis durante un año, 24 horas de asistencia total en carretera.

VICTORIA JAPONESA EN LAS 24 HORAS

# MAZDA HIZO HISTORIA EN LE MANS



**Inesperado, terrible para muchos, pero excitante. Un vehículo japonés ha ganado en Le Mans rompiendo todos los esquemas. Mazda ha podido con las grandes marcas y con un reglamento poco favorable. Ha rozado la perfección.**

Enviado Especial  
Manuel Domenech

**A**nadie se le podía ocurrir en el recinto de Le Mans, y eso que había doscientos cincuenta mil espectadores a las doce y media del mediodía del domingo que el Mercedes de Schlesser, Mass y Ferté iba a dejar escapar una victoria que había fraguado desde las nueve de la noche del día anterior. Su

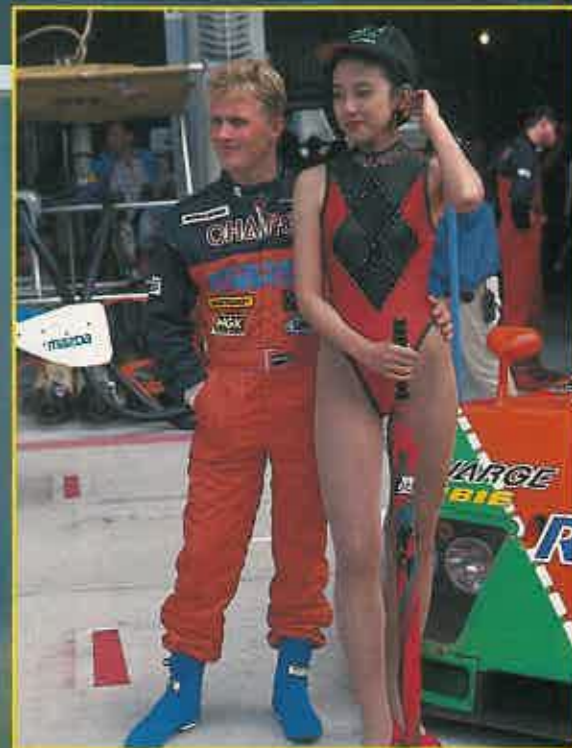
inmediato seguidor, el Mazda de Herbert, Weidler y Gachot, estaba a cuatro vueltas, y tan sólo quedaban poco más de tres horas para que la prueba acabase. Pero las carreras son así, y poco antes de la una de la tarde, el flamante Mercedes C-11 número uno entraba en boxes con graves problemas de motor; la junta de culata estaba fuera de servicio. Una victoria largamente merecida desaparecía como el humo, y su abandono permite que tanto

Jaguar como su piloto Teo Fabi les sobrepasen en la clasificación del Campeonato del Mundo de Sport. Pero, como no hay mal que por bien no venga, el Mazda japonés estaba ahí, esperando pacientemente para lograr entrar en la historia de las 24 Horas por la puerta grande: primera victoria de un coche japonés en Le Mans, primera victoria de un motor rotativo y tres nuevos vencedores en el palmarés de la prueba. No se puede pedir más.

Pero vamos a empezar por el principio, a Le Mans llegaban 45 coches en pos de una victoria. Convivían entre ellos los nuevos atmosféricos y los antiguos turbo y rotativos (solamente los Mazda). Ya de antemano se sabía que tan sólo los turbo iban a tener posibilidades y que los nuevos atmosféricos estaban allí porque el reglamento del campeonato les obliga. Así, Mercedes sólo inscribía un nuevo C-201, mientras que Jaguar inscribía dos XJR 14

y Peugeot dos 905 (Peugeot no tenía otra salida, y por ello Jean Todt anunciaba antes de la prueba que su intención era durar lo más posible, si bien reconocía que no pasarían de seis horas. Eso sí, no querían presentar una falsa sensación mandando al principio de la prueba para luego retirarse, lo que le honra). Junto a ellos, los Porsche y sus propios coches de la antigua generación iban a ser los que optasen a la victoria final.

**SORPRESA INESPERADA**  
Los pronósticos indicaban que Mercedes o Jaguar serían los vencedores de la 59 edición de las 24 Horas de Le Mans. Nadie contaba con Mazda, cuyo piloto, Johnny Herbert, fue el principal protagonista



MAZDA 787 B

TRIUNFO DEL MOTOR ROTATIVO

Para el equipo Mazda el triunfo conseguido en Le Mans es el fruto de siete años de trabajo serio y concienzudo, a pesar de que los reglamentos nunca le favorecieron. Mazdaspeed tiene su base cerca del Paul Ricard, en Francia, donde Hughes de Chaunac y sus hombres de Oreca lo mantienen desde hace años. Su primera participación en Le Mans fue en 1985, y ya consiguieron acabar con sus dos coches. Con el paso de los años la presencia de Mazda en Le Mans iba ganando en brillantez y en notoriedad, sobre todo por el agudo sonido que emitían sus motores rotativos. Hasta hoy su más brillante participación fue en 1989, año en que Kennedy, Dieu-donné y Hodgetts lograban la séptima posición y el primer puesto en categoría GTP. Los otros dos coches del equipo acabaron noveno y decimosegundo. El pasado año también ganaron la catego-

ría, pero uno solo de los tres coches alcanzó la meta en vigésima posición. Uno de esos coches iba pilotado, precisamente por los vencedores de la edición 1991: Weidler, Herbert y Gachot, y de ellos tan sólo el primero tenía experiencia en la prueba francesa.

Este año, el equipo Mazda tampoco tenía, a priori, muchas posibilidades, pues el actual reglamento no favorecía a sus coches, pero había que intentarlo. Lastrados de peso, los tres rugientes Mazda 787 iban a ser, poco a poco, los protagonistas de la carrera, siempre en pos de los Mercedes y por delante de los Jaguar. Al final, la regularidad, la organización, la profesionalidad de todo un equipo y, por qué no, un poco de suerte, permitía que un coche japonés, un Mazda, pusiera por primera vez, con letras de oro, su nombre en la prueba automovilística más importante del

mundo. Su victoria ha coronado también a tres nuevos campeones, Volker Weidler (el décimo piloto alemán que lo consigue), Johnny Herbert (el vigésimo quinto inglés que lo logra) y Bertrand Gachot (el décimo sexto belga que sube a lo más alto del podio). Los tres son jóvenes y, curiosamente, pilotos de Fórmula 1, aunque sólo lo es Gachot en la actualidad.

Pero además, la victoria de Mazda ha supuesto que, también por primera vez, un motor rotativo logre vencer en Le Mans. Un motor dotado de cuatro rotores de 654 centímetros cúbicos cada uno que logra una cilindrada total de 4.708,8 centímetros cúbicos con el coeficiente 1,8 multiplicador establecido en los reglamentos de FISA para este tipo de motores. Su potencia es de 700 caballos a 9.000 revoluciones por minuto y dispone de un par de 62 kgm. a 6.500.



LA ORGANIZACION, CLAVE DE UN EXITO SIN PRECEDENTES PARA EL EQUIPO MAZDA. A la izquierda, el momento del último repostaje del Mazda ganador. Quedaba media hora y la tensión era insostenible, pero ya estaba todo decidido. Además, no sólo se consiguió la victoria. Los tres Mazda acabaron clasificados entre los diez primeros.

**FUEGOS DE ARTIFICIO**  
Los Peugeot ocuparon la primera línea de parrilla y salieron como balas. Mandaron en los primeros compases, pero luego desaparecieron. El 905 de Rosberg, Dalmás y Raphanel duró seis horas.

En los primeros entrenamientos era el Jaguar atmosférico de Andy Wallace el más rápido seguido por el Peugeot de Rosberg, el Porsche de Stuck y el Mercedes turbo de Schlesler. En la segunda sesión, Schlesler lograba el mejor tiempo superando a los coches atmosféricos: el Jaguar de Wallace y los dos Peugeot, mientras que un fantástico Oscar Larrauri lograba el sexto mejor crono para el Porsche Repsol y por la noche! No se producían incidentes mayores en las dos sesiones y, merced al reglamento, los dos Peugeot, el de Rosberg y el de Baldi, ocupaban las dos primeras posiciones de la parrilla de salida mientras que el Mercedes de Schlesler lo hacía desde la sexta línea

**MALA SUERTE**  
Pareja y Larrauri contaban entre los favoritos, y de hecho, hasta las nueve de la noche conservaban una esperanzadora tercera posición. La rotura de la suspensión trasera motivó un retraso imposible de recuperar. Aún así aguantaron hasta el final para acabar en una décima posición que sabe a poco.



y Larrauri y Pareja desde la séptima. Al final se clasificaban 38 coches y los dos Jaguar y el Mercedes atmosféricos no lograban la clasificación o no salían (caso del Jaguar de Wallace). Los Jaguar V12 (también atmosféricos) no se mostraban muy rápidos y salían algo retrasados y superados por gran número de Spice. El

warm-up ponía de nuevo de manifiesto la superioridad del Mercedes turbo de los campeones del mundo acompañados por Alain Ferté.

A las cuatro de la tarde del sábado (como es tradicional) y tras las ceremonias previas, los dos Peugeot, con Baldi por delante de Rosberg, se ponían a los man-

dos de la prueba tras la salida. Tras ellos, el Mercedes de Schlesler y, en cuarta posición un Larrauri desencadenado que hacía una salida cañón. Sólo media hora le bastó para adelantar al Mercedes y, tras dos turnos de conducción, dejarle a Pareja el coche en esa privilegiada posición.

Poco antes de la primera hora, y en el

LE MANS EN BREVE



**Franco Lini**, maestro de periodistas, estaba exultante en Le Mans, y tenía buenos motivos para ello. Por un lado, le hacía feliz la idea de que Mazda pudiera imponerse a marcas tan importantes como Jaguar y Mercedes, incriminando su nombre y su nacionalidad por vez primera en las 24 Horas. Por otro, porque en la madrugada del sábado al domingo, en plena vorágine, conoció que había sido abuelo por segunda y tercera vez. Su hija Beatrice había dado a luz a dos gemelas, que se llamarán Anaïs y Corine que ya tienen una hermana mayor, Alicia, de diez años. Enhorabuena Franco.

**Tomás Saldaña** estuvo presente en Le Mans para ver desde cerca la especialidad y hablar con el equipo Courage Competition de una futura colaboración entre ambos. En principio, si todo

sale bien, Tomás correrá en Jerez con un Cougar Porsche C 26 S del equipo, y efectuará, además dos carreras de la Interserie, una de ellas en el circuito británico de Brands Hatch.

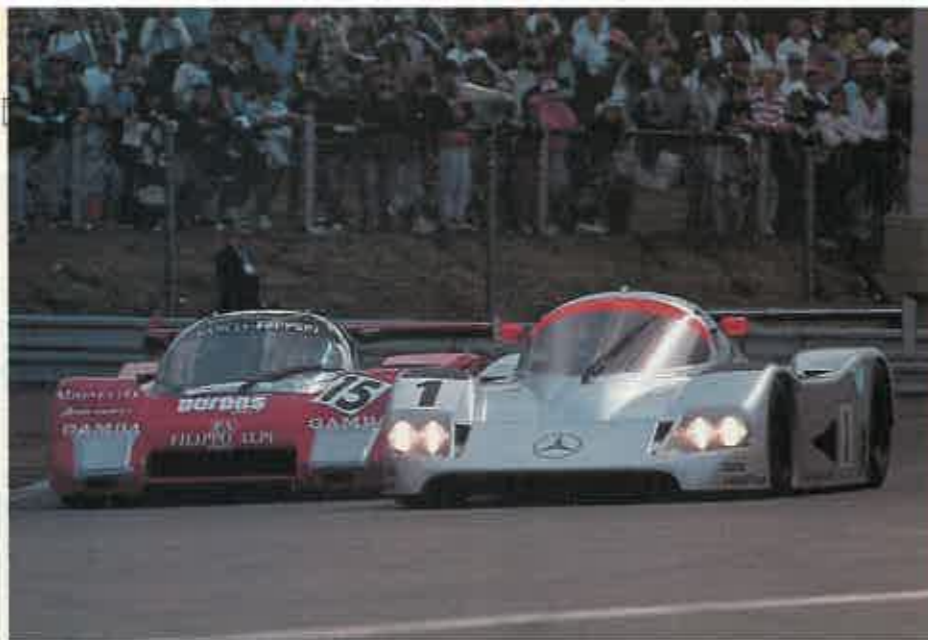
**Jacky Ickx** ha logrado en esta edición su séptima victoria en las 24 Horas de Le Mans. Sí, no se asusten ustedes, es cierto. En el pasado, como piloto logró seis triunfos. El de este año lo ha conseguido brillantemente su equipo, Mazda, pues el famosísimo expiloto belga trabaja en Mazdaspeed como asesor, dice él, aunque a nosotros nos consta que tiene algún cometido más. Al público de Le Mans, sorprendido por la victoria japonesa, le ha gustado sobremanera que precisamente el nombre de Ickx esté unido a un triunfo histórico como el que se ha producido. Y es que Ickx es toda una leyenda en el circuito de La Sarthe.

**Walter Brun y Repsol** presentaron el viernes en los nuevos boxes de Le Mans su nuevo coche, que debutará en Nurburgring el próximo 18 de agosto. Su nombre es Brun C91 y ha sido diseñado por Steve Ridgers en las ins-



talaciones de Brun Technics de Basingstoke (Gran Bretaña). Su chasis está construido en fibra de carbono en toda su estructura, y se ha desarrollado para poder albergar cualquier tipo de motor, si bien Brun Motorsport ha comprado para él los motores Judd V8 de F-1 de Leyton House preparados para carreras de larga distancia. Brun piensa vender su coche a clientes.





**ESFUERZO SIN RECOMPENSA** El Mercedes de Schlessler, Mass y Alain Ferté no sólo fue el más rápido en entrenamientos, sino que dominó 260 vueltas de las 362 que se cubrieron en las 24 horas. La victoria parecía inapelable, pero graves problemas de motor echaron todo por tierra cuando tan sólo quedaban tres horas de carrera. Al final un sólo Mercedes cruzó la meta, el conducido por los jóvenes Wendlinger, Schumacher y Kreuzpointer.

primer repostaje del Peugeot de cabeza, un fallo en el debímetro hacía que la gasolina se derramase y se produjera un conato de incendio en el coche. Era el principio del fin para los Peugeot, pues el de Rosberg experimentaba graves problemas de cambio que, a la postre, motivarían su abandono tras seis horas de carrera en las que fue mantenido artificialmente. Todt no quería que se pensase mal de él. Tras la debacle (ya esperada) de los Peugeot, los tres Mercedes se instalaban en la cabe-

za de la prueba, en principio con Larrauri intercalado entre ellos. En ese momento era el pilotado por Wendlinger, Schumacher y Kreuzpointer el líder, seguido por el de Schlessler; aunque el de Thiim, Palmer y Dickens también figuró en cabeza. Todo eso hasta la sexta hora, en la que el Mercedes de Schlessler empezaría un dominio que concluyó a mediodía del día siguiente. Mientras, los Jaguar, poco a poco, iban avanzando posiciones seguidos de cerca por los sorprendentes Mazda.

## CLASIFICACIONES

### PARRILLA DE SALIDA

- |   |  |
|---|--|
| 5. Alliot/Baldi/<br>Jabouille<br>(Peugeot 905)<br>3 35 058            | 6. Rosberg/Dalmas/<br>Raphanel<br>(Peugeot 905)<br>3 38 886                |
| 37. Zwolsman/Euser/<br>Harvey<br>(Spice Ford)<br>3 45 740             | 41. Negesaka/Yokoshi-<br>ma/Misaki<br>(Spice Ford)<br>3 53 833             |
| 37. Fabre/Thuner<br>(ROC Ford)<br>3 55 446                            | 39. Grand/Lapeyre/<br>Maisonrouve<br>(Spice Ford)<br>3 57 298              |
| 7. Gonin/Taverna/<br>De Hanning<br>(ALD Ford)<br>3 59 343             | 43. Ricci/Iacobelli/<br>Piper<br>(Spice Ford)<br>4 02 519                  |
| 45. Adams/Donovan/<br>Jones<br>(Spice Ford)<br>4 06 578               | 44. Shaldon/Rickett/<br>De Lessaps<br>(Spice Ford)<br>4 10 607             |
| 1. Schlessler/Mass/<br>A Ferté<br>(Mercedes C 11)<br>3 31 270*        | 31. Wendlinger/Kreuz-<br>pointer/Schumacher<br>(Mercedes C 11)<br>3 35 265 |
| 32. Palmer/Thiim/<br>Dickens<br>(Mercedes C 11)<br>3 35 957           | 17. Larrauri/Pareja/<br>Brun<br>(Porsche 962 Brun)<br>3 36 114             |
| 11. Reuter/Toivonen/<br>Letho<br>(Porsche 962 Kremer)<br>3 38 848     | 58. Stuck/Bell/<br>Jelinski<br>(Porsche 962 Joest)<br>3 40 526             |
| 57. Schneider/Winter/<br>Pascarolo<br>(Porsche 962 Joest)<br>3 40 548 | 35. Jones/Boesel/<br>M Ferté<br>(Jaguar XJR 12 D)<br>3 43 496              |
| 55. Weidler/Harbert/<br>Gachot<br>(Mazda 787 B)<br>3 43 503           | 12. Robert/Migault/<br>Raulet<br>(Cougar Porsche C 26 S)<br>3 44 315       |
| 21. Konrad/Reid/<br>Lombardi<br>(Porsche 962 Konrad)<br>3 45 214      | 49. Fouché/Andskar<br>(Porsche 962 Trust)<br>3 46 181                      |

Hasta un total de 38 vehículos clasificados de los 45 que tomaron parte en los entrenamientos. \*Autor del mejor tiempo en los entrenamientos.

### CLASIFICACION FINAL

1º Weidler/Harbert/Gachot (Mazda 787 B), 362 vueltas (4 923,2 km.) en 23 h 58'35"912, a un promedio de 205,333 km/h. 2º Jones/Boesel/Ferté (Jaguar XJR 12), a 2 vueltas. 3º Fabi/Acheson/Wollek (Jaguar XJR 12), a 4 vueltas. 4º Warwick/Wallace/Nielsen (Jaguar XJR 12), a 6 vueltas. 5º Wendlinger/Kreuzpointer/Schumacher (Mercedes C 11), a 7 vueltas. 6º Kennedy/Johansson/Sala (Mazda 787 B), a 7 vueltas. 7º Stuck/Bell/Jelinski (Porsche 962 Joest), a 15 vueltas. 8º Dieudonné/Yorino/Terada (Mazda 787 B), a 16 vueltas. 9º Reuter/Toivonen/Letho (Porsche 962 Kremer), a 19 vueltas. 10º Pareja/Larrauri/Brun (Porsche 962 Brun), a 24 vueltas. Vuelta rápida K. Wendlinger (Mercedes C 11) en 3 35 564, a un promedio de 227,125 km/h. 12 clasificados más.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º T. Fabi, 47 puntos. 2º J.L. Schlessler y J. Mass, 37. 3º D. Warwick, 30. 4º P. Alliot y M. Baldi, 29. 5º C. Euser, 28. 6º K. Wendlinger y M. Schumacher, 23. 7º M. Reuter y H. Toivonen, 23. 8º V. Weidler, J. Harbert y B. Gachot, 20. 9º Ch. Zwolsman, 20. 10º D. Jones, R. Boesel y A. Ferté, 15. J. Pareja, 9 puntos.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Silk Cut Jaguar, 55 puntos. 2º Sauber Mercedes, 50. 3º Mazdaspeed, 30. 4º Peugeot Talbot Sport, 29. 5º Euro Racing (Spice), 28. 6º Porsche Kremer, 25. 7º Porsche Brun, 15. 8º Cougar Competition, 12. Hasta 10 clasificados.



EL EQUIPO JAGUAR HIZO SU CARRERA Y SUBIO AL PODIO. No muy rápidos en entrenamientos, los «viejos» Jaguar XJR 12 llevaron a cabo una carrera bien planteada aunque poco brillante. El Spice de Euro Racing fue visitado por las chicas de Hawaiian.



Tras su primer relevo, dejó el coche a su patrón, Brun, en cuarta posición, que éste perdió rápidamente cayendo en la octava. Luego Larrauri, volvía a colocarse tercero y, al dejar de nuevo el puesto a Pareja, las cosas empezaron a ir mal. Primero fue la batería y luego la suspensión (25 minutos), total, pasaron a la vigésima posición que, a fuerza de voluntad fueron mejorando para acabar décimos. Con el Mercedes en cabeza, la prueba pasó por una fase de aburrimiento que cesó cuando rompió y permitió que el Mazda le sustituyese. Entonces, los Jaguar estaban al acecho y no quedaba mucho tiempo, pero el coche japonés resistió e incluso aumentó su ventaja sobre los coches ingleses, tres, que acabaron tras él.

## 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.



● **MOTUL IBERICA** ha firmado un acuerdo de colaboración con los departamentos de **Competición de Audi Sport Y Volkswagen Motorsport**, consistente en la esponsorización de los programas deportivos de las dos marcas. Motul podrá desarrollar sus productos en condiciones extremas.



● **LA F. E. de A.** ha dado a conocer las últimas modificaciones del calendario deportivo. **El Raid V Centenario** se disputará finalmente del **10 al 12 de octubre**. La carrera de los Campeonatos Nacionales prevista en **Alcañiz el 13 de octubre** pasará a celebrarse el **27** de ese mismo mes, mientras que la prueba prevista para el **27 de octubre** en **Jerez** se adelanta al **13** de ese mes.

● **LOS próximos 24 y 25 de agosto** se celebrará en **Pont-de-Vaux**, localidad francesa al norte de **Lyon**, la carrera más importante de resistencia reservada a **Quads**. Con **12 horas de duración** se disputará en un circuito de tierra de **cuatro kilómetros de longitud**.



● **YAMAHA ESPAÑA** ha encargado a la empresa **CROM** la organización de la selección de los participantes españoles del **Espíritu de Aventura**, que se desarrollará en **Australia** bajo el nombre **Boomerang Tour 91**.

88 / Motor 16

## RALLYES

## MARCHA ATRAS DE LA FEDERACION

**L**A Federación Española de Automovilismo ha dado marcha atrás sobre su decisión de alterar el sistema de puntuación en el Campeonato de España de Rallyes. Lo cierto es que modificar el sistema de atribución de puntos cuando la temporada estaba ya en ecuador, era un error que la FEA ha rectificado.

Se parte de la base de que el Rallye Cataluña tiene un coeficiente exageradamente alto (15) frente a las otras pruebas del calendario. Intentando corregir este error inicial, se cayó en otro peor: que los pilotos extranjeros no bloqueasen los puntos en las clases. Con ello se eliminaba la posibilidad de que los pilotos españoles se midiesen con los extranjeros y se preocupasen exclusivamente por acabar en el Cataluña lo mejor clasificados posible en su clase, a menudo sin gran oposición. El rallye más importante de España podría resultar una prueba *descafeinada* y sin interés para los aficionados españoles.

Aunque el coeficiente sigue siendo exageradamente alto, al menos en el Cataluña podrán brillar también quienes intervienen en el Campeonato de España.



**MAS ESPECTACULO**  
Al bloquear puntos los pilotos extranjeros, habrá más lucha.

## FORD

## POSIBLE RETIRADA TEMPORAL

**L**OS diferentes problemas mecánicos que han acosado a los Ford Sierra Cosworth 4x4 que participan en el Mundial de Rallyes, ha llevado a los responsables del equipo oficial, ha tomar la drástica decisión de dejar la competición por un tiempo. Estiman que es necesario hacer un es-

tudio concienzudo de los elementos mecánicos más susceptibles de sufrir averías, caso de los puentes y caja de cambios. Por el momento ya han anulado su participación en Argentina, prueba que ya estaban entrenando Alessandro Fiorio y Malcom Wilson, tras el paréntesis previsto por la marca para mejorar sus vehículos podrían reaparecer en el Rallye Sanremo a mediados de octubre.



**EN EL DIQUE SECO**  
Ford ha decidido retirarse momentáneamente.

## RICARDO AVERO

## PRESENTE EN EL CATALUÑA

**E**L piloto canario que esta temporada está disputando los rallyes del archipiélago al volante de un Mitsubishi Galant VR4, tiene muchas posibilidades de tomar parte en el Rallye Cataluña, puntuable para el Mundial de la especialidad. Japón Motor, a través de su departamento de competición Ralliart Islas Canarias tiene mucho interés en que esto se lleve a cabo y no quieren perderse la oportunidad de participar en un hecho histórico para el automovilismo español. En unos días, Ricardo Averó se desplazará a Inglaterra para tomar contacto con las diferentes versiones del Galant VR4 disponibles, para elegir la unidad con la que hará su debut en una prueba del Mundial.



**VILARIÑO INTRATABLE**  
El piloto español está en disposición de lograr su tercer título europeo.

## EUROPEO DE MONTAÑA

## LOS ESPAÑOLES EN CABEZA

**C**ASI en el ecuador del Europeo de Montaña, tras la disputa de la subida a Sterberk en Checoslovaquia, los pilotos españoles brillan con luz propia. A la cabeza del certamen se encuentra situado Andrés Vilariño que, a los mandos de su habitual Lola-BMW, está consiguiendo una considerable ventaja sobre sus más directos rivales y se perfila como el candidato a adjudicarse el título final, de lograrlo lo conseguiría por tercera vez consecutiva. El piloto español que se está mos-

trando intratable, batiendo todos los récords establecidos, tiene ya en su casillero 75 puntos; en segunda posición está clasificado el alemán Herbert Stenger con 50 puntos, mientras que Pancho Egozcue es tercero con 44 puntos.

Esto por lo que respecta a la clasificación absoluta, en el apartado reservado a vehículos de Gr. A, también se encuentra clasificado a la cabeza otro español, Iñaki Goiburu, con un BMW M-3, mientras que en Gr. N, coches de serie, es el también español Francesc Gutiérrez, un nuevo valor del automovilismo español, quien a los mandos de un Ford Sierra Cosworth lidera la clasificación.



**UN NUEVO VALOR**  
Francesc Gutiérrez en su primera temporada en el Europeo de Montaña, está mostrando un magnífico nivel que le ha llevado a la primera posición provisional de la clasificación en Gr. N.

Antes de salir de vacaciones



PONGA MOLYSLIP Y...

• Menor consumo de combustible y aceite.  
• Mayor potencia.  
• Mejor arranque en frío.  
• Menor fatiga de su motor.



FELIZ VIAJE



Infórmese en su taller o garaje, o llamando a

ALAVA	945	27	34	76
ALICANTE	96	528	88	68
ANDALUCIA	958	63	26	41
ASTURIAS	985	14	50	98
CANARIAS	928	26	19	21
CANTABRIA	942	34	49	89
CATALUÑA	93	788	40	53
GALICIA	986	85	95	00
GUIPUZCOA	943	49	31	35
MADRID	91	672	63	29
	91	475	47	93
NAVARRA	948	22	77	75
VALENCIA	96	126	03	49
VALLADOLID	983	23	19	81
VIZCAYA	94	674	45	35

Ponga **MOLYSLIP** Y... FELIZ VIAJE

IMPORTADOR para España:

**MULTICOM SA**

Teléfonos (94) 424 24 51/52  
Fax (94) 423 29 79

**TELEFONOS DE EMERGENCIA**

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

**CAMPSA**  
Tel.(900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13

**ADA**  
Tel.(900) 10 08 99

**AHSA**  
Tel.(91) 259 46 05

**DYA**  
Tel.(91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44

**RACE**  
Tel.(91) 593 33 33

**RACC**  
Tel.(93) 200 07 55

**ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22

**BMW**  
Tel.(900) 10 04 82

**CITROEN**  
Tel.(91) 519 13 14

**FIAT**  
Tel.(91) 450 11 50

**FORD**  
Tel.(900) 14 51 45

**HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80

**LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50

**MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25

**MERCEDES-BENZ**  
Tel.(91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel.(91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel.(91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel.(91) 597 21 25

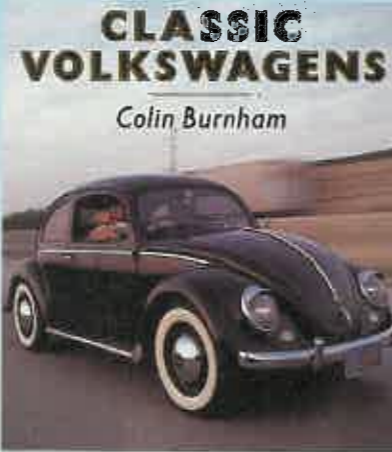
**RENAULT**  
Tel.(91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel.(900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel.(900) 13 65 24

LITERATURA VISUAL

**C**LASSIC Volkswagen, es un libro de Colin Burnham eminentemente visual, en el que mediante excelentes fotografías en color, a lo largo de sus 130 páginas se repasa la historia de la marca, gracias a modelos de coleccionistas. Está especialmente indicado para los amantes de modelos excepcionales.



**En Librería Collector, Pau Claris 168, Barcelona, Teléfono (93) 215 81 15. Su precio es 2.200 pesetas**

**EL MOTOR EN TVE**

**E**STA semana son dos los deportes, relacionados con el motor, que serán programados por TVE.

En primer lugar, en la madrugada del sábado a las 01.50, automovilismo en TVE 1, la Fórmula Indy, desde Portland (Oregón). También el sábado 29, pero esta vez en La 2, Gran Premio del mundo de motociclismo desde Assen, Holanda (11.40 horas).

**VUELVE MOTOR-MAIL**

**C**HAMPION, fabricante nº1 de bujías, vuelve a editar su revista Motor-Mail, la cual contará con una tirada de 450.000 ejemplares y será trimestral.

Después de su interrupción, reaparece para atender la demanda suscitada y estará presente en 14 países. Motor-Mail informará de las principales noticias del mundo del motor.

MOTOR MAIL



CROSS AVENTURA

**L**A prueba Cross Aventura, consiste en recorrer «a pie» campo a través, con la sola ayuda de mapa y brújula la distancia de 60 kilómetros en etapas de 15 kilómetros, siendo una de ellas nocturna. En el recorrido los participantes deberán pasar por todo tipo de obstáculos, naturales o fijados por la organización. La cuota de inscripción es de 100.000 pesetas por equipo. La fecha, del 3 al 8 de septiembre.

**Para más información: Cross Aventura, Apdo. de Correos 170. 03300 Orihuela. Alicante.**

**COMARCA DE LA JARA**

**E**L grupo Tam-Tam propone, para sus socios y amigos, una ruta que discurre íntegramente por la provincia de Toledo, al sur de la vega del Tajo, atravesando la comarca de la Jara para luego dirigirse hacia el Sur. La ruta, de 90 kilómetros aproximadamente, se iniciará en San Martín de Pusa y terminará en Puerto Rey. Fecha de salida: domingo 7 de Julio. Precios: Motos, 4.000 ptas. Coches y conductor 6.000 ptas.

**Más información: Tam-Tam, Las Matas, 37. 28.039 Madrid. Teléfono: 450 69 38-450 80 34. Fax: (91) 311 52 57.**

DEPORTE

**L**OS aficionados al deporte del motor pueden disfrutar esta semana con el Rallye de Nueva Zelanda, el gran Premio de Holanda de motociclismo y el Campeonato del Mundo de Superbikes, que se celebrará en Austria.

Motor 16



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

**Editor ejecutivo:** Félix Lázaro.  
**Director:** Alberto Mallo.

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

**Publicidad:** **Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercedo:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Ros. **Automercedo:** Loles Payra. **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 M<sup>o</sup> 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. **Telex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Fax:** 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. **Teléfono:** (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. **Teléfono:** (954) 43 22 11.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresión:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. **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 Bureau, asociación de la que también forman parte: **L'ACTION AUTOMOBILE** (Francia), **AUTO ZEITUNG** (Alemania), **CAR** (Gran Bretaña), **GENTE MOTORI** (Italia) y **TURBO** (Portugal); **VI BILAGA** (Suecia).

**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.



**PEUGEOT. FUERZA DINAMICA**



SERIE F1 PHILIPS CAR STEREO  
CONOZCA A UN GANADOR  
EN PRESTACIONES Y PRECIO



DC 410 SERIE FORMULA 1

Philips le presenta el mejor sintonizador del mercado: el DC 410 de la serie Fórmula 1. Porque además de tener el máximo número de presintonías, 36, tiene Scan de frecuencias y presintonías que lo hacen único.

Regale sus sentidos con el diseño de vanguardia de un líder, y disfrute de las prestaciones que sólo puede ofrecerle un ganador en todos los terrenos a un precio inmejorable: 19.900 ptas.

Características Técnicas

- Sintonizador digital PLL cuarzo con FM (estéreo)/OM/OL, Autostore y 36 presintonías individuales
- Platina de cassette estéreo
- Amplificador estéreo de potencia (2 x 7 W) y baja distorsión
- Unidad extraíble incorporada anti-roboto

Para más información sobre el DC 410 consúltenos en el teléfono (91) 539 12 53



Este verano, Philips Car Stereo le obsequia con una bolsa para transportar su auto-radio más cómodamente. (Promoción válida hasta el 30 de Agosto).



PHILIPS



Motor 16 GRUPO

29 de Junio de 1991 Núm. 401 • 325 ptas.

EXCLUSIVA  
UN  
MERCEDES  
MUY  
GOLF



NISSAN SUNNY  
FRENTE A  
VOLKSWAGEN GOLF



JAPON  
GANA A  
EUROPA

ITAL DESIGN  
NAZCA M12



BMW DE 200 MILLONES