



JAGUAR E - TYPE, HISTORIA DE UN MITO

MOTOR 16

7 de septiembre de 1991

Núm. 411 • 325 ptas.

AL VOLANTE DE LOS NUEVOS SUPERVENTAS

OPEL
ASTRA
GSI



VW
GOLF

Prueba de 30.000 Km.

**LA CALIDAD
DEL SEAT
TOLEDO
A EXAMEN**



**EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE
DEBE SER ORIGINAL.**



RECAMBIOS ORIGINALES.

SUMARIO

6
PUNTO DE MIRA
10
LO ULTIMO
En el Salón de Francfort Opel presentará, no sólo el Astra, sino una versión potenciada de su precioso coupé, el Opel Calibra Turbo.
10
Se ha trabajado sobre la base del Marbella realizando un pequeño pick-up a la europea en colores llamativos y con soluciones muy interesantes.
12
AL VOLANTE
Se acaba de presentar en Alemania la nueva gama de los Volkswagen Golf que adelantamos en nuestras páginas.
18
Seis años después de su lanzamiento comercial, la marca Saab ha introducido importantes mejoras en su gama alta con la llegada del Saab 9.000 CS.
20
El futuro número uno de Opel, el Astra, está a punto de iniciar su comercialización en el mercado español. Dentro de su gama cabe destacar el Opel GSi 16 V.
36
ACTUALIDAD
Accesos a Madrid: a vueltas con el peaje.
38
BAJO LA LUPA
Tras realizar la prueba de los 30.000 kilómetros al Seat Toledo 1.8i GLX, ya se pueden sacar conclusiones claras.
68
MOTOS
La Kawasaki 750 ZXR es una moto de competición, creada por y para correr, sin concesiones a la comodidad ni al turismo.
72
DEPORTE
La victoria de Kankkunen y Lancia en el Rallye de los 1.000 Lagos, unida al quinto lugar de Carlos Sainz y Toyota, han cambiado el panorama del Mundial de Rallyes.
80
A TODO GAS
90
AGENDA

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



EDITORIAL

SEGURIDAD NO SOLO VIAL

FINALIZADO el mes de agosto, llega la hora de hacer los balances. Los muertos y los accidentes ocupan las más destacadas páginas de los medios impresos y las horas de más audiencia en los audiovisuales. Más de mil muertos en este verano. Y de nuevo el automóvil aparece como el gran culpable en este absurdo juego de olvidarnos que, al volante de los automóviles, hay hombres y mujeres. En nuestro país, la seguridad es algo que sólo se quiere aplicar (y mal) en asuntos relacionados con la automoción y el transporte. Nos olvidamos de la seguridad en la normativa anti-incendios de casi todos nuestros edificios públicos, comenzando por hospitales y colegios; nos importa un comino la seguridad sanitaria de nuestros bares y restaurantes, donde se producen centenares de veces más heridos (enfermos) que en las carreteras.

Apenas nos preocupa la seguridad de nuestras playas y casi nada la de las piscinas, donde pueden ahogarse cerca de 700 personas en sólo dos meses veraniegos; la seguridad de muchos de los juguetes que se venden en nuestro país ocupan las primeras páginas de los periódicos cuando es ya demasiado tarde y nada hay más peligroso que la gran mayoría de los recintos para juegos de niños, con columpios de sólido hierro. Son sólo unos pocos ejemplos, por no volver a citar la inconcebible inseguridad de los andamios y otros puestos de trabajo.

¿Cómo se puede pretender que una sociedad que en ningún aspecto de su cotidianidad tiene presente la seguridad, se transforme al volante de sus automóviles? Es poco menos que imposible mejorar la seguridad vial si no transplantamos una coherente obsesión por la seguridad a todos los ámbitos. Comenzando por la escuela y por los juegos. Reflexionemos sobre ello.

José María Cernuda



LO ULTIMO



OPEL CALIBRA TURBO

Es la nueva versión potenciada de su conocido coupé. Ahora se le acopla un turbo, con lo que su potencia sube un 36 por ciento y su par un 42 por ciento. (Pág. 10)

LO ULTIMO

SEAT MARBELLA PLAYA

Será la pequeña estrella de Seat en el Salón de Francfort y podría convertirse en el coche más divertido y funcional de la marca española. (Pág. 11)



MOTOS

KAWASAKI ZXR 750

El comportamiento de la nueva Kawasaki ZXR es impresionante. El escaso peso y su magnífico chasis de aluminio permiten sacar todo el provecho a sus 121 caballos. Sólo apta para circuitos. (Pág. 68)



MOTOR 16
EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE HAYEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS

Lotus Evija	150
McLaren P1	122
Mercedes-AMG GT	290
Porsche Carrera GT	290
Rolls-Royce Phantom	290

LOS MAS CAROS

Rolls-Royce Phantom	40.000.000
McLaren P1	12.000.000
Mercedes-AMG GT	29.000.000
Porsche Carrera GT	26.000.000
Rolls-Royce Phantom	22.000.000

Motor 16
INDICE EN LA PAG. 650

BACCARA

PAISAJE BACCARA

pour CLIO



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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

Descubrir el paisaje de un Clio Baccara será uno de tus mayores placeres.
Es un lujo para la vista: la madera, en raíz de nogal barnizado, reviste el tablero de abordó con una elegancia noble, natural.

El cuero llena el espacio con la sensualidad de la piel. Los detalles, de serie, abren un mundo de confort, de caprichos bien elegidos: aire acondicionado, dirección asistida, mando a distancia por infrarrojos

integrado en la llave de contacto para cierre de puertas, radiocassette 4x6 W con mando satélite bajo el volante y llantas de aleación.
Con el Renault Clio Baccara

comprenderás por qué Clio es coche del año en Europa. Comprenderás que la satisfacción de vivir un coche puede ser inmensa.

Clio 
MATERIA VIVA



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

● SIGUIENDO al lanzamiento, en el próximo Salón de Francfort, del nuevo ZX diésel y del XM familiar, la marca francesa introducirá en mayo del año que viene una nueva versión de la exitosa C-15, en junio la versión tres puertas del ZX y para noviembre están preparando la sustitución del veterano BX, en un proyecto conocido como X1.

● EL grupo francés PSA ha reducido la producción de automóviles Peugeot en un 3,2 por ciento, pero ha aumentado la de Citroën en un 2,1 por ciento durante el primer semestre, habiéndose producido un retroceso total del 6,3 por ciento, tanto en el propio mercado francés como en el de exportación.

● EL fabricante de coches deportivos, Venturi, va a introducir una versión de su modelo biplaza, denominado 260 Atlantic. Este nuevo modelo recibe además una serie de mejoras, entre las que destacan los nuevos asientos Recaro, la reducción de peso en un diez por ciento o la adopción de nuevas suspensiones, que han sido totalmente revisadas. El precio será ligeramente superior al del modelo normal, y llevará el mismo motor V6 de 2,8 litros turboalimentado, que proporciona una potencia de 260 caballos. El precio en Francia será de unos 11 millones de pesetas.

● ALAIN Mosconi, que en menos de tres años ha pasado por Ford, Seat y General Motors antes de convertirse en presidente de ventas de Fiat en Francia, ha sido reemplazado en General Motors en Francia por Alexander Perth, holandés de 43 años de edad, que anteriormente había sido presidente de Rothmans-Francia.



RUMOR

VUELVE GHIDELLA

POR las costas de Cerdeña está muy activa Radio Macuto (que allí llaman Radio Gallura) y no cesa de informar sobre la posible vuelta a Fiat de Vittorio Ghidella. Eso es al menos lo que nos cuenta nuestro corresponsal en Italia, Giancarlo Perini.

Según estos rumores, Ghidella podría ser nombrado director general de Fiat, bajo la presidencia de su eterno enemigo Cesare Romitti. Ghidella ha sido visto frecuentemente tanto con Umberto, como con el gran patrón, Giovanni Agnelli. Lo que parece confirmarse es que el retorno sólo se produciría si se le ofrece un puesto de altísima responsabilidad.

ALEMANIA

TOPE A LA VELOCIDAD

EL Gobierno socialdemócrata de la Baja Sajonia ha aprobado una resolución para implantar una limitación de velocidad



de 120 kilómetros por hora en sus autopistas, resolución que podría extenderse a toda la República Federal. Hasta ahora el Gobierno de Bonn había mantenido una actitud de no beligerancia hacia este tema, pero un reciente informe del Ministerio de Transportes apoyó la decisión ante el gran incremento de los accidentes en autopista que se está registrando, un 15 por ciento en el pasado año, con un aumento del 20 por ciento en el número de víctimas mortales.

COMPAÑIAS DE SEGUROS

CON MAS RESERVAS

EL Ministerio de Economía ha recomendado a las compañías de seguros de automóviles que aumenten sus reservas para poder atender a los nuevos baremos de indemnización por accidentes, fijados la pasada primavera y para reforzar su solvencia. Mientras tanto, una de las principales aseguradoras, la Unión y el Fénix, está anunciando a sus clientes su retirada del ramo de automóviles al tiempo que los remite a la nueva compañía, creada recientemente, Fénix Autos.

MOPT

¿DE AUTOVIA A AUTOPISTA?

EL Ministerio de Obras Públicas y Transportes está estudiando la posibilidad de transformar algunos tramos de autovía en autopista mediante el control de accesos, la limitación de entradas y la construcción de vías de servicio alternativas. El estudio, que de momento está muy verde, afectaría a varios tramos de las nacionales I (Madrid-Burgos), II (Madrid-Zaragoza), IV (Madrid-Andalucía) y la Autovía de Toledo. La reforma de esta última costaría unos 1.200 millones.

BMW 850i KOENIG DESCAPOTABLE



EL carrocerero muniqués, Koenig, hará una corta serie sobre el BMW 850i, subido hasta 420 caballos de potencia y capaces de superar los 300 kilómetros por hora. Con esta base mecánica, Koenig propondrá uno de los coches descapotables más potentes y rápidos del mundo.

El motor de 5 litros y 12 cilindros, recibe un turbocompresor, que sopla a 0,45 bares. En la inyección Motronic se ha suprimido el sistema de corte que, voluntariamente, limitaba hasta 250 kilómetros por hora la velocidad punta. Con estas modificaciones y unos generosos neumáticos de

17 pulgadas de diámetro y 9 de anchura, el Koenig Specials, es capaz de superar los 300 kilómetros por hora en su versión coupé. Para el cabrio, equipado con un sistema electro-hidráulico de apertura y cierre de capota, su límite de velocidad es ligeramente más bajo, debido a cuestiones aerodinámicas y de peso, ya que han sido necesarios una serie de refuerzos en su estructura a fin de superar las exigentes pruebas del TÜV germano, el equivalente al INTA español, donde se homologan oficialmente todos los vehículos autorizados a rodar.



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

● PAOLO Cantarella ha revelado recientemente, en una entrevista concedida a la revista alemana Auto Motor Und Sport, detalles de los planes que el grupo Fiat tiene previsto realizar en los próximos años. Tratarán de invertir en la URSS, asumiendo el 30 por ciento de la fábrica VAZ, de la cual saldrá el «A 93», a un ritmo de 300.000 unidades al año. También tienen previsto importar de Polonia, a principios del próximo año, 120.000 unidades del Fiat Cinquecento y para 1993 lanzar al mercado un nuevo Fiat Coupé, basado en la plataforma del Tipo.

● Volkswagen está tratando de obtener inversores italianos que contribuyan con sus recursos financieros. Para ello, y de la mano de Pieter Ullsperger, miembro de la junta de accionistas, el 19 de agosto, fueron cotizadas en la bolsa de Milán 80.000 acciones, con un valor nominal de algo más de tres mil pesetas

● Fiat espera poder llegar a un acuerdo con la Volskij Avtomobilnij Zavod (Lada), el mayor fabricante de automóviles de la Unión Soviética. La URSS quiere vender un 30 por ciento de la compañía a alguna empresa occidental que pueda ayudarles a ellos en materia de tecnología y también financieramente. Tan pronto como el líder del Kremlin tenga el nuevo programa aprobado y la privatización de la industria soviética tenga luz verde, Fiat podría firmar un primer acuerdo. Actualmente, la planta de Togliattigrad tiene una producción anual de unos 750.000 coches, y exporta un total de 340.000 unidades. Dicha planta de montaje se encuentra situada a casi mil kilómetros al suroeste de Moscú.

VERDE Y ROJO



● Da gusto tener la oportunidad de otorgar una felicitación a un colectivo tan frecuentemente criticado como el de los taxistas. En esta ocasión han sido los profesionales de Murcia, que han tenido la feliz idea de trasladar, gratuitamente, a todos los ciudadanos que acudan a donar sangre, a la vez que los propios taxistas han encabezado la iniciativa con sus propias donaciones.

● La Operación Asfalto, que ha permitido renovar la calzada en decenas de calles madrileñas, se hubiera podido terminar 11 días antes de lo previsto. Pero no ha podido ser porque Gas Madrid, no ha cumplido con los calendarios previstos y sus interminables obras no han terminado a tiempo, por lo que miles de madrileños tendrán que aguantar la incom-

petencia de unos pocos ejecutivos del Gas. Todo se solucionaba si las obras estuviesen en la calle donde vive el Presidente de la Compañía.

● Con pena conocimos la noticia del fallecimiento de James Benson Irving, el primer hombre que condujo un automóvil fuera del globo terrestre. Este astronauta americano siempre será un héroe automovilístico.

● Dos semanas después de haberse anunciado la desarticulación de la famosa Banda de los Suramericanos, ésta ha vuelto a actuar. De nuevo un turista ha sido desvalijado en un parking de una autopista. ¿No estuvo muy lista la policía o los soltaron demasiado pronto?

PUNTO DE MIRA

NUEVAS INAUGURACIONES

VALLVIDRERA Y SAELICES

DESDE la pasada semana solamente son necesarios siete minutos y tener que pagar un peaje de 325 pesetas para poder viajar desde Barcelona a Sant Cugat del Vallés y poder acceder a la autopista A-7. En efecto, y después de más de un siglo de antigüedad, el proyecto del conocido como Eje de Vallvidrera ha podido ver la luz, lo que permite a la Ciudad Condal comunicarse con total facilidad con el Vallés Occidental. Asimismo, ha quedado abierta la variante de Saelices, en la Autovía de Levante, dentro del tramo Tarancón-Honrubia, con un costo aproximado de 3.158 millones de pesetas.

CONTANTE Y SONANTE

- El grupo francés **Renault** ha registrado en el primer semestre unos beneficios de 17.300 millones de pesetas, cifra que supone una caída del 66 por ciento.

- Otro gigante del sector europeo, **Volvo**, también ha visto caer sus beneficios en un 43 por ciento en el periodo enero-junio.

- La multinacional **Elf Aquitaine** va a incrementar su actual participación del 20,5 por ciento en **Cep-sa** por medio de una OPA.

- **Ford** y **General Motors** van a cerrar total o parcialmente cuatro de sus fábricas en **Estados Unidos** ante la crisis que atraviesa el sector.

- Las ventas de **Toyota** y **Nissan** cayeron en el pasado mes de julio un 3,9 y un 1,2 por ciento, respectivamente.

- **Comau**, del grupo **Fiat**, y la japonesa **Komatsu**, han firmado un acuerdo para el suministro de robots destinados a cadenas de montaje.



JACQUES CALVET

DURO CON LOS JAPONESES

LOS acuerdos firmados el pasado mes de julio entre las autoridades comunitarias y representantes de la industria japonesa sobre la comercialización de vehículos nipones en la CE podrían producir una verdadera catástrofe en la industria europea del automóvil, según ha declarado el presidente del grupo francés PSA, Jacques Calvet. El presidente de esta multinacional ha pedido una inmediata revisión de los citados acuerdos para que no se reproduzca en Europa la crisis que sufre el sector en Estados Unidos.

NUEVO CITROËN ZX
NACIDO CAMPEON



Citroën presenta a su nuevo Campeón: El Nuevo Citroën ZX. Un vehículo probado ya en el más duro desafío: el Rallye París-Dakar '91, donde fue campeón absoluto. Un automóvil con la experiencia de un campeón que convierte al Nuevo Citroën ZX en un "Fuera de Serie".
Nacido con alto diseño. Diseñado en colaboración con Bertone, aporta una línea moderna, elegante. Con formas compactas y equilibradas. Consiguiendo un coeficiente aerodinámico extraordinariamente bajo (Cx=0,30/0,33).
Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente.
Por su completo equipamiento. Por el 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 consiguiéndose una excelente defensa ante la corrosión.
Nacido potente. El Nuevo Citroën ZX es potente por sus prestaciones gracias a sus brillantes motores y por su inigualable comportamiento en carretera, por su tren trasero con efecto autodireccional. Las ruedas traseras giran en la misma dirección de las delanteras con un efecto cercano al que obtienen los vehículos con cuatro ruedas directrices.
El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

YA PUEDES QUITARTE TODO ESQ; SE HA ACABADO EL RALLYE



BALLISTA



Juan Ballista

OPEL CALIBRA TURBO

PALABRAS MAYORES



En el Salón de Francfort Opel presentará no sólo el Ascona sino una versión potenciada de su precioso coupé: el Calibra Turbo. Con tracción a las cuatro ruedas y 204 caballos de potencia, será sin duda un automóvil de enorme atractivo, heredero de los legendarios Manta 400 y posiblemente, como aquéllos, base de futuras versiones de competición.

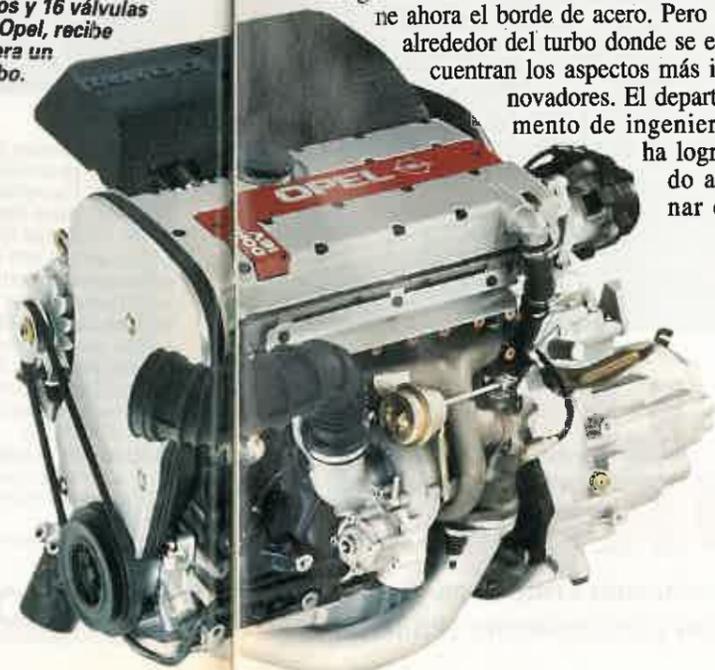
CUALQUIER técnico en motores reconoce que el actual motor de Opel es el mejor 2 litros y 16 válvulas del mercado. Su respuesta a regímenes bajos es excepcional, lo que no es fácil de conseguir en un cuatro válvulas por cilindro. Es también sobrio en consumo y potente a medio y alto régimen. Nada más puede pedírsele.

Ahora se le acopla un turbo, con lo que su potencia sube un 36 por ciento y su par un 42 por ciento. Si a esto añadimos que, según los datos oficiales, no se ha incrementado apreciablemente el valor de los consumos, sin duda los técnicos de Russelheim han dado otro salto cualitativo que la competencia va a notar. Esperemos tener pronto una unidad para verificar todos estos extremos.

Un motor turbo tiene que trabajar con relaciones de compresión bajas. En caso contrario, cuando se inyectase aire comprimido en la cámara, la presión interior resultaría excesiva. Por ello, en el motor turbo se ha bajado desde 10,5 a 9,0 a 1, tallando una cámara en la cabeza del pis-

FICHA TÉCNICA	
OPEL VECTRA TURBO	
MOTOR	
Disposición	Transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 998
Árbol de levas	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	inyección y turbo
Compresión	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	204/5 600
Par máximo / r.p.m.	28,6/2.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual de 6 veloc.
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,5
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Disc vent/Disc. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Indepte.
Trasera	Indepte.
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 315 Kg
Largo/ancho/alto (mm)	4 49/1 69/1 32
Capacidad del depósito (l)	63
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad Máxima (km/h)	245
Consumo Urbano (l/100 km)	11,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,9
A 120 km/h (l/100 km)	8,3

AHORA CON TURBO
El motor de dos litros y 16 válvulas de Opel, recibe ahora un turbo.



tón, que así reduce su peso y se mejoran las turbulencias. La junta de la culata, para aguantar las nuevas solicitaciones, tiene ahora el borde de acero. Pero es alrededor del turbo donde se encuentran los aspectos más innovadores. El departamento de ingeniería ha logrado au-

un mismo conjunto la carcasa de la turbina y el colector de escape. Gracias a ello las pérdidas térmicas son mínimas y el peso se ha reducido considerablemente, ya que todo el conjunto supone tan sólo 5,3 kilos, casi la mitad que un sistema convencional.

Además de lo reseñado, cabe mencionar el intercambiador de calor, una nueva generación del tradicional sistema Motronic de inyección (en el que se considera también la presión de soplado), control de autoencendido, una válvula para mejorar el arranque en caliente y el obligado

sistema de escape catalizado con elementos metálicos en vez de los tradicionales cerámicos.

En otro aspecto mecánico, el Calibra turbo utiliza una caja de cambios de seis velocidades, sin que suponga un mayor espacio ocupado. Cuarta, quinta y sexta están muy cerradas entre sí, mientras que las tres primeras marchas tienen un escalonamiento más habitual. En cuanto a la tracción a las cuatro ruedas, se sigue fiel al principio inaugurado con el Opel Vectra, con desconexión del tren trasero en frenada. ○



PEQUEÑA ESTRELLA

SERA la pequeña estrella de Seat en el Salón de Francfort, se llama Seat Marbella Playa y es un adelanto de lo que, siempre en función de la aceptación del público, podría ser el coche más divertido y funcional de la marca española.

El centro técnico de Seat ha dado rienda suelta a la imaginación y ha efectuado un ejercicio de estilo con un fin muy concreto. Construir en un futuro muy cercano un vehículo que se pueda utilizar en el transporte habitual y que a la vez dé lo suficientemente de sí para su utilización en el ocio, el deporte o las vacaciones, una filosofía de moda en todo el mundo puesta a punto, como no, en Estados Unidos.

Se ha trabajado sobre la base del Marbella realizando un pequeño pick-up a la europea en colores llamativos y con soluciones muy interesantes.

Lo cierto es que se ha aprovechado para realizar ciertos retoques que dan un atractivo adicional al pequeño Seat Nueva parrilla al estilo Ibiza, pilotos traseros de nueva factura, llantas de aleación, etcétera.

Las dos plazas delanteras se complementan con otros dos asientos plegables situados transversalmente en la parte posterior. Para cubrir este espa-

cio se utiliza un práctico sistema de capota de tela con ventanillas en material plástico y un armazón telescópico que desaparece cuando se desea convertir a cabrio el Marbella Playa.

Mecánicamente, la novedad reside en el carácter ecológico del conjunto ya que se ha montado en el motor de 903 centímetros cúbicos y 40 caballos un catalizador de tres vías gracias a un nuevo sistema de carburador de regulación electrónica. Este sistema llamado E.A.I. (Electronic Air Injection) será el que muy pronto incorporarán los Marbella de serie.



ESTILO USA
El Playa es un "pick-up" en miniatura.

NUEVO VW GOLF



UN LIDER PARA EUROPA

En enero llega a España la tercera generación del Golf -el coche más vendido en Europa- con todos los argumentos para mantener el liderato.

POSICION EXACTA
El asiento del conductor es regulable en altura. También lo es el volante.



CON REPOSACABEZAS
El nivel de equipamiento ha mejorado y se ofrecen opciones como un sistema antirrobo, que protege puertas, maletero, encendido, etc.



ANCHURA INTERIOR
El habitáculo es más amplio. El cuadro de instrumentos de la fotografía es del VR 6. Todas las versiones se venderán con servodirección.



Enviado especial
Alberto Mallo

UN conductor alemán aseguraba a los probadores de Motor 16 la semana pasada en Munich: «Volveré a comprar otro Golf». Es el sentir de la mayoría, que antes incluso de que salga a la venta la nueva generación, ha manifestado su decidida opinión de repe-

tir modelo. Así pues, el Golf del 92 sale ya de ganador.

Lo cierto es que no va a defraudar. Su evolución se ha llevado a cabo de manera que nada quede en el aire (ver Motor 16 número 409). Así, si su comportamiento era la referencia para los coches de su segmento, ahora, con sus vías más anchas (50 milímetros delante y 40 detrás), se comporta todavía mejor; va más sentado

sobre sus cuatro ruedas. Si la nueva carrocería es más resistente, pero también más pesada, los motores han ganado en cilindrada para no penalizar las prestaciones. Aerodinámicamente también se ha mejorado el rendimiento un 10 por ciento, aunque el Golf es ahora más banal, con unos faros que parecen proceder de un Mazda, unos perfiles redondeados, unas aletas ensanchadas que recuerdan al Clio y una



TRES GENERACIONES. Las tres han captado el espíritu de nuestra época. Un detalle de la evolución es el de los parachoques. Los nuevos son de una sola pieza, más eficaces y reciclables. La capacidad del maletero sigue siendo la misma: de 330 a 1.162 litros.

vista posterior que lo hace muy semejante al Nissan Sunny. En este sentido, el Golf es víctima de su propio éxito. Muchos le copiaron y ahora se parecen entre sí.

El interior ha cambiado para bien. Si los tonos de las vestiduras siguen siendo oscuros, bastante tristes, el diseño del salpicadero abre un hueco respecto a sus rivales. Es irreprochable y deja al del antiguo Golf a años luz.

A grandes rasgos, estos son los aspectos definitorios de una gama que llegará a

España en los meses de enero o a más tardar febrero, a excepción del sorprendente VR6 con motor de seis cilindros, previsto para el mes de mayo. Volkswagen importará en España una gama amplia, con todas las variantes de mecánica hoy disponibles, a excepción por el momento del cambio automático. Los motores de gasolina se ofrecerán con y sin catalizador.

Se venderá en carrocerías de tres y cinco puertas y todos los modelos dispondrán de dirección asistida. Pero de todos

ellos, el que se espera que tenga más aceptación es el de motor 1,8 litros y 75 caballos de potencia.

La gama se completará más adelante, a lo largo de 1992, con versiones 2,0 litros 16 válvulas y la carrocería Jetta de cuatro puertas. En un futuro habrá otras variantes: un Syncro de tracción a las cuatro ruedas con 90 caballos de potencia, un Syncro VR6, un Golf eléctrico fabricado en serie e incluso un Golf 2,0 litros 16 válvulas con compresor G (motor que se

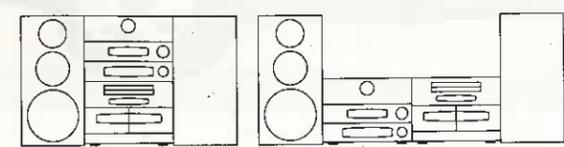
FICHA TECNICA							
	GOLF 60	GOLF 75	GOLF 90	GOLF GTI	GOLF VR6	GOLF D	GOLF TD
MOTOR							
Disposición	Delantero transversal						
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.391	1.781	1.781	1.984	2.792	1.896	1.896
Árbol de levas	Uno, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata	Doce, en culata	Uno, en culata	Uno, en culata
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección diésel	Inyección diésel y turbo				
Compresión	9,2 a 1	9,0 a 1	9,0 a 1	10,4 a 1	10,0 a 1	22,5 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / t.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
Peso máximo / t.p.m.	10,5 kgm(10,7 Nm)/2.800	14,3 kgm(14,0 Nm)/2.500	14,8 kgm(14,5 Nm)/2.500	16,9 kgm(16,6 Nm)/3.200	24,0 kgm(23,5 Nm)/4.200	12,6 kgm(12,4 Nm)/2.000	15,3 kgm(15,0 Nm)/2.400
TRANSMISION							
Tracción	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
Diámetro 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						
Trasera	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)	12,1/11,7 (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. 9,9)	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

¿Qué importa si tu habitación mide sólo 9 m²?



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

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



NUEVA GAMA MINI
PIONEER
 The Art of Entertainment



trovisores) perturban lo más característico de este modelo, que es su confort de utilización. Y aunque la toma de contacto la hemos realizado en carreteras alemanas de muy buen piso, el VR6 va más bien duro de suspensión (y escaso de ventilación). Pero el comportamiento es muy bueno. Habrá que ver en carreteras de montaña más exigentes, si el peso del motor, situado por delante del eje, llega a hacer del Golf VR6 un coche *cabezón* en situaciones límite.

Por lo demás, este VR6 es admirable en su funcionamiento. La suspensión delantera se ha diseñado de tal manera que, pese a la fuerza del motor y la tracción delantera, la dirección se mantiene neutra, no tira a uno u otro lado, cuando se acelera a tope.

Del GTI, señalar un cierto aburguesamiento a causa de los 115 kilos de peso suplementario respecto a la anterior versión, si bien la aceleración oficial para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora es de 10,1 segundos (10,3 el modelo anterior). Sabido es que la barrera de los 10 segundos no permite calificar de brillante la aceleración de los coches que no los rebajan.

Las restantes versiones manifiestan una mejora neta sobre las ya existentes en la generación anterior. A nivel de carrocería, hay que señalar 22 milímetros más de anchura y 10 milímetros más de altura, en tanto que el borde del maletero se ha bajado 76 milímetros.

Tal vez en el Golf, más que en otros modelos, se ha preferido sobre todo una evolución de la filosofía ya existente. El diseño general, la mecánica, etc., varían poco, sólo lo necesario para mejorar lo que era mejorable. En definitiva, sólo lo necesario para fabricar otros seis millones de esta nueva generación, con lo que el Golf llegaría a sumar más de dieciocho millones de unidades. ¡Todo un líder! ○

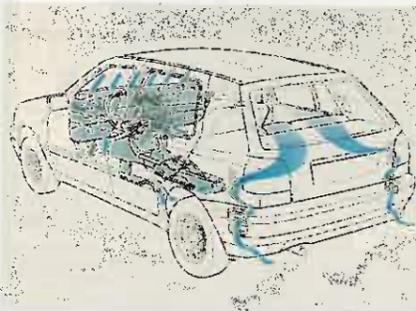
verá en el Toledo). Ese futuro Golf G 16 V tendrá una vocación más deportiva incluso que el VR 6.

El VR6 es precisamente la gran novedad por cuanto supone la adopción de un motor de seis cilindros en un coche de esta categoría. ¿Es demasiado?, se preguntarán. Realmente no para quien ame una mecánica brillante, para quien sepa apreciar los refinamientos de un automóvil. El comportamiento de este VR 6 es una delicia. Su sonido y empuje recuerdan los de alguna prestigiosa berlina alemana. Es un placer hundir el pie en el acelerador y sentir el empuje soberano de casi tres litros de cilindrada en un coche de 1.155 kilos. Empuje silencioso, sin vibraciones; en definitiva, un lujo exclusivo en una carrocería de pequeño formato.

Sin embargo, el nivel sonoro de la carrocería es inesperadamente alto. Los ruidos aerodinámicos (sobre todo de los re-

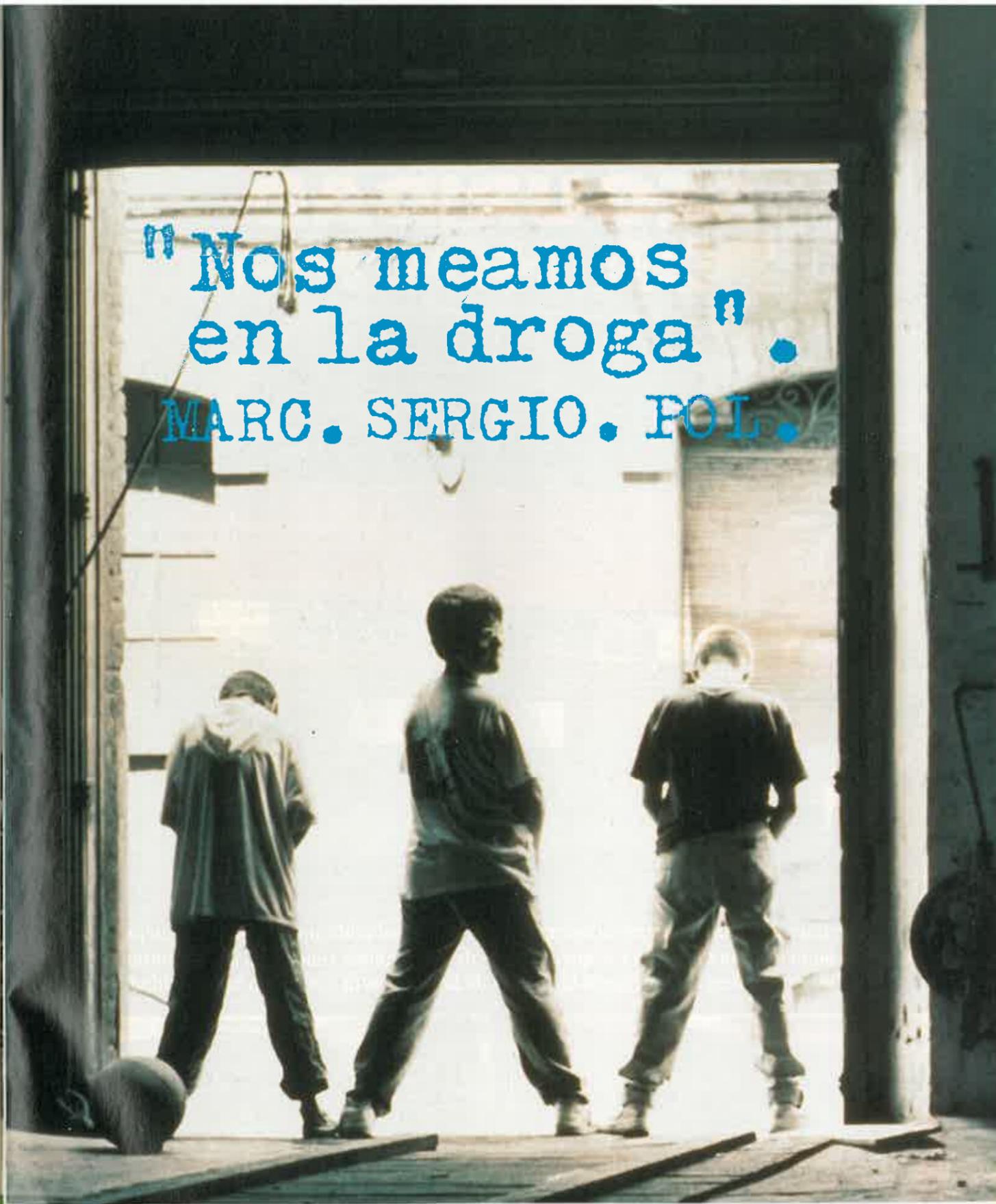
NO VA MAS

EL VR6 destaca tanto por su potencia como por su confort de utilización. Los 225 kilómetros por hora se consiguieron con facilidad en esta toma de contacto.



AERODINAMICOS Y ECOLOGICOS

El coeficiente Cx varía entre 0,30 y 0,33. El turbodiesel paga menos impuestos en Alemania por su bajo índice contaminante.



"Nos meamos en la droga"
MARC. SERGIO. POL.

NOS MEAMOS EN LA DROGA.
MARC. SERGIO. POL.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

SAAB 9000 CS

SEGURIDAD POR NORMA



Seis años después de su lanzamiento comercial, Saab ha introducido una importante mejora en su gama alta con la llegada del 9.000 CS que, además de una estética renovada, aporta importantes cambios mecánicos que mejoran la rigidez de la carrocería y reducen la sonoridad.



LUZ DE FRENO. La tercera luz de freno deberá retirarse para su homologación en España. El interior apenas varía.



Enviado Especial

Víctor Piccione

SAAB, como marca de prestigio que es, cuida mucho aspectos tales como la seguridad y el confort, por lo cual, en su carrera por ofrecer coches más avanzados en estos aspectos, se ha volcado en una mejora interna de la carrocería del 9.000 para conseguir mejorar la rigidez torsional de la misma sustancialmente. Este punto aporta grandes beneficios a las características generales del coche. En primer lugar, mejora el comportamiento de la estructura en caso de accidente, ya sea choque frontal, trasero, lateral o vuelco. Otras consecuencias de esta mejora de la estructura son la posibilidad de adoptar tarados de suspensión más firmes sin que se el coche se resienta, así como unos neumáticos más grandes. Lo mejor de esto es que todos estos logros se han realizado sin que se haya producido un incremento de peso sustancial, ya que la nueva carrocería tan sólo pesa 3,5 kilos más que la anterior.

Todo esto hace del 9.000 CS un coche muy mejorado respecto a su anterior versión. En primer lugar llama la atención su morro más afilado, con una nueva calandra y unos nuevos faros que emplean la técnica de parábolas de superficie compleja que permiten una situación bastante baja y un tamaño reducido. Por detrás, el nuevo diseño de los gru-

cos y el panel posterior cambian totalmente el aspecto del coche. La longitud total es 94 milímetros más larga que en el anterior 9.000 de cinco puertas y 19 menos que en el CD. En el interior se ha incrementado ligeramente el volumen del maletero, mientras que en el habitáculo no hay grandes novedades, salvo una decoración algo retocada.

Así pues, la gama alta de Saab va a quedar compuesta de dos modelos, el CS y CD, mientras que el anterior cinco puertas deja de fabricarse. El CS, al igual que el CD, puede montar cualquiera de los motores que hasta ahora estaban disponibles en la gama, es decir los cuatro cilindros de 2.0 y 2.3 litros de capacidad. En ambas cilindradas se puede optar por alimentación atmosférica o turbocompresor. La potencia va desde los 130 caballos del 2.0 atmosférico a los 200 del 2.3 turbo. Todos ellos montan catalizadores de tres vías.

En cuanto el coche se pone en movimiento, se aprecia el mayor aplomo de sus reacciones. El tren delantero se apoya con firmeza y soporta perfectamente el tremendo par del motor 2.3 Turbo. La suspensión es más firme, en virtud de unas barras estabilizadoras más gruesas, pero sin

perder nada de confort. También ha mejorado la insonorización. Por una parte, los elementos de la suspensión están mejor aislados y los ajustes de las puertas disponen de un doble cierre para eliminar los ruidos aerodinámicos. Todo esto confiere al coche un silencio de marcha envidiable. Los motores 2.3 tienen árboles contrarrotantes para eliminar vibraciones.

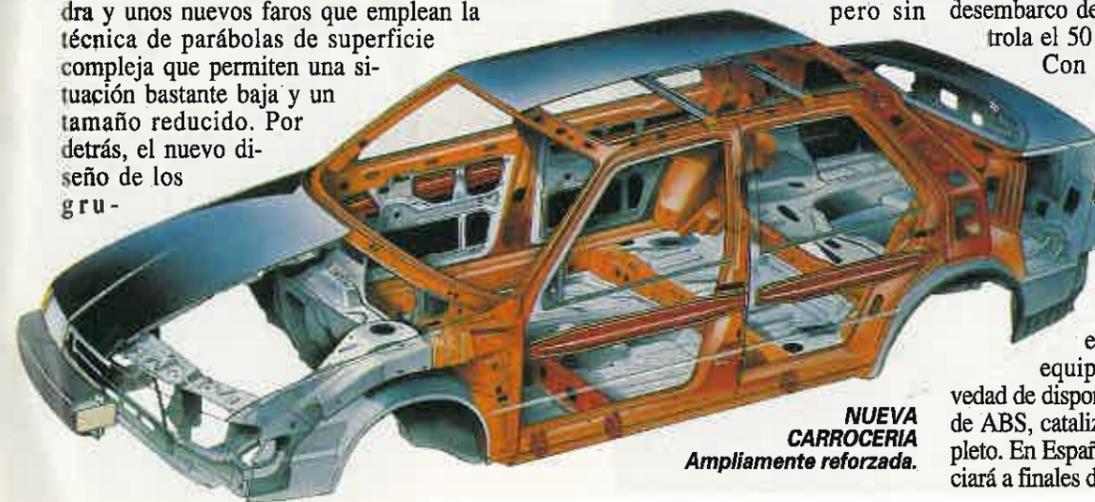
Los Saab 9.000 CS resultan muy agradables de conducir. El sorprendente rendimiento de los motores permite rodar en marchas largas y obtener unas recuperaciones de primera fila. Cualquier posible desmán es rápidamente controlado por el sistema antipatinamiento, mientras que el sistema antibloqueo de frenos ABS ofrece una seguridad adicional a la potente y estable frenada del coche.

Aunque se trata de una gran berlina sin pretensiones deportivas, la nobleza de su comportamiento y el buen hacer de sus motores, invitan a rodar deprisa. Durante esta primera toma de contacto, tuvimos la oportunidad de rodar en el circuito sueco de Anderstorp para comprobar los elevados límites del coche.

Otro aspecto curioso del nuevo Saab es que se trata del primer cambio importante que se introduce en la marca después del desembarco de General Motors, que controla el 50 por ciento de las acciones.

Con estas modificaciones, ha quedado claro que la voluntad del socio americano es que Saab mantenga intacta su personalidad.

En el plano comercial, este nuevo Saab resultará en torno a un 5 por ciento más caro que el anterior cinco puertas. El equipamiento cuenta con la novedad de disponer de serie, en toda la gama, de ABS, catalizador y un equipo más completo. En España su comercialización se iniciará a finales de septiembre. ○



NUEVA CARROCERÍA
Ampliamente reforzada.

Un motor campeón de su categoría y un nivel de confort muy superior al del Kadett, son las principales ventajas del nuevo Opel Astra GSi 16 válvulas, que empieza a venderse en España el 12 de octubre.



NUEVO OPEL GSi 16 V

UN TIRO DE ASTRA

Enviado Especial

Alberto Mallo

El futuro número uno de Opel, el Astra, está a punto de iniciar su comercialización en el mercado español. Sobradamente conocida por nuestros lectores (ver Motor 16 números 403 y 407), la nueva gama tiene una locomotora que es el GSi 16 V y del que ahora les ofrecemos las primeras impresiones de conducción.

Como en el conjunto de la gama Astra, la primera conclusión es la positiva evolución que el nuevo modelo presenta respecto al Kadett. Si mecánicamente algunas de las variaciones resultan menos contundentes, es a nivel de carrocería donde se aprecia un salto hacia adelante.

El confort general del nuevo GSi 16 V es muy superior. A pesar de sus enormes neumáticos de 205 milímetros de anchura en perfil 50, la comodidad de los ocupantes no se ve afectada. Es, además, un coche mucho más rígido y no se detectan torsiones de la carrocería, que originan todo tipo de molestias. El resultado es sobresaliente.

La vocación deportiva del GSi no está reñida con el apartado confort y es uno de



los mejores compromisos que hay en el segmento de los deportivos de cuatro metros. Por otra parte, la presentación interior del Astra GSi pertenece a otra generación que la del Kadett. El anterior Kadett fue el primer modelo de Opel en el que el interior de la carrocería iba completamente guarnecido, sin partes metálicas visibles. El plástico hizo su entrada masiva, pero se trataba de unos materiales poco conseguidos, algo similar a lo del Corsa. El Astra, sin embargo, recurre a unos agradables materiales de nueva generación. Además, el salpicadero ofrece uno de los diseños más conseguidos.

El puesto de conducción es otro factor positivo. Magníficos asientos y buena po-

BUENA IMPRESION
Todos los motores del Astra incorporarán catalizador. Los asientos son de estupenda factura dentro de un habitáculo muy evolucionado en el que se respira calidad. El GSi será el Astra más potente.



Table listing car models and prices for brands like Fiesta, Escort, Orion, Sierra, and Scorpio. Columns include Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, and Llantas.

HONDA section listing models like Civic, CRX, Concerto, Accord, Prelude, and NSX with their respective specifications and prices.

INNOCENTI section listing models like 990 SE, 990 SL, 990 MSE Aut., Turbo de Tomaso, and 990 DSE.

ISUZU section listing models like Trooper 3p DLX and Trooper 5p DLX.

JAGUAR section listing models like XJ6 3.2, XJ6 4.0, Sovereign 3.2, Sovereign 4.0, Sovereign V12, Daimler 4.0, Daimler DD6, XJS 4.0 Coupé, XJS V12 Coupé, XJS V12 Cabrio, and XJR-S 6.0 L.

LADA section listing models like Samara 1.3 3p, Samara 1.3 5p, Samara 1.5 3p, Samara 1.5 5p, and Niva 1.6.

LANCIA section listing models like Y-10 Venetto and Y-10 Fire.

Table listing car models and prices for brands like Y-10, Delta, Dedra, and Thema. Columns include Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, and Llantas.

LAND ROVER section listing models like Defender 90 TDI, Defender 110 TDI 3p, Discovery TD Base, Discovery TD Lujo, R. Rover EFI 2p V8, R. Rover EFI 4p, R. Rover EFI Aut. 4p, R. Rover SE 4p, R. Rover SE Aut. 4p, R. Rover TD 2p, and R. Rover TD 4p.

LOTUS section listing models like Esprit Turbo, Esprit Turbo SE, and Elan SE.

MAHINDRA section listing models like Mahindra CJ 340 and Mahindra CJ 540.

MASERATI section listing models like 222, 422, Spider, and 222 SE.

MAZDA section listing models like 323 F, 323 GT, 323 4WD, MX-5, MX-5 LSD, 626 2.0i 16V, 626 4WS, 626 Coupé, Coupé 4WS, 626 Hatch Back, 626 Hatch Back 4WS, RX-7, RX-7 Turbo, RX-7 Cabrio, and 929 3.0i.

MERCEDES BENZ section listing models like 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 190 E 2.5 16V, 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 200 E, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic., 300 E, 300 E 4 Matic., 300 E 24V, 500 E, 300 CE, 300 CE, 300 CE 24V, 200 TE, 230 TE, and 300 TE.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 205 Aut. 3p, 205 GTX 3p, etc.

NOTA: Opcion 1: incluye llantas de aleacion ligera y elevalunas electricos: 115.000 ptas.

POLONEZ

Table for Polonez 1500 model with columns for price and specifications.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 944 S2, 944 S2 Cabrio, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like R-4 GTL, R-5 Oasis 3p, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Clio 16V 3p, Clio RL 1.1 5p, etc.

NOTA: Opcion 1: forma un pack completo: 191.500 ptas.

ROLLIS ROYCE / BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like RR Silver Spirit, RR Silver Spur, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Mini After Eight, Rover 111 L 3p, etc.

Precios coches nuevos

Precios coches nuevos

Table listing car models and specifications for the Rover brand, including models like Rover 114 S 5p and Rover 214 SI 3p.

SAAB

Table listing car models and specifications for the Saab brand, including models like Saab 900 3p y 4p and Saab 900 i.

SANTANA

Table listing car models and specifications for the Santana brand, including models like 2.5 D Corto Techo duro and 2.500 D Corto.

SEAT

Table listing car models and specifications for the SEAT brand, including models like Marbella Jeans and Ibiza Special 1.7 D 3p.

Table listing car models and specifications for the Ibiza brand, including models like Ibiza SXI Plus 5p and Ibiza CLX 1.7 D 5p.

SKODA

Table listing car models and specifications for the SKODA brand, including models like 136 LS Favorit and 136 L Favorit.

SUBARU

Table listing car models and specifications for the Subaru brand, including models like Legacy 2.2 4WD and Legacy 2.2 SW 4 WD.

SUZUKI

Table listing car models and specifications for the Suzuki brand, including models like Swift GTI and Swift 1.3 GL.

NOTA: Opción 1: Power Pack: Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

TOYOTA

Table listing car models and specifications for the Toyota brand, including models like Corolla 1.6 Liftback and Camry 2.0i.

UMM

Table listing car models and specifications for the UMM brand, including models like 100 DA Corto and 100 DTI Corto.

VOLKSWAGEN

Table listing car models and specifications for the Volkswagen brand, including models like Polo Fox 1.05 4V and Polo Fox 1.05 5V.

ACCESOS A MADRID

A VUELTAS CON EL PEAJE

Como cada año por estas fechas, los automovilistas de la periferia de Madrid tienen el corazón en un puño. Vuelve a hablarse de peajes para acceder al centro y de otras medidas de restricción al uso del vehículo privado.

DESDE hace unos días no se habla de otra cosa. La noticia de que el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), timoneado por el no poco polémico José Borrel, estudia la posibilidad de cobrar una tasa a los conductores de la periferia, ha despertado las iras de muchos que creen que es una nueva vía de ingresos para paliar las consecuencias del reciente recorte presupuestario, además de sentirse seriamente amenazados y discriminados por vivir fuera de Madrid, y culpabilizarles del colapso circulatorio de cada día.

Sin embargo, el asunto no acaba ahí. También parece que se ha pensado en poner en marcha, aunque de forma experimental, un carril de «uso restringido» para vehículos ocupados por al menos dos personas. Una idea que procede, como casi todo, de Estados Unidos y para la

que incluso se ha llegado a dar fecha y lugar: a partir de septiembre, en el tramo Las Rozas-Madrid, de la carretera de La Coruña. Lo que nadie aclara es de dónde van a salir los agentes necesarios para contar a los pasajeros, y que no ocurra como en Estados Unidos, que se utilizan maniqués para defraudar a los responsables del Tráfico.

Por su parte, el recién estrenado consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Julián Revenga, ha asegurado no tener «ni idea» del proyecto y ha expresado su desconfianza en que se lleve a cabo de forma tan inmediata sin que se le haya comunicado previamente. Del mismo modo han reaccionado la Dirección General de Tráfico y el Consorcio Regional de Transportes. Según declaraciones efectuadas por un portavoz de este último organismo a MOTOR 16 «el único proyecto

en ciernes es la implantación del carril-bus para el transporte público en dos de nuestras carreteras aún sin concretar, pero que podrían ser la de Andalucía y Extremadura, y no en la de La Coruña».

Para esta última vía, según han señalado a esta revista fuentes del MOPT, existe un proyecto de ampliación y ya están expropiados los terrenos que en breve se convertirán en cuatro nuevos carriles que se sumarían a los seis ya existentes.

Estas mismas fuentes han querido dejar claro que implantar una tasa a los ciudadanos de la periferia «es una medida impracticable» aunque reconocen que ésta y otras muchas ideas se recogen en un documento elaborado por la nueva Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial como «proyectos sin concretar y en fase de maduración».

Lourdes Bravo



AUTOVIAS BAJO EL SUELO

ESTO VA EN SERIO

LA posible construcción de un túnel bajo la calle de María de Molina, que uniría el Paseo de la Castellana y la N-II, es un claro indicio de que el proyecto de construir una completa red de autovías bajo el suelo de Madrid no cayó tan en saco roto como en un principio se pensó.

El reciente equipo de gobierno del Partido Popular se ha mostrado dispuesto a «seguir adelante con el proyecto» a pesar de los 170.000 millones de pesetas necesarios, que se pretenden financiar con la iniciativa privada.

Las declaraciones del por entonces consejero de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, Eduardo Mangada,

que se refería al proyecto como «más de ciencia ficción y no algo a tener muy en cuenta» han quedado ensombrecidas por las del nuevo concejal de Circulación del Ayuntamiento, José Antonio García Alarilla, que ha asegurado que «la idea es técnicamente posible».

El estudio presentado el pasado noviembre por la firma Eysen-Setec tomó como referencia otro informe similar elaborado en París. Por este motivo, en la Casa de la Villa se está esperando que sean ellos los que den el primer paso, «más por comprobar en carne ajena las dificultades del experimento que por mera cortesía».



A TODA PRUEBA.

Prueba tras prueba, los Opel de competición destacan por su fuerza y tesón. Sus cualidades técnicas, excelente aceleración, frenada, suspensión y estabilidad garantizan una perfecta respuesta. Incluso en las condiciones más difíciles. En tierra y asfalto, con frío o calor, bajo la lluvia o la nieve, la avanzada tecnología Opel, resiste.

Así probamos nuestros coches. En alta competición. Para que usted disfrute de su turismo Opel con total seguridad y confort. Compruébelo usted mismo. Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y conozca la ingeniería que responde.

Opel, ingeniería alemana a toda prueba.



Patrocinadores oficiales



CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL



SEAT TOLEDO 1.8i GLX
A LOS 30.000 KMS.

UN PASO ADELANTE

Tras realizar una prueba de 30.000 kilómetros al Seat Toledo 1.8i, se han podido sacar unas conclusiones muy claras. Se muestra como un sensacional vehículo familiar, donde hay que destacar su increíble capacidad de carga del maletero. Por otro lado, la mecánica es ya conocida. Por contra, el acabado tiene que mejorar, algunos elementos del interior acusan muy pronto el paso del tiempo.

El Toledo nos pareció un modelo atractivo para realizar una prueba de 30.000 kilómetros. Además de ser un producto nuevo, significa un cambio radical en la construcción de vehículos para Seat, recurriendo a materiales y tecnología alemana. Para la prueba hemos elegido la motorización 1.8 porque será la más vendida. A la vez nos hemos in-



clinado por el nivel de acabado GLX, ya que, por un precio razonable, se puede disponer de un equipamiento completo.

La opinión más generalizada, a lo largo de los 30.000 kilómetros, fue que el Toledo era un coche con el que se podían plantear viajes con toda la familia sin apreturas. La nota más alta se la llevó el maletero, para todos de un tamaño increí-





EXCESIVA CARBONILLA
El fabricante ha elegido una tolerancia más alta que otros constructores en las guías de las válvulas; por este motivo, el motor consumió aceite. Esto se vio reflejado en una acumulación de carbonilla en la cabeza de las válvulas y en la culata.



PROBLEMAS DE SUCIEDAD
El embrague va acumulando suciedad con el paso de los kilómetros y hace que el sistema no sea eficaz.



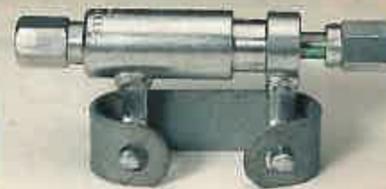
PIEZAS DESAJUSTADAS
En el salpicadero, la bandeja del lado de la izquierda se soltó. Además de esto se produjeron otros problemas de mal ajuste.



BUEN FAMILIAR
La habitabilidad no es mala, aunque mejoraría con un mayor espacio en las plazas traseras. Los asientos delanteros tienen un magnífico diseño.



RALENTI INESTABLE
La inyección monopunto altera el régimen de ralentí ligeramente, oscilando el régimen de giro por encima y debajo del correcto.



UNA INVERSION RENTABLE
Para poder desmontar y montar con mayor facilidad el tubo de escape del Toledo es necesario un útil específico.

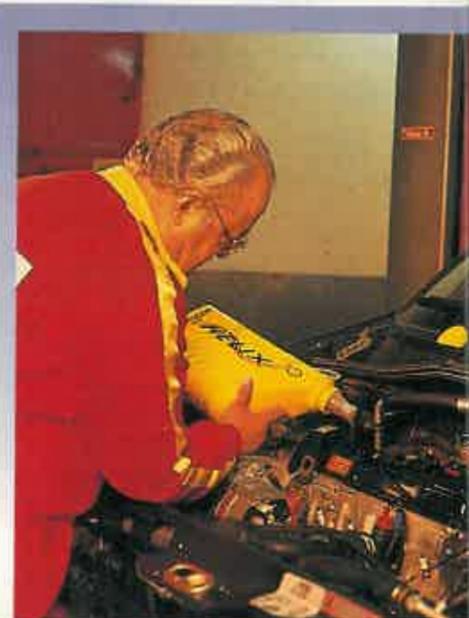


FALLARON LOS MANDOS
Otro de los problemas de acabado se reflejó en los mandos de la ventilación que se averiaron.

ble. El diseño de la carrocería gustó bastante en general y también fue unánime la opinión acerca de lo útil y versátil que resulta el portón trasero. Por lo que respecta a la habitabilidad, la crítica más generalizada fue dirigida hacia las plazas traseras, un poco justas. El puesto de conducción también pasó con buena nota las críticas de los conductores que se alternaron a su volante. La visibilidad es buena, los asientos de magnífico diseño con una buena sujeción lateral, los mandos están bien situados en general y al alcance de la mano, excepto el interruptor del piloto antiniebla trasero, el de la resistencia térmica

de la luneta trasera y el mando que regula la altura de los faros, que están instalados justo detrás del volante y resulta más difícil accionarlos.

A simple vista la calidad de acabado es buena y da sensación de robustez, pero hemos podido comprobar que la terminación es mejorable, y que los diferentes elementos que componen el interior del vehículo acusan notablemente el paso del tiempo y existen problemas de desajuste. A los pocos kilómetros comenzaron a surgir ruidos en el cuadro; en torno a los 20.000 kilómetros se cayó la bandeja situada en el lado izquierdo del salpicadero,



INFORME DE LUBRICACION DESGASTE MINIMO

AL como solemos hacer en todas las pruebas que realizamos de 30.000 kilómetros, en el primer cambio de aceite que efectuamos al modelo en cuestión, le sustituimos el aceite de origen por el Shell Helix 20V50. Más tarde, vamos enviando periódicamente a esta marca de lubricantes muestras para que lo analicen. En la prueba del Toledo sólo se ha podido constatar una anomalía: en el aceite se detectaron algunos componentes de la gasolina, debidos al consumo de aceite del motor. También, en los análisis de Shell, se pudo comprobar que el desgaste de la mecánica fue mínimo.

también, con este kilometraje, dejaron de funcionar los mandos de la ventilación. Poco después, el respaldo del asiento del conductor, sobre todo en baches o tras muchos kilómetros en autopista, cedía un punto.

La unidad de nuestra prueba estaba equipada con sistema de aire acondicionado, una opción que tiene un precio de 169.000 pesetas. Al respecto hay que decir que en torno a los 18.000 kilómetros se averió, y hubo necesidad de llevarlo al servicio oficial de la marca, Castellana Motor S.A. La causa de la avería fue un manguito flexible que se partió y provocó

la fuga del gas del sistema. Una vez sustituido volvió a ser eficaz, pero más tarde, al romperse los mandos de la ventilación dejó de rendir correctamente.

Sobre el comportamiento del coche todos afirmaron que era intachable, con una suspensión confortable pero a la vez con unos niveles muy altos de seguridad. Con unos esquemas muy similares a los modelos de Volkswagen, permite viajar con una gran comodidad a un buen ritmo, incluso en carreteras de montaña viradas. El sistema de frenos está a peor altura, tras someterlos a un esfuerzo prolongado se fatigaban con facilidad. Por otro lado, la

dirección asistida de serie contribuye, en buena medida, a facilitar la conducción de este modelo.

El motor de 1.8 litros de cilindrada y 90 caballos de potencia, ya super probado en modelos como el Volkswagen Golf y Passat, no dio el más mínimo problema a lo largo de los 30.000 kilómetros. Su rendimiento es bueno y salvo en condiciones a plena carga no se echan de menos unos cuantos caballos más. Desde el inicio, prácticamente, de la prueba ya mostró un rodar alegre y unas buenas prestaciones. La única pega que se le puede achacar al funcionamiento del motor es que la inyección monopunto con que está equipado altera el ralentí y hace oscilar el régimen de giro levemente por encima y debajo del correcto.

Por supuesto durante la prueba se tuvieron en cuenta las indicaciones del libro de mantenimiento sobre revisiones y cambios de aceite. Hubo que revisar el nivel de aceite con cierta periodicidad, al principio cada 1.000 kilómetros hubo que añadir en torno a 700 centímetros cúbicos. Más adelante, el consumo de aceite se redujo notablemente. Este gasto nos llamó la atención y comprobamos que los niveles eran muy inferiores a los marcados en

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 milímetros. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (140 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,9 km/h. En

4ª a 1.000 rpm: 27,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,8 m.

FRENOS: Frenos delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson, con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos longitudinales interconectados por perfil en «V».

RUEDAS: Neumáticos: Pirelli P600 en medida 185/60 R 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.015 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

el libro de mantenimiento editado por la marca, que estima que es normal dependiendo del tipo de conducción que se produzca un consumo de hasta 1,5 litros cada 1.000 kilómetros. En nuestra opinión, esto nos parece excesivo. Respecto al combustible, al estar catalizada la unidad probada, utilizamos siempre gasolina de 95 octanos sin plomo; el consumo se mantuvo

dentro de unos márgenes aceptables, en una utilización intensiva y en todo tipo de condiciones el gasto fue de 9,2 litros de media cada cien kilómetros.

El apartado mecánico que más problemas causó fue la caja de cambios, en torno a los 16.000 kilómetros y sobre todo en caliente, la primera velocidad y la marcha atrás resultaban muy difíciles de in-

CONSUMOS

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
Datos en l/100 km.			
CIUDAD			
A 28 km/h de promedio	10,9	11,0	11,1
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,5	6,2	6,3
En conducción rápida	9,8	10,5	10,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,3	8,8	9,0
A 140 km/h de cruceo	10,9	9,8	10,2
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km.	9,5	9,3	9,4
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	580	595	588

PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	178,2	179,3	179,1
ACELERACION			
400 m salida parada (seg.)	18,8	18,9	18,7
1.000 m salida parada (seg.)	34,8	34,9	34,8
0-100 km/h (seg.)	13,2	13,4	13,1
Metros recorridos	230	233	227
RECUPERACION			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	19,3	19,2	19,0
400 m desde 40 Km/h en V (seg.)	21,1	21,0	20,9
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	36,2	36,2	36,3
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg.)	39,7	39,5	39,4
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	12,8	12,7	12,5
Metros recorridos	361	358	352
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	17,0	16,3	16,1
Metros recorridos	477	457	451

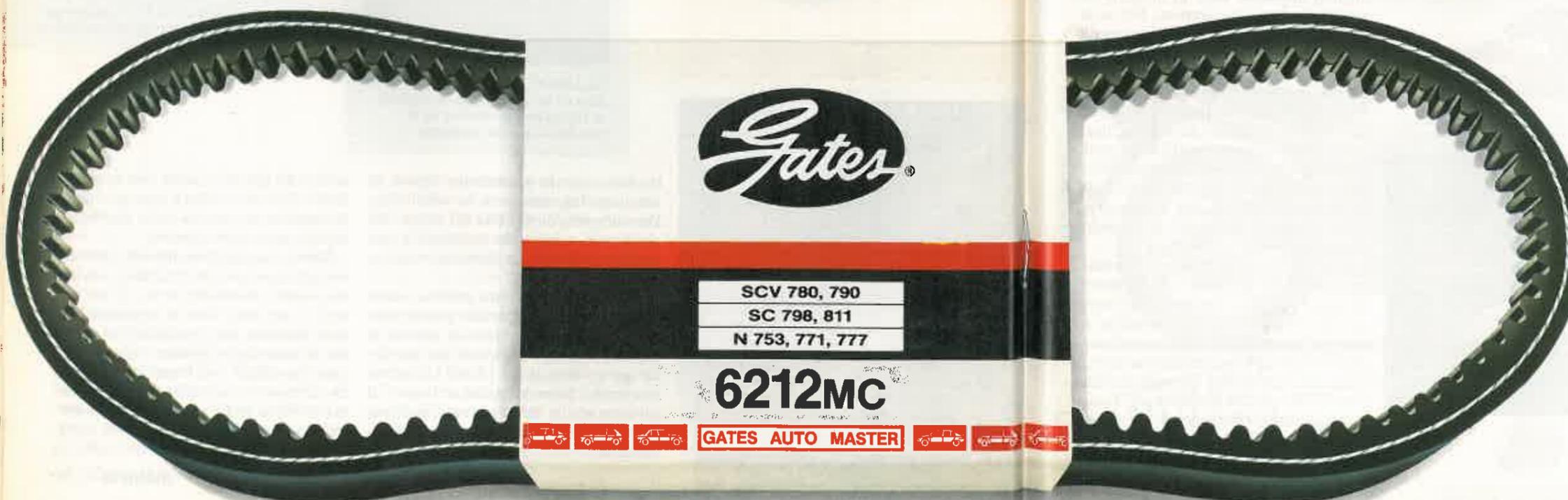
sertar. También el pedal de embrague tenía un tacto raro y duro. Para solucionar este inconveniente hubo que llevar el coche a un servicio oficial de la marca. Tras unos días en el taller el problema parecía estar solucionado, pero alrededor de los 21.000 kilómetros volvió a dar guerra.



COMPORTAMIENTO INTACHABLE
El Seat Toledo tiene unos límites elevados de seguridad. A la vez es muy comfortable.

Una vez cubierto el kilometraje previsto, el coche pasó a nuestro taller, donde los mecánicos especialistas lo despiezaron por completo. El bloque motor estaba intacto, no había sufrido ningún desgaste apreciable, buena prueba de ello es que la compresión se mantuvo inalterada y ho-

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.



Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.



LOS CONDUCTORES OPINAN

AMPLIO Y CONFORTABLE

El Seat Toledo ha significado un cambio de rumbo para la marca española en su concepto de construir vehículos. Al ser un modelo totalmente nuevo, ha habido opiniones de todos los tipos aunque, en general, las críticas han sido muy aceptables. Prueba de ello es la nota media que ha obtenido tras pasar el análisis de los conductores que se alternaron a su volante: **7,2 puntos**. La nota más alta de todas se la ha llevado el maletero que ha sorprendido por su enorme capacidad.

CONFORT	7	Los asientos delanteros tienen un excelente diseño con una buena sujeción lateral. En las plazas traseras se agradecería un mayor espacio, con ello la nota sería sobresaliente. En este apartado la peor parte se la ha llevado el sistema de ventilación y aireación que se averió.
COMPORTE	7,7	Las suspensiones no son muy duras pero ofrecen unos límites de seguridad elevados, asegurando en todo momento una gran estabilidad. Además, a su favor tienen el ofrecer a los ocupantes del coche un gran confort de marcha. La dirección asistida de serie tiene un buen tacto y desmultiplicación.
MECÁNICA	6,5	El motor, a pesar de contar con solo 90 caballos, tiene un magnífico rendimiento. La nota en este apartado se ha visto perjudicada por el embrague, que fue el causante de que el selector del cambio fuese duro y por los frenos que mostraron síntomas de destilamiento en esfuerzos prolongados.
INTERIOR	7,2	La versión de nuestra prueba dotada con el nivel de equipamiento GLX, por un precio razonable ofrece un completo equipamiento de serie. A simple vista la calidad de acabado es buena, pero más tarde con el paso de los kilómetros acusa excesivamente el paso del tiempo y surgen problemas de ajuste.
CONSUMO	6,9	En términos generales, el consumo se mantiene dentro de unos márgenes razonables en carretera y en autopista sin abusar del acelerador. A la hora de exigirle el máximo rendimiento, el consumo se dispara un poco. En ciudad también es un poco elevado.
FUNCIONALIDAD	8,1	La mejor nota de este apartado se debe principalmente a la sensacional capacidad de carga del maletero, superior incluso a la de modelos de segmentos más altos. Por otro lado los mandos, salvo algunos que están situados detrás del volante, están al alcance de la mano.



VIAJERO INCANSABLE
El Toledo mostró unas enormes cualidades ruterías.

mogénea en los cuatro cilindros de principio a fin de la prueba. En la culata y en las válvulas se detectó una acumulación de carbonilla excesiva, debida al consumo de aceite del motor. Se midió todo y se pudo ver que la marca le ha dado a las guías de las válvulas una tolerancia superior a lo habitual en este tipo de motores por otros fabricantes. Esto no es un defecto, a cambio de un gasto superior de aceite el motor prácticamente no tiene que realizar rodaje, y a los pocos kilómetros rinde al máximo.

Al desmontar la caja de cambios se comprobó que estaba en perfecto estado y que el problema que dio a lo largo de la prueba fue debido al embrague. El siste-



COMPRESION INALTERABLE
En las mediciones que se efectuaron la compresión se mantuvo igual siempre.

ma acumula porquería y origina que el pedal se ponga duro y que el disco no desembrague correctamente. Con respecto a este elemento, hay que decir que su desgaste fue mínimo, por lo que se le puede augurar una larga vida. El desgaste del sistema de frenos fue correcto. Por un lado, los discos tan sólo perdieron medio milímetro de espesor; por otro, las pastillas estaban a poco más de medio uso. En las ruedas traseras, que equipan tambores y zapatas, el gasto fue inapreciable. Por lo que respecta al líquido del sistema, mantuvo en todo momento su eficacia y grado de ebullición. También se comprobó el desgaste de los neumáticos, Pirelli P600 en medida 185/60 R14. Los delanteros estaban al límite de su uso, mientras que los traseros eran todavía utilizables.

Con respecto al desmontaje y montaje de la mecánica del Toledo 1.8i, la opinión de Angel Robledo, nuestro técnico especialista, es que resulta fácil de manipular. Aunque para poder manejarla es necesario adquirir unos útiles y herramientas específicas, que requiere una inversión en torno a las 25.000 pesetas. Por lo demás, la mecánica es sencilla y, a tenor de los resultados obtenidos tras la prueba, no debe plantear problemas graves.



DIARIO DE A BORDO

KILOMETRO A KILOMETRO

2.500	Ya estaba el coche perfectamente rodado. Se realizó el primer cambio de aceite. Se sustituyó el que traía de origen por Shell Helix 20W50. También se aprovechó para revisar el de la caja de cambios.
5.000	Se efectuó la primera medición con el Correvit, se midieron prestaciones y consumos. Se pudo comprobar que el motor iba suave y que las prestaciones obtenidas estaba a gran altura.
12.000	Tras una revisión se pudo comprobar que el coche iba perfecto y no se detectó ningún inconveniente. Con este kilometraje, se hizo un cambio de aceite, en el que se incluyó la sustitución del filtro.
15.000	Un poco antes hubo que rellenar el cárter para ponerlo en su nivel adecuado. Después, se realizó la segunda medición con el Correvit. Los datos de esta segunda comprobación fueron muy similares a los de la primera.
16.000	Comenzó a ir mal la caja de cambios. En caliente era difícil insertar la primera velocidad y la marcha atrás. También el embrague pasó a tener un tacto duro y raro. Hubo que llevar el coche a un servicio oficial de la marca.
18.000	Sobre este kilometraje se averió el sistema de aire acondicionado. Un manguito flexible se rompió y provocó la fuga del gas del sistema. En el interior se comenzaron a notar los kilómetros, se cayó una bandeja del salpicadero.
25.000	El sistema de ventilación dejó de funcionar correctamente. El fallo se debió a la rotura de los mandos. También este inconveniente provocó que, de nuevo, el aire acondicionado no fuese eficaz.
30.000	Llegamos al final de la prueba, antes de desmontar la mecánica por completo. Se realizaron la tercera y última comprobación de prestaciones y consumos. Los datos son muy parecidos a los anteriores.

CONCLUSION

Una vez realizado el kilometraje previsto para nuestra larga prueba, y analizados los diferentes apartados del Seat Toledo 1.8i GLX, se puede afirmar que es una buena opción de coche familiar dentro del segmento medio. Cuenta con un diseño moderno y su quinta puerta le confiere una enorme versatilidad. Sobre todo hay que resaltar la enorme amplitud de su maletero. En el acabado, la magnífica primera impresión que causa a simple vista, hay que cambiarla con el paso de los kilómetros. Los materiales con que está realizado acusan pronto el paso del tiempo. Muchos de los inconvenientes que han surgido a lo largo de la prueba, la marca los corregirá. En este aspecto, hay que tener en cuenta que la unidad de la prueba pertenece a las preseries, mucho peor terminadas.

Con respecto a la mecánica, se ha mostrado robusta y fiable, con un mantenimiento adecuado no tiene por qué dar problemas serios en muchos kilómetros. El único punto que el usuario debe revisar con cierta asiduidad es el nivel de aceite, ya que a lo largo de la prueba ha sido necesario rellenar en varias ocasiones. ○

Manuel Madrid

Fotos: Equipo de Fotografía

LA INCANSABLE DE YAMAHA

AL "ROJO VIVO"



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

Ven a la RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES YAMAHA y admírala en su color de moda: Rojo-Granate, de Yamaha y... ¡Deja que te lleve lejos!.

XJ 600
de

YAMAHA



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



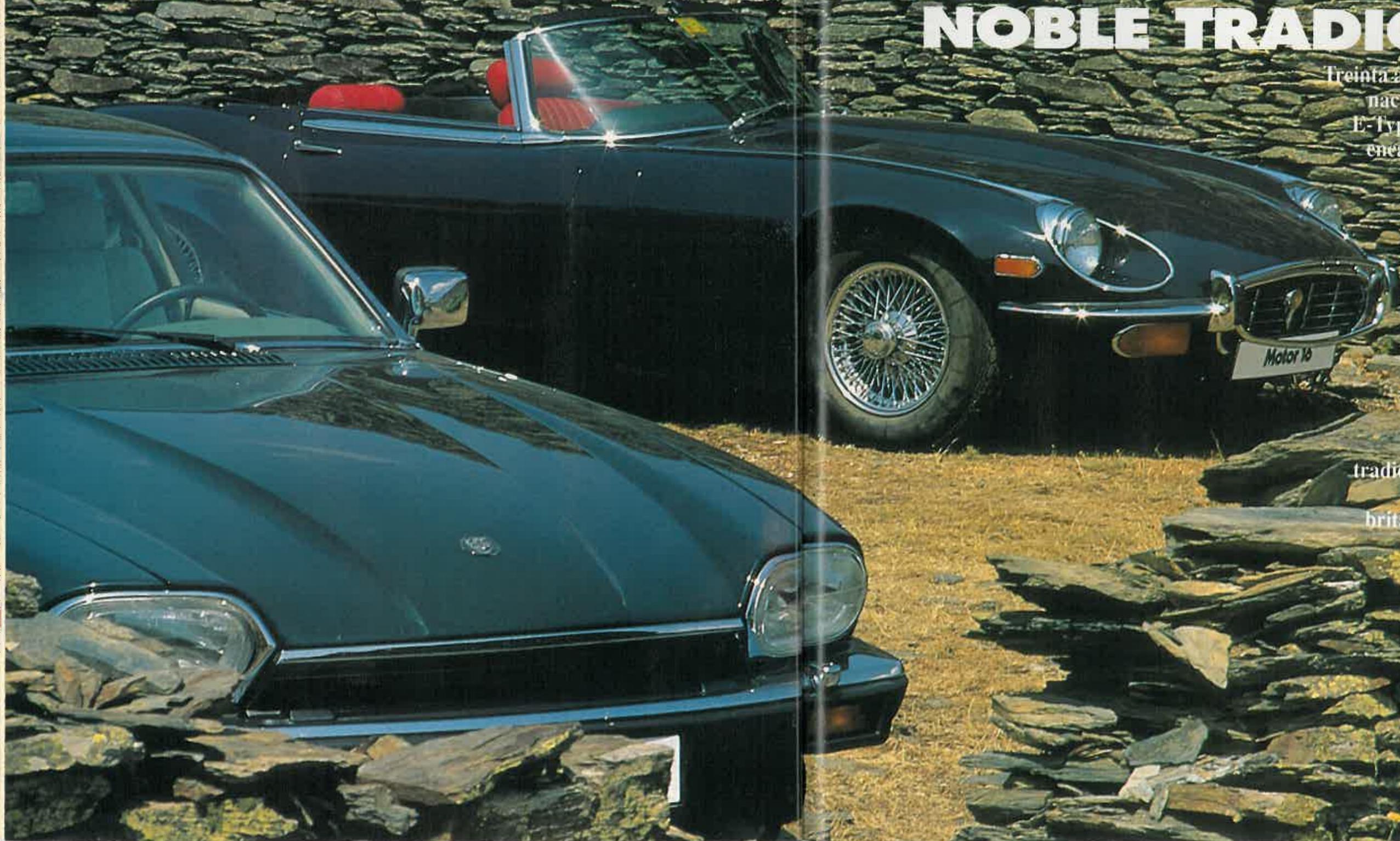
FUERA DE SERIE

JAGUAR

E-TYPE / XJS

NOBLE TRADICION

Treinta años después de su nacimiento, el Jaguar E-Type aún conserva el encanto que cautivó a europeos y americanos durante tres lustros. Su sustituto, el Jaguar XJS, lleva ya otros quince años manteniendo el sabor de una tradición: la peculiar y elegante forma británica de entender el deporte y el lujo.





La Feria del Motor de Ginebra del año 1961 vivió un magno acontecimiento. La marca de automóviles de la que se servía la Casa Real Británica presentaba un nuevo modelo: el Jaguar E-Type.

Apenas cinco años antes, el príncipe Felipe, consorte de Isabel II, se atrevió a romper con la costumbre, suceso impensable en un país como Inglaterra, donde el hábito y la tradición tienen tanta fuerza que incluso se carece de constitución y las normas fundamentales están basadas en el derecho consuetudinario. En aquella Feria del Motor de Ginebra, primavera del 61, se podría descubrir qué tenían aquellos vehículos para que el Príncipe, y tras él toda la nobleza, rompiera con el pasado que encarnaban los modelos Daimler y apostara por Jaguar.

Inmediatamente se desveló el secreto.

48 / Motor 16

MOTOR SUPERLATIVO
El doce cilindros del Jaguar E-Type poco tiene que envidiar del comportamiento de los motores modernos, que únicamente le superan por su menor consumo.



TREINTA AÑOS DE HISTORIA
Se cumplen por estas fechas unos quince años desde que el Jaguar XJS tomó el relevo del E-Type. La fidelidad a un estilo de vida queda reflejada en la línea y la mecánica de ambos modelos.

La línea, sobria y esbelta, junto a un diseño técnico avanzado para su época eran las bazas que le debían permitir a la marca del felino seguir siendo la preferida de la nobleza y la Casa Real.

Diez años después, apareció la Serie 3 del E-Type, basada en el modelo de doce cilindros que traemos hoy a estas páginas. La carrocería y el chasis mantuvo la misma disposición que las series anteriores: parte central y posterior basada en un bastidor monocasco de chapa de acero que sustentaba una estructura tubular destinada a soportar el motor, la dirección y las suspensiones delanteras, totalmente independientes al igual que las suspensiones traseras.

El motor, de doce cilindros en V, tiene una cilindrada de 5.343 centímetros cúbicos, un árbol de levas en cabeza por cada bancada de cilindros, cuatro carburadores



Stromberg y encendido controlado electrónicamente.

Para acceder al interior de esta joya, se debe abrir la puerta al estilo clásico, presionando el botón que acciona la cerradura, pero con la particularidad que los dedos no caben entre el asa y la chapa de la puerta. Para entrar hay que contornearse ligeramente debido a lo bajo que resulta el coche, aunque el asiento está situado en una posición elevada con respecto a su entorno. La postura resulta extraña, si se toman como referencia los modelos actuales. El volante queda situado un poco bajo y desde la posición del conductor se domina bien el contorno del coche, circunstancia que se agradece debido al larguísimo morro del vehículo y a la curvatura de sus líneas. Una vez acomodados en el interior, todo queda a mano: la palanca de

cambios, de una suavidad y precisión encomiables, la disposición de los pedales, perfectamente dispuestos para facilitar la maniobra de punta-tacón, casi imprescindible para reducir de marchas en un vehículo deportivo y tracción trasera, y el volante, algo bajo, pero no incómodo, que permite girar con facilidad una dirección sorprendentemente precisa en un modelo de tantos años.

Porque la suspensión, aunque resulta muy confortable, no transmite confianza y al volante del E-Type uno recuerda con admiración a los pilotos de hace más de tres décadas, que participaban en competiciones con vehículos de características semejantes a este Jaguar. Aunque la excusa para no ir rápido con el E-Type es sencilla de encontrar. Los preciosos asientos de cuero rojo no sujetan el cuerpo en las



50/ Motor 16

CONOCER los comienzos de cualquier marca siempre resulta interesante y muchas veces hasta increíble, sobre todo por lo accidentado del camino que sus creadores tienen que recorrer hasta elevar un nombre a lo más alto de la industria automovilística. El caso de la marca Jaguar no es muy distinto y el nacimiento de una de las más importantes fábricas británicas de automóviles está rodeado de esa magia característica de los acontecimientos pasados y no del todo conocidos. Un mundillo en el que, como en este caso, se comienza ensamblando *sidecars* y se termina construyendo deportivos de excepción.

La historia de Jaguar comienza en 1920 con dos socios aficionados al motociclismo, William Lyons y William Walmsley, fundando una sociedad, la Swallow, destinada a producir *sidecars* de aluminio, algo que en aquella época reportaba unos interesantes beneficios. Sin embargo las ilusiones de Lyons estaban puestas en una empresa mucho más ambiciosa, la de construir coches deportivos. Con algunos problemas de dinero, la empresa decidió comprar en 1928, y ya bajo el nombre de Swallow Sidecar & Coachbuilding Co., un Austin Seven y partiendo de sus esquemas básicos construir un *roadster* muy atractivo y lo que es más importante a un precio muy razonable. El coche se vende en un abrir y cerrar de ojos y la empresa no duda en dirigir sus pasos hacia el éxito.

En 1928 la Swallow construye una fábrica y esta vez utilizando una mayor variedad de chasis (proporcionados en su mayoría por Standard Motor Co.) pone a punto un modelo que se presentaría en el Salón de Londres de 1931. El SS1 (Swallow Sports) contaba con un motor de seis cilindros con válvulas laterales, 2.025 centímetros cúbicos y una potencia de 48 caballos, cambio de cuatro marchas, frenos mecánicos accionados por cables flexibles. Siguiendo la línea marca-

LA MARCA

UNA HISTORIA DE BELLEZA Y PODER

da por la empresa desde sus comienzos, el atractivo precio de su primera creación rompería los esquemas de todos los competidores.

Pero varios acontecimientos acelerarían la brillante carrera de estos elegantes y deportivos automóviles. En primer lugar la entrada en el equipo de trabajo en 1935 del ingeniero Heynes, proveniente de una importante marca deportiva, aporta una experiencia decisiva en el desarrollo del primer coche realmente deportivo de la marca, el SS 90. Con este modelo se empezó a conocer el nombre de Jaguar en el mundo aunque la figura del precioso animal no acompañó a los coches hasta 1937.

Doce años después, en 1950, y a raíz de una honesta participación privada de tres pilotos sobre lo que eran los nuevos modelos XK 120 en la pista de Le Mans, en este caso tres Jaguar prácticamente de serie, la marca inglesa decidió preparar un modelo exclusivamente para competir dados los buenos resultados, las buenas condiciones del momento y la excelente calidad del producto. El Jaguar Tipo C



contaba con bastidor tubular, suspensión trasera por barra de torsión y dirección de cremallera. Su motor de seis cilindros en línea y 3.400 centímetros cúbicos proporcionaba una potencia de 200 caballos y el deportivo alcanzaba una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora.

La decisión no pudo ser más acertada y con el primer coche de competición fabricado por Jaguar, este XK 120 Tipo C, no solamente se conseguía una victoria en la prueba más gloriosa del mundo, sino que también era la primera victoria de una marca británica en

una carrera importante después de la Segunda Guerra Mundial. La victoria del año 1951 sólo sería el comienzo de una racha de seis años en los que Jaguar se impuso en la prueba francesa con autoridad.

En 1952 y con un grupo mayor de pilotos no se consiguen demasiados éxitos. Algo que sí ocurre al siguiente año con un Tipo C aligerado y con una potencia de 220 caballos. Pero el verdadero torrente de victorias le llegaría a Jaguar de la mano de sus tipo D durante cuatro años a partir de 1954. En el 78 Jaguar hace su apari-

ción fugazmente en el Mundial de Marcas con el XJS, algo que no volvería a ocurrir hasta 1982. A partir de 1985 Jaguar comienza a revivir momentos pasados. En el 86 con sólo un primer puesto queda tercero en el Mundial de Sport Prototipos y en el 87 el Jaguar XJR 8 es campeón del mundo de Sport Prototipos con nada menos que 14 primeros puestos. Durante las últimas tres temporadas los resultados no son tan satisfactorios, aunque parece ser que los últimos datos hacen presagiar un nuevo resurgir de la firma inglesa en la competición.

D TYPE

Algunos carroceros intentan y consiguen reconstruir modelos míticos como este D Type vencedor durante 4 años en Le Mans del constructor inglés Lynx.



E-TYPE

UN PRODIGIO

SEGUN el diccionario, un prodigio es un suceso extraordinario no explicable por causas naturales o también un suceso simplemente maravilloso o extraordinario. El nacimiento del Jaguar E fue en su momento un suceso extraordinario, sin embargo todos conocían el porqué de este rápido éxito, los detalles del modelo en el que se entremezclaban velocidad, estilo, manejabilidad y un precio muy atractivo. Sin duda, el Jaguar más recordado de la historia de la firma británica ofrecía algo más difícil de conseguir ahora, un absoluto placer de conducir.

No hay que olvidar, en cualquier caso, que la aparición del Tipo E estaba precedida de unos estupendos resultados en competición, un respaldo que tanto entonces como ahora facilita la comercialización de cualquier producto. No obstante el Tipo E contaba con los atractivos suficientes por sí solo como para atraer a cualquier comprador.

El Jaguar E se adelantó de alguna manera en el tiempo. Un motor impresionante (el XK ya conocido) de 3,8 litros con seis cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza. Un esquema de suspensiones muy elaborado y totalmente independiente junto con un chasis mixto, monocasco en chapa de acero salvo el espacio reservado al motor, la dirección y la suspensión con estructura tubular, todo ello probado a fondo en competición de la mano del prototipo D, victorioso en las 24 Horas de Le Mans.

Sin olvidar la línea, esa línea creada por Malcom Sayer que no se parecía a nada y gustaba a todos. Aerodinámico, agresivo, elegante, equilibrado, el Ja-

guar E marcaba otro hito en la historia automovilística.

El Jaguar más carismático, el vehículo de serie más veloz de su época, contaba con una potencia de 265 caballos y alcanzaba una velocidad máxima cercana a los 250 kilómetros por hora.

La tónica general de la empresa británica, en cuanto a visión comercial, no cambió mucho respecto a sus comienzos comercializando interesantes *side-cars* a bajo precio, así el Tipo E dejó descolgados a sus rivales más directos con una estrategia comercial muy agresiva. Los americanos se adueñaron de casi toda la producción quedándose en Gran Bretaña sólo dos de cada diez coches construidos.

Después de fabricar un prototipo E exclusivamente para competición, Jaguar puso en 1964 a disposición de sus clientes un motor de seis cilindros con 4.235 centímetros cúbicos, idéntica potencia, pero con casi un 20 por ciento más de par. Así, el ya elástico seis cilindros se volvía mucho más agradable de conducir. En 1966 Jaguar lanzó al mercado el Coupé 2+2, con espacio trasero para dos niños. En octubre del 68 tuvo lugar la presentación de la Serie 2 con cambios estéticos y técnicos impuestos sobre todo por las severas normas americanas.

Finalmente, en 1971 se comercializaba el último Tipo E, la Serie 3 con motor V12 de 5.343 centímetros cúbicos, un árbol de levas en cabeza por cada fila de cilindros, cámaras de combustión con el techo plano y distribución en línea de las válvulas, encendido electrónico y alimentación mediante cuatro carburadores Stromberg.



curvas, el cinturón de seguridad sólo pasa por la cintura, y no existe ningún apoyo para el pie izquierdo, que cuando no está pisando el embrague uno no sabe muy bien dónde colocarlo. Pero en realidad no es necesario buscar excusas. Conducir el Jaguar E-Type es una delicia, incluso parado en un semáforo. Al ralenti y con la capota quitada, se oye el ronroneo de los doce cilindros en los cuatro tubos de escape. El embrague parece casi innecesario de lo elástico que es el motor. Casi se diría que incluso con el coche parado y una marcha puesta no se calaría. Y en cuanto se acelera, responde como el salto de una fiera que agazapada en el semáforo espera



XJ 220

NUEVO RECORD

CUANDO vuelve la pasión por la velocidad, por construir en serie los vehículos más rápidos. Cuando no hace mucho tiempo el Lamborghini Diablo batía el récord de velocidad y se proclamaba el coche de serie más veloz del mundo, llega Jaguar con una nueva bomba.

Por fin podemos contemplar la configuración final del Jaguar XJ 220, el primer deportivo Grupo C, un auténtico vehículo de carreras, adaptado para circular legalmente por cualquier carretera del mundo. Se anuncia una producción limitada y artesanal entre 220 y 350 unidades en función de la demanda, aunque parece ser que Jaguar Sport ya habría recibido unas 1.500 solicitudes. Lo que parece seguro es que el nuevo deportivo puro de la marca inglesa batirá un nuevo récord con sus 341,7 kilómetros por hora de velocidad máxima. No hay que olvidar las características de este proyectil rodante. Tiene un motor de 6 cilindros en V desarrollado especialmente para competición, doble turbo, 3,5 litros de cilindrada y una potencia de 500 caballos. Difícilmente se explica, después de hacer unos cuantos kilómetros por cualquier carretera, cómo puede haber 1.500 conductores que se crean capacitados para conducir algo así, pero más cuesta arriba se hace pensar que 1.500 agraciadas personas están dispuestas a soltar de una vez 100 millones de pesetas por un coche. Las primeras unidades serán entregadas en el verano de 1992.



PUNTO DE VISTA CLASICO

Al volante del E-Type resulta palpable la evolución del automóvil en los últimos años. Lástima que en el camino se haya perdido una parte del encanto.

abalanzarse con suavidad y elegante discreción sobre su presa. Las cifras oficiales de prestaciones, aunque se deban aceptar con alguna reserva a causa de la menor precisión de los instrumentos de medida de aquella época, no dejan lugar a dudas sobre su increíble capacidad: acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 240 km/h. Una vez en carretera, por virada que sea y por pendientes que tenga, con sólo emplear la tercera y cuarta marchas se avanza sigilosamente superando con rapidez los kilómetros.

El clasicismo que rezuma el E-Type



desde cualquier ángulo que se mire, queda perfectamente cubierto por una capota sencilla de manipular, pero de funcionamiento algo rústico para lo que se estilaba hoy en día. Aún así, con ella puesta se puede circular considerablemente rápido sin que el ruido llegue a molestar. En cambio, sin capota el viento azota el rostro incluso a bajas velocidades, por lo que en estas condiciones el E-Type se convierte en un vehículo de paseo.

Ahora, treinta años después de la aparición del E-Type, su sustituto, el Jaguar XJS 4.0 Coupé (cuya prueba se publicó en el número 404 de Motor 16), acaba de recibir profundas remodelaciones con el objetivo de mantener, si es posible, una trayectoria tan larga y fructífera como su antecesor. Pero el XJS no lo tiene fácil. Resulta difícil despertar tanta admiración como el E-Type, y si éste contaba en su época con tecnología y diseño avanzados, su sucesor no destaca en este apartado.

El empleo de la electrónica parece en el XJS más una concesión al inevitable progreso que una evolución plenamente asumida. Claro que hoy en día resulta ineludible el incorporar un sistema de antibloqueo de frenos, gestión electrónica del motor y ordenador de a bordo.

Pero la tradición se mantiene. El lujo deportivo sigue encontrando bajo la línea de los Jaguar el carácter especial que encandila a la nobleza.

Andrés Más/Javier Moltó
Fotos: José Antonio Díaz.

Precios coches usados

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include CX 25 GTI, CX 25 GTI Turbo 2, CX Prestige Turbo, etc.

FERRARI

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include 308 GTS, 400 GT, 512 BB, Mondial 8, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Uno 45 3p, Uno S 55 3p, Uno S 55 5p, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Regata Weekend S le, Regata Weekend DS, Regata Diesel 1.7, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Fiesta N y C, Fiesta 1.1 C, HIT y Flash, Fiesta Ly 1.1, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Escort GL 1.6, Escort Ghia 1.6, Escort Ghia 1.6 i, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include A 112 Junior TC, A 112 LX, A 112 Abarth, Y 10 Fila, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Scorpione CL 2.0 i, Scorpione GL 2.0 i, Scorpione GL 2.4 i, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, 200 D, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, 200 D, 200 D, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Corsa City 1.0 3p, Corsa Swing 1.0 3p, Corsa Base Luxus LS 1.0 3p, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83. Models include Corsa City 1.0 3p, Corsa Swing 1.0 3p, Corsa Base Luxus LS 1.0 3p, etc.

Precios coches usados



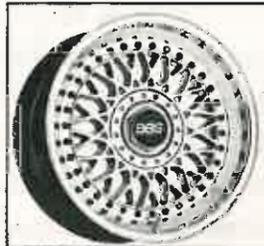
Sistema Usado Seguro Fiat. Vehículos de todas las marcas garantizados hasta 12 meses.



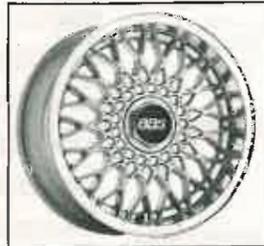
BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
PAREC CALLOS, 00 08012 BARCELONA 22 (93) 237 85 24

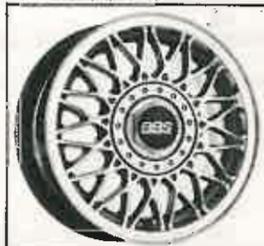
RUEDAS DE ALEACIÓN



Rueda RM (2 piezas)



Rueda RZ (monobloc)



Rueda RJ (monobloc)



Rueda RF (3 piezas)

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)



NOVEDAD

OPEL Corsa 13 GT, año 85, buen estado a toda prueba, 123.000 km., color negro, 500.000 ptas. ¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluidos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500, Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

CADILLAC Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.

FORD Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km, ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 68 21 / 22.

ROLLS ROYCE limousine sólo para auténticos millonarios. Admito como parte Mercedes 560 o BMW 750. Ofertas tel. (91) 612 78 43. Srta. Mayte. Mañanas.

OPEL Omega Diamond, M-LK. Particular, siempre garaje, nuevo, extras, negro metalizado. Precio 2.900.000 ptas. Sr. Prieto, tel. 576 63 71.

PARTICULAR Toyota Celica, último modelo, 10 meses, 4.000 kilómetros, extras, 3 años garantía. Tel. (952) 51 41 59.

SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPORTUNIDAD Subaru Coupé 1.8 Boxer Turbo 4WD, todos extras, 24 meses, 30.000 kilómetros, garantía oficial, 1 año. Precio 2.550.000 ptas. Fax: 355 05 90.

TOYOTA Land Cruiser, 9.000 kilómetros, nuevo, interesante. Azcona, 62, garaje.

BMW 735i, año 88, full equipo. Tel. 549 57 88.

AUDI Quattro Turbo 200 CV, azul marino. Tel. (943) 42 02 33. Horas oficina. M-FB.

HONDA

SERVICIO TÉCNICO

TALLERES TARGA FLORIO

Mecánica de Competición

Ofrecemos un excepcional oferta

HONDA QR 50 91

GARANTIZADA. VEN A VERLA.

C/ PALACIOS, 4 (ZONA ESTRECHO).

TEL: 5 70 13 88. Fax: 5 70 13 88

28 039 MADRID

NOUVEAU

QR 50

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

Contados Sres. Miro Echavarría Copas Martínez Pefecoba



UNA OCASION DE AMIGO.

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

RADAR DETECTOR
RD SCANNER 3

P.V.P. 59.000 Ptas.

- Cuenta reembolso incluido SEU en su caso.
- 3 Frecuencias simultáneas sopladas y europeas.
- Fácil instalación al encendedor.
- Totalmente indetectable.

KAPPA MICRO SISTEM.
C/ Zabaleta, 2 - San Sebastián.
INFORMACION Y VENTA:
(943) 83 54 30 - 27 67 07

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

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.

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, procten, 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.

KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24. Sr. Mallas.

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.

SATURN SL1, full, nuevo, 4 puertas, 90 CV. 3.100.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

MATRA Murena, negro impecable, 32.000 km, 1.100.000 ptas. Tel.: (91) 630 23 24.

BMW 535 i, impecable, año 89, verde metalizado, climatizador, ABS, autoblocante, alarma, equipo música, etc., nacional, un año garantía total. Tel.: (947) 22 42 50.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303, estado impecable, cuero, llantas, M-MM, 1.850.000, admito como parte vehículo pequeño. Tel.: (987) 54 05 20. Carlos.

MAZDA MX5. Absolutamente nuevo, vendo. Tel. (967) 14 22 95.

PARTICULAR vende Supercinco Turbo, tres años y medio, buen estado, pocos kilómetros. Tel. (91) 629 15 37.

ANTIGUO Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931, documentación moderna, sin restaurar. Precio 950.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55.

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

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

LANCIA - VALENCIA

ADRIAN CAMPOS, S. A.

CONCESIONARIO OFICIAL

ARQUITECTO ALFARO, 4 Y 6 TELEFONO: 3 67 85 09

Valderribas Motor S. A.
C. Valderribas, 75. Dr. Caquero, 108 Telf. 361 48 00 Fax 361 48 04 26007 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 SCR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

ALFA 164 3.0 V6 año 90, con todos los extras, matricula M-3661-KY, 45.000 km. 3.100.000 ptas. Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Mercedes 190 2.3 16V, A.A., cuero, 86 3.400.000
Alfa Romeo 75 Twin Spark, 89 1.400.000
Mercedes 350 SL, 2 capotas 2.400.000
Seat Ibiza SXI, A.A., 88 925.000
Audi 90 20V, A.A., D.A., etc., 89 2.650.000
Mitsubishi Montero 2.5 TD, Kiteki, A.A., 88 2.300.000
Citroën AX GT, A.A., 89 875.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

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

PIONEER

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

VITARA nuevos con regalo seguro, llantas, etc. Azcona, 62.
PORSCHE 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.
LANCIA Delta Integrale 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.
BMW 635 CSI, varios modelos. Desde 1.700.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
DODGE Stealth nuevo, 6 Cil. 24V, 222CV, cuero, full, entrega septiembre, ocasión. 6.250.000 ptas. Tel. 319 59 96.
BMW 316, 1981, muy cuidado, aire acondicionado, más extras. Precio 650.000 ptas. Azcona, 62, garaje.
MERCEDES 250 S, 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. 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.

BMW 325i, aire acondicionado, perfecto estado de todo, blanco, revisión BMW, garantía un año. Precio 2.200.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
GOLF GTI-G60, 27.000 km., aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel. (93) 751 83 71.
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.
CHRYSLER 1944. Mercedes 1952. Ford 1926. 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.
SUPER ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.
HONDA Civic 3 p., blanco, muy bonito. Precio 300.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
VENDO Rover 216, año 86, sólo noches. Teléfono (983) 60 70 45. Valladolid.

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. Volkswagen Classic D, año 88, 12 meses de garantía. 550.000. Sr. Moreno.

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.).

VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.
BMW 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.
PORSCHE 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.
FIAT Balilla, Fiat Topolino Riley Elf. Impecables, documentados, vendo. Teléfonos (927) 22 09 52 / 22 45 00 / 29 00 40.
TOYOTA Supra 3.000i, año 1988, blanco, 69.000 km., antirrobo, dirección asistida y radiocasete de serie, ruedas nuevas, último estado. 3.250.000 ptas. Tel. (93) 310 52 32. Sr. Paolo.
PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.
BMW 635 CSI 1987, M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.
LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.
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.

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. 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. 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. 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.).

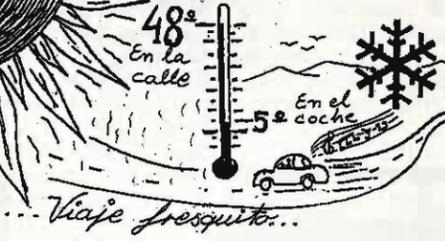
Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Opel Corsa, «como nuevo», año 1989, con garantía de 1 año. 650.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 87, garantía 12 meses. 600.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 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.).

DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc, Laredo, negro, elevalunas eléctricos, cabrestante. 7.000 km. M-LW. 2.300.000 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. Wrangler 2.5 cc, Laredo gris, dos capotas de lona y dura. 2.400.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
DIR. TECNICA. Toyota Celica, blanco, 2.6 inyección, 16V, M-O175, HW. Techo eléctrico, Compact disc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Toyota Supra 3.0 Full Equip, cuero, ABS, climatizador, elevalunas eléctricos, alarma, 25.000 km. M-KV, año marzo 90. 4.200.000 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.
DIR. TECNICA. Nissan Patrol Turbo Diesel. Listo para correr. Tel. (91) 658 13 60.
LANCIA Y10 Turbo. Llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

DIR. TECNICA. BMW 530i Full Equip, climatizador, ABS, cuero, techo, equipo música, instalación teléfono, asientos eléctricos. 4.500.000 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. Cherokee Gris Limited Full Equip. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.
VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.

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. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.
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.
CARAVANA 4 plazas, 160.000 pesetas. (93) 849 40 97.



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

Miguel Aracil, 66 Pañagrande - 28035 Madrid Tels. (91) 373 82 56/84 56 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 GRACIA Nº 7, 4º, 1º TEL: 3 01 35 95 / 36 76

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L. FAX: 3 18 34 23 08007 BARCELONA

¡ANUNCIENSE HOY!

Envíenos este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 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.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

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

¡ GARANTIA SI !

AMPLIO STOCK

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



VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería, desde 500.000 ptas., garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.
BERTONE Descapotable modelo único, ITV pasada. Matrícula B-LD. Tel. (93) 664-15 92.

CAMBIAMOS: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.
CITROEN BX 16 Leader, B-KD, año 89, 55.000 kilómetros, extras, estado impecable, 900.000 pesetas. (93) 630 33 86.

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.
ALFA Sprint 1.7, aire, 1.5 llantas, etc., perfecto estado, garantía. 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.
BMW 635 CSI. Impecable 1987. M-HM. Todos extras. Estrenado en España. C/ Azcona, 62.

SEAT 850 Spider 3 para elegir, rojo, blanco y azul, con techo duro y capota blanda, ITV perfectos. Tel. (93) 434 08 79. Noches.
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.
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.

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®



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA



SERIE ESPECIAL LIMITADA
POR 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 79 13*
28002 Madrid

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

Avda. de Jos 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

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	88	32.000	985.000	Opel Vectra 2.0 GT, A.A.	90	26.000	2.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	88	29.000	945.000	Peugeot 205 XRD, A.A., D.A.	90	-	1.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	88	43.000	790.000	Peugeot 205 SRD, A.A., D.A.	90	13.000	1.425.000
Fiat Uno SX 70	89	15.000	945.000	Peugeot 205 XL	88	42.000	545.000
Lancia Delta Integrals, A.A.	90	12.000	2.950.000	Peugeot 309 SR, A.A.	90	-	1.450.000
Renault 5 GTL 5p	89	31.000	875.000	Peugeot 309 SR, A.A.	88	-	1.175.000
Renault 5 GT Turbo	88	36.000	1.075.000	Peugeot 309 GTX, A.A.	88	29.000	1.550.000
Renault 5 GT Turbo	88	48.000	825.000	Peugeot 405 SRL, A.A.	88	42.000	1.725.000
Renault 19 GTS	89	20.000	1.100.000	Peugeot 405 GLD	89	32.000	1.675.000
Renault 19 TSE, A.A.	89	23.000	1.325.000	Peugeot 405 GHD Turbo Fam.	89	30.000	2.150.000
Renault 21 GTS, A.A.	86	-	1.325.000	Citroën AX 14 TRS	88	29.000	790.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	-	1.425.000	Citroën AX 14 TRD	89	33.000	925.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	-	1.675.000	Citroën AX 11	89	-	690.000
Renault 21 TL, A.A., ABS	89	25.000	1.675.000	Citroën BX 19 GTI, A.A., D.A., LL, ABS	89	36.000	1.675.000
Renault 21 GTS Nevada, A.A.	90	17.000	1.775.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3 ilas	87	57.000	1.975.000
Renault 21 TXE Nevada, A.A. 3 ilas	87	40.000	1.650.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	13.000	925.000
Renault 25 GTD Turbo, A.A.	89	29.000	2.650.000	Ford Fiesta 1.8 S 3p	89	-	1.075.000
Opel Corsa City	89	31.000	675.000	Ford Escort 1.5 Sp, A.A.	90	11.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 Jeca	90	16.000	825.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	41.000	990.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	10.000	930.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	17.000	1.225.000
Opel Corsa 1.2 D. Algodón	89	13.000	875.000	Ford Escort 1.6 GT	89	-	1.175.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	48.000	725.000	Ford Escort 1.6 GT	90	-	1.100.000
Opel Kadett 1.3 4p	88	-	975.000	Ford Escort 1.8 D, Van Isotermo	90	27.000	890.000
Opel Kadett 1.8 GT, 2p	89	-	1.290.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	23.000	1.270.000
Opel Kadett 1.8 I	89	29.000	1.375.000	Ford Escort XR3i, A.A.	88	30.000	1.450.000
Opel Kadett GSI 16V	89	-	1.625.000				

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 / 259 86 22

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.
ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.
VW Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.
PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriauto. Orense, 30.
KADETT GSi M-C, extras. 1.300.000 ptas. Tel. 574 78 04.
RENAULT 5 GT Turbo, año 86, 690.000. Tel. (91) 541 89 81.
BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc. Español. Impresionante estado. Aceptamos cambio. Precio convenir.
LANCIA Y 10 Turbo. Llantas, metalizado. 650.000 ptas.
ALFA Sprint 1.7 aire, 1.5 llantas, etc. Perfecto estado 1988. Garantía. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.
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.
BMW 628 CSI, año 83. 80.000 km. Tel. 649 64 71.
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.

PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel. (968) 13 53 88.
BENEFICIESE nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluímos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import - Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
PEUGEOT 205 Cabrio a estrenar. 1.700.000 ptas. Facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.
PARTICULAR vende Toyota Supra, B-IU, 3 años. Precio: 3.100.000 ptas. Tel. (93) 331 95 95. Sr. Viusá. Horas oficina.
ALFA Romeo 33 105 CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21 / 22.
AUDI Avant 100 2.2 avant, año 88. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
MERCEDES Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000 ptas. Tel. 541 89 81.
CONCESIONARIO Lancia vende Delta Integrals 16V, preparación Nocentini, 294 CV, sin carteras. Tel. (974) 21 07 50.
VOLKSWAGEN Golf GTI a/a, techo, llantas, año 88, 1.550.000. Tel. (91) 541 89 81.

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.



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

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

KAWASAKI ZXR 750 R POLE POSITION

Pilotar la Kawasaki 750 ZXR R significa sentir la especial sensación que produce la competición. Es una moto creada por y para correr, sin concesiones a la comodidad ni al turismo. Una sola y dura plaza y un colín aerodinámico, y debajo un maravilloso motor «made in Kawa».

El planteamiento en Kawasaki ha seguido los pasos impuestos por las grandes fábricas como Honda y Yamaha. Desdoblar en la misma categoría una moto para hacer frente a las necesidades de dos tipos de usuarios: el amante del sport turismo y el estrictamente deportivo.

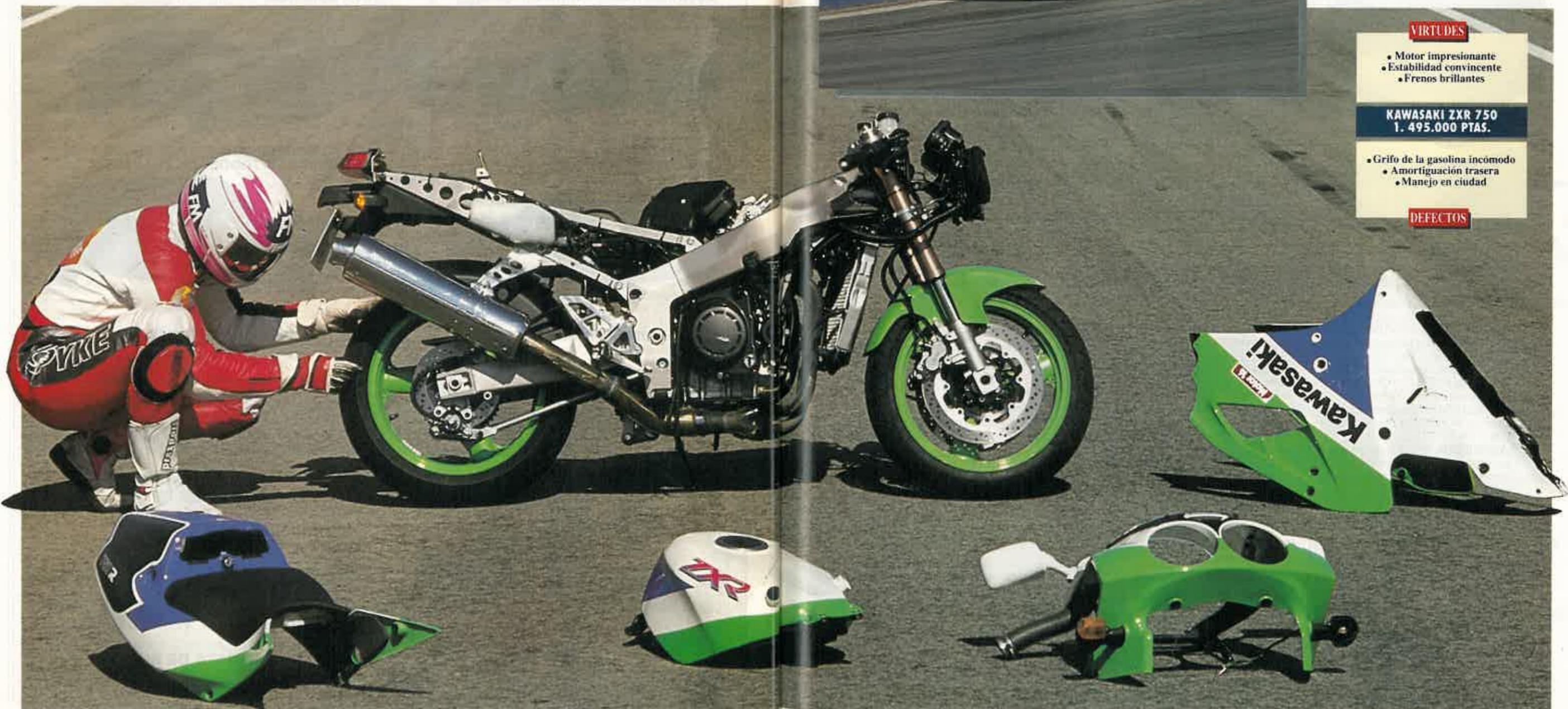
Así ha nacido la ZXR 750 R, sin ningún tipo de dudas una moto absolutamente *racing*, que se enfrenta sin ningún tipo de complejos con la mítica RC 30 y la Yamaha OW-01. Los resultados en competición son una muestra, la Kawa de Rob Philips es la única que da la cara ante la superioridad de la escuadra Ducati en Superbikes.

En el aspecto mecánico la actual ZXR mantiene la configuración clásica de la mar-



ca, 4 cilindros en línea con culata de 16 válvulas. Una mecánica que proporciona 121 caballos cuando el motor gira a 11.500 revoluciones, la potencia indica el carácter de esta moto. Otro dato importante para comprender la filosofía de esta Kawa es su peso, 190 kilogramos, lo que la convierte en una moto ligera y manejable. ¿Manejable? ¿Pero quién puede manejar a esta fiera de circuito fuera de su hábitat natural?

Está claro que esta super R no estará al alcance de muchos afortunados, dada la escasez del cupo de importaciones para nuestro país, y que la mayoría de las unidades disponibles serán utilizadas en competición. Sin embargo, después de haber probado la ZXR 750 R en el circuito malayo de Shah Alam en



VIRTUDES

- Motor impresionante
- Estabilidad convincente
- Frenos brillantes

KAWASAKI ZXR 750
1.495.000 PTAS.

- Grifo de la gasolina incómodo
- Amortiguación trasera
- Manejo en ciudad

DEFECTOS



PREPARADA PARA CORRER
 La posición de conducción es bastante incómoda, teniéndonos que agachar totalmente para poder meternos en el pequeño carenado, no permitiendo además llevar pasajero. Su frenos están pensados y diseñados para poder disfrutar a fondo de sus posibilidades, aunque para ello tengamos que meternos en un circuito.

pone un poco de incomodidad en el trayecto. La siguiente experiencia en un puerto de asfalto y con un trazado sencillo pone de manifiesto la gran nobleza de reacciones de la Kawa. Exprimiendo todas las posibilidades de la caja de 6 velocidades, para mantener el régimen de giro por encima de las 8.000 vueltas, la moto responde con gran celeridad a todas las indicaciones. Sin embargo, es preciso controlar con suavidad el mando de gas, puesto que las bruscas aperturas se reflejan en súbitos temblores de la dirección, probablemente sería aconsejable un buen amortiguador de dirección.

También es posible hacer una conducción más relajada pero hay que reseñar que hay un bache de potencia cuando el tacómetro marca 6.000 rpm, está claro que su espíritu no aconseja estas veleidades, la Kawa exige a su piloto que la abraze con fuerza apretando los dientes y retorciendo la muñeca.

Pero esto no es muy aconsejable en trayectos con asfalto bacheado, aquí la Kawa se vuelve saltona e ingobernable, con continuos temblores en el tren delantero y bruscos rebotes de la rueda posterior. Después de recorrer las carreteras cercanas a Madrid, una pregunta nos asalta: ¿Qué tal se comportará en viajes largos? ¿Cuánto aguantaremos? Ha-

IMPRESIONANTE
 El comportamiento de la nueva Kawasaki ZXR ciertamente lo es. El escaso peso y su magnífico chasis de aluminio permiten sacar todo el provecho a sus 121 caballos.



bía que comprobarlo. A pesar de que la forzada postura no repercute demasiado en la comodidad del piloto, aunque eso sí, éste tendrá que llevar su exiguo equipaje en una mochila. El comportamiento continuó siendo impecable incluso en las extrañas autovías de firme ranurado. Los dos primeros repostajes, cada 200 kilómetros, se hicieron sin excesivo cansancio. Pero a partir de ahí, y después de 30 kilómetros por una carretera bacheada y revirada, los riñones y las piernas se empie-

zan a resentir. La experiencia es superexcitante pero «algo» incómoda.

En cuanto a estética, todo está a la vista, la más aerodinámica y agresiva línea para una moto sin concesiones al lujo ni al confort. La instrumentación es deportiva: dos grandes relojes visibles y los avisadores imprescindibles. La única concesión son los intermitentes y una frágil pata de cabra.

Fernando Cañizal
 Fotos: José Robledo

CONVIERTETE EN PILOTO DE F-3



Si tienes menos de 26 años, sigue los pasos de los actuales pilotos de la Fórmula 1 y conviértete en piloto de Fórmula 3 con PRIVILÈGE FORMULA.

Privilège Formula es la escuela de pilotaje más prestigiosa de Europa con cursos en 12 circuitos EUROPEOS, con más de 10 años de experiencia en la formación y promoción de nuevos pilotos.

AHORA PRIVILÈGE FORMULA Y MOTOR 16 ORGANIZAN EL PRIMER VOLANTE F-3 EUROPEO EN ESPAÑA.
 No dejes que esta oportunidad se te escape.



Privilège Formula

Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16
 Solicitando precios y programas de cursos

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Tetracilíndrico en línea, refrigeración líquida. Cuatro tiempos. Cuatro válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en culata. Diámetro por carrera: 71 x 47 mm. Cilindrada total: 749 cc. Relación de compresión: 11,5 a 1. Potencia máxima 121 CV a 11.000 rpm. Par máximo: 8 a 10.000 rpm.

ALIMENTACION. Cuatro carburadores Keihin de 39 milímetros. Encendido digital.

TRANSMISION. Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de 6 velocidades. Embrague multidisco en aceite con mando hidráulico.

BASTIDOR. Chasis de doble viga perimetral en aluminio.

SUSPENSION. Horquilla invertida ajustable. Suspensión trasera: monoamortiguador con sistema Unitrack y depósito de gas separado.

FRENOS. Delantero: doble disco de 320 milímetros con pinzas de 4 pistones. Freno trasero: monodisco de 230 milímetros y doble pistón.

RUEDAS. Con llantas: delantera 3,50 x 17, neumático: 120/70/17. Rueda trasera: llanta 5,50 x 17 con un neumático de 180/55/17.

DIMENSIONES. Longitud: 2.085 milímetros. Anchura: 730 mm. Altura asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.420 milímetros. Peso en vacío: 190 Kg. Capacidad del depósito: 18 litros.

la presentación, no podíamos dejar de probarla en las carreteras conocidas para establecer en nuestro terreno las lógicas comparaciones. El poderoso motor de esta Kawa está montado en un chasis de estructura perimetral de aluminio en el que se basan gran parte de las magníficas cualidades de esta moto. En cuanto a suspensiones, delante una horquilla invertida con múltiples posibilidades de ajuste y detrás un monoamortiguador también ajustable. Para completar el conjunto, en busca de la mejor estabilidad y tracción, un inmenso balón trasero de 180/55/17. El conjunto de frenos está compuesto por un doble disco delantero con pinzas de cuatro pistones y un disco trasero con pinza de doble pistón, que proporcionan una frenada realmente convincente.

Las primeras impresiones del piloto de una ZXR se refieren lógicamente a la forzada postura, sobre todo cuando circulamos en ciudad es un verdadero suplicio. Pero es lógico, la ciudad no es idónea para esta moto.

Los primeros kilómetros por autopista son una sensación gratificante, la Kawa desborda toda la potencia de su motor y las trazadas suaves se convierten en una recta continua. Tan sólo el comportamiento de la amortiguación con una dureza exigida por su carácter R

CONSUMOS

CIUDAD	8,1
CARRETERA	
Conducción deportiva	10,5
AUTOPISTA	
Velocidad máxima	9,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD		
Velocidad máxima	250	
Máxima con dos personas	210	
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	11	

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Derbi. Rabasa Derbi.
 c/ Barcelona, 13. Mollet (Barcelona)
 Telf. (93) 593 09 00. Fax: (93) 593 48 54.



MUNDIAL DE RALLYES

DOS TITULOS SOBRE EL TAPETE

La victoria de Juha Kankkunen y Lancia en Finlandia, unida al quinto lugar de Carlos Sainz y Toyota, han cambiado por completo el panorama del Campeonato del Mundo de Rallyes para Marcas y Pilotos cuando, después de Argentina, todo parecía encauzado para el piloto español y la marca japonesa.

72 / Motor 16

DESPUÉS de lograr el título mundial en 1990, Carlos Sainz, cansado tras una temporada agotadora, mostraba su intención de no tomar parte en más de ocho pruebas, teniendo, ante todo, como objetivo ayudar al equipo de Ove Andersson a lograr el tan buscado título de Marcas. Pero un inicio de temporada a lo Ayrton Senna con triunfos en Montecarlo, Portugal y Córcega y un único abandono en Kenya, por rotura del motor de su Toyota Celica GT-Four cuando era líder, hicieron que el piloto madrileño se olvidase de sus palabras y volviese de nuevo a la carga con la misma ilusión que la primera vez.

Su máximo rival debería de haber sido el francés Didier Auriol que, embarcado en un maxiprograma mundial con el Jolly Club, tenía la intención de emular en par-



DUELO DE TITANES
 Todavía no se puede cantar victoria en el bando español. El traspies del Rallye de los 1000 lagos refuerzan la posición de Kankkunen.

ticipaciones a su ex-compañero en el equipo Ford, pensando que se trataba de recoger puntos por aquí y por allá. Pero su abandono en Montecarlo, sus pobres prestaciones en Suecia, su ausencia en Kenya y, finalmente, la derrota sufrida a manos del español en su terreno, en la isla de Córcega junto al pinchazo sufrido en el tramo de Tartzán en Grecia cuando era líder, acababan con todas las ilusiones del piloto de Millau, tomándose la temporada como una toma de contacto con las distintas pruebas para volver de nuevo a la acción en 1992.

De todo lo anterior se beneficiaba el finlandés Juha Kankkunen, que recogía la victoria de Carlos Sainz en el Safari y pasaba el fatídico Tartzán sin más problemas, llegando a Atenas con un nuevo triunfo después de haber vencido tan sólo dos de



TODO O NADA
Toyota deberá ganar una vez y ninguna Lancia, o dos en el caso de que ésta lo hiciera una

los cuarenta y siete tramos cronometrados. Pero los éxitos de Carlos Sainz en Nueva Zelanda y Argentina llevaban la máxima diferencia entre ambos hasta treinta y dos puntos. Una ventaja importante, casi definitiva, para un piloto sin moral alguna, que todavía sigue sin tener el carisma de sus compañeros dentro del equipo Lancia, donde los mecánicos siguen viviendo por y para Massimo Biasion. Además, ¿cómo se come que el primer piloto Lancia clasificado en el Mundial no dispusiera en Argentina de neumáticos iguales que los de sus compañeros y que su penalización por rotura de la dirección se debiese a que al llegar a su asistencia los mecánicos estuvieran trabajando sobre los Lancia de Biasion y Auriol?

Pero el campeonato para Pilotos ha sufrido un pequeño punto de inflexión en

Finlandia. El aumento del Campeonato del Mundo a catorce pruebas ha significado que los pilotos deban, más que puedan, contabilizar hasta nueve resultados. A falta todavía de cinco rallies, -Australia, Sanremo, Costa de Marfil, Cataluña-Costa Brava y RAC de Inglaterra- Carlos Sainz todavía posee 20 puntos de ventaja (los mismos puntos que da una victoria) sobre Juha Kankkunen. Más importante es el número de victorias de cada uno de ellos, cinco para el español contra las tres del finlandés. Ello quiere decir que si el piloto de Toyota lograra imponerse en dos de las cinco pruebas que restan, sumaría 7 victorias y un segundo puesto (Acropolis), bastándole otro segundo lugar en cualquiera de los otros tres rallies, a cambiar por los ocho puntos de Finlandia, para lograr su segundo título mundial hiciese lo que hiciese el hombre de Lancia.



CUATRO PUNTOS REALES
Esta es la diferencia que Lancia mantiene sobre Toyota, a falta, sólo, de tres pruebas.

RESUMEN DE LA TEMPORADA

MUNDIAL DE PILOTOS

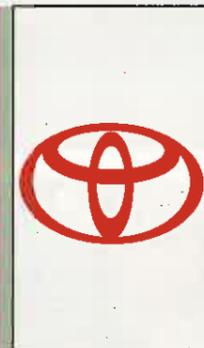


CARLOS SAINZ
Participaciones
Resultados
Puntos 12
Victorias



JUHA KANKKUNEN
Participaciones
Resultados
Puntos 10
Victorias

MUNDIAL DE MARCAS



TOYOTA
Participaciones
Resultados
Puntos 12
Victorias



LANCIA
Participaciones
Resultados
Puntos 12
Victorias

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES

Montecarlo	Suecia	Portugal	Safari	Tour de Corse	Acropolis	Nueva Zelanda	Argentina	1000 Lagos
1º 20 puntos	NO PARTICIPO	1º 20 puntos	(1º) Abandono	1º 20 puntos	2º 15 puntos	1º 20 puntos	1º 20 puntos	5º 8 puntos
Tramos disputados 27		Tramos disputados 36	Tramos disputados 61	Tramos disputados 27	Tramos disputados 47	Tramos disputados 40	Tramos disputados 29	Tramos disputados 42
Tramos ganados 8		Tramos ganados 18	Tramos ganados *	Tramos ganados 12	Tramos ganados 5	Tramos ganados 20	Tramos ganados 13	Tramos ganados 17
Tramos en cabeza 23		Tramos en cabeza 24	Tramos en cabeza 58	Tramos en cabeza 12	Tramos en cabeza 15	Tramos en cabeza 39	Tramos en cabeza 10	Tramos en cabeza 28

5º 8 puntos	NO PARTICIPO	4º 10 puntos	1º 20 puntos	NO PARTICIPO	1º 20 puntos	2º 15 puntos	4º 10 puntos	1º 20 puntos
Tramos disputados 27		Tramos disputados 36	Tramos disputados 88		Tramos disputados 47	Tramos disputados 40	Tramos disputados 29	Tramos disputados 42
Tramos ganados 0		Tramos ganados 0	Tramos ganados *		Tramos ganados 2	Tramos ganados 7	Tramos ganados 1	Tramos ganados 9
Tramos en cabeza 0		Tramos en cabeza 0	Tramos en cabeza 26		Tramos en cabeza 26	Tramos en cabeza 2	Tramos en cabeza 0	Tramos en cabeza 9

1º 20 puntos	NO PUNTUABLE	1º 20 puntos	2º 17 puntos	1º 20 puntos	2º 17 puntos	NO PUNTUABLE	1º 20 puntos	5º 10 puntos
Tramos disputados 27x3 Sainz		Tramos disputados 36 (Sainz) +10(Schwarz)	Tramos disputados 88(Ericsson) +88(Waldeg.)	Tramos disputados 27 (Sainz) +9(Schwarz)	Tramos disputados 47x3 Sainz		Tramos disputados 29x3 Sainz	Tramos disputados 42x3 Sainz
Schwarz Duez TG: 8		Tramos en cabeza 23	Tramos en cabeza 60	Tramos en cabeza 15	Ericsson Schwarz TG: 7 T en C: 16		Ericsson Sulayen TG: 13 T en C: 10	Schwarz Jonsson TG: 20 T en C: 30
Tramos en cabeza: 23		Tramos en cabeza 23	Tramos en cabeza 60	Tramos en cabeza 15	Tramos en cabeza 16		Tramos en cabeza 10	Tramos en cabeza 30

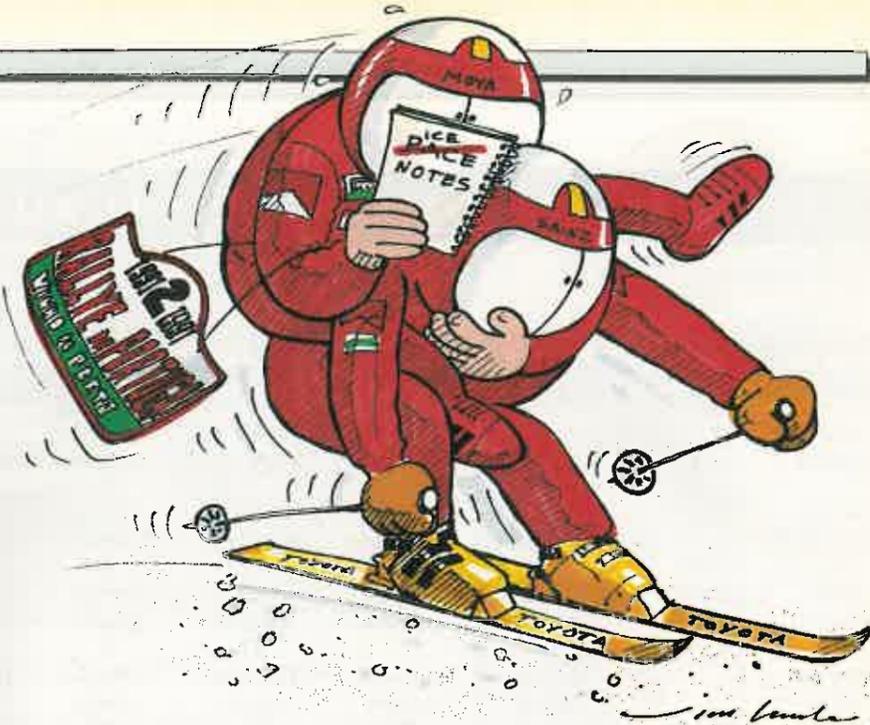
2º 17 puntos	NO PUNTUABLE	2º 17 puntos	1º 20 puntos	2º 17 puntos	1º 20 puntos	NO PUNTUABLE	2º 17 puntos	1º 20 puntos
Tramos disputados 27x5 Auriol		Tramos disputados 36x3 Auriol	Tramos disputados 88 (Kankkunen)	Tramos disputados 27 (Auriol) +27 (Loubet)	Tramos disputados 47x3 Biasion		Tramos disputados 29x4 Kankkunen	Tramos disputados 42x2 Kankkunen
Kankkunen Biasion Saby Loubet TG: 3 T en C: 0		Tramos en cabeza 6	Tramos en cabeza 30	Tramos en cabeza 4	Kankkunen Auriol TG: 12 Tramos en cabeza 35		Biasion Auriol Recalde TG: 18 Tramos en cabeza: 21	Auriol TG: 16 Tramos en cabeza 9
Tramos en cabeza: 0		Tramos en cabeza 6	Tramos en cabeza 30	Tramos en cabeza 4	Tramos en cabeza 35		Tramos en cabeza 21	Tramos en cabeza 9

LA ESTADISTICA

EN nueve victorias en el Campeonato del Mundo de rallyes, sobre un total de 34 participaciones, el porcentaje de éxito de Carlos Sainz se eleva actualmente a un 26,4 por ciento, el mayor de cuantos pilotos de rallye se hayan, tanto en activo como retrados. Ello sin tener en cuenta que su primera participación en el Mundial se remonta tan sólo al Rallye de Portugal de 1987. Por su parte, Juha Kankkunen, que debutara en el Rallye de los 1000 Lagos de 1979, ha logrado 12 triunfos en 63 pruebas, elevándose su cuota de victorias a un 19 por ciento. Además, con cinco podios en una temporada, el piloto español no debe tener ningún problema para superar en 1991 el máximo número de triunfos en una sola temporada, que hasta ahora ostentan él mismo, Stig Blomqvist en 1984, Timo Salonen en 1985 y Massimo Biasion en 1988 y 1989.

Juha Kankkunen supera a Carlos Sainz en juventud, logrando su primer triunfo en el Campeonato del Mundo cuando sólo contaba 26 años y 6 días con la victoria en el Rallye Safari de 1985, mientras que Carlos Sainz tenía 28 años, 1 mes y 20 días cuando subió al capó de su Toyota a los pies de la Acrópolis en 1990.

En cuanto a Marcas, la japonesa Toyota, con 15 victorias, se encuentra muy lejos de las 59 logradadas por Lancia, (la segunda marca clasificada es Ford con 23 y la tercera la propia Fiat con 22) que incluyen ocho títulos mundiales. Igualmente, y aunque lograra esta temporada su propósito, va a ser muy difícil que alguna marca supere el récord de 10 triunfos en un año logrado por Lancia en el año 1988.



Descartando inicialmente la participación de ambos en Costa de Marfil, dados los escasos dos días que le separan del inicio del rallye Cataluña-Costa Brava, tanto la prueba española como el Sanremo cuentan con una ventaja inicial para Carlos Sainz: el asfalto. En Australia, Juha Kankkunen ha logrado la victoria en las dos últimas ediciones, aunque falta por ver las prestaciones del piloto de Toyota en su segunda participación, después de haber podido disputar los tramos al volante de un vehículo de rallyes y no de uno de serie sobre las difícilísimas carreteras forestales de la isla continente; mientras que Inglaterra podemos dejarlo en empate entre ambos. Todo esto sin contar con posibles *outsiders* como Mitsubishi, en Australia e Inglaterra, o Ford, en Sanremo y Cataluña.

El capítulo de Marcas no tiene el mismo sinfín de posibilidades que el Mundial de Pilotos, aunque se presenta más abierto si cabe. A falta de tres pruebas: Australia, Sanremo y RAC, Lancia acaba de arrebatarse a Toyota el liderato por primera vez en

lo que va de temporada tras el Rallye de los 1000 Lagos, poseyendo una ventaja de cuatro puntos reales cuando ambas han llegado a cubrir ya los siete resultados necesarios.

En términos de triunfos absolutos, la marca japonesa está mejor situada que la italiana por 4 a 3. Curiosamente las victorias de Toyota (Montecarlo, Portugal, Tour de Córcega y Argentina) han sido exactamente en las pruebas donde el año pasado Lancia lograra el triunfo y viceversa. Si esta regla fuera exacta, la marca japonesa sería campeona del mundo tras Australia y Sanremo... Al tiempo. De cualquier modo, Toyota deberá ganar necesariamente una vez y ninguna Lancia; o dos, caso de que la marca de Turín lo hiciera una vez, en una clasificación donde la quinta posición de Carlos Sainz en Finlandia no sirve de nada en caso de empate. De cualquier modo, Lancia jugará la carta de una participación masiva contra un solitario Carlos Sainz. ○

Texto y fotos: Esteban Delgado



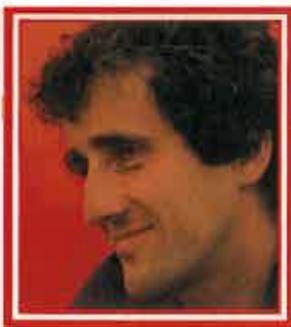
ESTE FUE EL PRIMER GRAN EXITO EN LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD.

UN TIGRE EN SU MOTOR



Esso

Motor Oil



EN DIRECTO CON **A**LAIN **P**ROST

NEGOCIAR EL FUTURO

DESPUES de los problemas de Budapest, no pude disimular el gran placer que para mí suponía encontrarme de nuevo en Francorchamps. Al fin, grandes espacios, curvas naturales y el verdadero placer de pilotar.

Fui directamente a Bélgica desde Biarritz, donde tuve la oportunidad de reflexionar sobre el futuro de mi carrera profesional. No cabe duda de que el proyecto del gran equipo de Francia, mencionado públicamente por el presidente Balestre, es muy interesante. Se me ha interrogado sobre este aspecto ya que pertenezco al equipo. He respondido de la manera más

ciones, pudimos utilizar un nuevo sistema de suspensión que, mediante diferentes posibilidades de regulación, mejora notablemente el comportamiento del eje trasero. Además, pude comprobarlo rápidamente. El viernes, efectué en buen giro parcial con mi primer juego de neumáticos blandos, antes de encontrarme totalmente embotellado en un zigzag. Fue entonces cuando utilicé mi segundo juego reglamentario de ruedas y arranqué con tal agresividad que las perforé antes de finalizar el giro de clasificación. Debido a ello, tuve que suavizar los ajustes que había previsto para el sábado. La solución fue excelente ya que logré retener, duran-

te, Me fue imposible efectuar un solo giro correcto debido a un problema al cual nunca antes me había enfrentado: un bloqueo inesperado de la dirección y de la suspensión delantera. No había forma de tomar las curvas adecuadamente. Marqué un tiempo dos segundos más lento que el de Riccardo Patrese, quien logró el mejor tiempo durante la tanda de calentamiento, antes de la carrera.

Por supuesto, los ingenieros de Ferrari se lanzaron inmediatamente a la búsqueda de una solución y la encontraron. Al parecer, se trataba de un problema con los muelles, pero ellos tampoco estaban completamente seguros. Al volver a la línea de salida, en la vuelta de reconocimiento, verifiqué que todo volvía a funcionar correctamente en mi monoplaça e inicié la carrera con confianza

DURANTE la primera vuelta, seguí fácilmente a Senna, pero al final del segundo giro me ví obligado a dejar pasar a Mansell. El motor comenzó a fallar y no logró llegar mucho más lejos.

En los primeros metros del tercer giro, la parte trasera del Ferrari se incendió y tuve que saltar rápidamente del cockpit de mi Ferrari.

Un conducto de gasolina se había roto debido a las vibraciones del motor. Tan sólo restaban dos vueltas; definitivamente, mis Grandes Premios son cada vez más cortos. Pensé que Jean Alesi podría salvar el honor de la escudería Ferrari, pero él también fue traicionado por su motor.

Cuando ustedes lean esta crónica yo estaré en plenas negociaciones sobre mi futuro. Me queda mucho trabajo por hacer antes de la próxima carrera, que tendrá lugar en el circuito de Monza.

Alain Prost

Marlboro



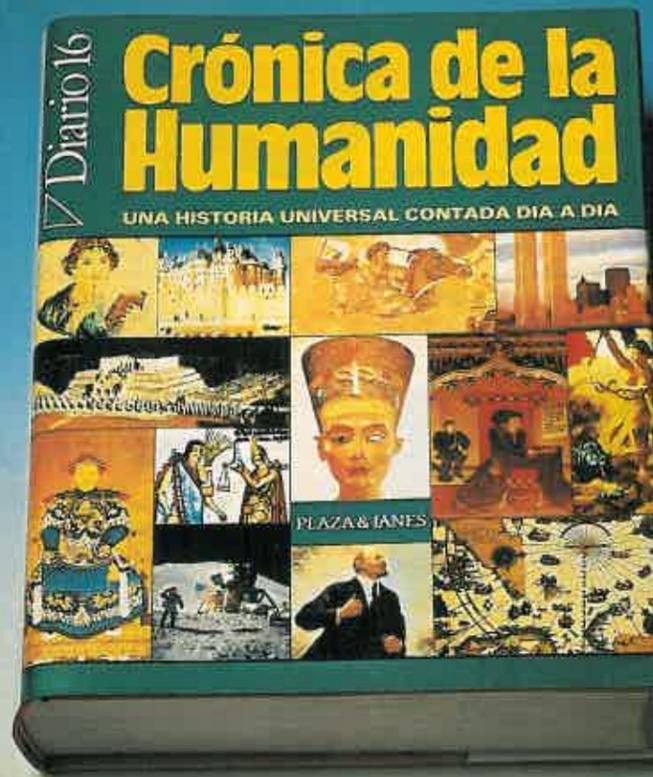
ESPERANZADO
El chasis de nuestros Ferraris ha mejorado notablemente.

simple posible, aquello que considero la verdad para poner fin a los rumores. En este asunto no necesitamos rumores; debemos trabajar bajo la más completa discreción para lograr la máxima eficacia. Por consiguiente: Sí, es cierto, existe la posibilidad de que me incorpore al futuro equipo Ligier-Renault. ¿Qué papel desempeñaría? El de piloto, por supuesto, pero mucho más aún. ¿Durante cuánto tiempo? Existe un plan inicial para un periodo de cinco años. ¿A partir de qué fecha? Del año 92 ó 93, pero todavía no hay nada decidido sobre esta cuestión.

UNA vez aclarado este asunto, lo que nos concierne ahora es el Gran Premio de Bélgica. Nuestros Ferraris han progresado muy bien, especialmente en lo que se refiere a chasis. Para las clasificac-

te algunos segundos solamente, la *pole position*, pero Senna, que salía detrás de mí, evitó velozmente que la conservara. De todas formas, no fue muy grave, ya que, Riccardo Patrese, que obtuvo el segundo mejor tiempo, fue descalificado un poco más tarde, circunstancia que me permitió acceder a la primera fila de la parrilla de salida. Bien, el Gran Premio de Bélgica no se presentaba tan mal. Durante el curso de los entrenamientos libres, había comprobado que el chasis era eficaz en configuración de carrera. El motor, a pesar de tener menos brío que los de Honda o Renault, se desenvolvía bien en este circuito bastante exigente, aunque todavía hubiera ido mejor con un poco más de potencia a pocas revoluciones.

Sin embargo, mis ilusiones se desvanecieron rápidamente ya que el *warm-up*, el domingo por la mañana, resultó catastró-



ESTE ES EL ULTIMO.

Hace más de un millón de años que el hombre descubrió el fuego. Esta primera llama marcaba el fascinante comienzo de nuestra historia.

Desde entonces ha habido esclavos y héroes. Conquistas y descubrimientos. Hazañas, guerras y tiempos de gloria.

Esta es la historia del hombre.
**TODOS LOS DIAS,
DESDE ESTE DOMINGO
UN FASCICULO.**



Una historia que, cada día, a partir de este domingo, Diario 16 repasará de principio a fin en: Crónica De La Humanidad.

Una obra amena para aprender y recordar nuestra historia, contada en estilo periodístico, con el rigor que caracteriza a Diario 16.

Tenga presente su pasado con Crónica De La Humanidad.

Nuestro último gran éxito.



Diario 16

● **Capdevila** seguirá su programa en el **Mundial de Rallyes**, en el próximo **Rallye de Sanremo** estrenará un nuevo **Ford Sierra Cosworth 4x4**. Sus planes son finalizar entre los primeros de **Gr. N**.



● **Olivier Groillard** sufrió un espectacular accidente en los test previos al **Gran Premio de Italia en Monza**. El piloto francés perdió el control de su **Fondmetal-Ford** a más de **300 kilómetros por hora**, afortunadamente salió ileso.



● **Alain Prost** seguirá en el **92** con **Ferrari**. Sobre la posibilidad de crear un equipo totalmente francés con **Ligier** ha dicho que al final de la próxima temporada tendrá tiempo de pensar en ese proyecto.

● El proyecto de **Reynard** de participar en **Fórmula 1** se ha visto perjudicado por la decisión de **Yamaha**, que le iba a proporcionar los motores, de cedérselos a **Jordan**. Debido a los magníficos resultados obtenidos por este equipo, la marca japonesa ha preferido no arriesgar en proyectos nuevos.

● **Liatti** al volante de un **ancia Delta Integrale 16V** ha adjudicado el Rallye Halkidiki (Grecia), puntuable

80 / **Motor 16**

THE WEST-FAST RAID

PARIS MOSCOW BEIJING

RAID PARIS-MOSCU-PEKIN

INTENTONA FALLIDA

TRAS el intento fallido de golpe de estado en la Unión Soviética, la Federación Francesa de Automovilismo y MAPS, organizadora del Raid-París-Moscú-Pekín, anunciaron la anulación de esta prueba al estimar que no podían garantizar la seguridad de los integrantes en la carrera. Poco después al saberse la noticia del fracaso de los golpistas, René Metge, máximo responsable de esta carrera, voló a Moscú para intentar que se pudiera realizar esta increíble carrera unos días después de la fecha prevista. Pero su intento no ha servido de nada, ahora, incluso, parece más difícil. Por un lado, la independencia de las Repúblicas Bálticas requiere una serie de permisos de cada una por las que pasa el raid para atravesar sus fronteras. Esto retrasaría considerablemente los proyectos de celebración. También se da la circunstancia de que algunos de los patrocinadores de la prueba, tras los incidentes en la URSS y la inestabilidad política de ese país, han decidido abandonar el proyecto.

MOTOCICLISMO

HONDA ASISTIRA SOLO A DOS PILOTOS EN 250

HONDA ha anunciado sus intenciones de cara a la próxima temporada en la categoría de 250 centímetros cúbicos. La marca del «ala dorada» va a poner 28

monturas a disposición de los diferentes pilotos, todas ellas de las mismas características y sin distinción especial. De todas estas motos, dejando al margen las que tomarán parte en el Europeo, aproximadamente ocho, tan sólo dos pilotos tendrán asistencia directa de fábrica, que serán los dos mejores clasificados.

También habrá un piloto encargado de probar las nuevas evoluciones mecánicas y las Honda NSR, hasta ahora consideradas motos oficiales, desaparecerán.



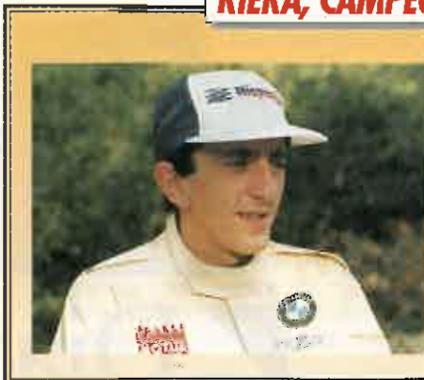
FORMULA FORD

NUEVA IDEA DE MARLBORO

EL Departamento de Promociones de Marlboro tiene la intención de contactar con propietarios de monoplazas Fórmula Ford 1.600 que estén interesados en venderlos o alquilarlos. La idea de la marca de cigarrillos y patrocinadora de este certamen en España, es la de poner en contacto a compradores con vendedores. Con ello pretenden que los



RIERA, CAMPEON ANTICIPADO



CON la segunda posición lograda en la categoría de turismos en la «Subida a La Bien Aparecida», disputada en Cantabria, se ha proclamado matemáticamente Campeón de España de la especialidad cuando aún faltan cuatro pruebas para que finalice el Campeonato. El dominio del piloto del BMW M-3-Hispano 20 ha sido absoluto, proclamándose además, por sexta vez consecutiva, Campeón de España de la especialidad en su categoría.



GENE, VUELTA RAPIDA EN SILVERSTONE

EN la prueba disputada el lunes 26 en el circuito de Silverstone, puntuable para el Campeonato Británico de Fórmula 3, Jordi Gené, una vez más, ha vuelto a demostrar sus cualidades. En la carrera no tuvo mucha suerte, tomó la salida desde la segunda línea de la parrilla de salida y tras una arrancada fulgurante, de las que acostumbra a hacer en cada carrera, llegó a la primera curva tras la estela del líder, el brasileño Gil de Ferrán. Pero en la primera apurada de frenada fuerte, los frenos se bloquearon saliendo de la pista perdiendo dieciocho puestos. Al parecer, el reparto de frenada entre el tren delantero y trasero no era el correcto. Gené pudo

volver a la pista y, tras reglar correctamente el repartidor de frenada, se lanzó en una espectacular remontada. En dos vueltas adelantó a nueve coches, después se tuvo que emplear a fondo para ganar cada posición, finalizando la carrera en una meritoria sexta posición y además lograr el registro de vuelta rápida en carrera. Con este resultado ha sumado dos nuevos puntos en su casillero personal, uno por la sexta plaza y otro por la vuelta rápida. Tras esta carrera, Gené está situado en sexta posición en el campeonato con 31 puntos, los mismos que el quinto y muy cerca del cuarto. El certamen lo encabeza el escocés Coulthard con 54 puntos.

GERHARD BERGER

SE LIBRA DE LA MILI

TRAS un reconocimiento médico en Austria, su país, Gerhard Berger ha sido declarado por el consejo de revisión no apto para el servicio militar. Esto se ha debido a que el tornillo de una placa metálica que tiene en el cuello, se ha desprendido. Esta placa le fue colocada debido a una fractura de cervicales que sufrió en un accidente en el 84.

con el coeficiente máximo para el **Europeo de Rallyes**. Con este resultado se sitúa además al frente de la clasificación del Campeonato Continental de la especialidad en dura pugna con **Tabaton** con un vehículo similar.



● **Damon Hill** ha sorprendido en **Monza**, el piloto inglés, que actualmente compite en **Fórmula 3000** a los mandos de un **Williams-Renault de F-1**, ha conseguido en los entrenamientos de preparación para el **G.P. de Italia** el segundo mejor tiempo con un registro de **1.25.19**. El mejor tiempo lo marcó **Berger** con el **McLaren** en **1.24.97**.

● Con la victoria de **Ayrton Senna** en **Spa**, la marca de lubricantes **Shell**, patrocinadora del equipo **McLaren**, ha conseguido su victoria número **150** en **Grandes Premios de Fórmula 1**.

NURAL 25 Super Adhesivo
Adhesivo especial automóvil

NURAL 25

4 Razones para mantener siempre nuevo su coche o camión nuevo

1 Anticalcáreo
2 Anticavitante
3 Antioxígeno
4 Tapalugas

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona - Telex (93) 415 12 84 - 237 62 85

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

OFERTA TENTADORA

La firma COPRA (Comercial de Productos de Automoción) ha puesto en marcha una campaña promocional en la que introduce descuentos de hasta 150.000 pesetas en el precio de los nuevos «Funny Karts» de esta temporada, y que ahora costarán 750.000 pesetas. También aplica descuentos a otros modelos como el del motor Honda de cambio automático, que se queda en 735.000 pe-



TROFEO

PASION IMPARABLE

El pintor Julio Lavallen, busca su inspiración en dos temas fundamentales de nuestra cultura como son los coches y las mujeres. Temas que envuelve con su sensualidad llena de ironía y orientalismo para convertirlos en claros objetos de deseo, repletos de matices bellos y sugerentes.

Galería VAL i 30. C/ Almirante, 1. 46003 Valencia. Tfno. (96) 391 88 66



setas, los «Challenger 90» usados en 495.000 pesetas, o el prototipo modelo «Gran Raid» de 495.000 pesetas, entre otros. Se trata de una oferta limitada para los vehículos en stocks.

Más información:
(976) 78 59 83. Srta. Conesa

CONTACTO DIRECTO

El domingo 8, tendremos varias citas insalvables delante de la pantalla: Campeonato del Mundo de Motociclismo de 500 c.c. a las 11:45 y de 250 c.c. a

las 13:15, al margen del Gran Premio de Italia de Fórmula 1 en Monza a las 15:00. Será, como siempre, en La Dos.

CONTINUA EL ESPECTACULO

Durante el fin de semana del 6 al 8 de septiembre se celebrarán las siguientes pruebas: Rallye Príncipe de Asturias (puntuable para los Campeonatos de España y de Europa), Gran Premio de Italia de Fórmula 1 y Mundial de Motociclismo en Le Mans, Francia

SUGERENCIAS PARA SEPTIEMBRE

Después de las vacaciones, la Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos reanuda este fin de semana sus actividades con el «III Rallye Ruta del Bajo Aragón» para coches y motos.

Más información:
(976) 44 53 44

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

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

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

Directora de Marketing:
María Lizarraga.

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

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

Autoedición: José Mª Gómez-Morán
y Yolanda Corrochano.

Director de Distribución
y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4ª Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7ª A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calongs, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (964) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.

Distribuyen: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 58 y 327 15 25.

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

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

Horas de semáforos y... como la seda.



Horas sin pasar de segunda, frenando, avanzando y volviendo a frenar. Así día tras día y el motor tan suave como la seda. Perfectamente protegido por la calidad de VISO 2000: el lubricante de alto rendimiento, formulado para alargar la vida de su motor. VISO 2000: el eficaz supermultigrado, con la garantía internacional de BP.

BP Lubricantes



Comercializado por BP MED, S.A. Avda. General Perón, 40 D. 3º. 28020 MADRID.

Philips Car Stereo



F1
Serie

DC 980
CAR STEREO



EL SONIDO DE UN CAMPEON

DC 980. Serie Fórmula 1.

Le presentamos una combinación ganadora: Reproductor de Compact Disc y Sintonizador digital controlado por microprocesador.

El sintonizador de cuarzo PLL permite una sintonización exacta y le ofrece múltiples prestaciones y funciones: Autostore de 12 emisoras y hasta 36 presintonías, Búsqueda de Presintonías y Búsqueda Automática de Información.

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

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

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

Características técnicas.

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

PHILIPS



JAGUAR E - TYPE, HISTORIA DE UN MITO

MOTOR 16

7 de septiembre de 1991

Núm. 411 • 325 pls.

AL VOLANTE DE LOS NUEVOS SUPERVENTAS

OPEL
ASTRA
GSI



VW
GOLF

Prueba de 30.000 Km.

**LA CALIDAD
DEL SEAT
TOLEDO
A EXAMEN**

