



FORMULA 1: ESCULTURA FERRARI

SEMANAL Motor 16 ERUPO

24 de agosto de 1991

Núm. 409 • 325 ptas.

EL GOLF DEL 92

- TODOS LOS DETALLES DEL NUEVO MODELO
- ENCUESTA: LO QUE OPINAN LOS USUARIOS DE UN COCHE MITO



EXCLUSIVA

MERCEDES 500 E FRENTE A PORSCHE TURBO

PROBADOS POR NIKI LAUDA



NUEVO CITROËN ZX NACIDO CAMPEON



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

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

Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responde a las más exigentes demandas del Cliente. Por su completo equipamiento. Por el acondi-

cionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento.

Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo).

Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior.

Por su capacidad modular. El Nuevo Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación.

Nacido robusto. Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero

prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y por que, además, posee el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría consiguiendo una excelente defensa ante la corrosión.

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

El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

LO ULTIMO

El coche más carismático de los últimos años y líder de ventas en Europa, el VW Golf ya tiene sucesor. El nuevo Golf se presenta en el Salón de Francfort.

16

ENCUESTA

Motor 16 ha encargado a Eco una amplia encuesta entre los usuarios del Golf, de ésta se desprenden unos datos de lo más halagüeños para este modelo.

22

PRENTE A FRENTE

El mítico piloto de Fórmula 1, el tricampeón mundial Niki Lauda, vuelve a pilotar pero esta vez como probador de excepción para motor 16, comparando dos de sus coches favoritos el Mercedes 500 E y el Porsche 911 Turbo.

30

FRENTE A FRENTE

Renault 21 Baccara Peugeot 405 STI.

36

ECONOMIA

Según una encuesta del MOPT los españoles cada día viajan más. Ahora es más frecuente el empleo de aviones y trenes, pero sin duda el coche sigue siendo el método de transporte más empleado.

39

PRECIOS

Vehículos nuevos.

52

Vehículos usados

68

FUERA DE SERIE

El Ferrari de Brian Janik.

72

DEPORTE

Sport Prototipos: Nurburgring.

74

El Gran Premio de motociclismo de San Marino se celebró en el circuito de Mugello. La representación hispana, a pesar de no conseguir ningún triunfo, tuvo una destacada actuación. El campeonato sigue al rojo vivo.

81

A Todo Gas.

82

Agenda.



EDITORIAL

POLITICA Y REALIDAD

Es un hecho aceptado mayoritariamente entre los ciudadanos de este país que la realidad social va casi siempre por delante del legislador. O del técnico. Algo así está ocurriendo en materia viaria donde las previsiones de los expertos se ven desbordadas con harta frecuencia por los usos y costumbres de los usuarios de la carretera.

El aún inacabado I Plan General de Carreteras 1984-1991 es un claro ejemplo, reconocido incluso por los responsables del entonces MOPU a secas. Las previsiones de tráfico realizadas, y con ellas las infraestructuras a construir, fueron superadas poco des-

pués de ponerse en marcha y, a trancas y barrancas, ese Plan ha tenido que ser retocado casi permanentemente, lo que ha coadyuvado, además, a su perenne retraso.

Los mismos expertos siguen realizando encuestas de movilidad y los resultados, tal y como recogemos en un amplio informe en este mismo número, apuntan claramente a que las necesidades viarias de los españoles

-teniendo en cuenta los cambios de conducta que se están registrando en cuanto al uso de los distintos modos de transporte- van muy por delante de las propuestas que se barajan tanto desde el Ministerio de Economía en forma de pesetas corrientes y molientes, como desde el flamante MOPT con proyectos racionales que den solución a los problemas que la red viaria tiene planteados.

Y como muestra un solo botón: que a estas alturas de la película, el eje con mayor flujo de vehículos ligeros (Madrid-Valencia) según las encuestas del propio Ministerio, no cuente con una vía rápida en su totalidad, es el principal síntoma de que algo no funciona bien en la política de nuestro país.

Ultima hora: Un total de 119 personas han perdido la vida en las carreteras españolas en el puente festivo de la Asunción en el «periodo oficial» de recuento de víctimas. Es decir, 29 muertos al día. Y sigue la sangría.



DEPORTE



SPORT ALEMANIA

A pesar de los esfuerzos de Mercedes y la presentación del nuevo Peugeot, los Jaguar se impusieron con gran autoridad en Nurburgring, consiguiendo un apabullante doblete. (Pag. 72)

FUERA DE SERIE



FERRARI DE BRIAN JANIK

Un prodigioso ejercicio de estilo sobre un hipotético Ferrari de Fórmula 1 realizado como tesis por un aventajado estudiante de diseño. Un coche que jamás veremos en las pistas pero que por sus bellas líneas y sus delirantes soluciones aerodinámicas llama la atención. (Pag. 68)

FRENTE A FRENTE



R-21 BACCARA PEUGEOT 405 STI

Dos versiones de lujo de sendos coches del segmento medio de éxito indiscutible. (Pag. 30)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS BARATOS

1	10.000.000
2	12.000.000
3	14.000.000
4	16.000.000
5	18.000.000
6	20.000.000
7	22.000.000
8	24.000.000
9	26.000.000
10	28.000.000

LOS MAS CAROS

11	30.000.000
12	32.000.000
13	34.000.000
14	36.000.000
15	38.000.000
16	40.000.000
17	42.000.000
18	44.000.000
19	46.000.000
20	48.000.000

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.



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

- Citroën tiene previsto hacerse con el 14 por ciento del mercado francés (en la actualidad posee el 13,4 por ciento), gracias al lanzamiento de la nueva versión diésel del ZX en la próxima primavera.
- Será Matra, y no Renault, quien se encargue del proyecto y la producción del nuevo vehículo eléctrico que será vendido bajo el amparo de Renault.
- Peugeot va a establecer su propia red de ventas en Egipto y Libia.
- Renault lo va a llevar crudo este año. Además de unas importantes pérdidas (se habla de 13.000 millones de pesetas) de su subsidiaria estadounidense de vehículos industriales, Mack, todo parece indicar que repetirá pérdidas en la América Latina.
- En lo que va de año, el número de muertes por accidente de tráfico ha descendido un 10 por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior. Según las autoridades galas, los nuevos límites de velocidad -de sesenta a cincuenta kilómetros por hora en ciudad- han salvado alrededor de mil vidas.
- PSA y la compañía eléctrica (EDF) han anunciado un programa conjunto para potenciar el uso de vehículos eléctricos en Francia: Peugeot ofrecerá su versión eléctrica del 205 a un precio competitivo, mientras que EDF llenará las ciudades de parquímetros con tomas eléctricas.
- El presidente del Grupo PSA, Jacques Calvet, desconocía que un distribuidor en Alinsas, Suecia, vendía vehículos Mitsubishi y Citroën.



VARIANTES DE POBLACION

¡POR FIN SALE ARGANDA!

EL Ministerio de Obras Públicas ha aprobado la contratación de un nuevo tramo de la Autovía de Levante, entre Arganda del Rey y Perales de Tajuña, de 24 kilómetros y un importe aproximado de 11.000 millones de pesetas. Este tramo, que dispondrá de siete enlaces, tiene como plazo de ejecución la friolera de treinta meses.



VERDE Y ROJO



- Al fin la Policía ha detenido a la banda de atracadores que tenía atemorizados a los usuarios de las áreas de descanso de las autopistas catalanas. La prensa británica e italiana habían informado hace meses sobre los peligros de viajar por estas autopistas españolas. Bien está que se desarticule esta banda de peruanos. De todas maneras, tampoco es para sentirse orgullosos cuando son ya muchos meses los que venimos esperando una solución al problema.
- Mercé Sala, la Presidente de Renfe no consideró importante la amenaza terrorista sobre los ferrocarriles españoles. Media docena de bombas y unos pocos miles de viajeros afectados no parecen suficiente razón para interrumpir sus vacaciones. Cuando

SOMPORT

NUEVO TRAZADO GALO

EL ministro francés de Equipamiento, Paul Quiles, ha aprobado un nuevo trazado para la vertiente gala del túnel de Somport, que enlazará España y Francia por Aragón, para evitar el impacto ecológico de la futura autovía Sagunto-Burdeos en el Parque Nacional de los Pirineos. Esta decisión ha causado preocupación en el lado español.

MOTORISTAS

CADA VEZ MAS HERIDOS

EL número de motoristas heridos en accidentes de tráfico en Madrid durante el primer semestre iguala prácticamente a los que se produjeron durante todo el año 1990, según datos de la Policía Municipal. Entre enero y junio se han registrado 1.336 accidentes, en los que se vieron involucrados 918 motocicletas y 418 ciclomotores, dando como resultado 17 muertos y 1.410 heridos.

todo hubo pasado, doña Mercé, convocó una rueda de prensa para anunciar su vuelta al trabajo, pero se negó a comentar sus famosas vacaciones. La catadura de doña Mercé está a la altura del servicio de la compañía que preside, de la que acabamos de saber sus resultados económicos del pasado ejercicio. Aterradores.

● El Ayuntamiento de Madrid ha decidido al fin multar a Gas Madrid por los daños ecológicos que producen sus obras, dañando acacias y césped. Fantástico. Ahora sólo falta que multen a la Compañía, por causar el caos en la capital, con sus obras lentas y sin señalizar. En vez de levantar cien calles durante seis meses, podrían terminar las obras con celeridad evitando múltiples trastornos a los madrileños.



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI



DELTA PARA EL MUNDIAL
Vías más anchas y 10 caballos más de potencia.



UN Y10 DE LUJO
El pequeño Y10 recibe ahora una tapicería de cuero y máximo equipamiento.

LANCIA SE RENEVA

AL fin se presenta de modo oficial el Lancia Delta Integral en su tercera evolución, que finalmente no cambia de nombre aunque en el mundillo de la competición se le conoce ya como *Deitona*. Lo más importante del nuevo Delta es que sus vías se han ensanchado en 5 centímetros y que los pasos de rueda se han modificado para permitir la utilización de llantas de 7,5 pulgadas de garganta y 15 de diámetro. Estos cambios permitirán que el grupo A de rallyes sea mucho más competitivo, con más anchura y con

ruedas de 17 pulgadas. El motor gana 10 caballos, pasando a rendir 210 y se ha dotado de un *intercooler* más grande, con lo que es más elástico y con más bajos. No solo el Delta se cambia, sino que en la parte baja, el Y10 multiplica sus versiones. Buscando especialmente el público femenino, aparece el Y10 Ego, con un acabado lujosísimo, en el que se incluye la tapicería de cuero, un exclusivo color oscuro y el motor Fire de 1.100 centímetros cúbicos con convertidor catalítico.

PEUGEOT RAPIDO FUN NV

UN NUEVO FUN

PEUGEOT ya tiene lista una nueva versión de su exitoso cicloscooter Rapido Fun. La nueva versión que será presentada en septiembre no sólo introduce nuevos colores, puesto que se han introducido algunas mejoras técnicas y mecánicas para lograr mejores prestaciones, con el objeto de ofrecer una conducción más rápida y segura en el denso tráfico urbano. Lo único que no se modifica es el precio.



- Chrysler y Fiat, que poseen una compañía al 50 por ciento en Estados Unidos denominada Ardon, encargada de la distribución y comercialización de los modelos Alfa Romeo, están pensando en «divorciarse». La compañía está establecida desde 1989 y sus previsiones eran alcanzar las 30.000 unidades para 1992. Sin embargo, hasta el momento la marca italiana ha logrado colocar en ese mercado poco más de 3.500 unidades.
- Fuentes bien informadas han confirmado que Fiat ya está preparando el programa para el lanzamiento de su nuevo modelo Cinquecento. Este vehículo urbano, fabricado en Polonia por FSM, se dará a conocer a la prensa mundial en Roma la segunda semana de diciembre.
- Después de Cadillac, cuya venta en Italia se reanudó hace tres años, la filial italiana de General Motors ha comenzado los trámites para la importación de modelos Buick, Chevrolet y Pontiac.
- Tras la presentación de los nuevos modelos de Bugatti y Carozzeria Touring, en Italia se especula que Cisitalia vuelve a la acción. Tales rumores no han sido confirmados -aunque tampoco desmentidos-, por Carlo Dusio, hijo del fundador de la marca, Piero Dusio, y dueño de la marca. Todo lo que se ha limitado a declarar públicamente es que «se sentiría muy orgulloso de contribuir a la resurrección de la compañía que dirigió desde 1951 hasta 1965».



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

● Toyota acaba de crear una división que se encargará de comercializar y vender en Japón vehículos importados de las marcas Volkswagen y Audi. Las ventas de estos coches empezarán en abril, esperándose vender 30.000 unidades anuales en 1996.

● El Ministerio de Comercio Internacional supervisará el número de automóviles que se exportarán a Europa entre 1993 y el año 2000. La suma no puede sobrepasar 1.230.000 unidades, pactadas en los recientes acuerdos entre Japón y la CE. Los límites máximos de exportación a Francia, Italia y España (los países más restrictivos) serán de 150.000, 138.000 y 79.000 unidades. Para calibrar bien estas cifras basta considerar que Francia importó 87.000 coches japoneses e Italia y España menos de 5.000 cada una, durante el pasado año.

● A la vista del número de fábricas japonesas implantadas en Europa, la Comunidad impondrá también un límite a la producción de estas plantas; al menos en el periodo transitorio 1993-2000. De las 260.000 unidades que se producen ahora, se podrá aumentar gradualmente hasta un máximo de 1.200.000 a finales de 1999.

● El Toyota Lexus se ha convertido en el primer coche japonés que logra el primer puesto en la encuesta anual de la firma norteamericana J.D.Power and Associates, sobre el índice de satisfacción de sus usuarios. En los siguientes puestos se clasificaron los Cadillac, los Nissan Infiniti y los Ford Lincoln, por delante de Mercedes Benz, que se ha visto desbancada de la primera posición lograda el pasado año.

RENAULT SCENIC

Es un coche inédito e innovador que combina la novedad con la seguridad. El Scenic responde a las exigencias de una clientela familiar deseosa de viajar. Es la propuesta de Renault para los coches del mañana. Sus dimensiones exteriores de 4,15 metros de largo, 1,92 de ancho y 1,85 de alto, dan cabida a cinco butacas individuales. El Scenic se mueve

por medio de un motor de dos litros con cuatro válvulas por cilindro, distribución variable y una caja de cambios automática que se acciona mediante una clavija.

La transmisión es permanente a las cuatro ruedas y el puesto de conducción recuerda a la cabina de un helicóptero por su disposición. La velocidad máxima es de 182 kilómetros por hora.



TALLERES

MAS RECLAMACIONES

En el mes de julio, las reclamaciones efectuadas por los clientes de los talleres de automóviles y de establecimientos de venta de vehículos aumentaron un 74 y 31 por ciento respectivamente, según un informe hecho público por la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC). Sin embargo, tales datos no deben sólo interpretarse como un descenso en la calidad de servicio, sino también porque, afortunadamente, cada día es mayor el número de usuarios que deciden hacer valer sus derechos frente a este tipo de asociaciones

ALFA ROMEO ESPAÑOLA

INTEGRACION EN FIAT AUTO

La sociedad Alfa Romeo Española pasará al grupo Fiat Auto España el próximo mes de septiembre. Esta operación forma parte del proceso de integración societaria iniciado por Fiat cuando compró la sociedad en 1987 y que concluirá con la incorporación en Italia de Alfa-Lancia en Fiat Auto. Como es sabido Alfa Romeo es desde hace tiempo una división de Fiat Auto, al igual que las marcas automovilísticas Lancia y Fiat.

CONTANTE Y SONANTE

Nissan Motor Iberica va a emitir en Bolsa un programa de pagarés por valor de 20.000 millones de pesetas durante los próximos siete años.

Comisiones Obreras ha pedido que se prohíba la venta de coches nuevos que no tengan catalizador o dispositivo de control de los gases del motor.

Cepsa va a invertir en la refinería del Campo de Gibraltar unos 9.000 millones de pesetas para aumentar su producción de gasolinas.

Land Rover Santana ha registrado unas pérdidas de 694 millones de pesetas en enero-junio, frente a unos números rojos de 1.617 millones en el mismo periodo de 1990.

Las ventas del Grupo francés PSA en el primer semestre han caído un 6,3 por ciento, situándose en 1,4 billones de pesetas.

Ford ha firmado un contrato con la marca soviética Moskvich para el suministro de 20.000 motores diésel de 1.800 cc destinados al modelo Aleko.



ATAQUE CITROËN

EL XM AHORA FAMILIAR

Después de mucho especularse sobre su aparición, por fin se ha dado a conocer el Citroën XM Break. Con una longitud total superior en 25 centímetros a la de la berlina (la distancia entre ejes no varía), se consiguen casi dos metros cúbicos de capacidad con los asientos traseros

abatidos. El XM Break se ofrece con dos motores de gasolina de cuatro y seis cilindros (130 y 170 caballos) y dos diésel de 83 y 110 caballos. También la gama ZX va a crecer y en el próximo Salón de Francfort veremos la versión diésel, que para España dispondrá del motor 1.905 de 71 caballos de potencia. Con este motor se consigue alcanzar una velocidad máxima de 167 kilómetros por hora con un consumo medio en torno a los 5,7 litros.



SEGUROS

COOPERACION CETRAA-UNESPA

La Confederación Española de Talleres (CETRAA) y la Asociación de Entidades Aseguradoras (Unespa) han firmado un protocolo de intenciones para mejorar el servicio hacia el usuario del automóvil. Los puntos más destacados de ese acuerdo se centran en el estudio de sistemas que permitan ahorrar al automovilista trámites de cobro y pago de facturas, que tratarán directamente taller y aseguradora; la ampliación del periodo de garantía por parte del taller, y la reducción de las discrepancias de valoraciones entre taller y aseguradora. También se reconoce por parte de las compañías el precio-hora de cada taller y se establece un plan conjunto de lucha contra el fraude en la siniestralidad.



PAT MESTRE

NUEVA SEÑAL DE PELIGRO PARA LOS MESES DE VERANO

TERCERA GENERACION**EL GOLF, OLIMPICO**

Si en algo va a recordarse 1992, desde un punto de vista automovilístico, es como el año de lanzamiento de un nuevo Volkswagen Golf; el tercero desde que en 1974 apareció como sustituto del popular Escarabajo.

CUANDO los responsables de la marca germana se propusieron cambiar el Golf, fueron asaltados por innumerables dudas. La primera de ellas era la posibilidad de romper con la línea anterior y hacer un coche nuevo, o

sencillamente modificar los aspectos en los que el paso del tiempo más se había notado. Evolución o ruptura.

Se conocen ya más detalles y más aspectos del futuro Golf, que finalmente será presentado a los medios informativos

de todo el mundo en los últimos días de este mismo mes. Por las informaciones que vamos teniendo, parece que en Wolfsburg han sido capaces de tomar una línea diferente, a mitad de camino entre la evolución y la ruptura. Como el propio presi-



LA MISMA PERSONALIDAD
Aunque la estética es diferente, el nuevo Golf mantiene las mismas dimensiones y similar concepto.

dente de VW, Carl Hahn ha manifestado, se trata no sólo de asegurar la posición de vanguardia del Golf, sino de irrumpir hacia nuevas fronteras.

Nadie se sentirá sorprendido si los nuevos Golf son más potentes, más confortables, más económicos y más fiables. Todos estos parámetros entran dentro de lo lógico. Pero donde se ha puesto el acento y esto es una novedad de otro rango, es en el concepto de la seguridad. Bien sea una realidad verificable, bien un argumento de puro marketing, lo cierto es que en VW siguen teniendo capacidad para asombrar.

Según el fabricante, el nuevo Golf reba-



sa considerablemente todas las normas vigentes en los países más severos del Mundo (USA especialmente) relativas a pruebas de colisión. El nuevo Golf sale airoso de pruebas de *crash-test* a velocidades más altas de las que hasta la fecha se venían realizando. Choques sobre cuerpos sólidos a 35 millas (56 kilómetros) por hora, equivalentes a los que se producen en accidentes a 120 kilómetros por hora, han sido satisfactoriamente superadas por el Golf III, con lo que se demuestra que no sólo se ha puesto a la cabeza de su categoría, sino que coloca el listón de la seguridad en los niveles que hasta la fecha sólo podían superar automóviles de niveles más elevados.

Refuerzos laterales, nuevos espacios de supervivencia, tensado automático de cinturones de seguridad (recientemente vistos en los nuevos Opel Astra) o válvulas en los depósitos de combustible, para evitar vertidos en caso de colisión, son sólo algunos aspectos destacables del trabajo de los hombres de Volkswagen por distanciarse de la competencia.

Además de los aspectos de seguridad, las cuestiones medio-ambientales han sido también cuidadas con mimo. La utilización de elementos reciclables, la utilización de elementos compatibles con la capa de ozono o la reducción de partículas por combustión, son destacables en el nuevo Golf, si bien en estos aspectos no están solos, ya que otros fabricantes euro-

TODOS CON INYECCION
La utilización de catalizadores obliga a usar inyección en todas las versiones. En las más bajas, se recurre a un sistema monopunto, como en el motor 1.400 de la fotografía.



EL PRIMERO CON 6 CILINDROS
El Volkswagen Golf pasará a la pequeña historia por ser el primer coche en esta categoría que utiliza un motor de 6 cilindros en V. Es para la versión VR6, con 174 caballos de potencia máxima.



peos navegan actualmente en el mismo barco.

Hace bastantes meses que viene hablándose del nuevo Golf. Cualquiera de los lectores habituales conoce ya fotografías de la carrocería y algunos de sus aspectos mecánicos. Pero es hora de hacer un resumen-balance del nuevo coche que, recordémoslo, es el más vendido en Europa en los últimos 6 años; un coche del que se han vendido casi 13 millones de unidades.

El «concepto» Golf se mantiene inalterable. Sus dimensiones exteriores son idénticas, excepto 3 centímetros más ancho el nuevo; longitud total apenas variada (1 centímetro más corta) y sin diferencias apreciables en la altura. La distancia entre ejes y las vías se mantienen sin cambiar, excepto las diferencias que puedan existir al utilizar llantas de diferentes dimensiones.

Las líneas exteriores (se aprecia mejor en las fotografías) son diferentes, pero manteniendo el aire de familia. En el

El nuevo Golf GTi incrementa su cilindrada hasta los dos litros, para hacer frente a la competencia.



frontal se aprecian más los cambios, con faros de forma ovalada en donde se integran los diferentes elementos de iluminación. El doble faro, tan tradicional en las versiones GT y GTi de los anteriores modelos, desaparece y las ópticas auxiliares se engloban en un mismo conjunto.

La parte posterior es más tradicional, aunque hay aspectos nuevos: el portón es más vertical, lo que obliga a un montante trasero de dimensiones muy generosas. Habrá que ver cómo es la visión y cuál es el ángulo muerto que deja. En VW no han querido optar por la solución del Astra o del Citroën ZX, con un tercer cristal. El borde inferior del portón llega hasta el piso del maletero, manteniéndose los grupos ópticos agrupados, de forma pentagonal. Un generoso paragolpes envolvente, en material deformable, protege todo el conjunto de la carrocería.

Al fin parece que los alemanes han comprendido la importancia de ofrecer interiores acogedores y atractivos. Lo vimos en la última generación de los Opel (Calibra y Astra) y ahora al fin en los Golf, tras una primera llamada de atención en el Seat Toledo. A primera vista, las líneas redondeadas y el aspecto turgente, dan

SU GRAN BAZA SIGUE SIENDO SU FIABILIDAD
Todas las pruebas imaginables se han realizado sobre el nuevo Golf para mantener una fiabilidad mecánica que le ha hecho merecedor de todos los favores del público. Centenares de miles de kilómetros de pruebas han permitido lanzar al mercado un producto muy madurado.

FICHA TECNICA

	GOLF 60	GOLF 75	GOLF 90	GOLF GTI	GOLF VR6	GOLF D	GOLF TD
MOTOR							
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.391	1.781	1.781	1.984	2.792	1.896	1.896
Árbol de levas	Uno, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata	Dos, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección diesel	Inyección diesel y turbo
Compresión	9,2 a 1	9,0 a 1	10,0 a 1	10,4 a 1	10,0 a 1	22,5 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44 Kw)/5.200	75 CV (55 Kw)/5.800	90 CV (66 Kw)/5.500	115 CV (85 Kw)/5.400	174 CV (128 Kw)/5.800	64 CV (47 Kw)/4.400	75 CV (55 Kw)/4.200
Par máximo / r.p.m.	10,5 kgm (107 Nm)/2.800	14,3 kgm (140 Nm)/2.500	14,8 kgm (145 Nm)/2.500	16,9 kgm (166 Nm)/3.200	24,0 kgm (235 Nm)/4.200	17,7 kgm (174 Nm)/2.000	15,3 kgm (150 Nm)/2.400
TRANSMISION							
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 4 v./Manual 5 v.	Manual 5 v./Autom. 4 v.	Manual 5 v./Autom. 4 v.	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION							
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera	Cremallera asistida
Dímetro de giro (m)	10,7	10,7	10,7	11,0	11,0	10,7	10,7
FRENOS							
Sistema (Del./Tras.)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos vent./Discos	Discos v./Discos (ABS)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
SUSPENSIONES							
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES							
En orden de marcha 3p./5p. (kg.)	960/985	1.005/1.030	1.020/1.045	1.035/1.060	1.155/1.180	1.020/1.045	1.055/1.080
Largo/ancho/alto (mm)	4.020/1.695/1.425	4.020/1.695/1.425	4.020/1.695/1.425	4.020/1.710/1.405	4.020/1.710/1.405	4.020/1.695/1.425	4.020/1.695/1.425
Capacidad del depósito (l)	55	55	55	55	55	55	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS							
Aceleración de cero a 100 km/h (s.)	16,3 (4 vel. 16,3)	14,0 (autom. 16,4)	12,1 (autom. 12,1)	10,1	7,6	17,6	15,4
Velocidad Máxima (km/h)	157 (4 vel. 157)	168 (autom. 164)	180 (autom. 175)	198	225	156	165
Consumo Urbano (l/100 km)	8,2 (4 vel. 8,2)	9,7 (autom. 10,2)	9,7 (autom. 9,9)	10,3	12,3	6,7	6,7
A 90 km/h (l/100 km)	5,2 (4 vel. 5,4)	5,4 (autom. 6,7)	5,6 (autom. 6,5)	5,8	7,3	4,5	4,5
A 120 km/h (l/100 km)	7,0 (4 vel. 7,4)	7,2 (autom. 8,5)	7,5 (autom. 8,2)	7,3	8,9	6,3	6,3



BATIENTE POSTERIOR EXTREMADAMENTE GRANDE
Contrariamente a lo que han hecho otros constructores, el Golf tiene un batiente trasero de amplias dimensiones para reforzar una carrocería a la que se ha desprovisto de refuerzo en el borde del portón. La visibilidad ha quedado mermada.

una sensación de confort que antes no se ofrecía. Si el anagrama no nos lo descubriese, diríamos que estamos viendo el interior de un coche japonés. Telas de tonos suaves y de colores sustituyen a los anteriores hábitos de monje de clausura, tan queridos por los diseñadores teutones.

Desde un punto de vista mecánico, las diferencias son de matiz...con matices. *Todo sigue igual para que todo cambie* parece ser el lema con el que los ingenieros han procedido a diseñar el Golf III. Las motorizaciones comienzan en un 1.400 de 60 caballos y finalizan en la nueva estrella: un motor de 6 cilindros, que por vez primera se ofrece en un coche de esta categoría.

Cinco motores de gasolina y dos diésel, a los que pronto se añadirá la versión 16 válvulas del GTi, con 143 caballos, que

DE nuevo Volkswagen se separa de la competencia al ofrecer una versión de seis cilindros.

por el momento se ha quedado en la reserva, a la espera del próximo verano.

El escalón básico lo constituye la versión de 1.400 centímetros cúbicos, que sustituye a la anterior 1.300, que en España no se ha vendido, pero que en Europa ha venido gozando de enorme popularidad, con casi la cuarta parte de las ventas. Como luego veremos en el resto de las versiones, se ha aumentado la potencia de la mejor manera conocida: aumentando la cilindrada y dejándose de inventos. Luego veremos los resultados de esta filosofía en la versión cumbre.

El segundo escalón lo constituye la versión de 75 caballos. Sin incrementar su potencia respecto al modelo anterior, la cilindrada ha crecido en 200 centímetros cúbicos por utilizar ahora un cigüeñal de más carrera, que pasa a ser mayor que el diámetro de los pistones. Con este motor de carrera larga se obtienen unas cifras de par motor más elevadas y unos consumos más ajustados. En definitiva, el motor tendrá más brio pese al incremento importante de peso que todos los Golf III tienen respecto a los Golf II de similares características. Un peso superior a los 100 kilos por término medio.

Este motor de 75 caballos, ahora con una cilindrada de 1,8 litros, recurre a un sistema de inyección, obligado por la utilización de catalizador. Bosch ha desarro-

llado especialmente para esta generación del Golf una inyección monopunto, bautizada «Monomotronic», que se utiliza en las motorizaciones básicas de 1,4 y 1,8 litros y con la que se ha logrado reducir sensiblemente las cifras de consumos respecto a las versiones anteriores. Aproximadamente, un 15 por ciento pese al mencionado aumento de peso.

El tercer escalón lo constituye el motor de 90 caballos. Es básicamente el mismo del anterior, también con la carrera aumentada, pero con una compresión de 10 a 1. Este Golf 90 se ofrecerá con la habitual caja de cambios de cinco velocidades de desarrollos largos (con la que la velocidad máxima se obtiene en 4ª) o en versión GT, con un grupo más corto y un nivel de equipamiento que comprende aspectos deportivos: volante de cuero, asientos envolventes, cuentavueeltas, etcétera. Este GT, con las suspensiones rebajadas, monta los discos traseros ventilados, que son de serie en el GTi.

Como es absolutamente evidente, el Golf GTi sigue su camino, ahora en la



FRONTAL A LA JAPONESA
La línea de los faros ovalados nos da una idea de coche japonés equivocada.

nueva versión de carrocería. Es un coche demasiado carismático como para dejar de producirlo. Más de un millón de GTi se han fabricado hasta la fecha, por lo que se le considera como creador de una categoría propia y una denominación propia.

El nuevo GTi sube su cilindrada hasta

los dos litros al aumentar la carrera hasta 92,8 milímetros (antes 86,4) e incrementar también en 1,5 milímetros el diámetro de los pistones. Su cilindrada exacta es pues de 1.984 centímetros cúbicos, similares a los GTi de más reciente aparición, como los del grupo PSA, Fiat Tipo, Opel Astra o el futuro Escort XR3. De todas maneras, su cifra de potencia máxima sigue siendo baja (115 caballos) en comparación a los 130 que se barajan en la competencia. Tal vez el GTi por excelencia no necesite presumir de caballos, sino de homogeneidad, para batir a sus rivales. La llegada de la versión de 16 válvulas equilibrará la balanza.

La curva de par es diferente, más plana y con el máximo a 3.200 revoluciones por minuto. Baste decir que la cifra de par máximo del motor anterior se logra en el nuevo motor a sólo 2.200, lo que da idea de la mejora en elasticidad. La cifra de aceleración es significativa: 10,1 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora, con una velocidad máxima homologada de 198 kilómetros por hora, mientras que los

CARL H. HAHN

NUEVA REFERENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD

El presidente del Consejo de Dirección de Volkswagen asegura que su nuevo producto va a obligar a los demás fabricantes a incrementar las medidas de seguridad de sus futuros modelos. Estas son sus palabras:

«Las próximas generaciones de modelos VW no sólo cumplirán con las prescripciones de seguridad europeas, sino que se inspirarán en las normas estadounidenses. El nuevo Golf supera con éxito la prueba de colisión lateral a 54,5 kilómetros por hora, que no se convertirá en ley en Estados Unidos hasta 1994. También merece mención especial por sus positivos resultados la prueba de choque frontal a 56 kilómetros por hora».

«Somos conscientes de que con esta estrategia de VW, se va a desencadenar una intensificación en el desarrollo de medidas de seguridad para automóviles. La competencia -y, cada vez menos, las legislaciones nacionales e internacionales-, será la que marque el ritmo del progreso que, en el sector de la seguridad, es de vital importancia en todos los sentidos de la palabra».

De este modo, los automóviles de gran serie se beneficiarán de unos niveles que hasta ahora estaban reservados, en el mejor de los casos, a los vehículos de segmentos superiores. Este



paso también reviste una importancia económica nada desdeñable».

«Por lo demás, para nosotros es algo casi normal que el nuevo Golf supere a su predecesor en los terrenos de la protección del medio ambiente, reciclaje, diseño, funcionalidad, calidad, economía y placer de conducir. Es ya una larga tradición de Volkswagen y concretamente del Golf ser siempre pioneros, lo que constituye un aliciente para nuestro trabajo».

DISENO

LOS HOMBRES DEL GTI



ALGUNOS de ellos tomaron parte en la realización de anteriores generaciones del nuevo modelo y contribuyeron con su genio creativo tanto a la consecución del mito Golf como a la universalización de una sigla mágica, GTI, hoy las más picantes del mundo automovilístico.

Falta sin embargo el responsable de diseño, Herbert Schafer, que también trazó las líneas de la segunda generación (la primera fue uno de los best sellers de Giorgio Giu-

giaro) Los que sí están son, de izquierda a derecha, Hermann Oetting (motores), Herbert Schuster, Christian Hildebrandt, Peter Nabist (jefe del proyecto A3, nombre de código del Golf tercera generación), Ulrich Seiffert (responsable de Investigación y Desarrollo del grupo Volkswagen) y Wolfgang Linke. Todos ellos posan junto a su recién nacido en su versión fetiche, la GTi, que se distingue exteriormente por sus elegantes llantas.



INTERIORES ATRACTIVOS
Uno de los tradicionales defectos del Golf y de los Volkswagen en general, parece haber sido superado: la monotonía cromática en los interiores.

consumos se han visto, incluso, reducidos. Como ya ocurre en la actualidad, no es el GTi de 8 válvulas la versión tope de la gama, pese a ser la de prestigio. Existe en el Golf II el GTi 16 válvulas (que aparecerá pronto en el Golf III) e incluso el G60 con 160 caballos de potencia máxima. Pues bien, en el nuevo Golf hay también un alto de gama de características muy especiales, con un nuevo motor de 174 caballos, capaz de alcanzar los 225 kilómetros por hora. Es el VR6.

De nuevo, desde un punto de vista comercial, Volkswagen se separa de sus competidores y marca los límites de la evolución: un motor de seis cilindros en la categoría de 4 metros.

Poner más potencia en el motor se iba haciendo cada día

más difícil si había que conjugar algunos elementos irrenunciables: motor transversal y aumento de cilindrada sin recurrir a turbos. Un motor de más de 600 centímetros cúbicos de cilindrada unitaria es una aberración técnica y superar los 70 caballos/litro de potencia específica no es del todo recomendable para un coche que se basa en la fiabilidad. ¿La solución? un motor de 6 cilindros. Su cilindrada puede ser de hasta 3 litros sin llegar a los 500



LINEAS REDONDEADAS
En el nuevo salpicadero, las líneas dominantes son curvas, proporcionando un interior más acogedor y menos agresivo.

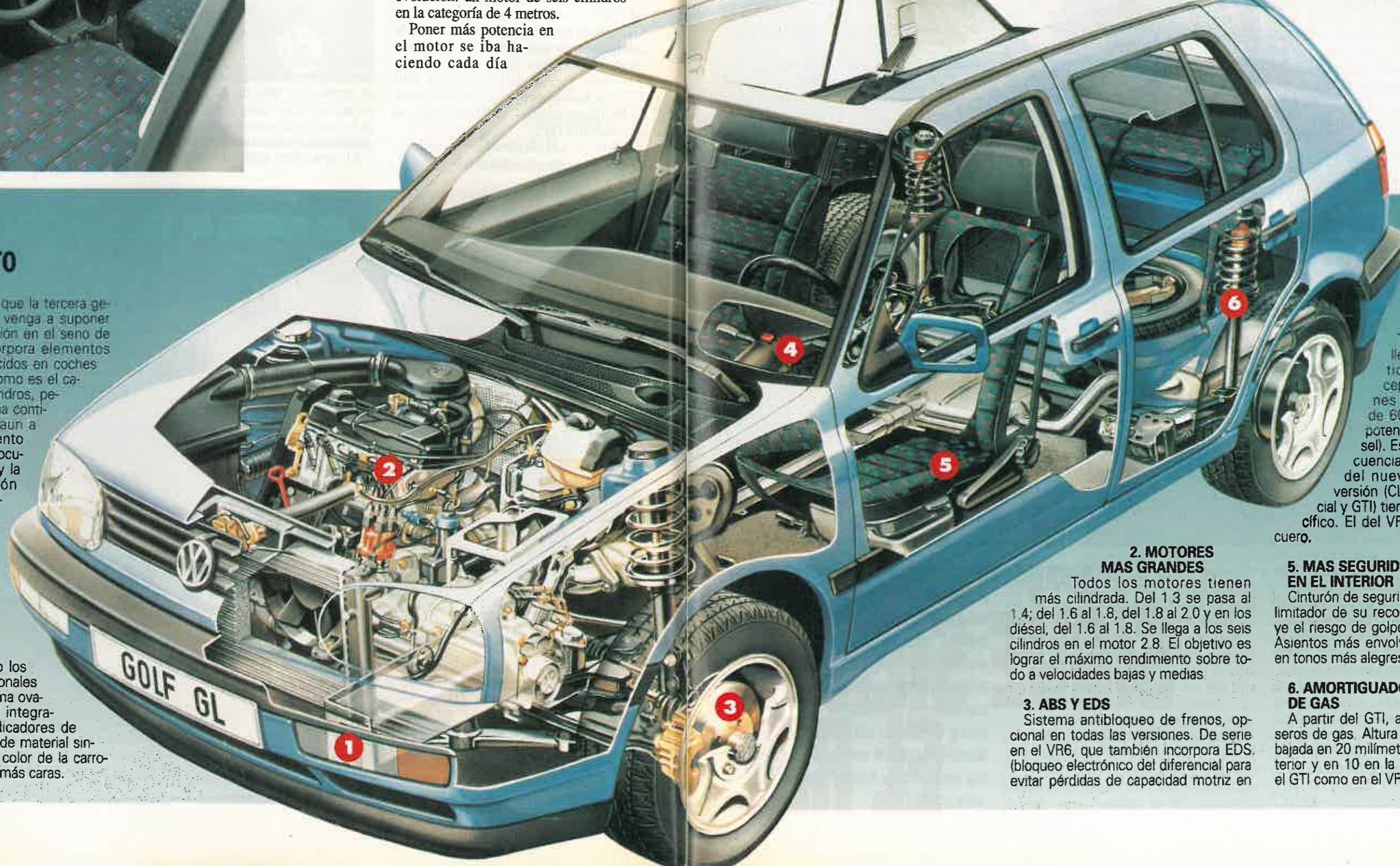
NOVEDADES

EL NUEVO VW AL DESCUBIERTO

No se puede decir que la tercera generación del Golf venga a suponer una auténtica revolución en el seno de Volkswagen. Si incorpora elementos hasta ahora desconocidos en coches de este segmento, como es el caso del motor seis cilindros, pero en el fondo hay una continuidad tecnológica, aun a costa de un incremento en el peso, como ya ocurrió entre la primera y la segunda generación Golf. El objetivo ha sido mejorar un coche que siempre ha gozado de la máxima aceptación. Estos son algunos de sus aspectos más destacables:

1. FAROS A LA JAPONESA

Se han abandonado los faros redondos tradicionales por los nuevos de forma ovalada. Faros de niebla integrados junto con los indicadores de dirección. Paragolpes de material sintético, pintados en el color de la carrocería en las versiones más caras.



Situaciones limitadas de adherencia.

4. DIRECCION ASISTIDA

Todos los modelos llevan dirección asistida de serie a excepción de las versiones gasolina y diésel de 60 y 64 caballos de potencia (gasolina y diésel). Es una de las consecuencias del mayor peso del nuevo modelo. Cada versión (CL, GL, GT, GT Special y GTI) tiene un volante específico. El del VR6 está forrado de cuero.

2. MOTORES MAS GRANDES

Todos los motores tienen más cilindrada. Del 1.3 se pasa al 1.4; del 1.6 al 1.8, del 1.8 al 2.0 y en los diésel, del 1.6 al 1.8. Se llega a los seis cilindros en el motor 2.8. El objetivo es lograr el máximo rendimiento sobre todo a velocidades bajas y medias.

3. ABS Y EDS

Sistema antibloqueo de frenos, opcional en todas las versiones. De serie en el VR6, que también incorpora EDS (bloqueo electrónico del diferencial para evitar pérdidas de capacidad motriz en

5. MAS SEGURIDAD EN EL INTERIOR

Cinturón de seguridad con dispositivo limitador de su recorrido, que disminuye el riesgo de golpe contra el volante. Asientos más envolventes y tapizados en tonos más alegres

6. AMORTIGUADORES DE GAS

A partir del GTI, amortiguadores traseros de gas. Altura de la carrocería rebajada en 20 milímetros en la parte posterior y en 10 en la delantera, tanto en el GTI como en el VR6.



centímetros cúbicos en cada cilindro y para obtener 180 caballos nos basta con una potencia específica de 60 cv/litro, que es absolutamente tranquila y fiable. Ahora bien, ¿cómo lo metemos en un Golf? Si es un motor de 6 cilindros en línea, no cabe atravesado y si lo construimos en V, levanta mucho el morro y no hay aerodinámica que aguante. La solución a que llegaron en Wolfsburg es una V de 15 grados con los centros de los cilindros formando un zig-zag. Verdaderamente ingenioso. El resultado «en los papeles» es el siguiente: cilindrada 2,8 litros (unitaria de 465,3 centímetros cúbicos.), potencia específica de 63 caballos por litro (para el G60 era de 84,2 y para el actual GTi, de 57,9) con una potencia de 174 caballos a 5.800 revoluciones por minuto. Las cifras oficiales de aceleración son de 7,6 segundos para hacer los 100 kilómetros por hora, con una velocidad máxima de 225. Desde luego que para evitar pérdidas de tracción,

DENTRO de dos semanas se efectuará la presentación oficial, que llegará a España en primavera.

no sólo se modifica todo el tren delantero, sino que se añade un dispositivo anti-patinamiento EDS, como también utilizaba el G60 anterior. Habrá que ver los resultados de este interesantísimo modelo, llamado a constituir todo un punto de partida en este segmento.

Finalmente quedan los motores diésel. Para el nuevo Golf se ha decidido por fin aumentar la cilindrada hasta 1.900 centímetros cúbicos. La gama anterior, de 1.600 se había quedado claramente desfasada frente a la competencia. Volkswagen propone dos opciones: atmosférico de 64 caballos y turbo de 74 caballos, con catalizador. En un futuro no muy lejano habrá una tercera versión, con *intercooler*, cuya potencia sube hasta 85 caballos.

Ahora sólo queda esperar a su presentación oficial, dentro de dos semanas y al momento en que podamos disponer de las primeras unidades para los análisis completos. Mientras tanto, esperar. La comercialización en España no tendrá lugar hasta la próxima primavera y los precios, entre un 5 y un 8 por ciento más caros que los actuales, con el GTi, completo de equipamiento, en torno a los 2.250.000 pesetas y el VR6 justo por debajo de los 3 millones.

J.M.C.



VOLSKWAGEN GOLF

**SIGUE SIENDO
EL REY**

Pocos meses antes de ser sustituido, el Volkswagen Golf sigue siendo un mito que rompe todos los esquemas sobre aceptación popular. La encuesta exclusiva realizada por ECO para Motor 16 pone de manifiesto lo que para nadie era un secreto.

DESDE que hace cuatro años, en Motor 16 se tomó la decisión de encargar encuestas sobre la satisfacción que los coches producen en sus usuarios, hemos analizado quince modelos, de casi todos los segmentos de tipo medio. Tiempo hay para analizar otros automóviles tal vez más marginales, pero también reveladores en sus resultados. Pues bien, en estos cuatro años nunca nos habíamos encontrado con un coche, como el Volkswagen Golf, que rompiera todos los esquemas anteriormente establecidos. Nos han sorprendido algunos datos puestos de manifiesto en

anteriores encuestas, pero nunca habíamos leído tal fervor por un coche. El Golf, en cualquiera de sus versiones, pero especialmente el GTi, es un verdadero mito de la automoción. Si antes no teníamos dudas, ahora menos.

En la composición de la muestra destacan los primeros aspectos. Así, sólo el 15,6 por ciento corresponden a coches diésel. De la versión GTi de 8 válvulas son el 42,8 por ciento de los encuestados y los del GTi 16 V el 22,0 por ciento. Por tanto, los GTi suman nada menos que el 64,8 por ciento. Por edades y sexo, un 41,2 por ciento son mayores de 30 años y



FIABILIDAD A TODA PRUEBA

El primer concepto en el que el Golf bate records es en su fiabilidad. Casi un tercio de los encuestados le dan la nota máxima y la nota media es de un 8,7. Sin que aparezca reflejado en este gráfico, digamos que con la nota máxima, el R-21 y el Opel Kadett fueron calificados por el 22 por ciento de sus usuarios. Alcanzar un 20 por ciento ya es estar entre los mejores y el Golf sube ¡hasta el 31,6!

menores de 39. Es este el segmento de edad más característico, el de los «maduros», en su mayor parte cabezas de familia (54,8 por ciento). Nada menos que un 20,4 por ciento son mujeres, porcentaje inusual para un coche de este nivel de precio y prestaciones (piénsese que en su mayoría también son usuarias de un GTi de más de 110 caballos de potencia).

Aunque los gráficos reproducidos en este trabajo son más reveladores que el propio texto, recordemos que la puntuación media obtenida a la pregunta del gra-

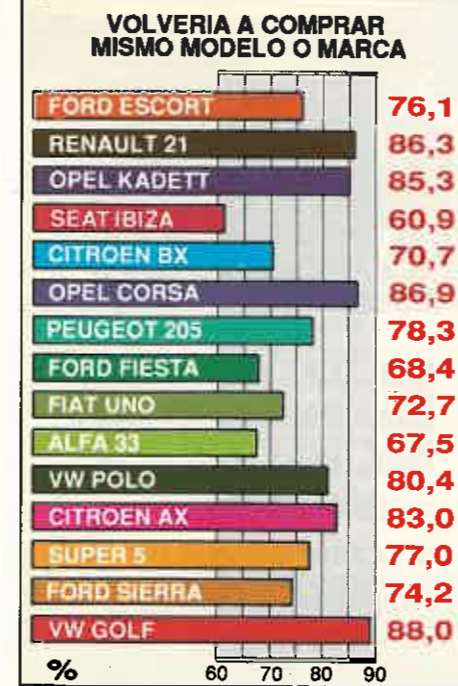


No hay diferencias entre la opinión de los hombres y la de las mujeres, pero son más exigentes los más maduros.

do de satisfacción es de 8,8 puntos. Añadimos más: entre las mujeres, esta nota media sube a 9,1. Por motorizaciones, los más satisfechos son los usuarios del diésel (nota media un 9,0), empatados con los del motor de 90 caballos (9,0). Los dos GTi merecen la misma nota: 8,7.

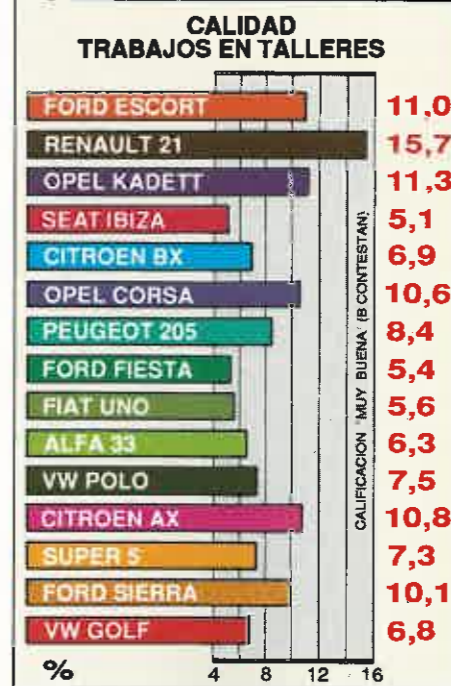
En cuanto a fiabilidad mecánica, otro resultado récord: una nota media de 8,7 puntos, que supera al líder hasta la fecha, el Opel Corsa, con una nota de 8,4. Pormenorizando los resultados de cada versión, digamos que la mayor fiabilidad la tiene el motor de 75 caballos (nota media de 9,1), por delante del de 90 (8,8) y el GTi de 8 válvulas (8,7). La versión 16 válvulas aparece claramente distanciada del conjunto, con una nota media de 8,4. No hay grandes diferencias en este concepto entre hombres y mujeres ni entre las diferentes edades de los usuarios, si bien los de edad más madura son ligeramente más críticos que los más jóvenes.

Los problemas más frecuentes detectados son los siguientes: Averías en la inyección, 4,4 por ciento. Dificultades para embragar, 4,0 por ciento. Problemas con



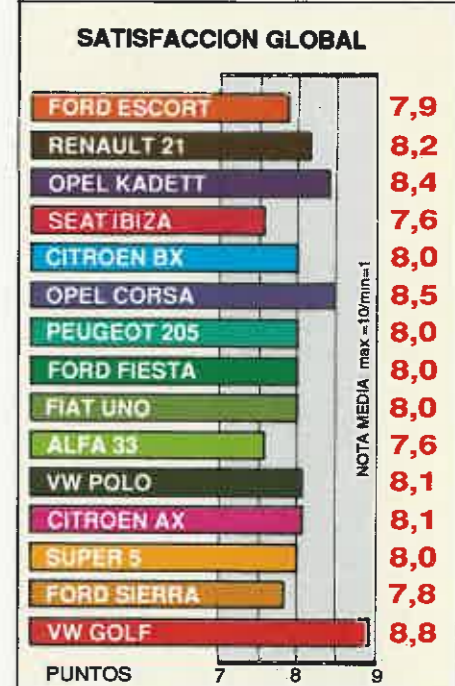
VOLVER AL GOLF

Nada menos que el 88 por ciento de los usuarios del Golf volverían a comprarse el mismo modelo u otro coche de la marca Volkswagen. Una cifra por encima de la que cualquier otro modelo anteriormente encuestado había reflejado y que a buen seguro será minuciosamente analizada por los responsables del lanzamiento del nuevo Golf.



SI NO SE ROMPE

Todos contentos hasta que algo falla. Porque la verdad es que, sobre la calidad de los trabajos realizados en los talleres oficiales, los usuarios están muy poco contentos. Algo que ya se había puesto de manifiesto en el Seat Ibiza, de la misma red de talleres. En el caso del Golf, sólo el 6,8 por ciento consideran la calidad como buena o muy buena.



LA NOTA MAS ALTA

Nadie hasta la fecha había obtenido tan buena nota como el Golf. Una media de 8,8 entre los 250 encuestados es un valor excepcional cuando las diferencias son de décimas. Los dos Opel, hasta ahora en cabeza, han sido superados y se vuelve a poner de manifiesto que los coches de origen alemán producen en sus usuarios, mayor grado de satisfacción.



TODOS SATISFECHOS

Lo mismo que en el gráfico de fiabilidad mecánica puede decirse del grado de satisfacción. Un 38,4 por ciento lo valoran con la nota más alta y hasta el 60 por ciento se consideran muy satisfechos. La comparación con otros modelos la podemos ver en el gráfico de la página siguiente, pero es fácil deducir que el Golf vuelve a batir todos los records anteriormente establecidos.



CONSUMOS ALTOS

Uno de los pocos aspectos sobre los que los usuarios se muestran menos satisfechos es el consumo. Son muchos los que consideran que en ciudad es alto o muy alto (el 23,2 por ciento) y otro tanto puede decirse de los consumos en carretera. De todas maneras hay que tener presente la gran cantidad de usuarios de las versiones GTi, lógicamente de elevado consumo

los frenos, 2,4 por ciento. Averías en la dirección, 1,6 por ciento. Pedal del acelerador, 0,8 por ciento. Ningún problema específico ha sido reseñado por más del 5 por ciento de los usuarios, lo que nunca había ocurrido con otro modelo anteriormente encuestado, de todas maneras, contestan que «ningún problema» el 64,8 por ciento de los encuestados, que no es la cifra más alta, que la siguen detectando los dos Opel Corsa y Kadett. El Golf es el más fiable de todos, pero tiene algunas pequeñas pegadas. Al menos eso refleja la encuesta.

En cuanto a los aspectos que producen más satisfacción aparece en primer lugar la estabilidad, mencionada por el 34,4 por ciento de los usuarios. A continuación, la concepción del motor (26,8%), la seguridad (22,0%), la terminación (17,6%) y la robustez general (17,2%). El servicio y la seriedad post-venta sólo produce satisfacción al 1,6 por ciento de los usuarios. Luego insistiremos en este aspecto.

La estabilidad es especialmente apreciada por los usuarios del motor GTi 16 V,



Las averías en el sistema de inyección son las que con más frecuencia han sido mencionadas como causantes de problemas.

mientras que la robustez general lo es por los usuarios del motor 90 caballos y diésel. En la encuesta se analiza también el estado del coche en el momento de la entrega. La nota media ha sido de 8,9 puntos, un valor intermedio superado por cinco modelos.

En lo que a consumos se refiere, un 23,2 por ciento considera que es alto o muy alto en ciudad y un 12,0 por ciento piensa lo mismo de los consumos en carretera. El valor promedio de estos consumos, según la encuesta entre los usuarios es de 9,1 litros cada 100 kilómetros en ciudad y de 7,5 litros/100 Km en carretera. Sobre los 15 coches analizados, el Golf ocupa la posición undécima en lo que a consumos en ciudad se refiere (con el Citroën AX como dominador absoluto) y la posición decimotercera cuando enjuician los consumos en carretera, entre los que de nuevo el pequeño Citroën es el líder. Curiosamente son los usuarios de la versión de 75 caballos los que más se quejan de consumos altos, poniendo de manifiesto que los usuarios de los GTi

LA OPINION DEL FABRICANTE

COMO en encuestas anteriores, se ha solicitado del fabricante su opinión sobre algunas de las cuestiones puestas de manifiesto en la encuesta. Estas son sus respuestas:

M-16.-El VW Golf ha roto todas las marcas establecidas por otros fabricantes de automóviles sobre grado de satisfacción global. ¿En qué medida el futuro Golf responderá a esta excelente imagen de producto?

VW.-Tras haber vendido más de 12,7 millones de modelos Golf desde 1974, Volkswagen presenta ahora la tercera generación de su modelo de mayor éxito. Desde 1974, el Golf es el número uno de Alemania y desde 1983 es también el coche más vendido de Europa.

El gran éxito del Golf se basa en múltiples razones, una de ellas es la amplitud de su gama, su evolución sin ruptura y su constante liderazgo en temas de calidad, seguridad y ecología. El nuevo Golf, que una vez más establece pautas y criterios únicos en materia de seguridad y compatibilidad con el medio ambiente, mantiene los puntos fuertes tradicionales de este modelo, por lo que en buena lógica mantendrá su buena imagen.

Con sus innumerables innovaciones como pueden ser los nuevos motores, su nueva línea, habitáculo y suspensiones, Volkswagen espera y confía que prosiga la serie de éxitos cosechados por las dos generaciones anteriores.

M-16.-El único aspecto menos positivo se recoge en la calidad del trabajo en los talleres oficiales. Ya la encuesta del Seat Ibiza se apreciaba este problema, sin que el tiempo transcurrido haya producido una mejora. ¿De qué manera se trabaja para mejorar la calidad? La creciente sofisticación de los

elementos mecánicos, ¿no agrava este problema?

VW.-El Grupo VW está llevando a cabo una gran campaña de apoyo y formación a sus concesionarios, consciente de que esta es la única vía para mejorar su imagen en el servicio post-venta. Los últimos estudios nos indican un avance notable, lo que nos anima a seguir por este camino.

M-16.-El 43 por ciento de los encuestados conducen un GTI 8 válvulas, una cifra verdaderamente elevada en el mixing de modelos. ¿Se mantendrá este reparto de versiones en el futuro Golf? ¿Es normal que el 20,4 por ciento de usuarios sean mujeres?

VW.-La estructura de compradores del Golf nos demuestra que el Golf carece de connotaciones clasistas o sexistas. Lo compran y lo conducen todos y todas. El comprador es tanto un representante de profesiones liberales, como un empleado o un obrero. La cuota de mujeres es considerablemente más elevada que la de los competidores (36 por ciento frente a un 31 por ciento de media de todos los competidores).

En España, las versiones GTI han sido las más apreciadas y esperamos que en el futuro siga siendo así. Lo mismo podríamos decir del porcentaje de mujeres que conducen un Golf, pues está demostrado que es uno de los modelos más apreciados por las féminas, que desean un vehículo moderno, seguro y sobre todo, que siempre funcione.

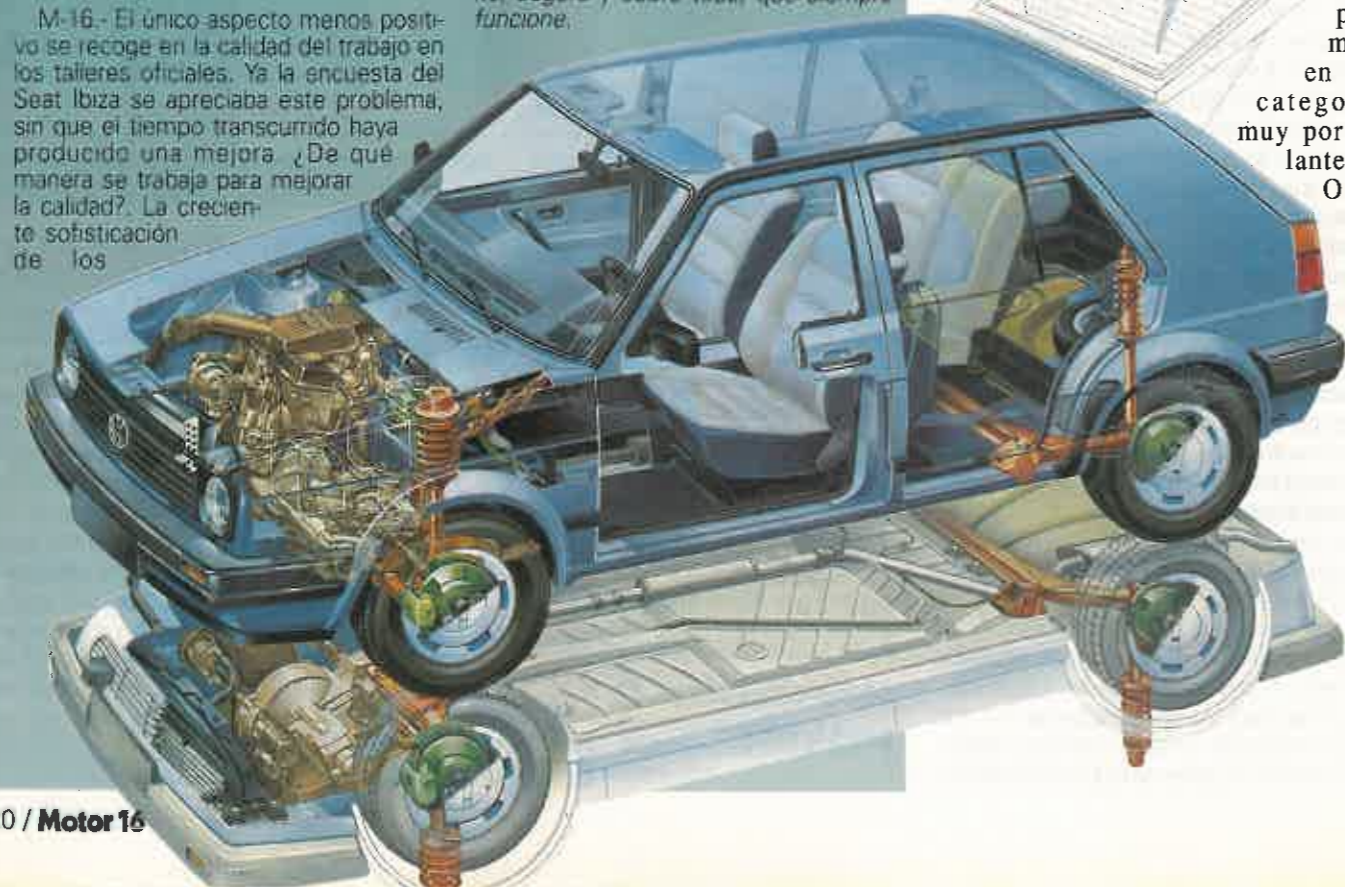


El 88 por ciento de los usuarios creen que el Golf es un coche confortable, cifra superior a la de otros modelos.

conceden poca importancia a este aspecto. Los usuarios del diésel son, por el contrario, los que valoran como bajo el consumo de su automóvil.

El 88,0 por ciento de los usuarios creen que el Golf es un coche confortable, llegando hasta el 91,6 por ciento entre los usuarios del GTI 8V. Este valor medio sólo es superado por coches de tamaño mayor, como el Citroën BX, el Renault 21 y el Ford Sierra. El

Volkswagen Golf es el primero en su categoría, muy por delante del Opel



Kadett, Ford Escort (anterior versión) y Alfa 33.

En cuanto a estabilidad-seguridad, el Golf es otra vez el número 1, con el 97,6 por ciento considerándola muy buena o buena. Los usuarios del GTI 16 V y los del 90 caballos, todos, sin excepción, la valoran con esta alta nota, mientras que entre los conductores del diésel se da el mayor número de descontentos.

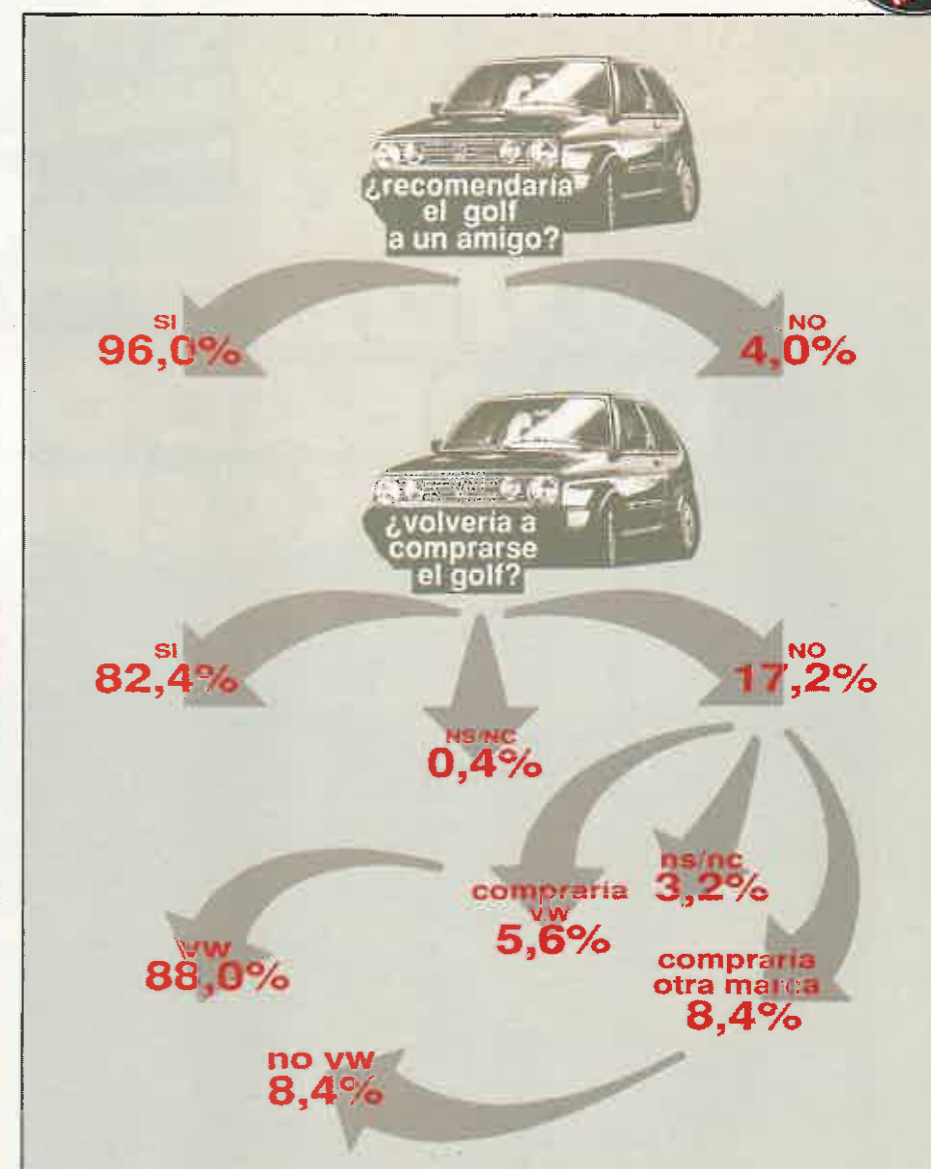
Si en los conceptos expuestos hasta ahora todo ha sido fragancia de rosas, ahora le llega el turno a las espinas. Si en la gran mayoría de los conceptos el Golf se pone en cabeza de los automóviles que se venden en España, en lo que al trato de los talleres se refiere, le queda aún mucho camino por recorrer para estar entre los



El trato recibido en los talleres de la marca deja mucho que desear. Un 26 por ciento ha tenido problemas.

mejores. No está muy claro si Volkswagen «tira» de Seat o es Seat quien «arrastra» a Volkswagen a esta situación que todos quieren mejorar.

Ante la pregunta: ¿Qué opinión tiene usted sobre la eficacia del servicio post-venta en el periodo de garantía?, un 14 por ciento de usuarios dice que regular y un 19,2 por ciento dice que mala. Este valor de «mala» es el más alto de todos los anteriormente encuestados, ocupando una última posición que antes era del Seat Ibiza. Porque si malo es en el caso del Ibiza, peor es en el de un coche de precio alto, en el que se supone debe volcarse el concesionario. Otro tanto ocurre con el criterio de los usuarios sobre la eficacia de la postventa cuando ya el periodo de garantía ha finalizado. El Golf sigue ocupando la última posición, con un 16,4 por ciento que consideran malo el servicio, por delante del Seat Ibiza. Los más descontentos



EL GOLF ES UN DEPORTE MUY RECOMENDABLE

A la pregunta sobre si recomendarían el Golf a un amigo, el 96 por ciento de los encuestados responden afirmativamente. En cuanto a si volverían a comprarse otro Golf, el 82,4 por ciento dicen que sí. Entre los que dicen que no, un 5,6 reconocen comprarse otro Volkswagen, aunque no un Golf, por lo que los que repiten de marca suman nada menos que el 88 por ciento, una cifra que ya la querrian para sí usuarios de marcas de lujo. También en este aspecto, el actual Golf es un coche que rompe esquemas y se eleva a la categoría de mito automovilístico.

son los usuarios del diésel (39,5 por ciento lo califican como malo) y los más contentos, los usuarios del motor 90 caballos.

Aunque los resultados no son tan malos, no tienen nada de qué orgullecerse en lo que a calidad del trato se refiere. No sólo el servicio es malo, sino que el trato recibido en los talleres oficiales deja mucho que desear. Un 14,8 por ciento de los clientes dicen que el trato es malo, no atienden bien y son informales. El 26,8 por ciento reconoce haber tenido problemas. Es una lástima que la poca responsabilidad del fabricante sobre estos aspectos dañe unos resultados que deberían ser im-

presionantes. Pues bien, pese a todo, el balance es más que positivo. Un 96 por ciento de los encuestados recomendarían el Golf a un amigo. Tanto los usuarios del diésel como del 90 caballos elevan este porcentaje al ciento por ciento.

Entre los que reconocen no comprarse otro Golf, una gran mayoría opta por otro modelo de la marca: el Corrado (16,3 por ciento; o el Passat (14,3 por ciento). En la lista de otros modelos que se comprarían en vez del Golf, los 8 primeros preferidos son alemanes.

José María Cernuda

MERCEDES 500 E /
PORSCHÉ 911 TURBO

NIKI LAUDA PROBADOR DE EXCEPCION



Por un día el tricampeón del mundo se convirtió en probador de coches. Sus sensaciones resaltan el diferente carácter de ambos coches a pesar de tener una potencia similar.

HAN pasado casi seis años desde aquel Gran Premio de Austria en el que Niki Lauda anunció su adiós a las carreras. Se despidió con una frase tan pragmática como él: «Amigos míos, he tomado la decisión de apartarme de las carreras, y por eso os he convocado aquí para agradecer las cosas buenas y malas que habeis escrito sobre mí». Ahora, en Salzburgo, su habitual residencia, le llaman simplemente «Herr

ENTRE DOS
AGUAS
Niki Lauda tiene el
«corazón» en el
Porsche 911 Turbo
y aprecia la
tecnología que
encierra el
Mercedes 500 E.



COMO DE CARRERAS
El 500 E tiene un comportamiento sorprendente en carreteras viradas. Lauda lo cruza en cada viraje como si se tratara de un coche de rallye.



FRENTE A FRENTE

Lauda»; todo el mundo le aprecia por su seriedad, por su pasado, y se le respeta como lo que es, un importante hombre de negocios, propietario de una compañía de aviación que lleva su nombre. Sin embargo, de vez en cuando «Herr Lauda» se acuerda de que posee un don innato para la conducción, hasta tal extremo que un volante en sus manos convierte el hecho de conducir en un acto casi artístico.

Y para matar el gusanillo, Lauda se ha prestado a probar para Motor 16 dos coches tan sublimes como diferentes: el Mercedes 500 E y el Porsche 911 Turbo. La elección fue idea del mismo Lauda, y la acompañó de las siguientes palabras:

«Si vuelvo a conducir profesionalmente, es para divertirme, y disfrutar con algo in-sólito, diferente».

La comparación entre estos dos coches puede resultar incorrecta; sin embargo, para Lauda fue suficiente el hecho de que tuviesen una potencia semejante -320 caballos el 911 y 326 el 500 E- además, ambos nacen en la factoría de Porsche en Zuffenhausen. «Estos dos coches -nos dice Lauda- pueden ser lo ideal para una misma persona, pero en diferentes épocas de su vida. El Porsche 911 Turbo es el

más indicado cuando se necesita una chispa de locura; por el contrario, el Mercedes 500 E es el más apropiado cuando esa locura pasa a formar parte del pasado. En realidad, hablo de mi vida. De hecho, soy propietario de un 500 E, que ha sustituido a un 500 SL.

Decidí hacer ese cambio un día en el que llegué a la conclusión de que una berlina era el coche más indicado para mí. Cuando conduje por primera vez el 500 E,



DOS CONCEPTOS Y UNA IDEA
Para el inolvidable Niki, en el 500 E se conjugan la comodidad con las altas prestaciones. Por el contrario el 911 Turbo se caracteriza por una conducción más delicada y especialmente precisa en las curvas. Sin embargo, la fiabilidad existe en ambos coches aunque se lleven al límite.

descubrí que era un coche totalmente perfecto».

Lauda interrumpe la conversación, que había comenzado sentado en la aleta del Porsche, para volver a colocarse su inseparable gorra colorada que el viento de los Alpes se quería llevar, y continúa: «A los ojos del gran público, el 500 E parece un coche normal; pero, se trata de un pura sangre, y este contraste me gusta mucho».

-¿Qué característica aprecia más en este coche?

-Me fascina su confort de marcha, verdaderamente incomparable, en el que incluye el cambio automático con cuatro variantes de marcha.

El 500 E es uno de esos coches en el que el cambio automático está en concordancia con el espíritu del coche en sí.

Lauda se va animando progresivamente y continúa:

-Si pisas a tope el acelerador, alcanzas rápidamente los doscientos kilómetros por hora y puedes llegar tranquilamente a los doscientos cincuenta como si nada. A esa velocidad puedes escuchar música o conversar con quien te acompañe.

-Eso está bien, pero a doscientos cincuenta kilómetros por hora creo que sólo usted tendría ganas de charlar...



-No, estás en un error. Con el 500 E no tienes miedo porque no se nota la velocidad; además, si quieres sentir el placer de la aceleración, no es necesario que des un golpe de acelerador para actuar el *Kick-down*, es suficiente pisar a fondo y el coche se convierte en un misil.

-¿Y respecto al comportamiento general?

-En autopista se comporta como una berlina; sin embargo, en las carreteras viradas de montaña se convierte en un coche de carreras preciso, seguro y siempre neutro en sus reacciones. Todo esto resulta todavía más excitante si está acompañado por un acabado como el que tiene, con parte del salpicadero en raíz de nogal. Otro detalle que aprecio enormemente es el volante, decididamente superior al de

los SL y SEC. Al tener la corona de mayor sección se agarra mejor, y la desmultiplicación de la dirección permite perfectamente la conducción deportiva.

-¿Y qué tiene de malo el 500 E?

-Primero te hablaré del 911 Turbo y luego te lo explico. En primer lugar considero que a este Porsche como el coche de la nostalgia. No puedo olvidar que el primitivo 911 Turbo fue uno de mis primeros amores. En 1975, cuando luchaba por el Campeonato del Mundo con la Ferrari, tenía a mi disposición un Ferrari Daytona. Sin embargo, soñaba con un 911 Turbo y por fin lo compré, de color blanco. Entonces yo era muy distinto de como soy ahora, ni siquiera existía en mi mente el proyecto de la Air Lauda. Por ésta y otras razones, el 911 Turbo es un coche nacido del deseo y crecido en la nostalgia; por eso, cualquier juicio sobre el modelo actual, está ligado mentalmente a aquel 911 blanco de 1975. Respecto a la línea estética, tengo que agradecer a Porsche que haya respetado mis recuerdos. El concepto del coche ha cambiado considerablemente; sin embargo, cuando lo miro me produce una gran nostalgia. Incluso me gustan los limpiaparabrisas, que actualmente parecen antidiluvios, independientemente

FRENTE A FRENTE



UN DESEO FIRME
Desde que pilotaba para Ferrari Lauda
soñó siempre con un 911 Turbo.



Jeep! Jeep! Hurra!

Distribuido por **RENAULT**

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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

Vencer el reto. Culminar el desafío.
RENAULT te invita a que vivas libre como el viento y alcances la cumbre con el Jeep Wrangler Texan: El Amigo Americano. Jamás te habrás movido con tanta libertad. Para eso cuentas con un motor de 105 CV (versión con catalizador), encendido

electrónico e inyección multipunto.

Por su gran equipamiento interior y sus 2 versiones de techo, Hard Top y Soft Top, jamás estarás tan cerca del cielo.

Desde **1.999.000** ptas.*

*Precio Península y Baleares, IVA y Transporte Incluidos.

Jeep Wrangler Texan



DESCANSAR EN LA TRADICION
Para Lauda es imposible enjuiciar el
911 Turbo sin sentirse influenciado
por el pasado.

MERCEDES 500 E

FICHA TECNICA

Motor: 8 cilindros en V a 90°. Cilindrada total 4.973 cc. Diámetro x carrera: 96,5 x 85 mm. Relación de compresión 10:1. Par máximo: 48,7 kgm a 3.900 rpm. Potencia máxima: 326 CV a 5.700 rpm. Cuatro árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro.

Alimentación: Inyección electrónica LH Jetronic.

Transmisión: Cambio automático con cuatro marchas. Tracción posterior con sistema ASR antipatinamiento.

Suspensión: Cuatro ruedas independientes con barras de torsión; antihundimiento en el tren delantero, amortiguadores hidroneumáticos. Suspensión posterior Multilink con sistema antihundimiento. Frenos de disco en las cuatro ruedas con sistema ABS.

Dimensiones: Longitud 4.750 mm. Anchura 1.800 mm. Altura 1.400 mm. Distancia entre ejes 2.800 mm. Peso en vacío 1.700 kg.

PRESTACIONES

Velocidad max. 250 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,1 s.

PORSCHE 911 TURBO

FICHA TECNICA

Motor: 6 cilindros opuestos refrigerados por aire. Cilindrada total 3.299 centímetros cúbicos. Diámetro x carrera: 97 x 74,4 mm. Relación de compresión 7:1. Par máximo: 45,9 kgm a 4.500 rpm. Potencia máxima: 320 caballos a 5.750 rpm. Dos árboles de levas en cabeza dos válvulas por cada cilindro y turbocompresor tarado a 0,7 bar.

Alimentación: Inyección mecánica electrónica K-Jetronic.

Transmisión: Cambio con 5 velocidades.

Suspensión: Cuatro ruedas independientes. Amortiguadores hidroneumáticos con brazos transversales elásticos y barra estabilizadora. Suspensión posterior de brazos oblicuos. Frenos de disco en las cuatro ruedas con sistema ABS.

Dimensiones: Longitud 4.250 mm. Anchura 1.770 mm. Altura 1.310 mm. Distancia entre ejes 2.280 mm. Peso en vacío 1.470 kg.

PRESTACIONES

Velocidad max. 270 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 5 s.

de su eficacia. Lo mismo ocurre con el salpicadero, que antaño tenía pocos indicadores, todos ellos muy precisos; ahora se ven manocontactos y luces varias que personalmente me desconciertan.

-Si dejamos al margen la nostalgia, ¿qué opina del comportamiento?

-Sin lugar a dudas, el actual 911 Turbo es mucho menos nervioso y, sobre todo, mucho menos peligroso. Al respecto, juegan un gran papel las nuevas suspensiones posteriores, el diferencial autobloqueante y los neumáticos de diecisiete pulgadas, todo ello aplicado a una nueva geometría del chasis. Si lo conduces al límite, es un coche con una clara tendencia a subvirar, por lo tanto cruzarlo en las curvas es muy difícil y, sobre todo, casi imposible aprovechar toda su potencia en la salida.

Al respecto, es preciso puntualizar sobre el comportamiento de ambos coches, desde el momento que con los dos se llega al límite con un margen de seguridad todavía aceptable. Con el 500 E, el sistema ASR antipatinamiento actúa con brusquedad y condiciona la forma de conducir. Si entras en curva con el acelerador a «tabla», el ASR ralentiza la marcha y permite que el coche se afiance. Esto no me gusta; preferiría un comportamiento menos neutro, que te permitiera gobernar el coche. Por el contrario, el 911 Turbo resulta mucho más divertido. Además, el nuevo concepto aerodinámico, el nuevo fondo «carenado», convierte al 911 Turbo en un coche muy estable, incluso con viento lateral. El cambio y la dirección asistida son impecables y el motor, si se sabe utilizar al límite de sus posibilidades, proporciona una potencia impresionante, y en el caso de querer conducir de forma «civilizada», el empuje del turbocompresor comienza ya por debajo de las tres mil revoluciones por minuto, con una suavidad que no hace necesario el uso exhaustivo del cambio.

Lauda probó ambos coches en el circuito de Salzburgo y por las viradas carreteras de los Alpes cercanos, a lo largo de todo el día, se negó a que tomáramos tiempos en el circuito, aunque a escondidas se pudo apreciar que los tiempos registrados de ambos coches eran casi los mismos.

Se despidió desde la ventanilla de su Mercedes 500 E con un apretón de manos, acompañado de una mueca que pretendía ser una sonrisa. Arrancó y volvió a parar para terminar su trabajo:

«Te doy las gracias anticipadas por las cosas buenas y malas que escribirás sobre mi prueba. Auf wiedersehen.»

Gigi Corbetta.

Fotos: Bernd Schilling

Nuevo Fiesta Turbo Diesel

Potencia: 75 C.V.

Velocidad máxima: 170 Km/h.

Aceleración 0-100 Km/h.: 11.8 seg.



El diesel sube al podio.

Ford presenta el Fiesta Turbo Diesel, el primer diesel verdaderamente deportivo. Su potencia supera los 75 CV a 4.800 r.p.m. porque está equipado con un turbocompresor de excepcional eficacia.

Pero, por supuesto, la novedad no termina en el motor. Lleva todo el equipamiento y la mecánica que sus prestaciones requieren, como por ejemplo, la misma suspensión delantera del XR2i.

El resultado, obviamente, es una espectacular mejora en las prestaciones.

Manteniendo el bajo consumo de combustible y reduciendo, además, el nivel de ruido.

Nuevo Fiesta Turbo Diesel.

Realmente turbo. Realmente Fiesta. Realmente nuevo.



Fiesta
Atracción Total

Ford Fiesta Turbodiesel 1.694.000 pts.
Precio recomendado en Península y Baleares.
I.V.A. y Transporte Incluidos.

PRUEBA
Motor 16



RENAULT 21 BACCARA
CONTRA PEUGEOT 405 STI

LA FUERZA DEL INTERIOR

Son dos modelos de sobra conocidos. Las carrocerías no presentan ninguna innovación. Las mecánicas tampoco. La razón de ser de esta comparativa la encontramos en la fuerza de sus interiores, vestidos en cuero y con unos accesorios que los elevan a la categoría de lujo.

Si es usted uno de los afortunados mortales que visita un concesionario con intención de comprarse un coche nuevo, no le llamarán la atención los dos que sometemos a examen. Pero si su curiosidad va más allá del primer vistazo, y decide abrir las puertas, seguro que se le escapará una exclamación de sorpresa al contemplar el interior.

Son las versiones de cinco estrellas, de modelos tan populares como el Renault 21 TXE o el Peugeot 405 SRi. Con estos vehículos ocurre igual que con los saltos de potro en gimnasia, el salto interior puntúa más que el exterior. Del mismo modo el atractivo del Baccara y del STI lo encontramos por dentro.

Pero el lujo tiene un precio, en este caso supone pagar por estos coches casi medio millón de pesetas más, sobre las versiones TXE y SRi de las que derivan. El Renault 21 Baccara se pone así a la altura, en cuanto a coste, del modelo 25 TX, que lleva el mismo motor, un equipamiento muy completo y además es más grande. Mientras que el Peugeot 405 STI se equi-



VIRTUDES

- Equipamiento de lujo
- Confort de marcha
- Buen acabado

RENAULT 21 BACCARA
PRECIO: 3.231.013 PTAS.

- Asientos con poca sujeción
- Balances de la carrocería
- Motor ruidoso

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento de lujo
- Comportamiento
- Amplitud interior

PEUGEOT 405 STI
PRECIO: 3.202.083 PTAS.

- Consumo elevado
- Fallos de acabado
- Motor ruidoso

DEFECTOS



MADERA Y CUERO
En el Renault 21 Baccara la raíz de nogal recubre el pomo de la palanca de cambios y los laterales de las puertas en forma de medallones.



COMODIDAD Y PIEL
Los asientos delanteros del Peugeot 405 STI están tapizados en cuero, sujetan bien el cuerpo de los pasajeros y los reglajes son eléctricos.



para en precio al 605 SRi, que es un modelo de un segmento superior, también con un buen equipamiento y además un motor más potente.

Pero vamos a ver qué aportan estos dos vehículos para justificar ese medio «kilo» de más. Lo primero que salta a la vista, en ambos, son los asientos y el revestimiento del volante, en cuero, luego los detalles de madera que alegran los interiores. En el Baccara la raíz de nogal recubre el pomo de la palanca de cambios, resalta en forma de medallones con la sigla B en los laterales de las puertas y firma con una fina tira el salpicadero. El STI, más parco, decora con esta noble materia unas estrechas bandas laterales en las cuatro puertas y la parte superior de la guantera.

Para refrescar la memoria recordamos que el Renault equipa el motor de dos litros de 120 caballos y el Peugeot el 1.900 de 125. Son mecánicas que funcionan satisfactoriamente, permiten recorrer muchos kilómetros sin repostar y mantienen buenas medias (la velocidad máxima roza los 200 kilómetros por hora). En su contra, tienen motores que se oyen bastante y se resienten cuando conectamos el aire



acondicionado. El comportamiento del Peugeot no tiene reproches mientras que el Renault balancea algo en curvas.

El equipamiento ya de por sí completo del 21 TXE (aire acondicionado, ABS, elevallas eléctricas o faros antiniebla), alcanza su máxima expresión en el 21 Baccara con la aportación de elementos tales como, un sistema de regulación de la velocidad, cuyos mandos están situados en el volante; reglaje interior de la altura de faros; retrovisores de regulación eléctrica; asientos delanteros calentados eléctricamente; un mecanismo de alarma anti-robo y por último un equipo de música con cuatro altavoces, que se maneja sin soltar las manos del volante, por estar los mandos debajo del mismo, ¡todo un lujo!

Por su parte, Peugeot completa el equipamiento del 405 STI con: asientos que se regulan eléctricamente, retrovisores de reglaje eléctrico, apoyabrazos central retráctil para los asientos delanteros, funda trasera para esquís oculta en el apoyacodos central y clavija para variar la altura de los faros desde el interior.

En la elección entre estos dos franceses de lujo, el equipamiento será factor pri-

FRESCOR Y MUSICA
La foto muestra el sistema de climatización por grados del Peugeot. Abajo, la consola del Renault está equipada con aire acondicionado y equipo de música con los mandos junto al volante.



FICHA TECNICA		
	R-21 BACCARA	405 STI
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.905
Arbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	120 CV (88 kW) / 5.500	125 CV (92 kW) / 5.500
Peso máximo / l.p.m.	16,7 mkg (163 Nm) / 4.500	16,5 mkg (162 Nm) / 3.000
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º	7,7/14,5/22,4	8,2/14,4/20,9
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	30,7/36,7	27,6/35,1
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,1
Diámetro de giro (m)	10,2	11,0
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	discos
Antibloqueo	SI	Op
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aluminio 5,5 X 14	Aleación 5,5 X 14
Neumáticos	185/65 HR	185/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.080	1.040
Capacidad del depósito de combus	66 l.	70 l.

mordial para la decisión final. Entre los elementos que incluye el Baccara que no tiene el STI, destaca la alarma con sirena, el control de velocidad y sin lugar a dudas el más apetecible: el equipo de música con los mandos al lado del volante. Es

una maravilla cambiar de emisora o bajar el volumen sin incomodarse ni soltar las manos del volante. La alarma es un elemento práctico, pero programar la velocidad para no tener que pisar el acelerador incita a un cierto relaxo y distracción, ade-

más, dado el especial trazado de nuestras carreteras, resulta poco útil.

El equipo contrario aporta asientos de regulación eléctrica, funda porta-esquíes ó similar y apoyabrazos central. Todos ellos son de utilidad muy subjetiva. Subir,



ACELERAR CON LAS MANOS
El 21 Baccara dispone de un sistema de regulación automático de velocidad, cuyos mandos están situados en el volante.



APOYO CENTRAL.
El 405 STI equipa un apoyo codos central también en su parte delantera, que deja al descubierto un hueco portaobjetos cuando está subido. Cuando lo bajamos molesta para cambiar.

adelantar o abatir los asientos delanteros apretando un botón desde luego resulta cómodo. Pero la utilización del apoyabrazos central implica tener dificultades con el manejo de la palanca de cambios.

En cuanto a opciones el Peugeot se limita a ofrecer un sistema antibloqueo de frenos (242.400 pesetas), que en el Baccara es de serie. En este último ya sólo se puede pedir el techo solar de apertura eléctrica (113.000 pesetas).

La presentación del Renault está en general mejor cuidada, el cuero de los asientos es de dos tonalidades, la parte de atrás dispone de dos ceniceros y de asientos abatibles por partes que se comunican con el maletero. El Peugeot por su parte recurre a un sistema de climatización donde la temperatura se elige por grados, la guantera dispone de iluminación y todos los mandos están muy a mano. Otro detalle que los diferencia es la ubicación de la rueda de repuesto. En el Baccara está dentro del maletero, mientras que en el 405 va por debajo sujeta por una tapa que se abre con un candado, lo que nos evita sacar el equipaje en caso de pinchazo.

Toda esta larga lista de accesorios está enfocada para proporcionarnos un excelente confort, no obstante hay que matizar la mejor sujeción del cuerpo de los asientos delanteros, y una mayor comodidad y espacio libre para estirar las piernas de los asientos traseros del Peugeot. En el exterior se distinguen por los anagramas y las llantas de diseño exclusivo para estos modelos. En definitiva son coches del segmento medio, refinados por un equipamiento lujoso, donde el cuero es el elemento impactante.

Simonetta Garih
Fotos: José A. Díaz

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	R-21	405
CIUDAD		
A 32 km/h de promedio	10,8	12,1
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,5	7,0
En conducción rápida	11,5	12,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,3	8,5
A 140 km/h de cruceo	8,9	10,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,2	10,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	667	636

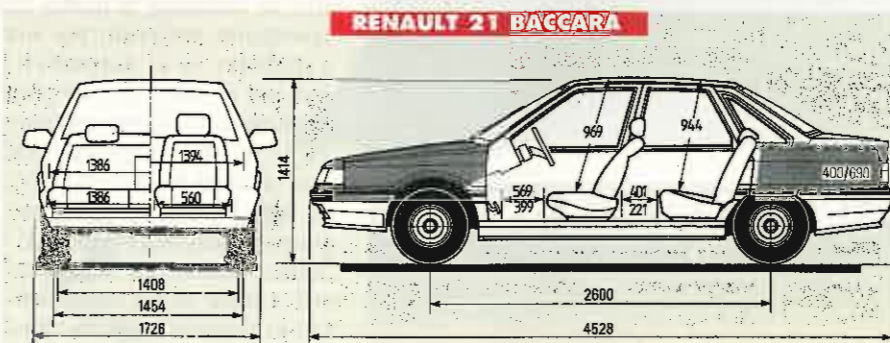
FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	R-21	405
A 60 km/h	16,6	20,8
A 100 km/h	54,9	53,6
A 120 km/h	76,1	77,8

SONORIDAD		
	R-21	405
Al ralentí	52,2	49,4
A 60 km/h	65,2	64,6
A 90 km/h	69,6	68,3
A 120 km/h	72,7	71,4
A 140 km/h	74,4	74,6

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

PRESTACIONES		
	R-21	405
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	197,2	197,8
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	17,2	17,3
1.000 m salida parada (seg.)	31,6	31,8
0-100 km/h (seg.)	10,2	10,4
Metros recorridos	174	180
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	20,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,2	33,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,5	38,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,3	9,9
Metros recorridos	320	310
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14,6	15,1
Metros recorridos	411	409

EQUIPAMIENTO		
	R-21	405
Cuentas revoluciones	SI	SI
Termómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Reloj carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrocromáticamente	NO	SI
Retovisor regulable eléctricamente (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevaválvulas eléctricos (D/R)	SI/SI	SI/SI
Indicador nivel de aceite	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO
Faros regulables desde el interior	SI	SI



DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT
Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

PEUGEOT
Fabricante/ Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos en España.

ENCUESTA DEL MOPT

SE VIAJA MAS Y MEJOR

Los españoles viajamos cada vez más y mejor. El coche sigue siendo el rey, pero ya no nos andamos con chiquitas si hay que echar mano al avión con mayor asiduidad. Y el uso habitual que se da a la carretera viene a confirmar que los Planes estatales siguen estando alejados de la realidad social.

Las pautas de comportamiento del viajero español se han modificado en los últimos años a una velocidad escalofriante. Mientras que antes los motivos de los viajes eran abrumadoramente laborales, ahora un elevadísimo porcentaje hay que adjudicárselo al ocio, al tiempo que mejora el estado del parque de vehículos y que se produce un más lógico reparto modal de viajeros en función de la distancia.

Estas son algunas de las conclusiones que se obtiene de la última encuesta realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre movilidad interurbana origen-destino, destinadas a conocer los usos y flujos del tráfico y prever, con esos datos en la mano -cuántos vehículos se mueven en una jornada, a dónde van y por qué- las necesidades de la red viaria.

Este tipo de encuestas se vienen realizando desde hace treinta años y han llegado a utilizarse para el diseño del I Plan General de Carreteras 1984-1991 aunque, como ya es sabido, en la plasmación de este plan han fallado las previsiones iniciales como consecuencia de la recuperación económica de mediados-finales de los ochenta. En esta ocasión, la última encuesta a la que ahora nos referimos va a servir de base para el diseño del II Plan de Carreteras previsto para el periodo 1992-2000.

A grandes rasgos, y si se la compara con la realizada en 1983, se puede concluir de la encuesta que han cambiado de manera radical las pautas del viajero. Respecto al auto-

móvil se constata que ha disminuido su edad mientras ha aumentado su potencia. En 1989 la edad media de los vehículos cuyos propietarios fueron sometidos a la encuesta era de 4,84 años, mientras que en 1983 esa media era de unos 6 años. La edad del parque varía, sin embargo, en los días festivos hasta llegar a los 5,45 años. Aquí los analistas observan que durante los días laborables se mueven más «coches de empresa», que suelen ser más nuevos, mientras que para el ocio se destina el coche particular.

Otro dato de interés es el aumento espectacular del número de coches de la unidad familiar, así como el de carnés. En el momento actual hay casi un 27 por ciento de encuestados que afirma que su hogar cuenta con dos coches, y un 8 por ciento incluso con más de dos. Asimismo la media en las familias españolas es de posesión de 2,01 carnés de conducir, cuando hasta hace muy poco lo normal es que lo tuviera sólo el cabeza de familia.

El cambio socioeconómico del país tiene su fiel reflejo en los modos de transporte. El avión y la carretera aumentan de modo inversamente proporcional respecto al número de kilómetros, tal y como se puede apreciar en el cuadro adjunto.

De esos datos se deduce que, hasta quinientos kilómetros de distancia, el medio de transporte preferido por los españoles es el automóvil, aunque a partir de esa cota disminuye de forma continua en la misma proporción en que crece el recurso al avión. El autocar mantiene un ritmo proporcional al vehículo privado, mientras que el ferrocarril, a partir de los cuatrocientos kilómetros, registra unos baremos más uniformes.

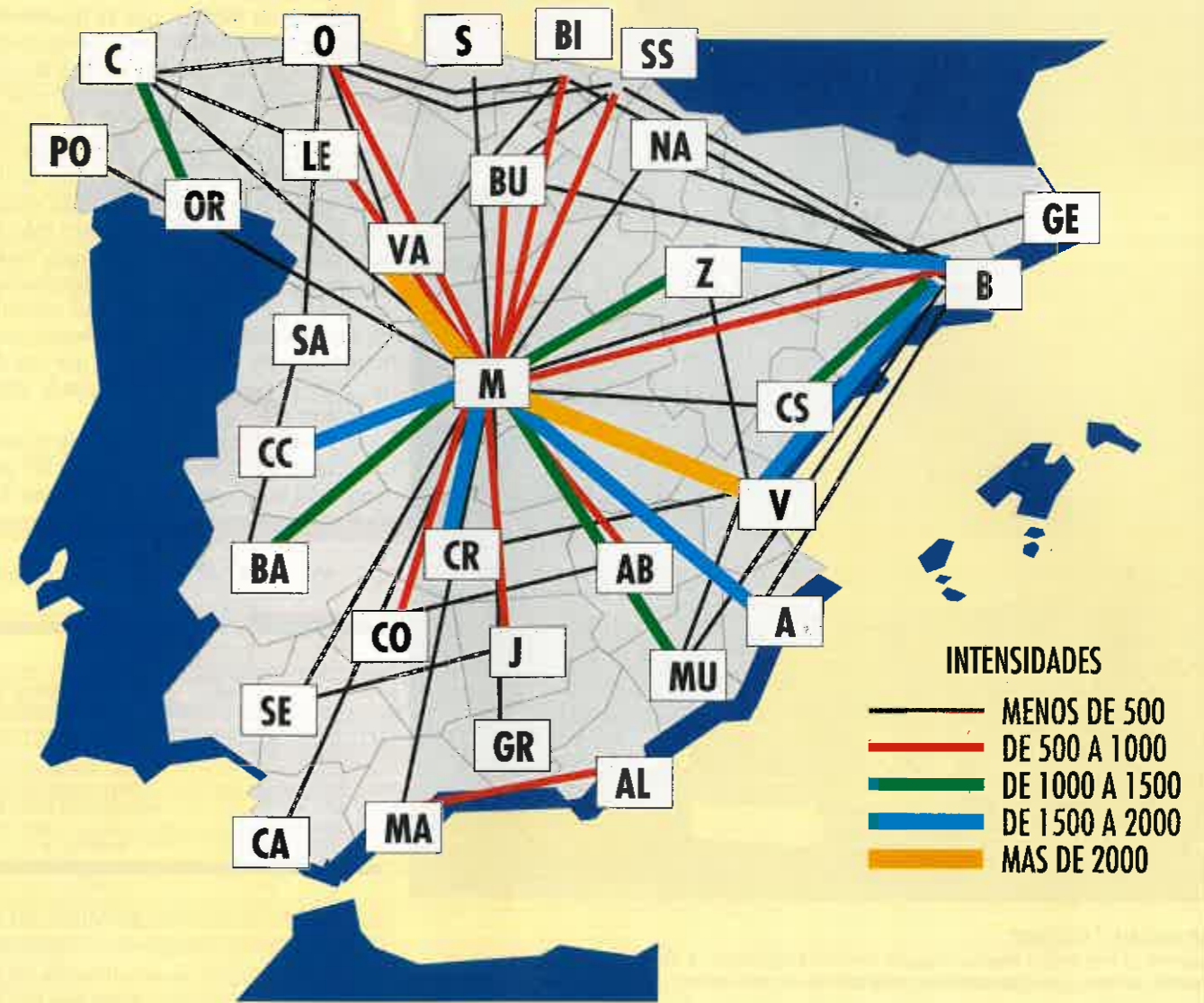
En la encuesta se ha distinguido entre días festivos y laborables y en motivos del viaje, que van desde el del trabajo recurrente (aquel que vive lejos de su puesto de trabajo y se desplaza a diario) al que realiza un desplazamiento sistemático a la semana, por ejemplo, pasando por el transporte que engloba servicio público y mercancías. También se han diferenciado, como es lógico, los tipos de vehículo y



VIAJEROS EN FUNCION DE LA DISTANCIA

Media Km	COCHE	AUTOCAR	TREN	AVION
200 Km	65	30	5	-
400 Km	42	22	17	19
600 Km	28	17	20	35
800 Km	21	12	22	45
1000 Km	15	11	25	49
1200 Km	12	10	24	54

FLUJOS DE VEHICULOS LIGEROS



INTENSIDADES

- MENOS DE 500
- DE 500 A 1000
- DE 1000 A 1500
- DE 1500 A 2000
- MAS DE 2000

Uno de los datos más interesantes de la encuesta realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es el relativo a los denominados «Flujos interprovinciales de vehículos ligeros». En primer lugar hay que tener en cuenta los motivos específicos que dan como resultado esos flujos.

Por un lado figuran las rutas clásicas de productos básicos, como son el pescado y los productos hortofrutícolas, que configuran el tráfico de determinados ejes viarios.

También influyen los cada vez más frecuentes viajes por motivos de ocio hacia zonas de interés turístico, tipo playas, etc.

Sea como fuere se pueden obtener,

a grandes rasgos, conclusiones muy jugosas:

- El mayor flujo de vehículos ligeros se da en el eje **Madrid-Valencia**, curiosamente el más desatendido por la Administración en cuanto a infraestructuras viarias tal y como ha denunciado reiteradamente esta revista.

- El eje **Madrid-Barcelona** registra uno de los flujos más pequeños. En ello influye que el tipo de relaciones entre ambas ciudades empuja más a los viajeros al uso de transportes alternativos al coche, como es el avión o incluso el ferrocarril.

- Otro eje de calibre es el que discurre entre **Barcelona y Valencia** donde, curiosamente, el servicio positivo por carretera lo ofrece una autopista de peaje,

no una infraestructura pública gratuita... a no ser que alguien se atreva a embarcarse en la conflictiva N-340.

- Uno de los ejes previstos con «tratamiento especial» en el aún no nacido II Plan General de Carreteras, la conocida como **Ruta de la Plata** entre Gijón y Sevilla, es uno de los más deprimidos en cuanto a este tipo de flujos. Probablemente se le quiera revitalizar pero su actual movimiento de tráfico no parece animar a que se arriesguen en él fuertes inversiones.

- Los tráficos desde el centro -léase Madrid- hacia el Oeste, **Cáceres y Badajoz**, también son de elevado volumen, pero esos viarios o van con retraso (la Autovía Madrid-Badajoz) o no están previstos (hasta Cáceres).



COMODIDAD Y RAPIDEZ

En cuanto el trayecto a realizar supera los 500 kilómetros, y ante las deficiencias de la red viaria, el español opta cada vez más por el uso del avión.

su ocupación en función de la actividad a la que están destinados.

Se puede observar asimismo que el turismo es el tipo de vehículo más utilizado en los días laborables, aunque su porcentaje aumenta en los festivos al pasar de un 85,4 por ciento a un 94,5 por ciento. Entre los motivos del viaje, en los días laborables es el trabajo recurrente el que copa un mayor porcentaje (un 33 por ciento), seguido por el trabajo no recurrente (aquel que excepcionalmente y de manera esporádica tiene que realizar desplazamientos, aunque éstos pueden ser numerosos) con el 24 por ciento. Un 19,6 por ciento se debe al ocio y un 10 por ciento a gestiones particulares.

Estas cifras cambian totalmente en los festivos, en los que el ocio, cerca de un 61 por ciento, es el primer motivo de viaje, seguido con un 15 por ciento por el trabajo

recurrente, aspecto éste localizado especialmente en los grandes núcleos de población.

Respecto a la titularidad del vehículo, un 80 por ciento de los usuarios viaja en vehículo propio y un 12 por ciento lo hace en coches de la empresa en día laborable. En festivo viajan en vehículo propio un 90

EN los fines de semana hacen su aparición los vehículos más viejos y ocupados.

por ciento mientras que cerca de un 5 por ciento reconoce hacerlo en el vehículo de la empresa, segmento que engloba a los automóviles que han sido adquiridos mediante el sistema de «leasing».

También se destaca que la ocupación media de los vehículos crece, obviamente, en festivo ya que mientras en días laborables esa media es de 1,78 viajeros, sube a 2,25 en el caso comentado. Si se desglosan esas cifras se puede observar que en los días laborables el 51 por ciento de los vehículos llevan un solo ocupante, mientras que en un 18 por ciento hay más de dos. Esta última cifra aumenta hasta un 43 por ciento en festivo. De todas formas hay que señalar que la ocupación del vehículo en día laborable viene descendiendo paulatinamente, y desde 1960 en que era de un 2,36, se ha bajado al 1,78 citado anteriormente.

El combustible consumido en mayor porcentaje es la gasolina, con un 67 por ciento del total, quedando el resto para los

CORREDORES con mucho tráfico han sido olvidados por los técnicos, y se tardará en adaptarlos a las necesidades.

gasóleos. En la encuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se puede observar igualmente el crecimiento en la proporción del consumo de gasóleo (un 20 por ciento en 1983) como consecuencia del «boom» registrado por los coches con motor diésel.

Otro aspecto de interés es el relativo a la edad del parque, que como ya señalábamos más arriba, tiende a reducirse aunque muy lentamente, y siempre teniendo en cuenta que en este aspecto la encuesta se refiere a vehículos que circulan por los grandes ejes viarios, no a los destinados a uso exclusivamente urbano.

En fin, una serie de datos provenientes de unas 55.000 encuestas personales que en teoría deben servir como guía para el diseño de grandes planes de carreteras pero que hasta ahora, visto el resultado del vigente I Plan, no parecen haber servido para mucho, tal y como ha llegado a reconocer incluso el propio Ministerio de Obras Públicas.

Raúl R. Sáez

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. **PVP:** Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero

PRECIOS / Guía

puede variar en función de la oferta de libre mercado vigente y los gastos de gestorías para tramitar la documentación. **CC:** cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** potencia máxima en caballos DIN. **VM:** velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** consumo medio ponderado. **CPK:** coste por kilómetro, recorriendo 15.000 kilómetros anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje (combustible, neumáticos y revisiones). **Long:** longitud total del coche. **AA:** aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** cierre centralizado. **Direc:** dirección asistida. **ABS:** sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** llantas de aleación.



Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	280.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
AUDI															
90 E	2.902.920	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 Special	2.647.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 TD	2.847.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 TD Special	2.712.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 E	3.112.013	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro	4.106.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro Sport	4.438.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Track Front	4.213.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.548.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.772.204	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.104.204	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.374.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 90 20V Quattro Cat, 90 2.3 E Cat, 100 2.3 E, etc.

BERTONE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include FreeclimberTD T. Duro, FreeclimberTD Cabrio, etc.

BMW

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 316i 2p, 316i 4p, 318i 2p, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include AX 3p 11 TE 4V, AX 3p 11 TE 5V, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include BX 14 TE, BX 14 TGE, BX 14 TGE Prestige, etc.

DAIHATSU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Applause 1.6 IX 16V 5p, Rocky TD Intercooler EX, etc.

FERRARI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mondial T, Mondial Cabrio T, 348 TB, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Panda Sisley 4x4, Panda 1000 S, Panda 4x4, etc.

Precios coches nuevos

Precios coches nuevos

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists various Opel models and their prices.

OPEL

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Opel models and their prices.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists various car models and their prices.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Omega and Monza models and their prices.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Peugeot models and their prices.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists various car models and their prices.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Porsche models and their prices.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Renault models and their prices.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists various car models and their prices.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists various car models and their prices.

ROVER

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Lists Rover models and their prices.



Sistema Usado Seguro Fiat. Vehículos de todas las marcas garantizados hasta 12 meses.



MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include Montego GTI 2.0, Montego Estate 2.0 GTI, Montego DSL Turbo.

SEAT

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include Panda 40, Panda Marbella 5v, Marbella LX y GL, etc.

TALBOT

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include Samba LE, Samba LS.

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include Samba GL, Samba S, Horizon LS, etc.

VOLKSWAGEN

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include Polo Bunny 1.0, Polo 40 C, Polo C Oxford, etc.

VOLVO

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include 244 GL, 244 GLE, 244 Turbo, etc.

OTRAS MARCAS

MODELO 90 89 88 87 86 85 84 83

Table with 8 columns: Model, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Rows include JAGUAR Sovereign 4.2, SAAB 900 i 8V, TOYOTA Celica 1.6, etc.

COMPRAR Y VENDER

Motor Retiro advertisement for Audi 100. Includes text 'Elevado a la perfección.', 'Somos especialistas VW, AUDI', and an image of the car.

ANTIGUO Fiat 508 advertisement. Includes text 'ANTIGUO Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931...' and 'RADAR DETECTOR'.

STAR CAR SYSTEMS S.L. advertisement for Marbella. Includes text '¡Por tu coche quapo!', 'SONIDO-ALARMAS-TELEFONIA MOVIL-ACCESORIOS', and 'TODO EN PRIMERAS MARCAS...'.

YAMOVIL advertisement. Includes text 'YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS', '¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!', 'TELF: 5 65 20 00', and 'CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019'.

KARTS, VOLKSWAGEN, OPEL, TERRANO, and OPORTUNIDAD advertisements. Includes text about car sales and financing options.

LANCIA - VALENCIA ADRIAN CAMPOS, S.A. advertisement. Includes text 'CONCESIONARIO OFICIAL', 'ARQUITECTO ALFARO, 4 Y 6 TELEFONO: 3 67 85 09', and an image of a Lancia car.

Precios coches usados

Valderribas Motor S. A.
 C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 41 06 28007 Madrid
TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS
 FINANCIACION VW CREDIT
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

Alfa Romeo
 AUTO PEREZ del SUR
 Concesionario Oficial de Alfa Romeo
Guinda de la semana
ALFA 164 3.0 V6
 año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 km. 3.100.000 ptas.
 Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER
 Mercedes 190 2.3 16V Full equip. 86 3.400.000
 Mercedes 190 extras 87 2.150.000
 Nissan Primera GT a estrenar 3.300.000
 Toyota Supra-Targa 88 3.700.000
 Renault 5-Baccara. A/A. cuero, etc. 88 1.100.000
 Mitsubishi Montero Full 88 2.300.000
 Suzuki Samurai 1.000.000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

ALPINE Renault A 110 MOD. Berlineta, año 1970, ITV pasada, en buenas condiciones de uso. Precio 950.000 ptas. Teléfono (951) 22 26 19, en horas de oficina.
PARTICULAR vende BMW M6, color negro metalizado, tapicería de piel color beige. Full equip, nuevo a estrenar, no importado. Tel. (952) 43 50 36. Llamar media día de 2.30 a 4 tarde.
AUDI Quattro Turbo 200 CV, azul marino. Tel. (943) 42 02 33. Horas oficina. MFB.
PARTICULAR Toyota Celica, último modelo, 10 meses, 4.000 kilómetros, extras, 3 años garantía. Tel. (952) 51 41 59.
PORSCHE 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.
VOLSKWAGEN Sirocco GTX 16 V, carrocería y llantas Zender, muchos extras, sólo 22.000 kilómetros, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Tel. (96) 578 76 90.
LANCIA Delta Integrable 16V, rojo, impecable, año 89. Precio 2.650.000. Tel. (981) 23 14 40. Sr. Montero.
VW Escarabajo descapotable, último modelo, perfecto estado, garantizado, facilidades. Teléfono 255 86 21/22.

MERCEDES 250 S. 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. Azcona, 62, garaje.
BMW 635 CSI, varios modelos. Desde 1.700.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
HONDA Civic 3 p, blanco, muy bonito. Precio 300.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
BMW 325i, aire acondicionado, perfecto estado de todo, blanco, revisión BMW, garantía un año. Precio 2.200.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
PORSCHE 911 Carrera 3.2, 231 CV, original español, 1986, absolutamente todos extras, 40.000 kilómetros, como estreno, garantizado por escrito. Tel. 255 86 21/22.
BMW 316, 1981, muy cuidado, aire acondicionado, más extras. Precio 650.000 ptas. Azcona, 62, garaje.
PORSCHE 944 Turbo Targa interior cuero, asientos, techo eléctrico, Full Equip, pocos kilómetros. Prototipo Fiat Bertone, descapotable, modelo único, ITV pasada, matrícula B-LB. Teléfono (93) 644 15 92.
DODGE Stealth nuevo, 6 Cil, 24V, 222CV, cuero, full, entrega septiembre, ocasión. 6.250.000 ptas. Tel. 319 59 96.

F. TOME S.A. Oportunidad, Audi 100 CD, año 86, con garantía. 1.600.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Renault 21 GTS, año 89, con aire acondicionado, dirección asistida, garantía 12 meses. 1.225.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Citroën BX 19 GTI, M-JH, aire acondicionado, ABS, llantas, garantía 12 meses. 1.450.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Opel Corsa, «como nuevo», año 1989, con garantía de 1 año. 650.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Citroën AX 14 TZS, año 87, garantía 12 meses. 600.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Volkswagen Polo, año 85, con garantía. Por sólo 390.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

GOLF GTI-G60, 27.000 km, aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel. (93) 751 83 71.
CHRYSLER 1944. Mercedes 1952. Ford 1926. Ford descapotable 1925. Impecables, documentados, vendo. Tel. (91) 898 90 21.
SATURN SC Coupe americano, nuevo, 1,9 l. 125 CV, 16V, blanco, full. 3.700.000 ptas. Otros Saturns bajo pedido, nuevos, full, desde 2.900.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.
PORSCHE 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.
VENDO Rover 216, año 86, sólo noches. Teléfono (983) 60 70 45. Valladolid.
SUPER ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.
FIAT Balilla, Fiat Topolino Riley Elf. Impecables, documentados, vendo. Teléfonos (927) 22 09 52 / 22 45 00 / 29 00 40.
LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.
BMW 635 CSI 1987, M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

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. Mercedes 300 D, Full-equip, «perfecto», con garantía 12 meses. 3.300.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Ford Orion 1.6, año 84, con garantía. 525.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT. 575.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Ford Orion 1.6, año 84, con garantía. 525.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

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
AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
 Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

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

PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.
BMW 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.

TOYOTA Supra 3.000i, año 1988, blanco, 69.000 km, antirrobo, dirección asistida y radiocasete de serie, ruedas nuevas, óptimo estado. 3.250.000 ptas. Tel. (93) 310 52 32. Sr. Paolo.
VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.
DIR. TECNICA. Nissan Patrol Turbo Diesel. Listo para correr. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. BMW 530i Full Equipe, climatizador, ABS, cuero, techo, equipo música, instalación teléfono, asientos eléctricos. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Cherokee Blanco Limited, cuero, aire acondicionado. 3.600.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Cherokee Gris Limited Full Equipe. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo gris, dos capotas de lona y dura. 2.400.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo, negro, elevalunas eléctricos, cabrestante, 7.000 km. M-LW. equipo música, instalación teléfono, asientos eléctricos. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Cherokee Blanco Limited, cuero, aire acondicionado. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. BMW Z1, MKW, rojo impecable, 9.000 km. 6.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Toyota Celica, blanco, 2.6 inyección, 16V, M-0175. HW. Techo eléctrico, Compact disc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Patrol G.C. Gasolina, corto, 40.000 km. M-HW. Ruedas grandes Michelin con llantas grandes, faros, radio, protector laterales, bola, marrón. Tel. (91) 658 13 60.
SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.


Viaje Fresquito...
AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL
 PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

 * 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
 Peñagrande - 28035 Madrid Fax (91) 373 84 56

¿CONOCE LO ULTIMO Y MAS AVANZADO EN TELEFONOS DE BOLSILLO?

NUEVO TELEFONO ERICSSON 900
 «Capaz de mantener una conversacion de 2 largas horas ininterrumpidamente»
 - MAXIMA DURACION DE BATERIAS
 - ANTENA PLEGABLE
 - SENCILLEZ DE MANEJO
 - AMPLIA GAMA DE ACCESORIOS
 - ENTREGA INMEDIATA...ETC., ETC.
INSTAL - MIGUEL ARACIL 66 TEL: 3 73 84 56 / 82 56
 FAX: 3 73 84 56 28035 MADRID
 - Pº DE GRACIAN Nº 7, 4º, 1º
 TEL: 3 01 35 35 / 36 76
 FAX: 3 18 34 29 08007 BARCELONA

¡ANUNCIENSE HOY!
 ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escríbe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
 Domicilio _____
 Teléfono _____
 DNI _____ Firma _____

VAROSA
motors

MITSUBISHI
MAZDA
TOYOTA
HONDA



MITSUBISHI 3000 GTVR-4

Ctra. MORALEJA DE ENMEDIO KM. 4. HUMANES (MADRID)
TEL: 6 06 15 11 - FAX: 6 97 67 05

MITSUBISHI

- ECLIPSE 190 CV 2.0 TURBO 16V
- ECLIPSE 195 CV 2.0 TURBO 16V
- TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- 3000 VR4 300 CV
- TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS



DIR. TECNICA. Range Rover Azul metalizado, año y medio. Todos los extras (aire acondicionado, elevalunas, llantas), 3.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

ALFA Romeo 33 16V, A.A., 17.000 km, 1 año, 1.850.000 ptas. Tel. (924) 66 23 13.

VOLKSWAGEN 1300, techo corredizo, motor nuevo, 1 año, pintura nueva, revistado y garantizado. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

SUPER BMW 325i, aire, llantas, volante M-Tech-nic, impecable, garantía 12 meses. Admitimos cambio. Azcona, 62.

PARTICULAR TT MB 300 GD Largo, aire, llantas, impecable, gris metalizado. 100.000 kilómetros. Precio 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 859 34 52.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

PORSCHE Carrera y Porsche 911 SC. Ambos preciosos. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E, 1987, techo, ABS, antracita. Tel. 255 86 21.

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

OCASION vehículos provenientes de dirección de empresa, 1-2 años R-25 V6 i turbo full-equip, 3.500.000 R-21 TXi, full-equip, 2.300.000 pesetas, R. Alpine turbo, full-equip. 4.000.000, Renault Laholla. Tel. (973) 20 48 00. Garantizados.

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.

BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc. Español. Impresionante estado. Aceptamos cambio. Precio convenir.

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

BMW 365 CSI, full equip, impresionante, 735i, 325i, 318i, etc... Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 km. Tel. (968) 21 14 36.

ATENCION Sección náutica de C.A.N.S.A. Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc... Ofertas lanzamientos mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/22.

LANCIA DELTA



UN CAMPEON
DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

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



SERIE ESPECIAL LIMITADA
PVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

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

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

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

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

HORARIO TIENDA
Lunes a Viernes - 9 a 21h.
Ininterrumpidamente
Sábados: Mañana

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX AA	89	Blanco	28.000	945.000	Ford Fiesta XR2	87	Rojo	32.000	875.000
Seat Ibiza 1.5 GL	89	Blanco	31.000	725.000	Citroen AX 14 TRS	88	Blanco	31.000	675.000
Ford Uno 70 SX	90	Rojo	13.000	948.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	91	Blanco	10.000	1.375.000
Seat Ibiza 1.2 Special	89	Negro	21.000	725.000	Citroen BX 19 GTI A.A. DA LL ABS	89	Blanco	31.000	1.675.000
Lancia Delta Integrale A.A.	90	Rojo	10.000	2.950.000	Citroen CX 25 TRD Turbo 3 Filas	87	Burdeos	40.000	1.975.000
Renault 5 GTX	88	Negro	23.000	875.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	Blanco	7.000	925.000
Renault 5 Oasis	91	Blanco	6.000	875.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	23.000	990.000
Renault 5 GT Turbo	88	Blanco	32.000	1.075.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	Negro	1.000	1.325.000
Renault Supercinco GTL 5p	90	Blanco	14.000	875.000	Ford Escort 1.8 Ghia RS	87	Gris	53.000	990.000
Renault 19 TSE A.A.	89	Rojo	27.000	1.390.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	Negro	15.000	1.175.000
Renault 21 TL A.A.	89	Blanco	21.000	1.675.000	Ford Escort 1.6 Sp A.A.	90	Blanco	11.000	1.325.000
Renault 21 GTS Nevada	89	Rojo	30.000	1.550.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	Blanco	32.000	1.050.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	90	Rojo	17.000	1.775.000	Ford Escort 1.8 Ghia	90	Blanco	16.000	1.225.000
Renault 21 TXE Nevada A.A. 3F	87	Gris	39.000	1.550.000	Alfa Romeo Guilletta F.E.	85	Rojo	57.000	795.000
Opel Corsa City	89	Blanco	23.000	875.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	19.000	1.270.000
Opel Corsa 1.2 Jaca	90	Blanco	10.000	825.000	Ford Escort XR3i A.A.	88	Rojo	23.000	1.450.000
Opel Corsa 1.2 S Don Algodón	90	Blanco	15.000	925.000	Ford Escort Country 1.6	89	Rojo	21.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	Blanco	20.000	930.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	80	Gris	15.000	1.330.000
Opel Kadett GSi 16V	89	Rojo	27.000	1.625.000	Ford Orion 1.8i A.A.	88	Blanco	27.000	1.450.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Blanco	50.000	725.000	Ford Sierra 2.0i S.F.E.	90	Rojo	21.000	1.975.000
Opel Kadett 1.6 GT 2p	90	Negro	20.000	1.290.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	Gris	16.000	2.150.000
Opel Kadett 1.8i	89	Blanco	17.000	1.375.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. DA	89	Gris	31.000	1.690.000
Opel Vectra 2.0 CD A.A.	89	Burdeos	19.000	2.075.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	89	Gris	30.000	2.650.000
Peugeot 205 SRD A.A. DA	90	Gris	12.000	1.425.000	Ford Scorpio 2.0i GL	86	Gris	50.000	1.475.000
Citroen AX 11 GTi	88	Rojo	28.000	690.000	Ford Scorpio 2.0i Ghia	89	Azul	40.000	2.450.000
Peugeot 309 GTX A.A.	88	Blanco	32.000	1.550.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	21.000	1.275.000

BMW 325i Cabrio negro metalizado, cuero beige, llantas de 3 piezas. Estéreo, cierre, suspensión M-TECH, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros, incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza, 3.600.000 ptas. Tel. (978) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

VITARA nuevos con regalo seguro, llantas, etc. Azcona, 62.

PARTICULAR Jeep Cherokee LTD, 89, 3 millones. Tel. 577 18 63.

LANCIA Y10 Turbo, llantas, metalizado, 650.000 pesetas.

IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, M.H., 560.000 ptas.

LAND ROVER Santana 2.500 DC, nuevo modelo, blanco, barras, alarma, luz de cortesía, radio, ruedas nuevas, focos anti-niebla, asientos traseros, dirección asistida, extras a toda prueba. Llamar comidas. Tel. 509 00 58. 1.500.000 pesetas.

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

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.

ALFA Sprint 1.7, aire, 1.5 llantas, etc., perfecto estado, garantía. Azcona, 62.

TOYOTA Land Cruiser, negro blanco, año 90, radio, llantas, relojes, impresionante. 2.600.000 pesetas. Azcona, 62.

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.
VW Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.
MERCEDES 230 E, M.H., español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado, 52.000 km reales, libro de revisiones, garantía 12 meses, 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.

PARTICULAR 300 CE, 89, todo equipo, un propietario, 6 millones. Tel. 578 07 95.

MERCEDES 190 E, antracita, M.L.M., 1987, precioso. 2.300.000 pesetas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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

PEUGEOT 405 Mi 16 B-JZ, 57.000 kilómetros, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro. 2.250.000 pesetas. Tel. (93) 204 23 69- /347 60 81.

BMW 850i y Z1 vendo nuevos a matricular oportunidad en precios. Tel. (943) 21 69 85.

SEAT 850 Spider 3 para elegir, rojo, blanco y azul, con techo duro y capota blanda, ITV perfectos. Tel. (93) 434 08 79. Noches.
OPEL Kadett 1.6 GL 5P M-JU. Aire acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. Teléfonos 255 86 21/22.

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, proconten, alarma, Pioneer Sport Rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 pesetas. Particular tel. 739 21 00.

VENDO motor Renault Fuego con 20.000 kilómetros, por 90.000 ptas. Tel. (96) 555 23 35.

BERTONE Descapotable modelo único. ITV pasada. Matrícula B-LD. Tel. (93) 664 15 92.

RENAULT 25 VGi Bacarra 2-AF, Full-Equipe, 35.000 km. 3.700.000 ptas. negociables. Color Burdeos, tapicería de piel ocre. Tels. (976) 22 74 33 / 27 22 47.

BMW Z1

PROCEDENTE DE CONCURSO

COLOR ROJO, SIN MATRICULAR PRECIO MUY INTERESANTE

INFORME: (947) 27.33.79 (MAÑANAS)



OCASION por viaje vendo BMW 320i, extras, M-KM y Marbella GLX 5 v. Blancos, excelente estado, garaje. Precio 1.650.000 ptas. o por separado. Tel. (91) 680 35 37.

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

PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel. (968) 13 53 88.
KADETT GSi MHC, extras. 1.300.000 ptas. Tel. 574 78 04.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ASISTENTE S.A. DE SEGUROS Y REASEGURADORA

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



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



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



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



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



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



AUTOMOVILES

TEO

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

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Carda, 40 08013 Barcelona T 931 237 83 24

AERODINÁMICA



DB-190



AUDI 80/90



BMW-5

NOVEDAD Spoiler trasero
VW Golf II



CITROEN BX 16 Leader, B-KD, año 89, 55.000 kilómetros, extras, estado impecable, 900.000 pesetas. (93) 630 33 86.

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 635 CSI. Impecable 1987. M-HM. Todos extras. Estrenado en España. C/ Azcona, 62.

VW Escarabajos, varios modelos. Todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tels. 255 86 21/22.

ALFA Sprint 1.7 aire, 1.5 llantas, etc. Perfecto estado 1988. Garantía. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 kilómetros. (968) 21 14 36.

AX 1.4 TRS, año 87, azul met. Tel. 549 57 88.

VOLKSWAGEN Escarabajo «Rosa» 1979, superdivertido, sólo 400.000 ptas. Buen estado. Azcona, 62.

LANCIA Y 10 Turbo. Llantas, metalizado. 650.000 ptas.

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

PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriaulto. Orense, 30.

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

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

C.A.N.S.A.



AUTOMOCION



VISÍTENOS, ENCONTRARÁ:

- OFERTAS AUTOMÓVILES NUEVOS.
- ESPECIALIDAD: VW, AUDI, BMW, MERCEDES.
- AUTOMÓVILES OCASIÓN REVISADOS, CON GARANTÍA.

NAUTICA



- OFERTAS TODAS MARCAS.
- SUZUKI, VENTAS Y SERVICIO.
- REMOLQUES: IMAP, SATÉLITE (TODO TIPO DE EMBARCACIONES Y MOTOS AGUA).
- OFERTAS ESPECIALES: NEUMÁTICAS, REGALO SEGURO.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TELS. 255 86 21
256 86 22



GAFAS DE SOL CAMEL TROPHY

La colección de gafas de sol Camel Trophy está disponible para su adquisición en las mejores ópticas de toda España. Poseen un diseño moderno y característico que por su especial montura permiten incorporar cristales correctores. Están diseñadas y fabricadas artesanalmente en Italia e incorporan el revolucionario cristal CR 39, UV 400 de alto poder filtrante, adaptado para resistir los rayos de sol estivales y el resplandor producido por el reflejo de la nieve.

SEAT DESIGN

Detrás de una marca como Seat, existe un departamento de diseño cuya silenciosa y oculta labor es imprescindible para la marca. Este departamento está compuesto por treinta y tres presonas, encabezadas por José Martínez Serra bajo la directa supervisión del Dr. Friedrich Goes. Su importante misión se plasma en la realización de elementos de suma importancia como son las llantas, la instrumentación, los volantes, las tapicerías, etc. Su más reciente creación, que será presentada en el próximo Salón de Francfort, es el Seat Marbella Petit.



Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

MUELLES DE SUSPENSIÓN

Un toque personal



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

OTECSA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	GRABEL	Del Arzobispo	Tel. 958 20 06 06
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 642 18 20	ESCARTE S.A.	Valladolid	Tel. 96 074 84 41
TECSE	Guzúnduz-Navarra	Tel. 943 46 06 23	SEMAUTO S.A.	Galicia-Las	Tel. 987 41 05 95
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	KINIP	Vizcaya	Tel. 94 620 01 59
HAISA ACCES VILLAGA	Madrid-Norte	Tel. 91 850 71 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 52 56
			RESPLUESTOS QUALSAN	Oviedo	Tel. 985 28 39 00



MAL SERVICIO FRANCES

SOY en la actualidad propietario de un Opel Calibra del que me encuentro muy satisfecho. Este año esperaba disfrutar de unas merecidas vacaciones durante dos semanas, desplazándome a Inglaterra y yendo al mismo tiempo con mi nuevo automóvil para poder disfrutar de él en un largo recorrido, pues lo tengo desde hace solamente seis meses.

El viaje se desarrollaba con normalidad hasta llegar a Burdeos. El motor del coche se paró repentinamente, sin previo aviso. Todo estaba en regla, pero el coche no arrancaba, por lo que tuve que llamar a un mecánico desde la autopista. Cuando éste llegó y me solicitó que intentara arrancar, el coche lo hizo sin problemas. Después de sucederme lo mismo un par de veces más, mi Calibra se paró definitivamente en Tours (Francia) y ya no hubo manera de arrancarlo. El problema era, según ellos, «un relais» que controlaba la inyección del coche y que, por efecto del calor, provocaba que la pieza no funcionara bien. El mecánico me dijo que no tenían allí la pieza y que estaban llamando a París a la central para ver si allí tenían dicha pieza. Al cabo de un rato el jefe de taller me dijo que no había existencias de dicha pieza en toda Francia y por tanto que tendría que esperar una semana

como mínimo ya que, delante de mí, había treinta y cuatro vehículos en Francia con la misma avería. Llamé a mi concesionario de Guadalajara y ellos tenían la pieza y se sorprendieron mucho de que no la tuviesen en toda Francia. Adiós vacaciones, adiós dinero de las reservas de hoteles en Inglaterra, adiós planes, en fin, todo un desastre y pérdida de tiempo y dinero. Espero le transmita mis más enérgicas quejas al servicio de GM en Francia, con el consejo de no vender muchos coches si luego no pueden atenderlos como es debido.

Alvaro Hernando Fraie
(Guadalajara)

LUNAS TINTADAS

ME vendieron, no hace mucho tiempo, un coche con lunas negras que compré por su buen precio y porque, sinceramente, no me disgustaba conducir «camuflada» en su interior lejos de las miradas de tanto «cotilla» como hay. Además este tipo de cristales tienen el don de preservarme de los rayos del sol en verano, eliminando varios grados del interior, algo que se agradece mucho en esa época. La sorpresa llega cuando al pasar la ITV me dicen que no puedo llevar ese tipo de cristales porque lo prohíbe el código, que son peligrosos y que puedo provocar algún accidente ¿Es eso cierto? ¿Tengo que cambiar todos los cristales con el desembolso económico que eso me supondría o la solución es más fácil de lo que creo? Muchas gracias adelantadas por su respuesta.

Carmen Castrillo
(Madrid)

R.- Es cierto que ese tipo de lunas ahumadas hace tiempo que están prohibidas por el Código de circulación ya que impiden en cierta medida la visibilidad en muchos casos y sobre todo de noche. Esto, sin duda, puede provocar algún accidente por esa causa. Por otra parte no es necesario cambiar los cristales, ya que se trata de una peli-

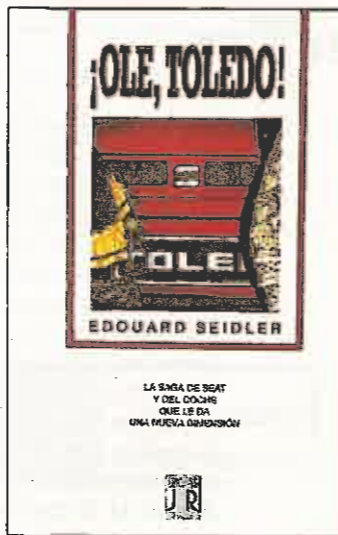
cula adhesiva que se despegará casi siempre con facilidad, labor que podrán hacer en cualquier taller cualificado para ello.

¡OLE, TOLEDO!

ME ha sido imposible encontrar en toda Barcelona el libro, del especialista y colaborador de la revista Edouard Seidler «¡OLE, TOLEDO!» por lo que les pido, agradeciéndolo de antemano, la dirección de la distribuidora. Finalmente les doy la enhorabuena por haber conseguido hacer una publicación del mundo del motor tan completa como la suya.

Juan Francisco Montilla
(Vilanova I la Geltrú)

R.- La distribuidora del libro «¡OLE, TOLEDO!» es DISTRIBERICA S.A. Avenida de Castilla número 26 -naves 3, 4, 5- Polígono Industrial San Fernando 28850. San Fernando de Henares (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 96.



CEQ7+
El ecualizador gráfico y paramétrico de Concord ofrece las mayores prestaciones y el mejor sonido.

ECUALIZADOR CONCORD CEQ7+

NUEVO HORIZONTE

En la búsqueda del sonido más puro para los sistemas de audio móvil se impone la utilización de un ecualizador. La gama que Concord ofrece en este segmento es muy destacada y se completa ahora con el nuevo ecualizador gráfico y paramétrico.

LAS posibilidades de los equipos de audio para automóviles son casi infinitas, el grado de sofisticación que han adquirido en los últimos años es realmente impresionante pudiéndose comparar con los más avanzados equipos estáticos. Sin embargo, el habitáculo de un automóvil por sus características plantea unos problemas específicos para lograr un sonido impecable.

La prestigiosa firma de equipos de sonido Concord propone el CEQ7+ un completo sistema integrado de control de sonido para el automóvil. Su misión es controlar la respuesta de frecuencia, los bajos no deseados, los sistemas de varios amplificadores y los *subwoofers* biamplificados.

La combinación de la ecualización gráfica y paramétrica hace de este aparato un aliado inmejorable para combatir las inevitables resonancias que produce un equipo de sonido en el interior del coche. Un ecualizador gráfico, por sí solo, no puede corregir totalmente este problema acústico. Por ello es necesario complementarlo con el ecualizador paramétrico de bajos que opera independientemente del ecualizador gráfico eliminando el problema de las resonancias no deseadas.

Algunas de las características destacables del CEQ7+ son el ecualizador gráfico de siete bandas, entrada de CD, ilumina-

ción dual, display con espectro de siete bandas, ecualizador paramétrico para bajos, control del rango de ecualización expandible, doble salida para preamplificador, control de la salida del *subwoofer*, memoria para cuatro combinaciones programables, entrada de micro, filtro subsónico, fader electrónico con LED, display

con LED de tres colores y fuente de alimentación modulada por amplitud de pulso. Todas estas características se inscriben en un marco de máxima sofisticación, logrando un sonido realmente inigualable acorde con las necesidades de los más exigentes en cuestión de sonido puro. ○

F.C.G.

NUEVOS TELEFONOS BOSCH

HAN sido recientemente presentados los últimos modelos de teléfonos celulares Bosch. Los «personales» Bosch P1 y P2 y el teléfono móvil Bosch M1, basados todos ellos en la más sofisticada tecnología.

El modelo P1 se caracteriza por contar con la mayor potencia permitida para este tipo de teléfonos portátiles. Permite su utilización como teléfono de sobremesa y también es posible adaptarlo al automóvil, actuando incluso como teléfono de manos libres, con lo que se logra una mayor seguridad en la conducción. El P2 se caracteriza por su gran autonomía con capacidad para 100 minutos de conversación o 18 horas de espera, y posibilidad de aumentarla aún más.



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



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



LA PERFECCION
 Cuando la belleza se pone al servicio de la imaginación, se crean cosas como la vista frontal de este imaginario Ferrari.

SIN COMENTARIOS
 A la vista de lo que acompaña a esta líneas, se deduce que Janik dio rienda suelta a su imaginación.



EL FERRARI DE BRIAN JANIK

DELIRIO BERMELLON

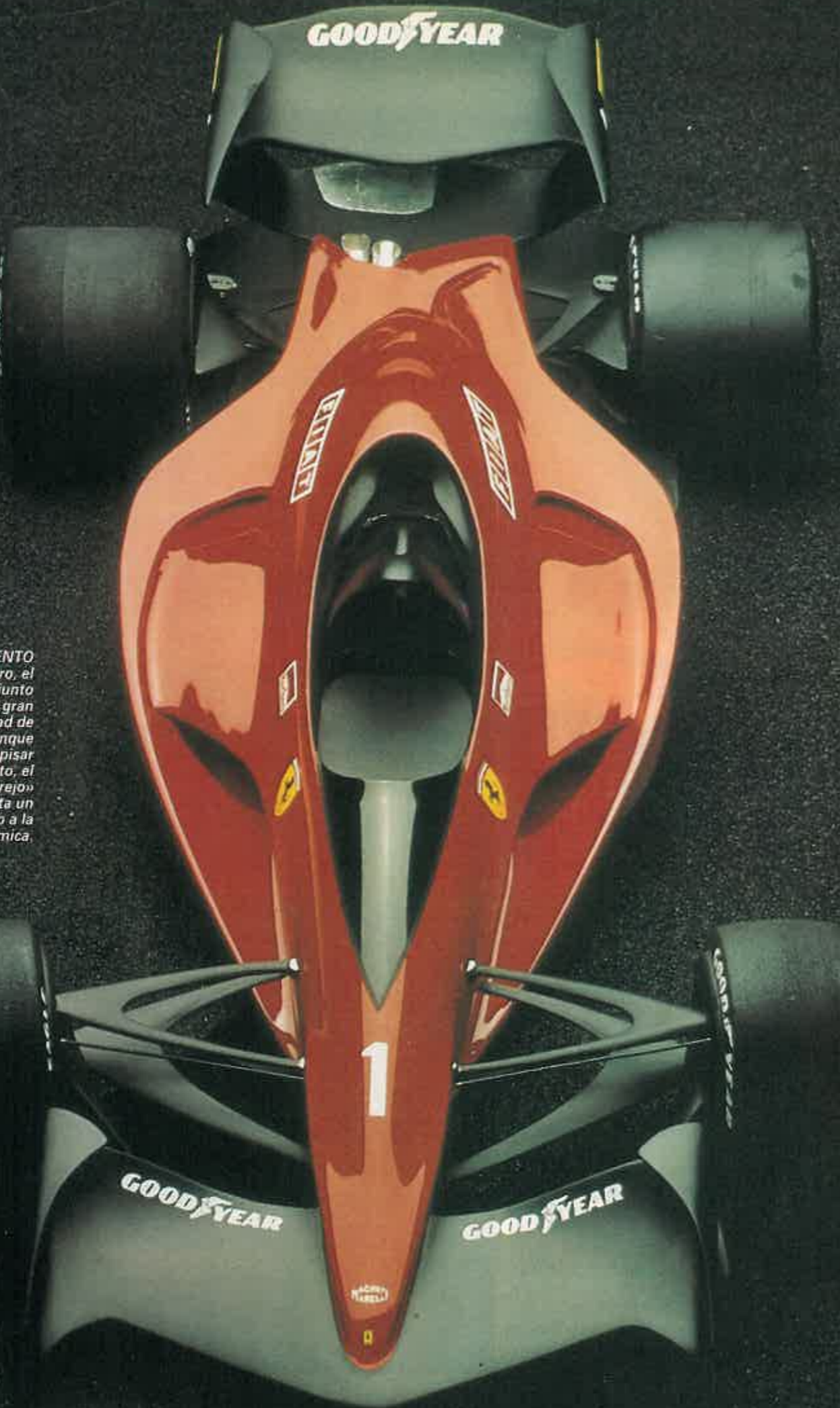
No correrá en Indianápolis, ni en Monza. Tampoco es el nuevo Ferrari del «profesor Prost». Es, simplemente, una creación de Brian Janik, un joven estudiante que ha querido rendir un homenaje al Cavallino por medio de la belleza.

UN monoplaza de Fórmula 1 representa, para cualquier aficionado al automóvil, un delirio tecnológico combinado con un sentido estético singular.

En sus diferentes versiones, representa justamente el arquetipo de la tecnología del futuro aplicada a la velocidad, en virtud de un espectáculo que, a cada banderazo, se convierte en la auténtica fiesta pagana de la velocidad.

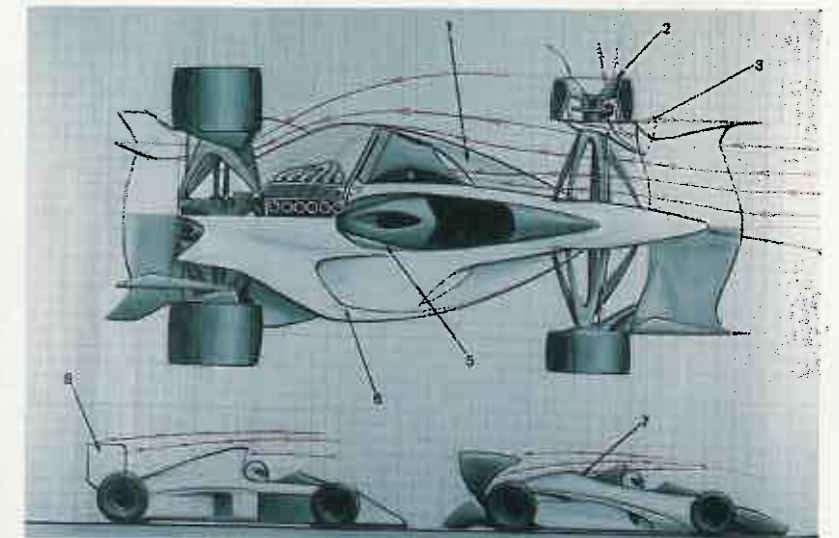


COMO EL VIENTO
A vista de pájaro, el conjunto demuestra la gran armoniosidad de sus líneas. Aunque nunca llegue a pisar un circuito, el «cangrejo» representa un monumento a la aerodinámica.



Sin lugar a dudas, representa la creación más ambiciosa que el hombre de este fin de siglo ha realizado, como desafío a su eterna lucha para dominar el tiempo, en relación a su vivencia sobre el planeta. Por esta razón, el coche de Fórmula 1 como concepto singular de belleza conjugado con el vértigo de la velocidad, ha sido fuente de inspiración de diseñadores y estilistas a lo largo de varias décadas. Incluso, infinidad de aficionados al automóvil, han hecho sus pinitos al plasmar sobre un cuaderno de diseño, un imaginario monoplaza que encontraría vida en la imaginación de su autor, y en el intento de aportar algo al mito más grande de todos los tiempos, han perfilado un hipotético Ferrari de Fórmula 1. Con este mismo deseo, Brian Janik, un joven estudiante del Centro de Estudios Creativos de Detroit, ha dado rienda suelta a su creatividad, y como «tesis» de fin de curso, ha realizado un imaginario Ferrari que posteriormente se realizó en una maqueta a escala 1:20. A primera vista, el trabajo de Janik es un delirio estético o un canto al estudio de formas bellísimas que encontraron fin en sí mismas. En realidad se trata de un brillante trabajo en el que la estética ha dominado a la tecnología en función de una belleza violenta y bermellona. Otro punto a contemplar es la originalidad del proyecto, que no tiene parecido alguno con lo hasta ahora creado y respaldado por una cierta lógica en la estructura del conjunto. A primera vista, llaman la atención los dos timones del alerón delantero, con el conducto que canaliza el aire vuelto hacia arriba y que, en cierto modo, guarda relación con el alerón posterior. Asimismo, la toma de aire al estilo piramidal para la alimentación del motor, está planteada con la única función protectora para el piloto en caso de vuelco, mientras que el aire está canalizado hacia el propulsor por medio de una toma oval, continuación del perímetro del habitáculo.

Sin saber lecturas en el túnel del viento, es difícil emitir juicios a priori, aunque a simple vista se aprecia que la parte posterior se ve sometida a una considerable presión aerodinámica fija. Del mismo modo, resulta difícil entender de qué forma los radiadores reciben el aire necesario. A pesar de todas estas incógnitas, la criatura de



EQUILIBRIO AERODINAMICO

Así ha visto Brian Janik los flujos aerodinámicos alrededor de su criatura. Sin lugar a dudas, su criterio se basa en principios totalmente insólitos, que de algún modo son fruto de la imaginación. El túnel del viento dirá.

Janik tiene una gran personalidad propia, hasta el extremo de que su autor la ha dotado de unas aspas en las llantas que al girar actuarían como un extractor de aire.

A lo largo de cuarenta años de Fórmula 1, muchos coches han sido bautizados con apodos curiosos: al Ferrari 312 B3 le llamaban «Quitanieves» por la forma de su alerón delantero; otro fue el 312-F1 sobrenominado «Spaghetti», por el conjunto entrelazado de sus tubos de escape; así como la creación de John Barnard, el Ferrari 639, conocido como el «Pato» por la forma aplastada de su morro. También el Brabham BT55, que por su aspecto achatado tomó el nombre de «Lenguado»; y en el caso de este imaginario F1 de Janik, resultaría curioso adjudicarle como primer nombre el de «Cabeza de cangrejo». De hecho, sus formas envolventes en combinación con el morro puntiagudo y dotado de dos hendiduras, recuerdan bastante a la

cabeza de un cangrejo de río. Al margen de elucubraciones y apreciaciones arbitrarias, el «Cangrejo» de Janik se puede contemplar simplemente como una escultura en honor al mito del «Cavallino Rampante», interpretada bajo la forma de un monoplaza destinado a correr por los circuitos de la imaginación.

No se puede olvidar que, en lo hasta ahora experimentado en los túneles de viento, se ha demostrado que la efectividad aerodinámica parece estar reñida con la belleza estética de los F1. El Ligier JS 31 de Michel Tetú fue tan desastroso como hermoso, y el March CG 901 de Adrian Newey confirmó una vez más la regla. Quizás, por azares del destino, el «Cangrejo» de Janik esté condenado a perdurar en el tiempo como un monumento inmóvil al coche más rápido. ○

Gigi Corbetta
Fotos: Auto & Design



JAGUAR GANO EN NURBURGRING

SE QUEDO SIN RIVALES

La evolución sufrida por los Mercedes y los Peugeot podía, a priori, poner en entredicho la hegemonía de Jaguar en el Mundial de Sport. Eso se puso de manifiesto en el entrenamiento; la distancia entre unos y otros no excedió los dos segundos. Se esperaba, pues, una gran lucha.



SIEMPRE JAGUAR
Desde la salida, los Jaguar dominaron a pesar de la fuerte resistencia de los nuevos Peugeot.

Enviado Especial
Manuel Doménech

El caso es que el equipo Jaguar, a pesar de ello, dominó nuevamente los entrenamientos, esta vez con Teo Fabi como piloto estrella. No sólo consiguió el mejor tiempo, sino que batió el record del circuito en sport. Hay que recordar que, igualmente, ostenta el record en Fórmula 1, obtenido en 1985 a los mandos de un Toleman Hart. Fue el más rápido en las dos sesiones oficiales por delante de su compañero Warwick, en teoría el hombre más rápido del equipo.

Pero eso era lo normal, si bien Nurburgring despertó con la sorpresa de las prestaciones de los coches de Mercedes y de Peugeot (con su nuevo 905 Evolution 1 B). Desde los primeros compases de los entrenamientos se constató que esos cinco segundos que les separaban de los Jaguar han desaparecido para pasar a ser de uno a dos. Sobre todo los Peugeot han demostrado que la aerodinámica se ha mejorado mucho y que los motores son más rápidos. Ya en la primera sesión, mientras los Jaguar rodaban en 1:20, los Peugeot lo hacían en 1:21 y los Mercedes entre 1:21 y 1:22. La segunda sesión fue más rápida,

lo que sirvió para que los Jaguar descendieran a 1:19 y los Peugeot a 1:20. Mientras, los Mercedes apenas mejoraban. El de Schumacher se quedaba con el tiempo de la primera sesión al romper la bomba de agua, y Schlesser, con su coche y con el muleto, debido a gran cantidad de problemas, bajaba su tiempo en 3 milésimas. Par detrás de los seis coches favoritos, se clasificaba el Porsche Kremer de Reuter y Torvonetti, que adelantaba al Spice Ford atmosférico de Euser y se convertía en el turbo más rápido. En cuanto a Pareja, lo graba, *in extremis*, el décimo tiempo a pesar de una válvula *Waste Gate* rota y de



un comportamiento demasiado caprichoso de su compañero de equipo (y jefe) Brun.

Dos novedades se daban cita en Nurburgring, y las dos se quedaron fuera de la parrilla. La primera era el Brun C90 Judd de Larrauri y Foitek. Larrauri sólo podía dar 11 vueltas pero, al romperse el embrague y no tener repuesto, ni siquiera participó en la sesión del sábado. La segunda novedad era el Konrad con motor Lamborghini. Dio dos vueltas al final de la segunda sesión pero no logró el tiempo suficiente. Al final, dieciocho coches se clasificaban para tomar parte en la carrera de los veinte en un principio inscritos.

En el warm up la diferencia entre los Jaguar, Peugeot y Mercedes tan sólo era de algo más de un segundo, lo que prometía una lucha fortísima por la cabeza de la prueba por primera vez en el año.

La salida fue preciosa. El Jaguar de Warwick se puso en primera posición, pero Rosberg hacía una arrancada impresionante y adelantaba al Jaguar de Fabi, que llevaba tras de sí al segundo Peugeot. Los Mercedes de Schumacher y Schlesler se situaban inmediatamente detrás. Jesús Pareja, que salía undécimo, ganaba tres posiciones y se colocaba octavo detrás del Porsche de Reuter. Todo presagiaba lo



NURBURGRING EN BREVE



-Tres novedades estaban presentes en Nurburgring, una de ellas en maqueta. El Brun C90 Judd de Larrauri rompió de manera irremediable en entrenamientos, mientras el Konrad (firmado Walter Wolf) con motor Lamborghini V12 no logró clasificarse. No estaba ni siquiera terminado. La tercera novedad era el Lola T92/10, un bonito coche que será impulsado por un motor Judd V10. En principio se venderá a clientes, y Spice ya ha adquirido tres ejemplares.

-Finalmente Jerez se ha suspendido. Falta de presupuesto, de patrocinador, posibilidad de poca presencia de espectadores y una fecha (1 de septiembre) muy poco apropiada así lo han aconsejado. Es una pena, porque el Campeonato se queda en cuadro... a no ser que se pueda celebrar en el circuito del Jarama en noviembre. Ya existen conversaciones en ese sentido. Esperemos que fructifiquen.

-Parece que Walter Brun se quiere trasladar a España, concretamente a Chiva (Valencia) para construir allí su Brun C90 Judd en una nave de 2.400 metros cuadrados que era antes una empresa textil ahora en bancarota. Por otro lado, hemos sabido que no ha cobrado el dinero del seguro por el accidente de Canadá del año pasado. Jesús Pareja, el implicado en dicho accidente tampoco ha cobrado nada...

-Cambian los faros en los Sport. Tanto Mercedes como Peugeot se presentaban en Nurburgring con unos faros mínimos. Los de Peugeot, en el centro del capó, son muy originales. Es una moda que se extiende, y así, los nuevos coches de Brun, Lola y March también los utilizan. Los Jaguar, ya disponían de ellos desde el inicio del año.



LA CRUZ DEL DIA
El Peugeot de Baldi llegó a ir en cabeza, pero también rompió el motor, igual que los Mercedes.

mejor, pero pronto empezaron a suceder demasiadas cosas.

Rosberg se salía y tocaba a Fabi, con lo que quedaba en cabeza el Jaguar de Warwick seguido del Peugeot de Baldi. Mientras tanto, Schumacher rompía el motor de su Mercedes C 291. La lucha a seis había acabado. No mucho más tarde el segundo Mercedes también desaparecía por la misma causa (rotura de motor). La situación parecía estabilizarse cuando Rosberg rompía el motor. Ya sólo quedaban

tres coches, los dos Jaguar y el Peugeot de Baldi, que se hacía con la cabeza de la prueba por delante del Jaguar de Warwick (bien secundado por el debutante Brabham). El Peugeot se mantuvo en cabeza durante cerca de veinticinco vueltas, pero él también rompía el motor dejando un largo reguero de aceite en la pista que motivó la salida del pace car.

La neutralización sirvió para que todos efectuaran sus repostajes y, cuando se relanzó la carrera ya estaba todo decidido,

TU PRIMERA GRAN AVENTURA



CREDITO 8.719 plus/mes
Estado 32.980 pes.
Interés 1,8%
48 Meses/mes.
I.V.A. 19,56%

P.V.P. 329.800 Ptas. (I.V.A. y Transporte incluidos)



Esta es la primera de las aventureras de YAMAHA. 72 c.c. grandes en prestaciones. Con la DT 80 LC de YAMAHA comprobarás que no hay camino que se te resista. Tus primeras aventuras, que sean grandes...con la DT 80 LC de YAMAHA.



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.

DT 80 LC
de
YAMAHA



UN PODIO INESPERADO PARA EL PORSCHE KREMER
Muy brillantes en entrenamientos, Reuter y Toivonen llevaron su Porsche a la tercera posición final. Aprovecharon perfectamente las retiradas de Mercedes y Peugeot.



DAVID BRABHAM Y KARL WENDLINGER
A la izquierda, David Brabham (debutante) parece pensar en su clasificación final. Fue primero y segundo a la vez. Wendlinger parece prever la rotura prematura de su motor.



JESUS PAREJA PODIA HABER OPTADO A UN CUARTO PUESTO
Nuevamente Pareja se ha visto traicionado por su compañero de equipo y jefe Walter Brun. Si éste no fuera tan caprichoso hubieran podido obtener una magnífica posición.

con los dos Jaguar en cabeza seguidos por el Porsche de Reuter y el Mazda de Kennedy. En cuanto a Jesús Pareja, mantuvo su privilegiada posición en su relevo pero, una vez más, Walter Brun lo estropeó todo. No quiso dejarle el coche a Pareja tras su relevo, se salió una vez e hizo dos trompos; resultado, más de una vuelta perdida y una cuarta posición más que segura que se esfumaba. Pareja estaba furioso y no era para menos. El séptimo puesto

conseguido no refleja los méritos del piloto español. Hay que destacar la actuación del Porsche Primagaz de Altenbach y Opperman, que lograron un brillante cuarto puesto fruto de una regularidad encomiable. También hicieron muy buena carrera el Mazda de Kennedy y el Cougar de Migault. De los dieciocho coches que tomaron la salida, tan sólo nueve se clasificaban tras los cuatrocientos treinta

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

4. Fabi/Brabham (Jaguar XJR 141) 1:19.618	3. Brabham/Warwick (Jaguar XJR 141) 1:19.558
8. Rosberg/Dalmas (Peugeot 905) 1:20.368	5. Baldi/Alliot (Peugeot 905) 1:20.412
2. Schumacher/Wendler (Mercedes C 291) 1:21.206	1. Schlesser/Mass (Mercedes C 291) 1:22.516
8. Euser/Zwolsman (Saab 900) 1:25.681	7. Randaccio/Savoldi (Saab 900) 1:32.838
11. Reuter/Toivonen (Porsche 962 Kremer) 1:35.024	55. Opperman/Altenbach (Porsche 962 Primagaz) 1:37.856
17. Pareja/Brun (Porsche 962 Brun) 1:38.260	12. Robert/Migault (Cougar Porsche) 1:38.501
35. Rensing/Stermitz (Porsche 962 Kremer) 1:38.753	18. Sala/Kennedy (Mazda 787) 1:38.861
13. Brand/Tillipoint (Cougar Porsche) 1:39.533	57. Becker/Konrad (Porsche 962 Konrad) 1:31.650
14. Salmont/Yver (Porsche 962 Primagaz) 1:34.848	15. Coppelli (Lancia Ferrari) 1:36.551

CLASIFICACION FINAL

1º D. Warwick-D. Brabham (Jaguar XJR 141), 55 vueltas en 2:15:23:41 (028), a un promedio de 180,183 km/h. 2º T. Fabi-D. Brabham (Jaguar XJR 141), a 4"909. 3º M. Reuter-H. Toivonen (Porsche 962 Kremer), a 6 vueltas. 4º J. Opperman-O. Altenbach (Porsche 962 Primagaz), a 6 vueltas. 5º M. Sandro Sala-D. Kennedy (Mazda 787), a 6 vueltas. 6º F. Migault-L. Robert (Cougar Porsche), a 6 vueltas. 7º J. Pareja-W. Brun (Porsche 962 Brun), a 7 vueltas. 8º M. Stermitz-O. Rensing (Porsche 962 Kremer), a 8 vueltas. 9º F. Konrad-H. Becker (Porsche 962 Konrad), a 8 vueltas. La vuelta rápida la dio Tao Fabi (Jaguar XJR 141) en 1:21.553, a un promedio de 200,498 kilómetros por hora.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º T. Fabi, 87 puntos. 2º D. Warwick, 50. 3º J. Mass y J.L. Schlesser, 37. 4º M. Reuter, 37. 5º H. Toivonen, 35. 6º P. Alliot y M. Baldi, 22. 7º C. Euser, 20. 8º M. Sandro Sala, 24. 9º K. Wendlinger y M. Schumacher, 21. 10º V. Weidler y J. Herbert, 20. 11º Ch. Zwolsman, 20. 14º J. Pareja, 13. Escótera, hasta 32 clasificados.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Silk Cut Jaguar, 75 puntos. 2º Sauber Mercedes, 50. 3º Mazdaspeed, 38. 4º Porsche Kremer, 37. 5º Peugeot Talbot Sport, 29. 6º Euro Racing (Spice), 25. 7º Porsche Brun, 19. 8º Courage Competition, 18. 9º Porsche Primagaz, 12.



SE PREPARAN GRANDES CAMBIOS



EL FUTURO DE PROST
«La única cosa que puedo adelantarles es que se preparan grandes cambios en la Fórmula 1».

EL verano de 1991 perdurará en mi archivo personal como una temporada cargada de momentos difíciles en el aspecto técnico y deportivo. El Gran Premio de Alemania fue también un verdadero martirio: primero, las declaraciones de Umberto Agnelli, manipulado por ciertos personajes intrigantes del grupo Fiat que no tienen ningún interés por que reine la paz en el seno de la escudería Ferrari. Pero, afortunadamente, Gianni Agnelli, el gran jefe de Fiat, me expresó personalmente la confianza necesaria. Segundo, mi altercado con la prensa italiana, cuyo comportamiento es cada día más escandaloso.

El principal problema, en este aspecto, me parece que ya está solucionado (observé cierta calma en el frente) y, por otro lado, tras su actuación en el Gran Premio de Alemania, declaré públicamente que el caso Senna se trataba de un asunto personal. El hizo lo posible por impedir que yo lo adelantara, incluyendo frenazos amenazadores, que considero inaceptables.

DEBIDO a mis declaraciones en este sentido, me castigaron con la suspensión de mi participación en un Gran Premio, que luego fue cancelada. Pero el altercado con los miembros de la FIA, cuyo presidente Balestre vio en Budapest las imágenes irrefutables de mi buena fe, dio, después de todo, buenos resultados: Senna y yo nos reconciamos. Obviamente, después de lo que sucedió en Monza el año pasado, donde nos dimos un apretón de manos, y lo que ocurrió después en Japón, la gran mayoría de los observadores no creyeron en esta nueva reconciliación. Sin embargo, a mí me pareció sincera. En Monza, Senna se vio forzado por la prensa italiana a estrecharme la mano; en Budapest él estaba predispuesto a hacerlo, tanto es así que fue quien avanzó hacia mí. Nuestra conversación privada durante más de una hora fue realmente constructiva y objetiva. En resumen, instructiva y exitosa, y pudimos darnos cuenta de que hay gente que nos rodea, incluyendo personas de nuestros propios equipos, que por interés personal han hecho todo lo posible por enfrentarnos.

Una vez restablecida la paz, pasemos a la carrera de Budapest. Pude realizar mis pruebas de forma ideal hasta el sábado

por la mañana. Buenos ajustes para la carrera desde el viernes, un motor a punto por la tarde de ese día para las clasificaciones, con un tercer puesto detrás de los dos McLaren-Honda, el de Berger y el de Senna, en ese orden. El chasis era competitivo, el motor siempre un poco debilitado, pero lo uno compensa lo otro. Por fin, el sábado por la mañana inicié el *Warm-up* con un coche perfecto.

SABIA igualmente cómo preparar las últimas pruebas clasificatorias. Me detuve rápidamente para que montaran un nuevo motor para el sábado por la tarde. En realidad debía utilizar un V12 equipado con nuevas trompetas de admisión que permitieran, de acuerdo con su posición alta o baja, una potencia acrecentada a alta velocidad y mejores aceleraciones a baja velocidad. Mientras tanto, Jean Alesi realizó las tandas de clasificaciones con su nuevo sistema y lo encontró insatisfactorio. La alternativa fue conservar el motor nuevo con un sistema tradicional de succión para las clasificaciones. Tenía que funcionar como un motor clásico, según lo aseguró el ingeniero Lombardi. Nada de eso, fue totalmente lo contrario, y en lugar de ganar la primera línea o la *pole-position*, lo que es indispensable en Budapest, me encontré en el exterior de la segunda línea. Hubiera logrado algo mejor si me hubieran prevenido para conservar el motor de esa mañana, con el que había logrado el segundo tiempo detrás de Senna. En resumen, salvo en un caso excepcional, perdería la carrera. El calenta-

miento del domingo por la mañana no hizo sino confirmar mi gran decepción del día anterior: tenía un coche perfecto para ganar, ya que enseguida, después de la media hora de calentamiento, me distancié de mis rivales, Patrese a 1"01, Mansell a 1"50 y Senna a 1"90. Intenté todo desde el momento de la salida, pero no pude lograr nada mejor que conservar mi cuarto puesto. Rodaba sin problemas y lo demostré cuando, al estar retardado por la cola del pelotón, pude volver al grupo que estaba en cabeza. Pero no tenía ninguna esperanza, no más que Patrese o Mansell detrás de Senna. Así que la ruptura de mi motor antes de la mitad de la carrera no fue más que una anécdota. ○

N del A. Cuando lean este artículo seguramente ya se habrán enterado que durante el Gran Premio de Hungría me preguntaron por mi futuro en la escudería Ferrari y mi carrera. La única cosa que puedo adelantarles es que se preparan grandes cambios en la Fórmula 1, incluso antes del final de la temporada.



GRAN PREMIO DE SAN MARINO

VISTO PARA SENTENCIA

Con sus respectivas victorias Wayne Rainey y Luca Cadalora se acercan cada vez más al título de Campeones del Mundo y otro tanto ha hecho con su segunda plaza Loris Capirossi. Los tres pueden haber dejado en Mugello el Campeonato visto para sentencia, mientras que por el momento la armada española, pese al segundo puesto de Cardús, sigue sin levantar cabeza aunque gracias a Oetli, JJ-Cobas logra por fin ganar un Gran Premio este año.



ESPECTACULAR TRIO
Rainey, Schwantz y Dooohan el espectáculo que no cesa.



OTRA VEZ SEGUNDO
Cardús se conformó con su quinta segunda plaza del año.



FUERON las pequeñas motos de 125 las encargadas de comenzar a caldear la jornada italiana, aunque ya de buena mañana el «ferragosto» se hacía sentir con fuerza en el renovado circuito de Mugello que hacía seis años que no albergaba un Mundial de motos. Naturalmente, pese a que había sido Ueda el piloto que había marcado la vuelta más veloz en los entrenamientos, nadie dudaba que el líder indiscutible del Mundial, Loris Capirossi, iba a hacer de nuevo una carrera como a él le gusta: primero de prin-

cipio a fin. Sin embargo eso no fue así ya que desde su tercera posición saltó como una exhalación Peter Oetli y tras él todo el grupo de protagonistas de la cilindrada: Capirossi, Gresini, Waldmann, Debbia, Gramigni y Ueda. En los primeros giros el germano fue distanciándose imperceptiblemente pero con el Campeón del Mundo tras suyo. Cuando se esperaba la reacción de este, sucedió todo lo contrario ya que Oetli, marcando reiteradas vueltas rápidas consecutivas, fue escapándose. Primero imperceptiblemente, pero luego

de modo claro y notorio. A media carrera su ventaja era de seis segundos y aunque aumentaría algo más, a partir de ese instante su única preocupación fue administrarla con precaución, y así dar por vía interpuesta una satisfacción al motociclismo español en cuanto que emplea un chasis JJ-Cobas. Si por el primer puesto la carrera estaba sentenciada, para el segundo estaba todo por decidir ya que los pilotos que formaban el grupo antes citado estuvieron luchando denodadamente por obtenerlo. Si Capirossi parecía dominar la si-

tuación ello no impidió que Waldmann lo superase en varias ocasiones y que Ueda lo presionase insistentemente. En la última vuelta el japonés se fue al suelo en su intento de lograr su propósito y Gresini fue finalmente el que acompañó a Oetli y Capirossi en el podio. Detrás de todos ellos, en séptima posición, terminaba «Aspar» después de pelearse con Sakata. Para el alemán este ha sido un duro fin de semana tras haber roto su mejor cilindro en los entrenamientos del viernes con lo cual su preparador Jorg Moller tuvo

que confeccionar otro. Peor les fue a las Derbi ya que las baterías les llevaron de cabeza durante todo el Gran Premio lo que impidió que Alvaro se clasificase en los entrenamientos y Gianola, que salía con el vigésimo tiempo, todavía pudo mejorar algo en carrera y terminar en decimotercera posición. Por su parte los «chicos de la Federación» no brillaron tanto como en Donington o Paul Ricard y aquí solo finalizó Sánchez, pues Giro se cayó en la vuelta de calentamiento. Tampoco se clasificó para la carrera Debon, pese a pi-

lotar la JJ-Cobas con el célebre kit oficial de Honda, y Miralles quedó en el puesto diecisiete. Fueron los pilotos de 500 los que salieron a continuación. Schwantz tenía el mejor tiempo haciendo honor a sus cualidades en un circuito muy técnico. En carrera, sin embargo, tuvo que ceder frente al binomio que cuenta con mayores posibilidades de coronarse Campeón: Rainey y su Yamaha ayudado también por el mejor comportamiento de sus neumáticos Dunlop en la caticula italiana. Este, fiel a su costumbre, arrancó a la perfección y en



GARRIGA EL GRANDE
Juan Garriga continúa en línea ascendente, pese a la poca competitividad de su moto, logró una excelente séptima posición marcando unos magníficos tiempos.



VUELVE HERRI
Gran actuación de Torrontegui en su primer Gran Premio con la Suzuki oficial. Acabo justo detrás de su jefe de filas Martin Wimmer y demostró sus grandes cualidades.

una sola vuelta les metió dos segundos a sus rivales. Estos no tardaron en reaccionar y pronto Doohan y luego Schwantz contactaron con él y el australiano se hizo con la primera posición en la séptima vuelta. Si bien intentó la escapada no logró su propósito y tres giros más tarde Rainey volvió a recuperar la cabeza de la prueba. Esta vez sería la definitiva ya que a partir de ese momento inició una cabalgada en solitario que le llevaría a la meta. Schwantz, por su parte no cejó en su empeño y fue a por Doohan. A seis vueltas del final logró su objetivo. La carrera estaba ya sentenciada y así esta vez los espectadores no pudieron gozar del espectáculo de la lucha sin cuartel hasta la bandera a cuadros. Cuarto, también en solitario entraba Gardner seguido por Mackenzie, que pilotaba una Yamaha del equipo Sonauto, Kocinski y Garriga. El español tuvo una lucida actuación puesto que si salió mal y no había sido más que noveno en los entrenamientos, en carrera se creció y fue ascendiendo posiciones hasta esa séptima plaza que cabe calificar de excelente. Por su parte a Sito Pons le sucedió todo lo contrario puesto que arrancó de maravilla y en las primeras vueltas mantuvo precisamente ese séptimo lugar. Poco a poco fue perdiendo posi-

ciones hasta retirarse en la octava vuelta a causa de los mismos dolores en el hombro que sufriera en Donington.

En el cuarto de litro, la batalla se planteaba entre los tres primeros del Campeonato: Bradl, Cardús y Cadalora que en este orden se habían situado tras los entrenamientos. Desde su pole el germano se escapó en cuanto el semáforo se puso verde, pero pegado a sus escapes estaba el italiano mientras que Cardús, que no podía mantener su ritmo, iba cediendo terreno paulatinamente. Tras ellos pronto se formó un grupo en el que estaban Reggiani, Shimizu, Zeeleberg y Romboni, éste con una moto estándar reaparecía tras su accidente de Assen. En los primeros puestos la carrera fue monótona en cuanto que Cadalora se limitaba a seguir a Bradl mientras que Cardús navegaba entre dos aguas: no podía cazar a los de delante pero se mantenía a salvo de sus perseguidores, que estos sí que estaban dando espectáculo. En efecto las posiciones se iban alternando constantemente y se veía que sólo al llegar el banderazo final se iban a decidir.

A dos giros del término fue cuando Cadalora decidió sentenciar la carrera. En ese momento superó a Bradl en la apurada de frenada de la recta de meta y escapó.

CLASIFICACIONES	
125cc	
1º P. Oetti (Rotax) 37'57"548.	2º L. Capirossi (Honda) a 2'496.
3º F. Gresini (Honda) a 2'673.	4º R. Waldmann (Honda) a 2'713.
5º A. Gramigni (Aprilia) a 37'069.	
250cc	
1º L. Cadalora (Honda) 39'49"345.	2º C. Cardús (Honda) a 10'752.
3º L. Reggiani (Aprilia) a 19'540.	4º M. Shimizu (Honda) a 19'743.
5º W. Zeeleberg (Honda) a 19'747.	
500cc	
1º W. Rainey (Yamaha) 46'08"568.	2º K. Schwantz (Suzuki) a 2.954.
3º M. Doohan (Honda) a 6'188.	4º W. Gardner (Honda) a 23'857.
5º N. Mackenzie (Yamaha) a 33'617.	

Así va el Mundial

125cc	
1º L. Capirossi, 188 puntos,	2º F. Gresini, 168,
3º R. Waldmann, 133,	4º N. Ueda, 96,
5º J. Martínez, 86	
250cc	
1º L. Cadalora, 209 puntos,	2º C. Cardús, 174,
3º H. Bradl, 173,	4º W. Zeeleberg, 145,
5º M. Shimizu, 118	
500cc	
1º W. Rainey, 205 puntos,	2º M. Doohan, 190,
3º K. Schwantz, 173,	4º W. Gardner, 126,
5º E. Lawson, 118.	

Esto puso más nervioso de la cuenta al germano que incluso se giró temiendo tener a Cardús tras suyo. Ello le llevó a cometer un error que le pone el Campeonato en bandeja al italiano, ya que entró pasado en un viraje a derechas y se fue al suelo. Luca ya no tenía más que cumplir con el trámite de ir hasta la meta para recibir el banderazo final, mientras que Cardús obtenía una inesperada segunda plaza: su quinto segundo lugar y octavo podio del año. Del cuarteto perseguidor el más hábil fue Reggiani ya que en este postrer giro se impuso a Zeeleberg, Shimizu y Romboni.

Tras ellos tampoco faltó emoción puesto que Crivillé efectuó una brillante remontada que le llevó hasta el décimo puesto cuando había sido relegado más atrás del veinte por culpa de una mala salida ya que había obtenido el noveno en los entrenamientos. Todo se fue al traste al caerse a poco del final. Quien sí completó una gran carrera fue Torrontegui el cual con la Suzuki oficial terminó nada menos que decimoprimer por detrás de su jefe de filas Wimmer. Puig lo hacía en vigésima posición.

José Luis Aznar
Fotos: Marco Guidetti



EUROPEO DE MONTAÑA

VILARIÑO CAMPEON

ANDRÉS Vilariño, gracias al segundo puesto conseguido en la Subida a Saint Ursanne, Suiza, ha conquistado por tercera vez consecutiva el Campeonato de Europa de Montaña, a falta de una prueba. Antes del inicio de esta prueba había una cierta incertidumbre en el equipo Lola-Repsol, el fin de semana anterior en la Subida a Mont Dorè (Francia) el piloto español sufrió un accidente y repararon su barqueta sin tiempo de probarla antes. Pero afortunadamente la reparación fue perfecta y Vilariño realizó unos tiempos sensacionales. El vencedor de esta carrera suiza fue el alemán Stenger. En la última prueba está en juego el subcampeonato entre el también español Pancho Egozcue y el alemán Herbert Stenger. El éxito del automovilismo español en montaña lo ha redondeado Iñaki Goiburu que a los mandos de un BMW M-3 de Gr. A se proclamó Campeón de Europa de su categoría en Mont Dorè. Una lástima el accidente que sufrió Frances Gutiérrez en Saint Ursanne, en el que destrozó por completo el Ford Sierra Cosworth de Gr. N. Con ello se alejan las esperanzas de poder conquistar el título de su categoría.

MARLBORO MASTER: GENE SEGUNDO

JORDI Gené sigue subiendo peldaños en su carrera hacia lo más alto del automovilismo. Como consecuencia de su excelente campaña en el Campeonato Británico de Fórmula 3, el piloto catalán fue invitado a participar en el Marlboro Masters, que se celebró en el circuito holandés de Zandvoort, en el que nunca había corrido el piloto español.

Este certamen reúne a los mejores pilotos en cada uno de los campeonatos nacionales de F-3 de Gran Bretaña, Francia, Italia, Suecia y Alemania. En total, 16 pilotos, sin duda los mejores del Continente.

Ya en los entrenamientos Gené demostró sus cualidades al realizar el segundo mejor tiempo; que se convirtió

en el primero en el warm-up. En carrera, tras una buena salida, se vio envuelto en una melé, en la que resultó dañado su alerón delantero. En estas circunstancias pudo remontar de la cuarta a la segunda posición y talonar al líder, el escocés David Coulthard durante las últimas 7 vueltas. Pero su problema con el alerón le impedía aprovecharse de los rebufo, por lo que no le pudo superar, entrando en la segunda posición.



BOXES

● Bertrand Gachot, piloto de la escudería Jordan y reciente vencedor de las 24 Horas de Le Mans, sobre Mazda, ha sido encarcelado por una discusión con un taxista. Los hechos ocurrieron en diciembre pasado, cuando el Alfa que conducía Gachot chocó ligeramente contra un taxi, cuyo conductor bajó, con el ánimo exaltado. El piloto, echó mano de un spray de gas lacrimógeno, con el que roció al taxista. El juez, condenó al piloto a 18 meses de prisión por agresión y 500 libras de multa por utilizar un elemento prohibido en GB. Aunque el piloto ha recurrido la sentencia, ha ingresado en prisión a la espera del fallo de su recurso.

● La Federación Española de Automovilismo ha cambiado de sede. La nueva dirección es: C/ Rosario nº 17. 28005 Madrid. Teléfono (91) 266 91 07. Fax: (91) 266 75 38.

● Los responsables del RACC han decidido mantener en secreto el recorrido exacto del rallye Cataluña, muy especialmente de los tramos de tierra. Sólo se podrá entrenar los quince días previos a la carrera y con coches de serie, sin decoración exterior; con neumáticos de serie y con un nivel bajo de ruidos (84 decibelios máximo).

● Estrella Castrillón, copilota de Germán Castrillón, se ha recuperado felizmente de sus heridas durante el pasado Rallye Rías Bajas. Estrella quedó atrapada en el Sierra Cosworth cuando éste se incendió tras una salida. El coche fue puesto de nuevo en la carretera pero al encender el motor, se incendió súbitamente, sin que en el control cercano hubiese los medios suficientes para atajar el fuego ni para evacuar a Estrella, que fue llevada a un centro sanitario con síntomas de intoxicación, por el propio piloto en un coche particular.

AGENDA

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) 519 16 16
- 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

12 HORAS DE QUADS

Como cada año por estas fechas, más de doscientos cincuenta hombres pertenecientes a un total de ochenta equipos cuyos integrantes pertenecen a varias nacionalidades, se encuentran ya calentando los motores para participar en el mayor acontecimiento deportivo del mundo para Quads (motos de cuatro ruedas): las doce Horas de Pont-De-Vaux. Se celebrará durante los días 23, 24 y 25 de agosto.

Más Información:
A.M.P.V. BP 19, 35 Grand-Foubourg, 01190 Pont-De-Vaux, Francia.

DOMINGO MOTOR

ESTE domingo las cámaras de Televisión

Española darán cobertura a los dos principales acontecimientos del motor: Campeonato del Mundo de Motociclismo desde el circuito de Brno, en Checoslovaquia (11:40 125 c.c., 13:05 500 c.c. y 14:40 250 c.c.) y del Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1 desde el circuito de Spa, a las 14:05.

LA AFICION AL NORTE

AL margen de las motos y la Fórmula 1, el panorama deportivo también se compone de la prueba de la Copa de España de Rallyes con el Ciudad de Cristal en La Coruña y el Nacional de Montaña con la subida a La Bien Aparecida en Santander.

MEDICINA DE LA VELOCIDAD

EN el Consejo Mundial de las Ciencias del Motor todos sus miembros tienen un



interés común: mejorar la seguridad en los deportes del motor. Para ello se reunirán esta semana, coincidiendo con el Gran Premio de Bélgica de F1, y hablarán de temas como las reacciones físicas y psicológicas a la velocidad, seguridad en los grandes premios para los pilotos y el público, etc.

Más información:
W.C.M.S. c/o Anne Healey, Tfno.: 07 1 317-929 6102. Fax: 07 1 317-929 2082. USA

OBRAS EN MOVIMIENTO

JUAN Besó Mateo es el creador de una excepcional colección de pinturas inspiradas en la magia de la Fórmula 1. Valiéndose de un puro estilo abstracto figurativo, el autor ha sabido dar color y luz al movimiento de los coches de los «grandes» del Mundial: Ferrari, McLaren, Williams, Benetton, Brabham, Leyton House, etc. Podemos verlas en la exposición que se celebrará con ocasión del Gran Premio de España el 29 de septiembre.

Más información: Tfno. 07 55 11 442-7898. Brasil



Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Ficciono (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 y Archivo Gráfico) Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turd. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tacherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercedo:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calisna Rué. **Automercedo:** Lales Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Martín 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. Vizueté y Manuel Martín.

Autoedición: José M. Gómez-Morán y Yolanda Corrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noguera, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 87, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

ALFA 33 INYECCION DE AIRE FRESCO.



AIRE ACONDICIONADO GRATIS.*

Lánzate al aire. Siente la inyección de aire fresco del Alfa 33. Porque este mes todos los Alfa 33 Inyección Electrónica* te ofrecen el Aire Acondicionado totalmente gratis. Así podrás descubrir, con todo el confort de su clima ideal, el auténtico placer de conducir todo un Alfa 33 con toda la tecnología, las prestaciones

y la seguridad activa y pasiva de ALFA ROMEO. Y si en tu región el clima ya es ideal, los Concesionarios ALFA ROMEO te sorprenderán con sus exclusivas ofertas alternativas. Este mes siente toda la inyección de aire fresco del Alfa 33 Inyección Electrónica con Aire Acondicionado gratis.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR

Gama Alfa 33, 8 Versiones desde 1.478.000 Ptas. (IVA incluido).

* Oferta válida en Península y Baleares, para vehículos en stock. Excepto en el 1.3 y 1.7 16V GTS.

Alfa Contact: En todos los Alfa, gratis durante un año, 24 horas de asistencia total en carretera.

A CADA YAMAHA, SU CASCO.



FZR 600



YFV Tipo 1



RD 350 R



GFV Tipo 7



TZR 80 F



GFV Tipo 7

Hay un CASCO YAMAHA para cada MOTOCICLETA YAMAHA, a juego con sus colores y sus líneas, para que todo sea DISEÑO YAMAHA. YAMAHA desarrolla su propia tecnología (FRP) en la fabricación de los CASCOS YAMAHA. Combinando resistencia, comodidad y ligereza han dado como resultado el casco ideal.

Alta tecnología y calidad aplicadas a la seguridad total.

Elige YAMAHA. Cascos hechos con la cabeza,...por la vida.

Pídelos en los CONCESIONARIOS OFICIALES YAMAHA.

CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.

YAMAHA

Recomendamos:



FORMULA 1: ESCULTURA FERRARI

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de agosto de 1991

Núm. 409 • 325 ptas.

EL GOLF DEL 92

● TODOS LOS DETALLES DEL NUEVO MODELO

● ENCUESTA: LO QUE OPINAN LOS USUARIOS DE UN COCHE MITO



EXCLUSIVA

MERCEDES 500 E FRENTE A PORSCHE TURBO

PROBADOS POR NIKI LAUDA

