SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16
19 de octubre de 1991
Núm. 417 • 325 ptas.

# ETERNOS RIVALES

## Alpine V-6 Turbo frente a Porsche Carrera 2

RALLYE SANREMO

## TODOS CONTRA SAINZ

NUEVOS MOTORES FORD PARA ESCORT Y FIESTA

PRUEBA DEL DAIHATSU APPLAUSE

ENTREVISTA CON JUAN MANUEL FANGIO

# La Felicidad no cuesta tanto.

Con tu Peugeot 309 ya tienes todo lo que necesitas para ser feliz, porque te ofrece lo que siempre has buscado en un coche de su categoría:
Economía total, con consumos desde 4,4 l. a los 100 Kms.
Potencia total, con motores de hasta 1.905 cc. y 160 CV.

Confort total, gracias a su gran equipamiento: elevalunas eléctrico, bloqueo centralizado de puertas y maletero con telemando de apertura a distancia, reglaje lumbar de asientos, aire acondicionado...
Seguridad total, porque es todo un Peugeot. Y además, en versiones gasolina o diesel, manual o automático, tres o cinco puertas, inyección, turbodiesel, etc.
Ya lo ves, ¿qué más necesitas para ser feliz?
Peugeot 309. La felicidad no cuesta tanto.

**PEUGEOT 309**
ES OTRA HISTORIA

EUROCOM ADVERTISING

PEUGEOT
FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso


SUMARIO


6
PUNTO DE MIRA
12
LO ULTIMO
Ford presenta su nueva gama de motores Zeta que serán montados en la gama media de la marca.
14
AL VOLANTE
Gama de General Motors para Europa.
18
LO ULTIMO
Novedades de Fiat, el nuevo Tipo 2.0 16v catalizado y versiones del Uno y el Tempra. También una nueva versión del Peugeot 309.
20
El Isuzu Piazza es un deportivo al gusto japonés de aspecto agresivo y mecánica de avanzada tecnología.
22
ACTUALIDAD
Las nuevas reglamentaciones de la Ley de Seguridad Vial plantearán la obligación de utilizar los cinturones de seguridad en las plazas traseras de los turismos.
26
MERCADO
Plásticos para la automoción.
27
PRECIOS
Coches nuevos.
40
FRENTE A FRENTE
Las respectivas evoluciones del Porsche 911 Carrera y el Alpine A-610 se enfrentan de nuevo, dos deportivos sin concesiones.
52
A FONDO
Daihatsu Applause 1.6IX.
70
GENTE SOBRE RUEDAS
Juan Manuel Fangio.
80
Max Mosley nuevo presidente de la FISA.
78
DEPORTE
El Rallye Sanremo será una prueba decisiva en el Campeonato mundial de la especialidad.
82
Rallye Faraones: el primer asalto a Africa.
84
Campeonato Nacional de Producción en el circuito de Jerez.



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


ESTA SEMANA

EDITORIAL

## EL INTRUSO

PODRIA ser un buen argumento para un guionista cinematográfico que, partiendo de la definición del ***María Moliner*** («persona que está en un sitio sin derecho a estar en él, que ejerce una profesión para la que no tiene título»), se dedicase a investigar la realidad. Porque definido así el término, la verdad es que hay muchos en esta tierra de garbanzos, tantos que no tendríamos suficientes páginas para clasificarlos.

La semana pasada escribimos en esta misma página sobre «los coches del año» y unas horas después un «colega» -entre comillas- añadía que este galardón no era otra cosa que un «camelo» que daba lugar a privilegios informativos. El ataque es desmesurado porque la denuncia esconde rencores acumulados y, muy posiblemente, envidias no superadas. Y éste es el caso del «intruso», un conocido ***saltiembargos***, enriquecido por la vía de la comisión, que hoy quiere jugar a «enfant terrible» del periodismo del motor. Los fabricantes quieren ser acreedores de títulos para sus modelos. Por ello redoblan sus esfuerzos para alcanzar el galardón más codiciado por todos, el de «Coche del Año en Europa». Por eso se afanan para que los miembros del Jurado conozcan más de cerca los productos que han de votar. Pero como no hay nada que haga más daño que una verdad a medias, el «intruso» añade que «hay quien ofrece vacaciones en estaciones de esquí o en el Adriático», «informaciones exclusivas», «libros muy bien pagados sobre el modelo en cuestión»... Pero no pone nombres a sus denuncias. Se limita a tirar la piedra y a esconder la mano. ¿Por qué no echa un vistazo a su pasado? Va a ser hora de poner las cosas en su sitio, a los «comisionistas» en un lado y a los «periodistas» en otro. El Motor se merece unos profesionales -que los hay- de primerísima línea, de los que no acostumbran a enviar a sus parientes a las presentaciones para regoger el dossier y luego publicarlo literalmente. Periodistas así puede haber cuarenta millones en nuestro país. ○

El «camelo» del año y los privilegios informativos
Por Tomás DIAZ-VALDES
Muy ajetreadas andan las marcas de automóviles. Es-pecialmente, aquellas que ti-

***Félix Lázaro***
***Editor ejecutivo***

AL VOLANTE

### GAMA GM PARA EUROPA

General Motors presenta los modelos de su gama americana que serán importados al Viejo Continente, un coupé, una berlina, una furgoneta y un todo terreno. **(Pág. 14)**

GENTE SOBRE RUEDAS

### JUAN MANUEL FANGIO

El mítico piloto argentino, Pentacampeón Mundial de Fórmula 1 cuenta algunas interesantes anécdotas de su vida, después de haber rodado en Montmeló **(Pág.70)**

A FONDO

### DAIHATSU APPLAUSE 1.6 IX

El Applause es una berlina japonesa con peculiares características, como son su portón trasero en una carrocería de tres volúmenes y su excelente acabado. **(Pág. 52)**

MOTOR 16
EN TELETEXTO DE TVE
LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS
LOS MAS CAROS
Motor 16
INDICE EN LA PAG. 650

# SEAT TOLEDO
# SEGURIDAD CON PRECISION

## TOLEDO
## PARA UN MUNDO EXIGENTE

La ambición de SEAT por responder a las exigencias del conductor actual, hoy ha hecho posible el SEAT TOLEDO.
Un automóvil de vanguardia que reúne los más altos niveles tecnológicos y de seguridad para sentir el placer de conducir.

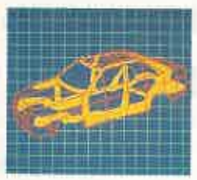
### PARA QUIEN EXIGE LOS MAXIMOS NIVELES DE SEGURIDAD.

Con la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: el ABS Mark IV, que a través de un sofisticado sistema computerizado, con sensores que leen permanentemente el giro de la rueda ( 140 lecturas por segundo ), decide en cada momento la presión más apropiada en caso de producirse algún deslizamiento. Permitiendo una frenada más eficaz, sin deslizamientos, reduciendo la distancia de frenado y manteniendo el control de la trayectoria. De serie en sus motorizaciones de 2.0i y 1.8i / 16 v.

El TOLEDO incorpora un tren delantero autoestabilizante también de serie. Y dirección asistida a partir de sus motores 1.8i. Su suspensión de ruedas independientes Mc Pherson garantiza la mayor precisión y confort posibles. Un control absoluto de cada situación por muy difícil que ésta sea.
Su alto nivel de seguridad pasiva se ve reflejado en su habitáculo, formado por una estructura integral de 5 anillos de máxima rigidez, que lo hacen prácticamente indeformable.

### HASTA 136 CV DE POTENCIA.

En su versión deportiva de 16 válvulas que le permite superar los 200 Km / h. La cumbre de potencia de su amplia gama de motorizaciones: 8 de gasolina, diesel y turbodiesel. La más avanzada tecnología unida a un excepcional coeficiente aerodinámico (CX=0,29) que le proporciona una extraordinaria economía de consumo y una mayor penetración y adherencia.



### Y EL MAXIMO CONFORT.

El más exclusivo equipamiento. Con cuatro niveles de acabado: CL, GL, GLX y GT. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas, cierre centralizado, aire acondicionado y ordenador de a bordo, según versiones. Además de un maletero con la mayor capacidad ( 550 l. ) en su categoría.
Así es el SEAT TOLEDO. Un automóvil que cumple estrictamante con todas las normas anticontaminantes de la CEE. Un coche pensado para un mundo exigente. Con toda seguridad.

**DISFRUTE DE LA GAMA TOLEDO DESDE 1.671.000 PTS.**
PRECIO FINAL RECOMENDADO (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

**SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona'92**

**EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO GT 16 V.:** MOTOR A INYECCION. ABS MARK IV. DIRECCION ASISTIDA. AIRE ACONDICIONADO. ELEVALUNAS ELECTRICOS EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADO. ORDENADOR DE A BORDO (MFA). SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA. FAROS ANTINIEBLA. LLANTAS DE ALEACION 6J x 15". NEUMATICOS 195 / 60 R 15.

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE

PUNTO DE MIRA

DESDE **PARIS**

EDOUARD SEIDLER

● El Renault 25 dejará de fabricarse a finales de diciembre, en espera de que aparezca su sustituto en el mes de marzo.

● EL actual responsable de las actividades deportivas del grupo PSA, Jean Todt, dirigirá también las incursiones deportivas de Citroën en otros campos como el golf o la naútica.

● EN un intento de lograr una mayor presencia de la marca Citroën, el grupo PSA (abreviatura de Peugeot S.A) se llama desde ahora PSA Peugeot-Citroën.

● EL mercado francés creció en el mes de septiembre un 3,1 por ciento en comparación con el mismo periodo de 1990, aunque continúa arrastrando una caída de 13 puntos en lo que va de año. Renault tiene el 26,4 por ciento de las matriculaciones, Peugeot un 20,8 por ciento y Citroën un 11,7 por ciento. El 41 por ciento del mercado está en manos de los importadores.

● LAS ventas del ZX van peor de lo esperado, a pesar de que en un principio las previsiones apuntaban resultados superiores a las ventas del Peugeot 309 y el Volkswagen Golf. Los responsables de la marca gala tienen puestas ahora todas sus esperanzas en la nueva versión diésel, que intentarán posicionar en el primer puesto de su categoría.

● EL comportamiento al volante de los noruegos es el más seguro de toda Europa, con 45 accidentes por cada 1.000 conductores, seguidos de los finlandeses con 46 y los daneses con 68. Al llegar a los alemanes las cifras se disparan con 104 accidentes, seguidos de los españoles con 122 y los italianos con 146

## VERDE Y ROJO

● Alfonso Ortín, responsable de Prensa de Fiat, se nos ha casado. Y decimos «nos» porque Alfonso es, para nosotros, mucho más que un compañero de trabajo. Soltero de toda la vida, no ha tenido más remedio que decirle a su Lola del alma aquello de «**Fiat** voluntas tua». Ahora absolutamente en serio. Lola y Alfonso nuestra más sincera enhorabuena.

● De vez en cuando, los fabricantes de automóviles cometen errores de principiantes. Otro ejemplo: quienes compren un Clio 16 válvulas y se decidan por la opción de llantas de aleación, podrán comprobar que la rueda de repuesto es de chapa (normal), pero de unas dimensiones diferentes. Montar esta rueda no sólo es un verdadero peligro, sino que podría ser objeto de sanción y nunca pasaría una ITV. Por ser diferentes, lo son incluso los neumáticos, de otra dimensión y marca.

● Manuel Sánchez Arcenegui ha sido el ganador del VI premio de Pintura BMW. Nuestra felicitación al ganador y a la firma de automóviles, tan sensible siempre a los temas culturales.

● El aparcamiento del aeropuerto de Barajas clama al Cielo. No sólo está normalmente repleto (y de eso la concesionaria no tiene la culpa), sino que cuando llueve, el agua alcanza la altura de la pantorrilla. Llegará el día en que los usuarios, con toda la razón de su parte, se nieguen a pagar un servicio tan deficitario.

JUAN BALLESTA

## HUMOR EN PAREJA

DESDE el primer número de Motor 16, Juan Ballesta ha alegrado nuestras páginas con más de 400 chistes. Normalmente, referidos a temas automovilísticos. Es un ejercicio de talento reservado a muy pocos. Pero Juan es mucho más que esto. Prueba de ello es el delicioso libro de humor que acaba de editarse, bajo el título «La pareja, ¡que coñazo!» y que recomendamos a quienes quieran pasar un rato ameno y divertido. Aquí, en Motor, nos sentimos más que orgullosos de Juan y esperamos con impaciencia que llegue el día en que se decida a publicar otro libro sobre esa extraña pareja que pueden llegar a formar el hombre (o la mujer) y el automóvil.

M-40

## SE CIERRA OTRO «CACHITO»

A finales del actual mes de octubre entrará en funcionamiento un nuevo tramo de la madrileña M-40, concretamente el que une las Nacionales II y III. El cuarto cinturón tendrá continuidad desde ese momento entre las carreteras de Extremadura (N-V) y la de Colmenar, por el Sur y el Este de la capital. Por el Oeste está adjudicado el tramo entre la N-V y la N-VI mientras que la unión de ésta última con la N-I sigue en discusiones.

TALLERES

## RECLAMAR, MAS FACIL

LOS usuarios de los cincuenta mil talleres legales de reparación existentes en España ya pueden agilizar sus reclamaciones en caso de sentirse perjudicados por los servicios. Esta posibilidad se debe al acuerdo firmado entre el Instituto Nacional de Consumo y la Confederación Española de Talleres (Cetraa) por el que ésta última se compromete a adherirse al sistema de arbitraje de reclamaciones de consumo.



SUZUKI CAPPUCINO

## BOMBON JAPONES

SUZUKI ha preparado una sorpresa para el próximo Salón de Tokio que, sin duda, hará las delicias de los caprichosos del automóvil. Se trata de un pequeño descapotable de dos plazas, al más puro estilo de los *roadster* ingleses de los años sesenta pero con una longitud total de apenas tres metros y medio. El Cappuccino, pues así se llama el cochecito, dispone de un motor de cuatro cilindros y 16 válvulas que empuja al coche con soltura incluso en viajes largos, aunque claro está que el objetivo de este coche son los centros de moda y ocio de las ciudades y playas. Inicialmente su comercialización tan sólo está prevista en Japón, pero más adelante se podría extender a Estados Unidos y Europa.

Con este modelo, Suzuki se suma a la tendencia actual de los constructores japoneses de ofrecer coches en los que prima el aspecto más que la funcionalidad, pero siempre a un precio asequible, como es el caso del Honda Beat o el Mazda 121.

## BORRELL, INAUGURA QUE ALGO QUEDA

EL actual ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, puede pasar a la historia como el político que más inauguraciones de carreteras ha presidido sin haber «dado el callo». En efecto, y según datos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el recorte presupuestario del Departamento supondrá que en el próximo año sólo se inicie la construcción de 218 kilómetros de autovías y carreteras, lo que supone un tercio menos de lo comenzado este año y siete veces menos que lo realizado a lo largo del pasado año 1990.

Sin embargo, José Borrell inaugurará en 1992 el doble de los kilómetros que inauguró en el año 1991. Y, lo que es peor todavía, aún no hay ni el menor asomo del presunto II Plan General de Carreteras que pueda dar continuidad al casi finiquitado I Plan de Carreteras.

DESDE **TOKIO**

DANIEL MONTEVERDE

● HONDA ha renovado su acuerdo con el grupo Rover en Gran Bretaña para continuar con la producción conjunta y el desarrollo de vehículos en la década de los 90. En él se contempla la comercialización del nuevo Synchro, un coche de gama media, del que Honda y Rover fabricarán sus respectivas versiones en las plantas inglesas de Swindon y Cowley.

● SHARP acaba de desarrollar una célula solar siete veces más ligera que las existentes hasta el momento, que funciona incluso a la sombra, con una caída del rendimiento de tan sólo el 15 por ciento en comparación con el 80 por ciento que registran las actuales. Esta célula, que se lanzará al mercado en enero del 92, representa, sin lugar a dudas, un avance en la comercialización de los coches eléctricos.

● NISSAN y Fuji han desarrollado una transmisión por correa, de variación continua (TCV), que mejora en más del 10 por ciento el consumo de combustible y ha anunciado su intención de desarrollar otra de mayor ahorro de combustible para los motores de gran cilindrada.

● EN la ciudad norteamericana de Detroit se está considerando la aplicación de algún tipo de medida contra los coches de lujo japoneses, dado que las ventas de los tres modelos de lujo más populares (Honda Acura, Nissan Infiniti y Toyota Lexus) han aumentado un 12 por ciento en lo que va de año, mientras que los modelos de lujo de Ford, General Motors y Chrysler han caído un 11 por ciento.

PUNTO DE MIRA

DESDE TURIN

GIANCARLO PERINI

● DESDE primeros de octubre, los automóviles Fiat cuestan un promedio del 1,3 por ciento más. Esta subida ha sido una sorpresa dada la caída de sus ventas en 1991. La compañía, sin embargo, ha manifestado que tras la reciente subida, los precios de sus coches, se habrán incrementado a lo largo de este año un 3,9 por ciento, menos que la inflación, que ha alcanzado el 6 por ciento.

● RENAULT ha vendido 100.000 unidades del Renault Clio en Italia, transcurridos tan sólo diez meses del comienzo de su comercialización.

● EN Módena se rumorea que Suzuki está pensando fabricar en Hungría un coche deportivo para competir en el mismo segmento del mercado que el Mazda Miata. Supuestamente, el coche está diseñado y desarrollado desde hace años en Bugatti Automobili, en Campogalliano.

● FIAT Auto e Iveco han llegado a un acuerdo de suministros a la Agencia Estatal Húngara, de 1.104 vehículos destinados al servicio de telecomunicaciones. En un periodo de dos años, Fiat tendrá que entregar 975 vehículos entre coches y furgonetas eléctricas, mientras que Iveco suministrará el resto.

● EN el primer semestre de 1991, el *holding* Pininfarina Spa ha incrementado su cifra de negocios en un 6,31 por ciento, situándose en 278.000 millones de liras y obteniendo un beneficio, antes de impuestos, de 18.000 millones de liras, lo que supone una subida del 10,4 por ciento.

## NUEVA SERIE 9000 DE SAAB

LA marca Saab, inicia la comercialización en España del nuevo modelo 9000 CS. Un coche muy mejorado con respecto al anterior modelo. En primer lugar, llama la atención su morro más afilado, con una nueva calandra y unos nuevos faros de superficie compleja que permiten una situación bastante baja y un tamaño más reducido. Por detrás, el nuevo diseño de los grupos ópticos y el panel posterior cambian totalmente el aspecto del coche. Así pues, la gama alta de Saab viene a quedar compuesta de dos modelos, el CS y CD, mientras que el anterior modelo de cinco puertas deja de fabricarse. El Saab 9000 CS estará disponible con cuatro motorizaciones diferentes, con cilindradas de 2,0 o 2,3 litros, de aspiración o turboalimentados, todas ellas equipadas con catalizador de tres vías. Blanco Carrara, gris Derby y azul Nocturno son los tres nuevos colores para la carrocería del Saab 9000 CS de 1992. El equipamiento cuenta con la novedad de disponer de serie, en toda su gama, de ABS. Todo ello, unido a unas nuevas llantas y a múltiples mejoras en su interior, hacen al Saab 9000 CS un coche espacioso, seguro y confortable. Todas estas novedades han obligado a la marca sueca a relanzar la serie 900, que también se ha visto beneficiada con importantes mejoras en su equipamiento.

Los precios para la gama SAAB del 92 son los siguientes:

| | |
|---|---|
| 900 i3p | 2.899.000. Ptas |
| 900 i 5p | 3.099.000. Ptas |
| 900 S 3p | 3.192.000. Ptas |
| 900 S 5p | 3.418.000. Ptas |
| 900 S Cabrio | 5.453.000. Ptas |
| 900 T Sport | 4.549.000. Ptas |
| 900 TS Cabrio | 6.451.000. Ptas |
| CDT 2.0 | 4.855.000. Ptas |
| CDI 2.3 | 4.043.000. Ptas |
| CDT 2.3 | 5.121.000. Ptas |
| 9000 CSi 2.0 | 3.990.000. Ptas |
| 9000 CSI 2.3 | 4.190.000. Ptas |
| 9000 CST 2.0 | 4.988.000. Ptas |
| 9000 CST 2.3 | 5.267.000. Ptas |
| 9000 CST-Sport 2.3 | 6.371.000. Ptas |

INFORME DEL SENADO

## TRAFICO, DE ACUERDO

LA Dirección General de Tráfico será la principal animadora e impulsora de las recomendaciones realizadas por el Senado en materia de seguridad vial, según aseguró en el pleno de esa Cámara el titular de la DGT, Miguel María Muñoz. Este se mostró dispuesto a asumirlas «aunque alguna pueda plantear dificultades técnicas de aplicación, como la expedición del carné de conducir tutelado a los 17 años o la implantación del permiso de conducción por puntos».

AYUDAS A FIAT

## LA CE INVESTIGA

LA Comisión Europea va a investigar los planes del Gobierno italiano de inyectar más de 3.000 millones de dólares (unos 315.000 millones de pesetas) en Fiat. Este dinero se destinaría a construir varias fábricas y centros de investigación en el sur de Italia.



## CONTANTE Y SONANTE

Las ventas de **Seat** en Italia han caído un 26,25 por ciento en septiembre, al matricular 3.394 unidades.

El grupo **Renault** va a reducir en un 40 por ciento su plantilla de trabajadores en los siete próximos años.

Un proceso similar ocurrirá en la filial británica de **Ford**, que en los tres próximos meses suprimirá mil puestos de trabajo.

El resultado semestral del grupo **PSA** ha descendido un 54 por ciento respecto a 1990, al alcanzar unos beneficios de 41.995 millones de pesetas.

El tercer encuentro de trabajo entre **Mitsubishi** y **Daimler Benz** para relanzar la cooperación de los dos grupos se ha cerrado sin proyectos concretos.

**Goodyear** está buscando un nuevo tipo de asociación con fabricantes europeos de automóviles para hacer frente a la competencia japonesa.

EMPRESAS

## VA DE NOMBRAMINETOS

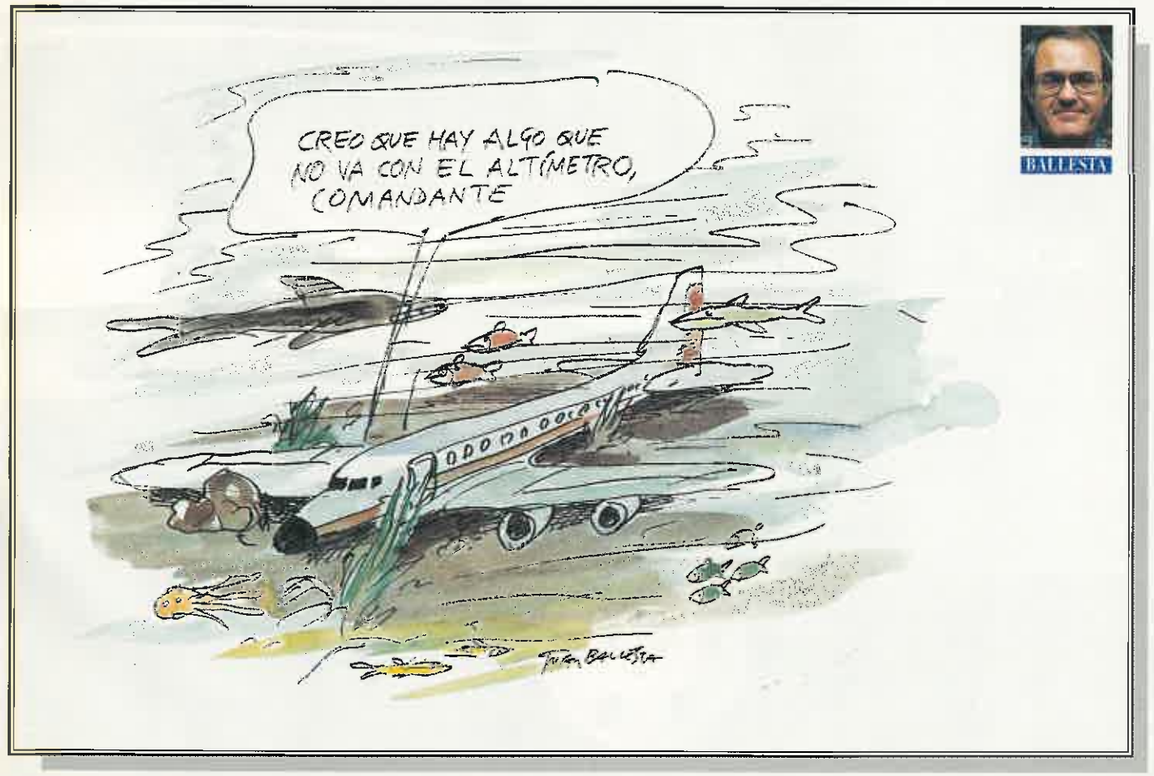
VARIAS noticias referentes a cambios en distintas empresas. Pedro Sáez (en la fotografía) ha sido nombrado director de marketing de Peugeot-Talbot España, a las órdenes directas de la dirección comercial. En Renault Vehículos Industriales, Shemaya Levy ha sido nombrado director general encargado de la rama europea, mientras que Marc Randon es el nuevo secretario general. Asimismo, Riccardo Biale abandona Moto Vespa al ser nombrado consejero-delegado de Finmotor, del Grupo Piaggio.

Por último, Evan Eduardo Bodelón es el nuevo responsable de prensa de ICA-Mitsubishi.

ESTADISTICA

## LIGERA RECUPERACION

SE conocen ya los resultados del mes de septiembre, en el que se han vendido 55.653 automóviles nuevos, lo que representa un incremento del 7,45 por ciento. Hay que tener presente que el pasado septiembre marcó uno de los momentos más críticos para el sector, por lo que no deben lanzarse las campanas al vuelo sobre hipotéticas recuperaciones. La cifra de ventas acumuladas en los 9 meses transcurridos es de 669.201 unidades, con una caída del 13,55 por cien. El modelo más vendido ha sido el Renault Clio (4.535 unidades), por delante del Renault 19, Opel Corsa (3.701) y Ford Escort-Orion (3.302). Los modelos de reciente lanzamiento han vendido, 2.339 unidades el Seat Toledo y 1.720 unidades el Citroën ZX.



ANDM
ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA PRENSA DEL MOTOR
Coche del año 1991 en España.

# LLEVALO.

## POR 1.350.000 PTAS.*

Te pongas lo que te pongas, lo que se lleva es tener un coche con un estilo así de actual:
Con sus 92 caballos de potencia, su volante deportivo, sus asientos anatómicos y su completo cuadro de mandos.

Un coche con una tapicería exclusiva, que sólo tú vas a tener. Con llantas de diseño especial, con faros antiniebla y con alerón trasero aerodinámico. Llévalo.

Te sentará muy bien.

NUEVO
**Clio S 92c.v.**
MATERIA VIVA

RENAULT
EL PLACER DE VIVIRLOS

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

*Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.



SAATCHI&SAATCHI

## MOTORES FORD ZETA

# TECNOLOGIA A TOPE

**Cinco años de investigación y desarrollo y una inversión multimillonaria (más de 140.000 millones de pesetas) han dado sus frutos en forma de unos nuevos motores que montarán las gamas medias y bajas de la marca en los próximos años.**

ESTOS nuevos motores tienen unos objetivos muy claros. Por una parte, mejorar los puntos débiles de los actuales, por otra parte preparar una gama de motores capaz de superar con holgura las exigentes normativas de consumo y emisiones que se avecinan. Hay otros objetivos secundarios, tales como introducir en las gamas básicas una tecnología hasta ahora limitada sólo a coches deportivos o caros, tal y como las cuatro válvulas por cilindro o los sofisticados sistemas de gestión electrónica, que apoyan la imagen de tecnología avanzada de la marca.

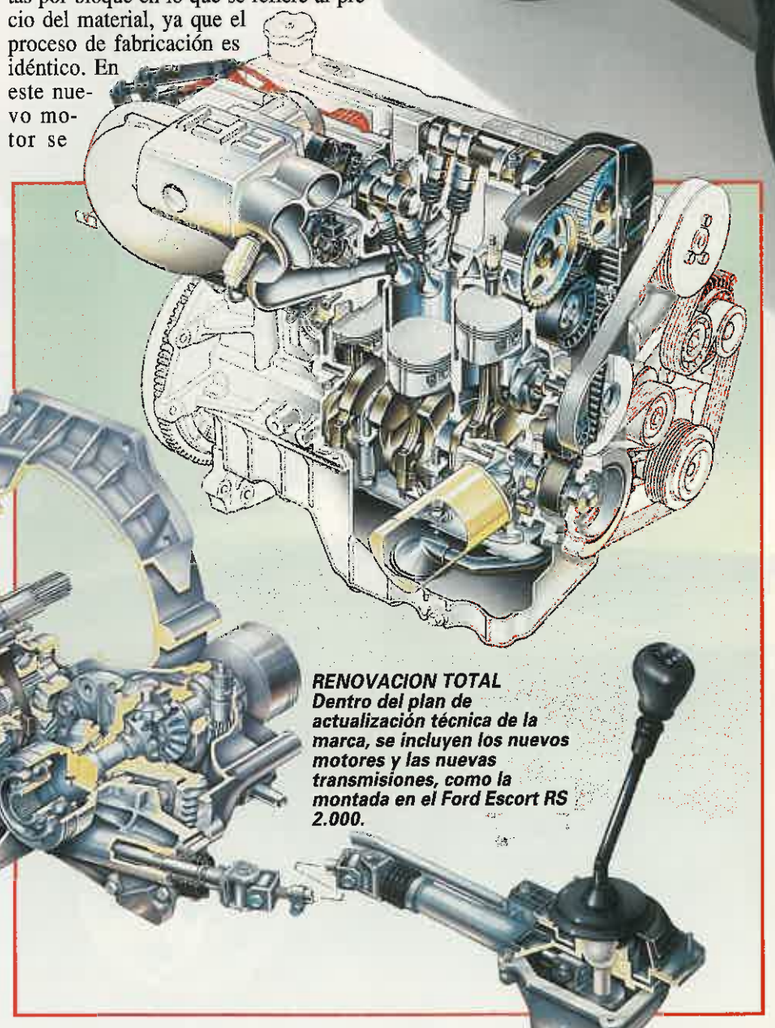
Esta nueva gama de motores abarca cilindradas que van desde los 1.600 centímetros cúbicos hasta los dos litros. Su aplicación se va a centrar en las gamas medias y bajas de la producción mundial de Ford, incluyendo los Estados Unidos de América. El motor de dos litros se monta en el Escort RS 2.000, pero el protagonista de la gama es el 1.8 que ahora se presenta. Se trata de un cuatro cilindros con el bloque de fundición y una moderna culata con dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro.

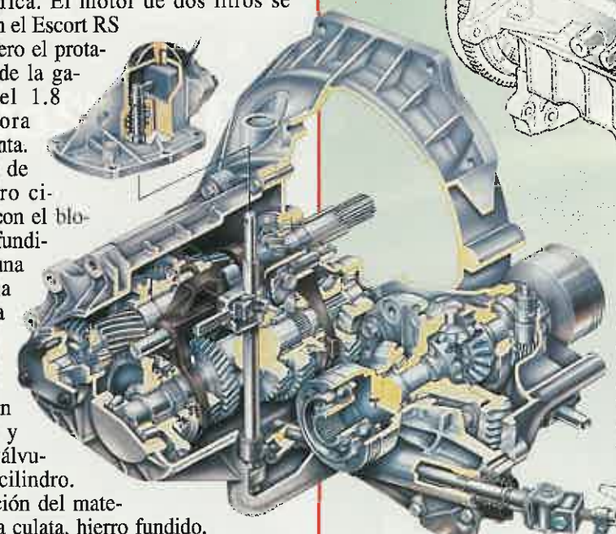
La elección del material de la culata, hierro fundido, obedece a las grandes virtudes del mismo, en aspectos tales como la rigidez y el menor nivel sonoro. El único aspecto en el cual el aluminio supera a la fundición, es en el peso. La diferencia entre un bloque de aluminio y uno de hierro se estima en unos siete kilos, lo cual apenas supone nada en el peso total de un coche. Además, el ahorro estimado es de unas 3.000 pesetas por bloque en lo que se refiere al precio del material, ya que el proceso de fabricación es idéntico. En este nuevo motor se han introducido las experiencias más avanzadas para conseguir una fricción muy reducida. Así pues, el cigüeñal y los árboles de levas han sido objeto de un profundo estudio para equilibrarlos y reducir sus vibraciones y desgastes. En el diseño de los colectores y las culatas se ha buscado conseguir el máximo efecto de turbulencia en la cámara de combustión. Esto, unido a la óptima situación de la bujía, en el centro, permite una combustión rápida y total de la mezcla.

El rendimiento es de 130 caballos, pero actuando sobre la distribución y la gestión electrónica, se ha obtenido otra versión de 105 caballos que presenta la ventaja de tener un margen de utilización muy amplio. La alimentación se realiza mediante un sistema electrónico secuencial, es decir, que cada inyector dosifica la cantidad exacta en el momento justo. El diseño de los inyectores también ha sido objeto de modificaciones, pues en éstos se reducen las partes móviles y la cantidad de combustible que queda en su interior. De esta forma se reduce la influencia de los combustibles muy volátiles, como la gasolina sin plomo. La disposición de los inyectores permite que el propio combustible los refrigere.

A lo largo del próximo año se irán introduciendo los motores Zeta en las gamas Escort, Orion y Fiesta. De esta forma podremos ver el esperado Escort XR3, o similar, con 130 caballos. Asimismo, el próximo año aparecerá un motor 1.8 Turbo Diésel con *Intercooler* de 90 caballos. Dentro de la política de motores de la marca, se incluye el curioso motor Orbital de dos tiempos y tres cilindros, que podría mover algunas versiones del Fiesta, con carácter urbano. ○

**Víctor Piccione**





***RENOVACION TOTAL** Dentro del plan de actualización técnica de la marca, se incluyen los nuevos motores y las nuevas transmisiones, como la montada en el Ford Escort RS 2.000.*

***ESCORT Y ORION, PRIMERO** Los primeros en beneficiarse de estos nuevos motores van a ser estos modelos.*



***MOTOR LIMPIO** Los Zeta están preparados para superar las normas venideras en materia de emisiones de escape.*

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** De cuatro cilindros en línea con bloque de hierro fundido y culata y cárter de aleación. Doble árbol de levas en cabeza movido por correa dentada y cuatro válvulas por cilindro inclinadas a 40 grados. Cigueñal de cinco apoyos. **Cilindrada** 1.796 c.c. **Diámetro x Carrera** 80,6 x 88,0 m.m. **Compresión** 10.0 a 1. **Potencia máxima** 130 cv a 5.500 rpm (también 105 cv a 6.250 rpm). **Par máximo** 16,5 mKg a 4.500 rpm (15,6 a 4.000 rpm). **Alimentación**: Inyección electrónica secuencial. Gestión del motor electrónica con encendido sin distribuidor con módulo EEC IV. Escape con catalizador de tres vías. **Combustible** Gasolina sin plomo de 95 octanos.

**TRES MOTORES**
*El abanico de potencias del Pontiac Firebird abarca desde los 140 caballos de la versión básica a los 238 del GTA, que sólo se venderá con cambio automático.*

## GAMA AMERICANA DE GENERAL MOTORS PARA EUROPA

# VIENTO DEL OESTE

**En unos momentos en los que parece que sólo soplan vientos del Este, General Motors prevé traer a Europa algunos modelos de su gama americana. Se trata de vehículos diferentes a los que estamos acostumbrados, típicos de un estilo de vida muy particular que en Europa también puede tener muchos adeptos.**

Enviado Especial
**Javier Moltó.**

VARIOS son los modelos que comenzarán a llegar a Europa, procedentes de General Motors América, a partir de los primeros días del próximo año. Pero no llegarán a toda Europa. En España, por ejemplo, no se podrá disponer de ellos debido a que, de momento, no están homologados en nuestro país y hasta el año 1993 no serán válidas las homologaciones realizadas en el resto de la Comunidad.

Cinco serán, en principio, los modelos de los que se podrá disponer en esta parte del Atlántico, aunque algunos, como el Pontiac Firebird, estarán disponibles en diferentes versiones. De la marca Cadillac, estarán disponibles dos modelos: el Seville STS y el Eldorado TC, que es la versión coupé del primer modelo. Se podría decir que estos modelos han sufrido en los últimos años una importante europeización. En 1979 se implantó la tracción delantera y se han ido introduciendo diversos cambios en la carrocería, adquiriendo, a cada paso, una línea más redondeada. El acabado está a la altura de sus pretensiones y seguramente su mayor pega resida en el sistema de cambio automático, algo poco adecuado a nuestros lares. Probablemente, para las carreteras americanas, los límites de velocidad de aquel país y el precio que pagan por el combustible, no resulte necesario ningún mecanismo más desarrollado. Pero en el continente europeo, actualmente se están

**FAMILIAR AMERICANO**
*Los monovolumen están de moda en todo el mundo. El Pontiac Trans Sport GT roza los cinco metros de largo, tiene un gran espacio interior y está muy bien acabado.*

**MALETERO JUSTO**
*Aunque es poco profundo, el maletero de la Pontiac Trans Sport es muy ancho y tiene más capacidad de la que parece a primera vista.*

***CHEVROLET BLAZER***
***El motor de alta cilindrada y seis cilindros en V del Blazer le permite alcanzar un elevado par a pocas revoluciones, lo que facilita sobremanera la conducción por campo. El cambio es automático y la tracción trasera, acoplable a las cuatro ruedas.***

fabricando cambios automáticos de mejor funcionamiento.

Tres son los modelos de Pontiac que podrán adquirirse en Europa. El Transport GT, el Firebird y el SSEi. El primero es un monovolumen de casi cinco metros de largo, con capacidad para siete personas y 165 caballos de potencia. Como resulta habitual en estos modelos, la tracción es delantera y los asientos pueden adoptar diferentes posturas para facilitar diferentes formas de utilización. El Firebird llegará con sus tres motores, el básico de 140 caballos, el Trans Am con 205 y el GTA, que ofrece 238 caballos de potencia con sus casi seis litros de cilindrada, y que, paradójicamente, es el único de los tres que no puede montar cambio manual. El SSEi es un gran deportivo de cuatro puertas, con asientos delanteros tipo *baquet*, tapizados en cuero. El motor es un V6 turboalimentado, que da una potencia de 205 caballos.

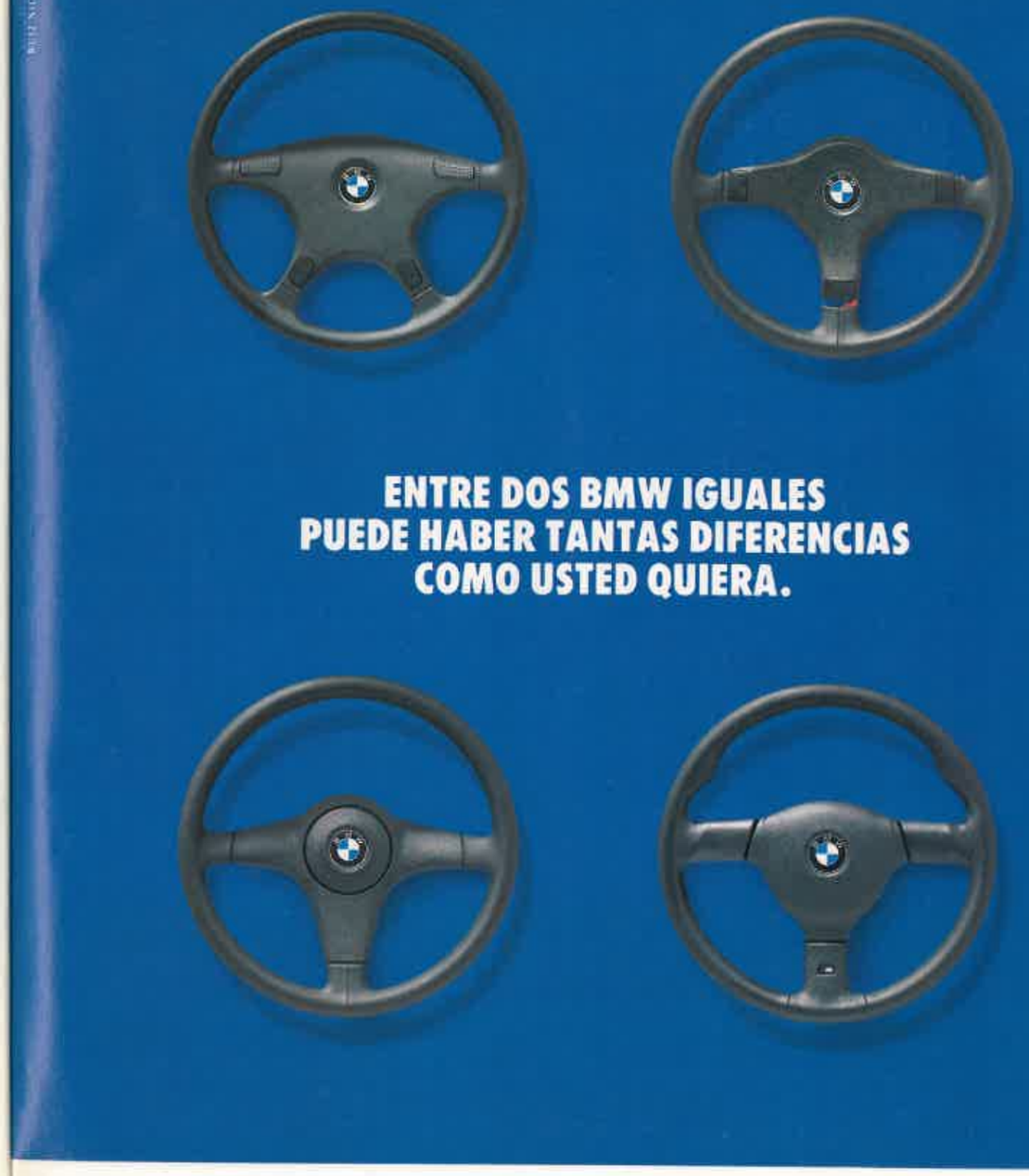
También un todo terreno americano, el Chevrolet Blazer, cruzará el océano para trepar por las montañas de Europa. La transmisión es automática, a las ruedas posteriores, y mediante una palanca situada en el piso se puede acoplar a las cuatro ruedas, en marchas largas y en marchas cortas. Destaca su elevado par motor, gracias a una elevadísima cilindrada, que facilita mucho la conducción por campo. De la misma marca, se traerá el Caprice, que es el vehículo de tamaño medio mejor vendido en Estados Unidos, equipado con un motor V8 de cinco litros y 170 caballos. Mucho más espectacular que el anterior es el Chevrolet Corvette, un deportivo de verdad, con 300 caballos y un par máximo de 45 kgm. De la misma marca, el Chevrolet Astro, un monovolumen familiar en versión de tracción total permanente, para transmitir los 150 caballos de potencia de su motor de seis cilindros en V.

Por último, la marca pionera en cajas de cambio automáticas, Buick, también estará representada en nuestro continente con el Park Avenue, modelo lujoso, pero tracción delantera, de la marca. Sus 170 caballos se transmiten mediante una caja automática y *overdrive*. ○

## FICHA TECNICA

| | CADILLAC ELDORADO TC | CADILLAC SEVILLE STS | PONTIAC TS GT | PONTIAC FIREBIRD | CHEVROLET BLAZER |
|---|---|---|---|---|---|
| **MOTOR** | | | | | |
| Disposición | Delantera transversal | Delantera transversal | Delantera transversal | Delantera longitudinal | Delantera longitudinal |
| Nº de cilindros | Ocho, en V | Ocho, en V | Seis, en V | Seis, en V | Seis, en V |
| Cilindrada (c c) | 4 894 | 4 894 | --- | 3 135 | 4 300 |
| Arbol de levas | Uno, central | Uno, central | Uno, central | Uno, central | Uno, central |
| Nº válvulas por cilindro | Dos | Dos | Dos | Dos | Dos |
| Alimentación | Inyección electrónica | Inyección electrónica | Inyección electrónica | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión | 9,5 1 | 9,5 1 | --- | 8,8:1 | 9,1 1 |
| Potencia máxima / r p m. | 200 CV (147 kW)/ 4 100 | 200 CV (147 kW)/ 4 100 | 165 CV (121kW)/ 4 300 | 140 CV (103kW)/ 4 800 | 162 CV (119kW)/ 4 100 |
| Par máximo / r p m. | 38,1 kgm (373 Nm)/3 000 | 38,1 kgm (373 Nm)/3 000 | 29,1 kgm (285 Nm)/3 200 | 25,5 kgm (250 Nm)/3 200 | 31,8 kgm (312 Nm)/2 400 |
| **TRANSMISION** | | | | | |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Trasera | Trasera / tracción total |
| Caja de cambios | Automática de 4 velocidades | Automática de 4 velocidades | Automática de 4 velocidades | Aut. 4 vel. /Man. 5 vel. | Aut. 4 vel. / Man. 5 vel. |
| **DIRECCION** | | | | | |
| Sistema | Cremallera asistida | Cremallera asistida | Cremallera asistida | Recirculación de bolas | Recirculación de bolas |
| Diámetro de giro (m) | 13 | 13 | 13,3 | 12,6 | 11,5 |
| **FRENOS** | | | | | |
| Sistema(Del/Tras) | Discos/discos | Discos/discos | Discos/tambores | Discos/tambores | Discos/tambores |
| **SUSPENSIONES** | | | | | |
| Delantera | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| Trasera | Independiente | Independiente | Eje rígido | Eje rígido | Eje rígido |
| **PESO Y DIMENSIONES** | | | | | |
| En orden de marcha (kg.) | 1651 | 1688 | 1651 | 1419 | 1683 |
| Largo/ancho/alto (mm) | 5136/1898/1371 | 5177/1888/1371 | 4940/1894/1670 | 4956/1839/1263 | 4740/1750/1730 |
| Capacidad del depósito (l) | 71 | 71 | 76 | 59 | 76 |
| **PRESTACIONES** | | | | | |
| | 210 | 210 | 195 | 180 | 160 |




**Sólo hay un placer de conducir: BMW. Y mil formas distintas de disfrutarlo:**
**Accesorios Originales BMW.**

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

Recambios y Accesorios Originales BMW

***MAS TIPO***
***Ya está en los concesionarios Fiat el Tipo 2.0 con culata de dieciséis válvulas, que amplía por arriba las versiones de este popular modelo.***

***NUEVAS IDEAS***
***Los Panda se rejuvenecen con algunos toques que afectan a la calandra frontal, en la línea de sus hermanos de marca.***

***LA MEJOR LINEA***
***Peugeot tampoco se queda a la zaga en cuanto a versiones especiales, el turno es ahora para el 309 Best Line.***

FIAT Y PEUGEOT

# NUEVOS MODELOS

**Con la llegada del otoño entran en juego nuevos modelos de Fiat y de Peugeot que amplían la ya extensa gama de ambos fabricantes.**

FIAT presenta los nuevos Panda con mejoras que afectan a la estética del juvenil utilitario y a su interior. Una nueva calandra frontal, en línea con el resto de los modelos de la gama, es el rasgo externo más característico de los nuevos Panda, mientras que en el interior se ha ampliado el equipamiento y se ha mejorado la insonorización. En el vano motor se sigue recurriendo al motor Fire de 999 centímetros cúbicos, que destaca por su gran economía y buen funcionamiento.

Tres versiones del Fiat Panda están disponibles: la más básica CL con un precio de 878.000 pesetas, la versión S con mejor equipamiento a un precio de 922.000 pesetas y el modelo 4X4 L Trekking que estará en el mercado por 1.186.000 pesetas. También aparece una versión especial, el Fiat Uno Rap, un modelo derivado del Uno 45 de tres puertas que cuenta con una imagen más dinámica. Unas ruedas más anchas, paragolpes y espejos retrovisores en el mismo color de la carrocería, techo practicable y un precio de 1.120.000 pesetas son los principales atractivos de este coche.

Otra versión especial y limitada de Fiat toma como base el Tempra 1.8 ie SX y el Tempra Turbodiésel. La nueva variante «Hot Line» incorpora en su interior un radio-teléfono portátil de la marca sueca Ericsson que puede utilizarse tanto dentro como fuera del vehículo y que no afecta en nada al precio final de ambos vehículos.

El Fiat Tipo 2.0 ie 16V ya está disponible en los concesionarios de la marca italiana con un precio de 2.330.000 pesetas. Este deportivo incorpora un motor de dos litros y culata de dieciséis válvulas que desarrolla 148 caballos de potencia e incorpora un equipamiento muy completo.

Peugeot, por su parte, presenta una nueva versión especial, el Peugeot 309 Best Line, que está disponible con la mecánica de 1,6 litros y 92 caballos y con el motor diésel de 1,9 litros y 65 caballos de potencia. El elemento destacado de esta nueva versión es su equipamiento interior que incluye cierre centralizado, volante deportivo y cuenta revoluciones entre otras cosas. Su precio en el mercado es de 1.663.000 pesetas la versión gasolina y de 1.840.000 pesetas el modelo diésel. ○



EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.

ALFA ROMEO

RECAMBIOS ORIGINALES.

ISUZU PIAZZA

# DEPORTIVO JAPONES

**Un aspecto agresivo, unos faros penetrantes, un atractivo diseño de llantas y una reducida altura al suelo, son las principales características de este nuevo coupé.**

DESDE el pasado mes de septiembre se comercializa en Japón un nuevo coupé deportivo, el Piazza, de la firma nipona Isuzu. El nuevo coupé nació de la base de otro Isuzu, que se vende en Estados Unidos con el nombre de Impulse. Las previsiones de ventas son de 500 vehículos al mes a un precio entre 1.500.000 y 1.860.000 pesetas, lástima que estos precios sean sólo para el mercado japonés.

Bajo la línea estilizada y de marcado carácter deportivo del Piazza, se oculta un motor de 1,8 litros de cilindrada, cuyas señas de identidad son: culata de cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en cabeza, 150 caballos de potencia a 6.400 rpm. y un par máximo de 17,5 kg. a 5.000 rpm.

Las suspensiones, diseñadas por Lotus, son independientes de tipo MacPherson en las cuatro ruedas y la caja de cambios puede ser automática de cuatro velocidades o manual de cinco.

Pero quizá lo que más llame la atención en el Piazza sea el mecanismo de cuatro ruedas directrices (4WS) que, entre otras cosas, facilita notablemente las maniobras de estacionamiento.

El Piazza es un coupé muy al gusto japonés, que destaca por lo bajito de su estatura (mide 1,315 metros de altura), las otras cotas que determinan su configuración son: 4,225 metros de longitud, 1,695 de anchura y 2,450 de distancia entre ejes. El peso de 1.100 kilos es bastante moderado para un deportivo con aires de lujo, y la autonomía queda garantizada por un depósito de 47 litros unido a un consumo medio (según el fabricante) de 8,6 litros a los 100 kilómetros.

Los interiores del nuevo Isuzu están en consonancia con la línea deportiva y moderna de la carrocería. Cuando entramos en el Piazza, lo primero que nos llama la atención son las líneas redondeadas y limpias del habitáculo.

El cuerpo es recogido por un asiento Recaro recubierto de piel, también llevan piel la palanca del freno de estacionamiento, la palanca del cambio, así como los asideros de las puertas. El volante, que por supuesto es de talante deportivo, lleva la firma de la marca italiana Momo.

El equipamiento es bastante completo y deja disponible como opción el sistema antibloqueo de frenos (ABS), que unido a los cuatro discos de frenos de serie, ventilados los dos delanteros, mejorará la frenada. ○

***CUIDADO AL DETALLE***
***Los interiores del Isuzu Piazza resaltan por la limpieza de sus líneas redondeadas, en donde el cuero es materia importante y los accesorios complemento abundante.***




# También hay quien le quita el polvo todos los días.

## Mercedes-Benz 190. Los tiempos cambian.

▶ Hay personas que tratan su Mercedes como una joya. Y nuestros ingenieros están muy orgullosos por ello. Después de todo, ¿a quién no le gusta que cuiden su obra con la máxima delicadeza?

▶ Sin embargo, también hay personas que se empeñan en poner a prueba todo el confort de un Mercedes 190 en una carretera llena de dificultades. Que son capaces de adelantar con la máxima potencia a un camión en un sinuoso puerto de montaña. Que se atreven a comprobar toda su seguridad y fiabilidad mecánica en trayectos de cientos y cientos de kilómetros. E incluso, ya empiezan a apreciar toda la belleza de su Mercedes 190 sin necesidad de quitarle el polvo todos los días.

▶ Está claro que los tiempos cambian. Y nuestros ingenieros están muy orgullosos por ello. Después de todo ¿a quién no le gusta que disfruten de su obra en cualquier situación?

▶ Al fin y al cabo, los Mercedes, como el 190, están pensados, diseñados y construidos para disfrutar de la conducción. Y como todo en esta vida, cada uno lo hace a su manera.

Mercedes-Benz

CINTURONES DE SEGURIDAD TRASEROS

# OBLIGATORIO EN EL 92

**El Director General de Tráfico ha declarado recientemente que la utilización de cinturones de seguridad en las plazas traseras será obligatoria en muy breve plazo.**

COMO todos los conductores conocen -o deberían conocer- la nueva Ley de Seguridad Vial entró en vigor en abril del pasado año. Esta Ley Marco será desarrollada posteriormente por diversos Reglamentos. Posiblemente el más importante de todos ellos es el Reglamento de Circulación, que en estas fechas está siendo analizado por el Consejo de Estado.

Es este Reglamento, cuya entrada en vigor se estima se produzca antes de la próxima primavera, el que determina la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad, delanteros y traseros, por todos los ocupantes de los coches de turismo, con las particularidades que luego analizaremos.

Ahora bien, las autoridades comunitarias están estudiando una normativa sobre tráfico, que posiblemente sea la primera norma de obligado cumplimiento en todos los países de la CE. En esta disposición, se obliga al uso de cinturones de seguridad en las plazas traseras y su entrada en vigor podría producirse antes incluso que el Reglamento de Circulación para el Estado Español. En las próximas semanas, se conocerán los plazos y las obligaciones de esta norma internacional.

En la actualidad, sólo es obligatorio en España, el uso del cinturón en las plazas delanteras y únicamente fuera del área urbana o en aquellas vías urbanas en las que su trazado o la velocidad permitida, lo aconseje, en cuyo caso, estas vías deberán estar correctamente señalizadas. Es el caso de la M-30 madrileña.

La gran mayoría de los coches nuevos, incorporan ya cinturones de seguridad en las plazas traseras; normalmente, sin incremento de precio. Por término medio, el precio de estos cinturones, para aquellos modelos nuevos que lo ofrezcan como opción, oscila entre 20.000 y 35.000 pesetas.

En su redacción actual (que podría ser modificada por el Consejo de Estado en cualquier fase de su debate posterior), los cinturones en las plazas traseras serán de instalación obligatoria en todos los coches nuevos matriculados a partir del 1 de enero de 1993. Todos los pasajeros que utilicen un coche en el que los cinturones aparezcan instalados, tendrán la obligación de usarlos, tanto en circulación por ciudad como por carretera, pero, ni se obligará al montaje de cinturones en los coches que no lo incorporaban en el momento de su matriculación, ni, lógicamente, se obligará a su uso. En ciudad, los ocupantes de las plazas delanteras sí tendrán obligación de usarlo.

Esta redacción plantea algunos problemas. Parece discutible que se obligue a unos usuarios sí y a otros no. Recordemos que, cuando entró en vigor la obligación de los cinturones delanteros, hubo un plazo dilatado, hasta que todos los coches, nuevos y viejos dispusieran de cinturones, en el que no fue sancionable el no usarlos. Con los cinturones traseros hay algunas diferencias. Por ejemplo, son más caros y no siempre se pueden instalar en coches de cierta antigüedad.

Otro problema: salvo en algunos coches de alto nivel, el cinturón trasero central sólo es de dos puntos de anclaje, cuya eficacia es muy discutible y a menudo no existe en coches de tamaño medio o pequeño.

***EXCEPCIONES** La nueva normativa contempla una serie de excepciones en la utilización obligatoria del cinturón, como es el caso de las mujeres embarazadas o los niños.*

En cuanto a los niños, ¿se obligará a utilizar cinturones especiales? Porque lo cierto es que los cinturones convencionales, para un pequeño, no sirven de nada e incluso hay especialistas que consideran que son perjudiciales.

El nuevo reglamento obligará, por ejemplo, a los usuarios de un taxi a abrocharse el cinturón; ¿a quién sancionan si el usuario no quiere usarlo? ¿será el propietario del vehículo el responsable final si el sancionado no hace efectiva la multa? Esperemos que en el Reglamento todas estas dudas aparezcan aclaradas.

Ahora que hablamos de cinturones de seguridad, conviene recordar a los usuarios que estos cinturones pierden su eficacia con el paso del tiempo y desde luego, si han sido objeto de una gran tensión (por ejemplo, tras un accidente). Al cabo de los cuatro años, deben ser cambiados. En teoría, en las ITV deberían controlar este aspecto, pero jamás hemos visto que echen un vistazo a este importante elemento de seguridad, verificando anclajes o sencillamente viendo su fecha de instalación. La verdad es que ni siquiera en los cinturones aparece una fecha de caducidad. Aunque la inspección es competencia del Ministerio de Industria y Comunidades Autónomas, no estaría de más que en la nueva norma se contemplase este aspecto si de verdad lo que se quiere es reducir la gravedad de los siniestros. ○

**J.M.C.**

**TENGA PRESENTE**

- **Si antes no entra en vigor la Norma Comunitaria, el Reglamento de Circulación obliga a:**
- **Usar el cinturón de seguridad en ciudad y carretera.**
- **Todos los coches nuevos deberán contar con cinturones de seguridad en las plazas delanteras y traseras.**
- **En pocos meses (cuando entre en vigor el Reglamento), también será obligatorio el uso de cinturones, en ciudad y carretera, en las plazas traseras.**
- **Si compra un coche nuevo, es conveniente que pida la opción de cinturones traseros, si no viene como equipo de serie.**

# Viaje al 2000.

Precio recomendado en Península y Baleares desde 2.130.000 Ptas. I.V.A. y transporte incluido.

## Nuevo Sierra 2000.

*En el nuevo Sierra, todo está dispuesto para llevarle al futuro. Sus motores DOHC de gasolina, ahora exclusivamente de 2 litros, con 109 y 125 CV, diseñados para ofrecer excelentes prestaciones y consumos, con bajos niveles de emisión, y su precisa caja de cambios.* ***Aire acondicionado* y dirección asistida de serie.*** *Nuevo salpicadero envolvente, más atractivo y ergonómico, con nuevo panel de instrumentos. Nuevos paragolpes color carrocería. Elevalunas eléctricos traseros de serie en el Ghia y alarma antirrobo en el Ghia y XR.*

*Ya puede disfrutar del video y la televisión en su propio coche. En serie limitada y por un precio muy especial: sólo 100.000 Ptas.*

***Y además, la posibilidad de elegir entre 4 y 5 puertas y familiar al mismo precio.*** *Y como novedades opcionales, ABS, techo solar eléctrico y tapicería de cuero.*

*Venga a conocer el nuevo Sierra. Le llevará al 2000.*

Ford
Sierra

FORD. COCHE OFICIAL EXPO'92

Bassat, Ogilvy & Mather

***PROYECTO VECTOR***
***Este prototipo experimental ha demostrado las múltiples aplicaciones del plástico en la industria automovilística.***

***SERVICIOS PLENOS***
***GE Plastics dispone de un centro de diseño y personal altamente***

PLASTICOS EN AUTOMOCION

# ALTERNATIVA DE FUTURO

**Los productos plásticos están introduciendo en la industria automovilística nuevos conceptos productivos, impensables hace años, y que permiten mayores rendimientos a un menor coste.**

POSIBLEMENTE muchos de ustedes no sepan que en la actualidad cualquier vehículo de tipo medio lleva del orden de 120 kilos en piezas de plástico. Además de una considerable reducción de peso, en comparación con otras soluciones como el acero o el vidrio, y la consecuente repercusión en el ahorro de combustible, este tipo de productos poseen una serie de ventajas adicionales como son su alta capacidad de absorción de energía en caso de impacto, menores índices de sonoridad y vibraciones, resistencia a la corrosión por los fenómenos atmosféricos y a los cambios de temperatura, rayos UVA, etcétera; así como la disminución de los costes de fabricación.

General Electric Plastics, tras veinticinco años de experiencia en el sector, se ha convertido en el primer proveedor mundial de termoplásticos técnicos. Sus investigaciones le han llevado al desarrollo de un gran número de productos (Xenoy, Lexan, Noryl, Supec, Azdel, Azmet, etc.) que satisfacen plenamente las espectativas de cualquier fabricante. Proyectos como el VECTOR, un prototipo experimental fabricado íntegramente en plástico, han demostrado ser la plataforma de lanzamiento de un nuevo concepto productivo en la automoción que introduce todo tipo de piezas, desde paneles de carrocería interiores y exteriores, hasta faros, asientos, salpicaderos, puertas, relojes, acristalamiento, etcétera.

La enorme diversidad de texturas, acabados, niveles de resistencia, espesor y sistemas de moldeado, así como la adecuación a los métodos convencionales de pintura en línea, ofrecen múltiples oportunidades productivas. Por otra parte, la posibilidad de reciclar la totalidad de las piezas y una mayor facilidad de desguace del vehículo, proporcionan grandes beneficios medioambientales.

Esta compañía también formula y proporciona una amplia gama de productos de alto rendimiento basados en la silicona, una aleación de materia orgánica y mineral, a la que se añaden hidrocarburos para lograr altos índices de flexibilidad. Sus aplicaciones van desde los adhesivos para faros, carrocerías y acabados, hasta aislamientos en cables, conectores eléctricos y mangueras, así como para la protección de circuitos eléctricos. Las siliconas pueden soportar oscilaciones de temperatura que van desde los 50° bajo cero hasta los 300 grados, sin la más mínima alteración de sus múltiples propiedades.

General Electric Plastics dispone, además, de todo un grupo de empresas que desempeñan labores auxiliares de importancia en la industria automovilística, en colaboración con los principales fabricantes mundiales para buscar nuevas soluciones y aplicaciones a casos específicos. ○

**Lourdes Bravo**



Copyright Motor 16. 1991. Prohibida su reproducción.

# PRECIOS Guía

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. **PVP:** Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero puede variar en función de la oferta de libre mercado vigente y los gastos de gestorías para tramitar la documentación. **CC**: cilindrada en centímetros cúbicos. **CV**: potencia máxima en caballos DIN. **VM**: velocidad máxima. **0/100**: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100**: consumo medio ponderado. **CPK**: coste por kilómetro, recorriendo 15.000 kilómetros anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje (combustible, neumáticos y revisiones). **Long**: longitud total del coche. **AA**: aire acondicionado. **Pintura**: pintura metalizada. **Eleva**: elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre**: cierre centralizado. **Direc:** dirección asistida. **ABS**: sistema de frenos antibloqueo. **Llantas**: llantas de aleación.

## Precios coches nuevos

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | CPK | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ALEKO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aleko 2141 | 1.028.068 | 1.569 | 74 | 155 | 14 | 8,3 | 12,34 | 435,0 | - | - | - | - | - | - | Serie |
| **ALFA ROMEO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33 1.3 | 1.584.044 | 1.351 | 88 | 176 | 10,3 | 8,2 | 13,19 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | 65.000 | - | 67.000 |
| 33 1.3 Veloce | 1.550.383 | 1.351 | 88 | 176 | 10,3 | 8,2 | 13,19 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | 65.000 | - | 67.000 |
| 33 1.5 ie | 1.731.034 | 1.490 | 98 | 181 | 10,7 | 8,6 | 13,54 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | 65.000 | - | 67.000 |
| 33 1.7 ie | 1.926.372 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5 | 8,9 | 13,80 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | Serie | 150.000 | 67.000 |
| 33 1.7 ie 16V | 2.167.467 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4 | 9,0 | 13,97 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | Serie | 150.000 | Serie |
| 33 16V Quadrifoglio | 2.227.468 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4 | 9,0 | 13,97 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | Serie | 150.000 | Serie |
| 33 16V Permanent 4 | 2.695.468 | 1.712 | 137 | 202 | 8,9 | 9,0 | 13,97 | 407,5 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 33 1.7 ie Sport Wagon | 2.077.467 | 1.712 | 110 | 187 | 9,8 | 8,9 | 13,88 | 420,0 | 190.000 | 36.000 | Serie | Serie | Serie | 150.000 | 67.000 |
| 75 1.6 ie | 2.042.504 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 13,74 | 443,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | 84.056 |
| 75 1.6 ie Le Mans | 2.022.505 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 13,74 | 443,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| 75 1.8 ie | 2.263.598 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 14,70 | 443,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | 84.056 |
| 75 1.8 ie Le Mans | 2.283.598 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 14,70 | 443,0 | Serie | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| 75 2.0 Twin Spark | 2.618.450 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2 | 8,6 | 14,66 | 443,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | 262.542 | 84.056 |
| 75 Twin Spark Podium | 2.678.787 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2 | 8,6 | 14,66 | 443,0 | Serie | 63.175 | Serie | Serie | Serie | 262.542 | Serie |
| 75 3.0 V6 Q | 3.730.449 | 2.959 | 192 | 230 | 7,5 | 11,9 | 18,68 | 442,0 | Serie | 63.175 | Serie | Serie | Serie | 262.542 | Serie |
| 75 2.0 TD | 2.503.034 | 1.995 | 95 | 175 | 12,4 | 6,5 | 10,12 | 442,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | 84.056 |
| 75 2.4 TD | 2.792.335 | 2.393 | 112 | 184 | 11,7 | 7,4 | 10,21 | 442,0 | 225.000 | 63.175 | Serie | Serie | Serie | - | 84.056 |
| 164 2.0 Twin Spark | 3.128.260 | 1.962 | 148 | 210 | 9,2 | 12,1 | 17,52 | 455,5 | 225.000 | 80.000 | Serie | Serie | Serie | 280.000 | 110.000 |
| 164 2.0 V6 Turbo | 4.983.598 | 1.996 | 210 | 240 | 7,2 | 10,1 | 15,76 | 455,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 164 3.0 V6 | 4.808.260 | 2.959 | 192 | 230 | 7,9 | 12,3 | 17,69 | 455,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 110.000 |
| 164 Quadrifoglio | 5.570.260 | 2.959 | 200 | 231 | 7,7 | 11,3 | 16,81 | 455,5 | Serie | - | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 164 2.5 TD | 3.972.165 | 2.500 | 117 | 204 | 10,5 | 7,6 | 9,61 | 455,5 | Serie | 80.000 | Serie | Serie | Serie | 280.000 | 110.000 |
| Spider 2.0 ie | 3.429.598 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0 | 9,1 | 14,88 | 425,8 | - | 45.000 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| **ARO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aro 10 Techo Lona | 1.120.749 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 11,80 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Aro 10 Techo Duro | 1.228.269 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 11,80 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 243 D | 1.677.136 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 11,08 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 244 D | 1.720.480 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 11,08 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| **AUDI** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80 Special | 2.654.918 | 1.781 | 112 | 192 | 10,9 | 9,1 | 14,80 | 439,3 | 262.613 | 42.095 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 80 E | 2.809.919 | 1.781 | 112 | 192 | 10,9 | 9,1 | 14,80 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 80 TD Special | 2.718.107 | 1.588 | 80 | 165 | 14,6 | 6,8 | 9,80 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 80 TD | 2.883.109 | 1.588 | 80 | 165 | 14,6 | 6,8 | 9,80 | 439,3 | 262.613 | 42.095 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 2.0 E | 2.996.011 | 1.994 | 115 | 196 | 10,2 | 9,4 | 15,24 | 439,3 | 280.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V | 4.226.014 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9 | 10,0 | 15,67 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V Front Sport | 4.611.203 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9 | 11,0 | 16,77 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V Quattro | 4.784.203 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9 | 11,0 | 16,77 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V Quattro Sport | 5.166.203 | 1.996 | 160 | 216 | 8,9 | 11,2 | 16,95 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V Cat. | 4.386.014 | 2.309 | 170 | 217 | 8,6 | 11,3 | 16,81 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 20V Quattro Cat. | 4.941.015 | 2.309 | 170 | 217 | 8,4 | 11,3 | 16,81 | 439,3 | 262.613 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 2.3 E Cat. | 3.241.014 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2 | 10,0 | 15,67 | 439,3 | 275.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 90 2.3 E Sport Cat. | 3.898.014 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2 | 10,0 | 15,67 | 439,3 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| 100 2.3 E | 3.696.014 | 2.309 | 133 | 202 | 10,2 | 10,5 | 15,90 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 143.486 | 158.231 |
| 100 2.3 E Quattro | 4.496.014 | 2.309 | 133 | 202 | 10,4 | 10,7 | 16,07 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.231 |
| 100 2.3 E Aut. | 3.966.014 | 2.309 | 133 | 202 | 11,9 | 10,5 | 15,90 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 143.486 | 158.231 |
| 100 2.8 E | 4.586.014 | 2.771 | 172 | 218 | 8,0 | 10,4 | 15,81 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 100 2.8 E Quattro | 5.196.014 | 2.771 | 172 | 218 | 8,0 | 11,8 | 17,02 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | CPK | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Polo Coupé GT Injection | 1.491.070 | 1.272 | 80 | 175 | 12,1 | 7,7 | 12,17 | 372,5 | - | 23.900 | - | - | - | - | - |
| Polo Coupé G-40 | 1.751.069 | 1.272 | 115 | 196 | 8,6 | 7,7 | 12,17 | 372,5 | - | - | - | - | - | - | Serie |
| Polo Classic C 1.2 5V | 1.291.203 | 1.272 | 55 | 155 | 15,5 | 7,4 | 11,73 | 397,5 | - | 26.200 | - | - | - | - | - |
| Polo Classic CL 1.3 5V | 1.491.070 | 1.272 | 55 | 155 | 15,5 | 7,4 | 11,73 | 397,5 | - | 26.200 | - | - | - | - | - |
| Polo Classic CD 1.4 5V | 1.444.589 | 1.395 | 50 | 141 | 19,5 | 5,8 | 7,83 | 397,5 | - | 26.200 | - | - | - | - | - |
| Golf CL 1.3 3p. | 1.581.069 | 1.272 | 55 | 155 | 16,5 | 7,4 | 11,73 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GT 75 3p. | 1.757.069 | 1.595 | 75 | 167 | 14,1 | 7,5 | 11,29 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GT 90 3p. | 1.877.919 | 1.781 | 90 | 174 | 11,7 | 8,8 | 14,09 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf CL 90 3 p. Aut. | 2.050.918 | 1.781 | 90 | 174 | 13,7 | 9,2 | 14,45 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf GTi 3p. | 2.018.919 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,6 | 14,19 | 399,0 | 277.000 | 32.538 | 24.500 | 24.500 | 117.000 | 191.000 | - |
| Golf GTi 3p. 16V | 2.499.015 | 1.781 | 139 | 209 | 9,0 | 9,6 | 15,15 | 399,0 | 356.000 | 32.538 | Serie | Serie | 160.000 | 228.000 | - |
| Golf GTi 3p. G-60 | 2.626.014 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3 | 10,2 | 15,85 | 399,0 | 204.000 | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 204.000 | Serie |
| Golf CL 5 3p | 1.846.069 | 1.588 | 54 | 148 | 18,7 | 6,7 | 8,63 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 27.500 | 27.500 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GTD 3p | 2.047.069 | 1.588 | 70 | 170 | 14,5 | 6,7 | 8,80 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | Serie | 139.850 | - |
| Golf GTD 3p | 2.312.919 | 1.588 | 80 | 173 | 13,2 | 6,9 | 9,36 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | - |
| Golf 5p. Stream | 1.663.129 | 1.272 | 55 | 155 | 16,5 | 7,4 | 11,73 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GT 75 5p. | 1.839.069 | 1.595 | 75 | 167 | 14,1 | 7,5 | 12,80 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GT 90 5p. | 1.959.919 | 1.781 | 90 | 174 | 11,7 | 8,8 | 14,09 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf CL 90 5p. Aut. | 2.162.919 | 1.781 | 90 | 174 | 13,7 | 9,2 | 14,45 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf GTi 5p. | 2.100.918 | 1.781 | 90 | 189 | 10,3 | 8,6 | 14,19 | 399,0 | 326.000 | 32.538 | 42.500 | 42.500 | 166.000 | 276.000 | - |
| Golf GTi 16V 5p | 2.511.015 | 1.781 | 139 | 209 | 9,0 | 9,6 | 15,15 | 399,0 | 326.000 | 32.538 | Serie | Serie | 160.000 | 228.000 | - |
| Golf GTI G-60 5p. | 2.734.014 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3 | 10,2 | 15,85 | 399,0 | 204.000 | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 204.000 | Serie |
| Golf CLD 5p. | 1.928.089 | 1.588 | 54 | 148 | 18,7 | 6,7 | 8,55 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 43.500 | 43.500 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf Sprinter GTD 5p. | 2.130.069 | 1.588 | 70 | 170 | 14,5 | 6,7 | 8,72 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | Serie | 139.850 | - |
| Golf GTD 5p. | 2.424.920 | 1.588 | 80 | 173 | 13,2 | 6,9 | 9,28 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | - |
| Golf GL Cabrio | 2.280.469 | 1.595 | 75 | 167 | 14,0 | 8,0 | 13,24 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Golf GLi Cabrio | 2.679.319 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,8 | 14,36 | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie | 18.525 | 108.104 | 139.850 | Serie |
| Jetta CL 1.3 | 1.584.470 | 1.272 | 55 | 149 | 17,0 | 7,8 | 11,77 | 438,5 | - | - | - | - | - | - | - |
| Jetta CL 75 Pacific | 1.888.668 | 1.595 | 75 | 165 | 14,4 | 7,5 | 12,22 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta CL 1.6 | 1.691.469 | 1.595 | 75 | 165 | 14,4 | 7,5 | 12,22 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta CL 1.8 | 1.874.319 | 1.781 | 90 | 175 | 11,9 | 8,8 | 14,36 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta CL 90 Pacific | 1.971.319 | 1.781 | 90 | 175 | 11,9 | 8,8 | 14,36 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta GLD | 1.783.469 | 1.588 | 54 | 148 | 19,3 | 6,7 | 8,55 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | Serie | Serie | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta CL TD 70 | 2.031.469 | 1.588 | 70 | 158 | 15,0 | 6,7 | 8,72 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | Serie | Serie | 108.104 | 139.850 | - |
| Jetta TD 70 Pacific | 2.133.470 | 1.588 | 70 | 158 | 15,0 | 6,7 | 8,72 | 438,5 | 259.398 | 32.538 | Serie | Serie | 108.104 | 139.850 | - |
| Corrado 16 V | 3.702.015 | 1.781 | 136 | 209 | 8,6 | 11,8 | 17,25 | 405,0 | Serie | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| Corrado G-60 | 4.211.015 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3 | 9,6 | 15,32 | 405,0 | Serie | 32.538 | Serie | Serie | Serie | 139.850 | Serie |
| Passat CL 1.8 | 2.335.515 | 1.781 | 90 | 171 | 16,1 | 8,7 | 14,04 | 457,0 | 262.000 | 42.000 | 41.088 | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat GL 2.0 | 2.870.514 | 1.984 | 115 | 191 | 11,5 | 9,2 | 14,89 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat GL 2.0 Aut. | 3.089.514 | 1.984 | 115 | 190 | 12,7 | 9,3 | 14,97 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat GT 16V | 3.378.798 | 1.781 | 136 | 208 | 10,2 | 11,0 | 16,60 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | Serie |
| Passat GT Syncro G-60 | 4.135.608 | 1.781 | 160 | 210 | 9,6 | 10,3 | 15,93 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat CL Turbodiesel | 2.675.984 | 1.588 | 80 | 175 | 16,0 | 8,5 | 10,38 | 457,0 | - | 42.000 | 41.088 | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant CL 1.8 | 2.562.515 | 1.781 | 90 | 171 | 14,2 | 8,0 | 13,66 | 457,0 | - | 42.000 | 41.088 | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant GL 2.0 | 3.117.514 | 1.984 | 115 | 191 | 11,5 | 9,2 | 14,94 | 457,0 | 262.000 | 42.000 | 41.088 | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant GL 2.0 | 3.339.702 | 1.984 | 115 | 191 | 11,5 | 9,2 | 14,94 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Variant GT 16V | 3.626.609 | 1.781 | 136 | 206 | 10,4 | 9,9 | 16,60 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Variant GT Syncro G-60 | 4.392.610 | 1.781 | 160 | 210 | 9,8 | 10,3 | 15,93 | 457,0 | Serie | 42.000 | Serie | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Variant CL TD | 2.902.514 | 1.588 | 80 | 171 | 16,2 | 7,1 | 9,41 | 457,0 | - | 42.000 | 41.088 | Serie | Serie | 182.000 | 117.000 |
| Caravelle GL | 2.831.919 | 1.968 | 84 | 146 | 15,5 | 11,7 | 16,74 | 465,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Caravelle California | 3.720.919 | 1.968 | 84 | 146 | 15,5 | 11,7 | 16,74 | 465,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Caravelle GLD | 3.048.919 | 2.370 | 78 | 139 | 18,0 | 7,8 | 10,18 | 465,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Caravelle California | 3.937.919 | 2.370 | 78 | 139 | 18,0 | 7,8 | 10,18 | 465,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| **VOLVO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 340 Polar | 1.872.731 | 1.721 | 82 | 170 | 12,5 | 7,9 | 12,96 | 432,0 | - | 65.000 | - | - | - | - | - |
| 440 GL | 2.094.168 | 1.721 | 88 | 170 | 11,5 | 9,1 | 13,88 | 431,0 | 205.000 | 65.000 | - | - | - | - | - |
| 440 GLS | 2.379.168 | 1.721 | 88 | 170 | 11,5 | 9,1 | 13,88 | 431,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | - | Opción |
| 440 GLT | 2.726.168 | 1.721 | 106 | 183 | 10,8 | 9,2 | 14,31 | 431,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | - | 250.000 | - |
| 440 Turbo | 3.135.263 | 1.721 | 122 | 193 | 9,0 | 11,9 | 16,76 | 431,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | - | Serie | - |
| 460 GL | 2.481.169 | 1.721 | 88 | 170 | 11,5 | 9,1 | 13,88 | 440,5 | 205.000 | 65.000 | - | - | - | - | - |
| 460 GLE | 2.888.169 | 1.721 | 106 | 185 | 10,8 | 10,5 | 16,03 | 440,5 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | - |
| 460 Turbo | 3.348.264 | 1.721 | 122 | 200 | 9,0 | 9,9 | 15,41 | 440,5 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 480 ES | 3.232.542 | 1.721 | 106 | 186 | 10,0 | 9,0 | 14,71 | 425,8 | Serie | 100.000 | Serie | Serie | Serie | - | - |
| 480 Turbo | 3.703.264 | 1.721 | 122 | 200 | 9,0 | 9,3 | 15,05 | 425,8 | Serie | 100.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 240 Polar | 2.898.169 | 1.986 | 116 | 178 | 11,4 | 10,0 | 15,59 | 479,0 | Serie | 75.000 | 55.000 | Serie | Serie | 250.000 | - |
| 740 Master II Sedán | 3.063.638 | 1.986 | 121 | 181 | 11,5 | 10,3 | 16,11 | 479,0 | 205.000 | 75.000 | Serie | Serie | Serie | - | - |
| 740 Master II S. Wagon | 3.163.638 | 1.986 | 121 | 180 | 11,5 | 10,4 | 17,47 | 479,0 | 205.000 | 75.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | - |
| 740 Master II Cat. | 3.193.552 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 10,5 | 16,11 | 479,0 | 205.000 | 75.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | - |
| 740 Master II Cat. ST | 3.296.757 | 2.316 | 130 | 175 | 11,2 | 11,8 | 16,11 | 479,0 | 205.000 | 75.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | - |
| 940 Royal Cat. | 3.541.013 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 10,5 | 15,80 | 487,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | Opción |
| 940 Royal GLE Cat. | 3.971.264 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 11 | 16 | 487,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 940 GLE 16V Sedán | 4.241.263 | 1.986 | 139 | 200 | 10,9 | 11,1 | 16,64 | 487,0 | Serie | 75.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 940 GLE 16V S. Wagon | 4.444.264 | 1.986 | 139 | 190 | 10,9 | 11,2 | 16,28 | 487,0 | Serie | 75.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 940 Turbo Sedán | 4.728.453 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0 | 13,0 | 19,65 | 487,0 | Serie | 75.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 940 Turbo S. Wagon | 4.929.263 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0 | 13,1 | 19,52 | 487,0 | Serie | 75.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 960 Turbo 16V | 6.255.264 | 1.986 | 190 | 205 | 8,2 | 12,3 | 18,81 | 487,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| 960 24V | 6.662.264 | 2.922 | 204 | 220 | 8,9 | 12,2 | 18,73 | 487,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | - |
| **WARTBURG-TRABANT** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Berlina | 700.749 | 992 | 50 | 132 | 23,0 | 9,9 | 14,24 | 422,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Familiar | 764.589 | 992 | 50 | 130 | 23,0 | 7,4 | 12,04 | 438,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| **YUGO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 45 A | 734.513 | 903 | 45 | 135 | 20,1 | 8,0 | 11,49 | 349,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | 73.920 |
| 45 A Star | 880.825 | 903 | 45 | 135 | 20,1 | 8,0 | 11,49 | 349,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | 73.920 |
| 55 A | 914.164 | 1.116 | 55 | 145 | 17,0 | 8,5 | 12,20 | 349,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | Serie |
| 55 A GL | 1.064.977 | 1.116 | 55 | 145 | 17,0 | 8,5 | 12,20 | 349,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | Serie |
| 65 A | 1.028.968 | 1.299 | 65 | 155 | 13,5 | 9,0 | 13,31 | 353,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | Serie |
| 65 A GLS | 1.169.093 | 1.299 | 65 | 155 | 13,5 | 9,0 | 13,31 | 353,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | 73.920 |
| 65 A EFi Cat. | 1.153.968 | 1.299 | 65 | 157 | 13,5 | 7,5 | 11,99 | 353,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | Serie |
| 65 A EFi GLS Cat. | 1.293.970 | 1.299 | 65 | 157 | 13,5 | 7,5 | 11,99 | 353,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | 73.920 |
| Florida 1.4 | 1.335.569 | 1.372 | 70 | 160 | 14,5 | 9,2 | 13,49 | 396,0 | 175.000 | 28.000 | 40.320 | - | - | - | 73.920 |
| Florida 1.3 EFi Cat. | 1.460.569 | 1.299 | 70 | 160 | 14,7 | 7,8 | 12,25 | 396,0 | 175.000 | 34.740 | 40.320 | 28.224 | - | - | 73.920 |

Precios coches nuevos





## CAMBIO AUTOMATICO

PARECE que aunque no tenga gran fuerza en Europa, muchos fabricantes están incluyendo el cambio automático como versión en bastantes modelos de venta en España. Siempre me he preguntado porqué es tan popular este tipo de cambio en otras zonas del mundo como Norteamérica. ¿Es cierto que el cambio automático hace que disminuyan las prestaciones del automóvil y que aumente el consumo de combustible? ¿Es cierto que el cambio «automático» se estropea más y resulta más difícil y caro de reparar que el «manual»? ¿Puede arrancarse un coche con cambio automático empujándolo en caso de un fallo del arranque?

**F. J. Carranza Infantes Tomares** (Sevilla)

**R.-** No es cierto que el cambio automático sea poco frecuente en los automóviles europeos, de hecho en los últimos años su utilización en ciertos modelos se va haciendo más frecuente. Aunque sí que es cierto que en algunos países como USA o Canadá es totalmente mayoritario, debido a que los principales fabricantes americanos desde hace muchos años optaron por este tipo de cajas automáticas.

La influencia en las prestaciones es relativa puesto que aunque desvía una pequeña parte de la potencia del motor al convertidor de par, la pérdida no es muy apreciable y por el contrario las ventajas, sobre todo en ciudad, son notables por su comodidad, no influyendo decisivamente en el consumo.

Las actuales cajas automáticas son de una fiabilidad absoluta y aunque es cierto que las reparaciones suelen ser más caras no son más complicadas.

**CORRESPONSAL DE LOS LECTORES**

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 96.


SUPERCREDITO COCHE

R.B.E. nº 495/91

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

HASTA 48 MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN 24 HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17

Banco Santander

## ALPINE A-610 CONTRA PORSCHE CARRERA 2

# VIENTO DE POPA

**Con una disposición mecánica ya de otros tiempos, pero con un carisma muy especial, el Alpine y el Porsche siguen siendo objetos deseados por cualquier amante del automóvil.**

HACE algunos años (ver Motor 16 Nº 237) enfrentamos en una prueba el Porsche 911 Carrera y el Alpine V6 Turbo. Ahora sus herederos continuan su *vendetta* familiar con mecánicas renovadas, pero sobre una base idéntica. Ambos mantienen su arquitectura de motor trasero, colgado por detrás del eje, que confiere un reparto de pesos un tanto peculiar y que es el principal responsable de las características de estos coches que los diferencian de sus competidores. Pero también, en ambos, se ha trabajado a fondo para paliar los inconvenientes de esta disposición. Así pues, las suspensiones delanteras son ahora muchísimo mas eficaces y la respuesta al volante es más rápida y precisa. También se ha desplazado hacia delante todo el peso posible para conseguir un reparto favorable. El resultado es que en la actualidad cualquiera de estos

PRUEBA Motor 16

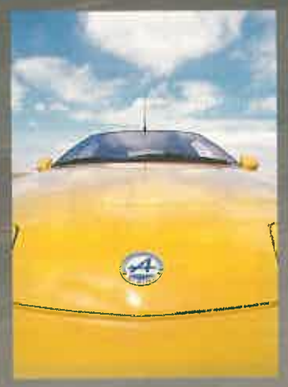
**VIRTUDES**

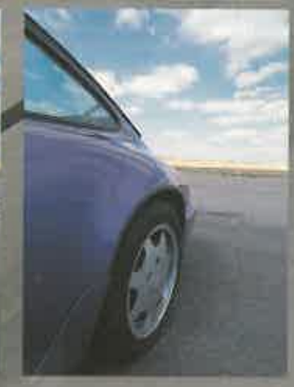
- Motor brillante
- Frenos potentes
- Asientos cómodos

**ALPINE A-610 TURBO**
**PRECIO:8.519.203**

- Acabado mejorable
- Altura del habitáculo
- Ausencia de maletero

**DEFECTOS**





**VIRTUDES**

- Motor progresivo
- Prestaciones brillantes
- Comportamiento noble

**PORSCHE CARRERA 2**
**PRECIO: 10.705.903 PTS**

- Limpiaparabrisas poco eficaz
- Posición de los pedales
- Precio elevado

**DEFECTOS**

dos modelos tiene muy poco que ver con sus antecesores. La nobleza de sus reacciones y la progresividad de sus motores hacen de su conducción una ciencia al alcance de cualquier conductor, aunque llegar a sus límites requiera de cierta pericia.

La potencia es idéntica para los dos motores, 250 caballos, pero la forma de desarrollarla es muy diferente, ya que el motor sobrealimentado del Alpine tiene una gran personalidad y transmite una sensación de energía muy superior a la del Porsche. En efecto, esto se debe a un motor totalmente nuevo, en el cual no se ha buscado la potencia pura, sino un amplio margen de utilización y un par muy elevado a un régimen modesto. Para ello se ha partido de un seis cilindros en V de tres litros sobrealimentado con un intercambiador de calor y con un sistema de gestión, del motor, integral, totalmente electrónico. El turbo empieza a soplar con fuerza en torno a las 2.500 revoluciones. A partir de ese momento, la potencia disponible es extraordinaria. Por su parte, el Porsche recurre a su robusto motor de seis cilindros opuestos de 3.600 centímetros cúbicos, que resulta muy progresivo pero se comporta con frialdad por la ausencia de tirón. Su mayor virtud reside en la facilidad para subir a lo más alto del cuentavueltas sin protestar, hasta el punto de que es bastante fácil llegar al corte de la inyección.

En cualquiera de los dos modelos se consiguen unas prestaciones que quitan el hipo, aunque las del Alpine son ligeramente superiores, salvo en el caso de la velocidad máxima y las recuperaciones en quinta, que son favorables a su rival. En cualquiera de los dos coches se superan los 250 kilómetros por hora con una facilidad pasmosa y basta con insistir un poco más para alcanzar el régimen máximo. Pero no sólo sorprende la facilidad con la que se llega a estas velocidades, sino que, siempre y cuando las condiciones de la carretera lo permitan, se pueden mantener durante mucho tiempo, ya que las mecánicas no van forzadas. La excelente adecuación de las relaciones de cambio a las características del motor permiten obtener unas aceleraciones brillantes en marchas cortas y unos regímenes de giro descansados a alta velocidad.

En cuanto al manejo del cambio, tampoco ninguno de los dos plantea el más mínimo problema, aunque el funcionamiento de uno y otro difiere bastante. En el Porsche, la palanca queda perfectamente situada y sus movimientos son cortos y precisos, pero requiere una ma-

***MOTOR TURBO***
***El Renault Alpine ha mejorado notablemente su comportamiento con respecto al modelo anterior de idéntico nombre y apariencia. El eje delantero responde ahora mucho mejor. El único problema que plantea su conducción consiste en dosificar el incremento de potencia que debe transmitir el eje trasero cuando empieza a soplar el turbo.***

## FICHA TECNICA

| | ALPINE | PORSCHE |
|---|---|---|
| **MOTOR** | | |
| Disposición | Trasero longitudinal | Trasero longitudinal |
| Nº de cilindros | 6 en V | 6 Boxer |
| Cilindrada (c.c.) | 2.975 | 3.600 |
| Arbol de levas | 1 en cabeza x 2 | 1 en cabeza x 2 |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 2 |
| Alimentación | Inyec. electrónica, turbo | Inyec. electrónica |
| Compresión | 7,6 a 1 | 11,3 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 250cv(184kW)/5 750 | 250cv(184kW)/6 100 |
| Par máximo / r.p.m. | 36,7mKg(350Nm)/2.900 | 31,6mKg(309Nm)/4 800 |
| **TRANSMISION** | | |
| Tracción | Trasera | Trasera |
| Caja de cambios | Manual de 5 vel | Manual de 5 vel |
| Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª | 9,8/16,0/23,9 | 9,6/16,3/23,6 |
| Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª | 34,3/43,7 | 30,9/39,1 |
| Embrague | Mando hidráulico | Mando hidraúlico |
| **DIRECCION** | | |
| Sistema | De cremallera asistida | De cremallera, asistida |
| Vueltas de volante | 3,2 | 3,2 |
| Diámetro de giro (m) | 11,5 | 11,5 |
| **FRENOS** | | |
| Delante | Discos vent | Discos vent |
| Detrás | Discos vent | Discos vent |
| Antibloqueo | Bosch, de serie | De serie |
| **SUSPENSIONES** | | |
| Delantera | Independiente | Independiente |
| Trasera | Independiente | Independiente |
| **RUEDAS** | | |
| Llantas (pulgadas) | Del(7x16)Tras(9x16) | Del(6x16)Tras(8x16) |
| Neumáticos | Del(205/45ZR16) Tras(245/45ZR16) | Del(205/55ZR16) Tras(225/50ZR16 |
| **PESOS Y CAPACIDADES** | | |
| En orden de marcha (kg.) | 1 420 | 1 380 |
| Capacidad del depósito de combus. | 80 | 77 |

## CONSUMOS

| | ALPINE | PORSCHE |
|---|---|---|
| **CIUDAD** | | |
| A 26 km/h de promedio | 13,2 | 15,6 |
| **CARRETERA** | | |
| A 90 km/h de crucero | 7,8 | 8,0 |
| En conducción rápida | 14,8 | 15,1 |
| **AUTOPISTA** | | |
| A 120 km/h de crucero | 8,9 | 9,8 |
| A 140 km/h de crucero | 11,2 | 12,5 |
| A 180 km/h de crucero | 14,5 | 16,3 |
| **CONSU. MED. PONDERADO** | | |
| Litros/100 km | 11,2 | 12.7 |
| **AUTONOMIA MEDIA** | | |
| Kilómetros recorridos | 664 | 560 |

## PRESTACIONES

| | ALPINE | PORSCHE |
|---|---|---|
| **VELOCIDAD MAXIMA** | | |
| Km/h. | 263 | 264,0 |
| **ACELERACION** | | |
| 400 m. salida parada (seg.) | 13,8 | 14,1 |
| 1 000 m. salida parada (seg.) | 25,1 | 25,4 |
| 0-100 km/h (seg.) | 5,6 | 5,8 |
| Metros recorridos | 91,5 | 8,9 |
| **RECUPERACION** | | |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 16,5 | 16.4 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 19.4 | 18,4 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 28,6 | 29,0 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 33,5 | 33,2 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 5,5 | 6,8 |
| Metros recorridos | 155 | 190 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 7,9 | 9,6 |
| Metros recorridos | 229 | 270 |

## FRENOS

| | ALPINE | PORSCHE |
|---|---|---|
| **DISTANCIAS DE FRENADO** | | |
| (En metros) | | |
| A 60 km/h | 15,0 | 16,0 |
| A 100 km/h. | 40 9 | 41,6 |
| A 120 km/h | 59,5 | 56,9 |

## SONORIDAD

| | ALPINE | PORSCHE |
|---|---|---|
| Al ralentí | 54,8 | 59,5 |
| A 60 km/h. | 67,7 | 70,6 |
| A 90 km/h. | 70.5 | 72,6 |
| A 120 km/h | 73,5 | 74,8 |
| A 140 km/h | 76,7 | 76,8 |

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

## EQUIPAMIENTO

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

***MOTOR ATMOSFERICO***
***El Porsche, al igual que el Alpine, también es el sustituto de un modelo de parecida apariencia, pero con el que tienen poco que ver. El comportamiento del modelo alemán en curva es muy dócil y el eje delantero se inscribe en ellas con fidelidad. La progresividad del motor contribuye a facilitar la conducción.***

**COMODOS Y BIEN EQUIPADOS**
***Los asientos de cuero, en los dos coches, resultan confortables y sujetan bien el cuerpo. El equipamiento también es similar en ambos y muy completo, en el que destaca la climatización, elemento indispensable para un buen confort en deportivos de estas características y tamaño.***

no firme, puesto que el tacto es bastante duro. Es pues, un cambio típicamente deportivo. En cambio, en el Alpine, el manejo es mucho mas suave, exactamente igual que si se tratase de una berlina familiar, pero con unos recorridos





más largos. En cualquiera de los dos casos, su funcionamiento permite exprimir las posibilidades del motor, aunque el conductor menos avezado se encontrará más a gusto con el Renault Alpine.

A pesar de su aspecto agresivo y su historial de deportivos sin concesiones, el punto en el cual estos coches han mejorado sustancialmente respecto a sus antecesores, es en la facilidad de conducción.

Tanto el francés como el alemán, son vehículos sumamente manejables y se desenvuelven con toda naturalidad en el más denso de los tráficos urbanos. En este punto el Porsche es algo más agradable por la suavidad de funcionamiento de su motor a bajo régimen. Tan sólo la posición de los pedales, muy vertical, hace que el accionamiento del embrague resulte algo incómodo. Al margen de la mencionada versatilidad de estos coches para rodar por ciudad o para volar bajo por las autopistas, donde de verdad se disfrutan es en las carreteras con curvas. Ahí se puede apreciar la bondad de los motores, los frenos, la dirección y, por supuesto, las suspensiones. Al abordar una carretera de estas características con

**FUERZAS DESCENDENTES**
***Los alerones traseros de los dos deportivos cobran gran importancia a la hora de sujetar el tren posterior sometido al peso del motor y de la tracción.***

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO

15%
DISTANCIA FRENADO
MXT
MXT
FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15 % MÁS EFICAZ *

9%
MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUAPLANING: 9 % INFERIOR*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. En seco, en mojado, en curva, en frenada, durante miles de kilómetros, el MXT aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.

Nuevo
MXT
MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

*INEXISTENTE*
*En el Alpine no se dispone de un sitio para las maletas si no es abatiendo los asientos traseros.*

*DIMINUTO*
*El maletero del Porsche consiste en un pequeño compartimento bajo el capó delantero.*

ciertas pretensiones velocísticas, hay que mentalizarse previamente de que ninguno de estos coches es un deportivo superneutro que sólo muestra sus reacciones a altísima velocidad, sino que son coches con mucho peso sobre el tren posterior, por lo que será éste el que lleve la voz cantante. Esta disposición mecánica hace que el tren delantero sea un poco reacio a entrar en la curva. En general, el Porsche responde con más docilidad. Las reacciones son más progresivas y lo que pierde frente a su rival en cuanto a motor, lo gana en eficacia. El tren delantero sigue con bastante fidelidad los mandatos de su conductor y, cuando las ruedas posteriores intentan tomar decisiones por sí mismas, basta corregir con el volante y el acelerador para que todo vuelva a la normalidad. Así pues, la ligereza del tren delantero de los antiguos 911, es sólo un mal recuerdo. Esta nobleza de reacciones se mantiene sobre cualquier terreno y, aunque el asfalto sea irregular, se mantiene la alta capacidad direccional de las ruedas delanteras.

En el caso del Alpine ocurre algo parecido. Las diferencias se centran en que la dirección es mas asistida que en su rival y, por lo tanto, el conductor pierde algo de sensibilidad. El tren delantero se muestra algo más perezoso a la hora de entrar en la curva. Las reacciones aparecen con más rapidez y por lo tanto se requiere una mayor atención para contro-




# NO PAGUES POR OTROS.

**PRESENTAMOS LA COMPAÑIA DE SEGUROS FENIX AUTOS. DONDE LOS BUENOS CONDUCTORES PAGAN MENOS**

Muchas veces pagan justos por pecadores. En la nueva compañía de Seguros Fénix Autos, los buenos conductores no pagan por otros, sino que pagan menos.

INFORMATE EN EL
**900·111·222**

Fénix Autos

TE COSTARA MENOS. SEGURO.

McCANN

***LLAMATIVO Y CLASICO***
***La línea del Alpine llama la atención por sus formas espectaculares, mientras que la del Porsche resalta por un encantador toque clásico.***

larlas. La entrada del turbo a plena potencia complica también las cosas y hay que dosificar con cuidado el gas para que la caballería no nos desborde. Hay que mencionar que en ambos coches la motricidad es excepcional y tan sólo se aprecian pérdidas muy al límite. El Alpine es bastante más sensible al estado del asfalto que su rival y, en terreno bacheado, pierde algo de eficacia. Los frenos son inagotables y los respectivos sistemas antibloqueo son una ayuda imprescindible para el conductor.

Aunque el aspecto externo es radicalmente distinto, ambos coches tienen muchos puntos en común. Son coupés 2+2, es decir que las plazas traseras están previstas para niños o para adultos en trayectos cortos. En el Alpine no hay lugar para maletas, salvo que abatamos los asientos traseros. En el Porsche hay un pequeño compartimento bajo el capó delantero y también existe la posibilidad de abatir.

Como es habitual en coupés de este nivel, el equipamiento es muy completo. Los asientos, de cuero, sujetan muy bien y resultan muy cómodos. La posición al volante es buena en ambos.

En el Porsche, la colocación de los pedales obliga a una posición un tanto forzada, mientras que en el Alpine, la escasa altura interior hace que la cabeza se encuentre muy cerca del ángulo formado entre el techo y el parabrisas, lo cual da

Porsche 911 - Renault Alpine

## VIEJOS RIVALES

HACE más de tres años, allá por mayo del 88 (ver Motor 16 Nº 237), los antecesores de los protagonistas de estas páginas se enfrentaron por primera vez. En aquel momento pensábamos que se trataba de la última prueba de unos monstruos sagrados que estaban condenados a sobrevivir en las galerías de clásicos, pero no, sus fabricantes se han superado a sí mismos y se mantienen en sus trece,con una disposición mecánica aparentemente superada. Las diferencias de los coches que probamos hoy con aquéllos son tremendas. Ambos han mejorado mucho, pero sobre todo el Alpine que ha pasado de unos indomables e imprevisibles 200 caballos a los actuales 250 totalmente controlables. La calidad de acabado ha mejorado notablemente y en general el Alpine se ha acercado mucho al Porsche.

El Porsche 911, que parecía muerto, sigue con una vitalidad renovada y se mantiene entre los coches más codiciados del mundo entero. En su actual formato, resulta tan eficaz como otros deportivos de diseño más moderno y su conducción no requiere unas dotes especiales, tal y como ocurría con su antecesor. Es un mito que difícilmente podrá ser alcanzado por ningún otro modelo.

***EL MITO***
***Hace sólo un lustro, el Porsche 911 y el Renault Alpine parecían modelos de una concepción a punto de extinguir. Ahora, los han renovado y parecen tener cuerda para rato.***



EMOCIONESE.

Al conducir un Mazda 323 experimentará una sensación producida no sólo por una estética diferente, ni por su potente motor DOHC 1.8 i de 16 válvulas, ni por su completo equipamiento de serie (*).

Experimentará un sentimiento intenso, algo verdaderamente nuevo y sorprendente, que sólo podrá vivir tras la apasionante experiencia de conducir un Mazda. Simplemente, sentirá la autoemoción Mazda.

mazda
AUTOEMOCION

(*) *Dirección asistida, aire acondicionado, elevalunas eléctricos, ABS, llantas de aleación, retrovisores exteriores eléctricos, cierre centralizado...*

3 años de garantía o 100.000 Km. Amplia red de servicio.
Importador oficial y distribuidor general: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Tel.: 262 42 35.

| MECANICA | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 2º | El motor del Alpine está muy bien conseguido en cuanto a potencia y par, aunque resulta un poco pesado. El resto de la mecánica está también a buen nivel. |
| PORSCHE | 1º | El motor boxer del Porsche no es tan vivo como el de su rival, pero resulta muy progresivo. La dirección y los frenos son otros puntos destacables del Carrera 2. |

| COMPORTAMIENTO | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 2º | En esta versión se ha mejorado notablemente este punto, pero el eje delantero sigue siendo muy sensible a las irregularidades del asfalto |
| PORSCHE | 1º | Al igual que el Alpine, el Carrera 2 requiere unas manos expertas para aprovechar su potencial. Asimila mucho mejor las ondulaciones del terreno. |

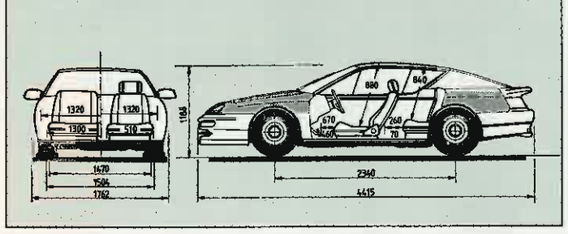
| CONFORT | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 1º | Tal y como corresponde a un deportivo, la suspensión es bastante dura, pero los asientos resultan cómodos. La climatización cumple bien su cometido |
| PORSCHE | 2º | La posición de conducción es un poco más forzada que la de su rival, pero la suspensión es algo más progresiva y por lo tanto más confortable |

| RENDIMIENTO | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 1º | El Alpine acelera más rápido que su rival y también gasta algo menos. El tremendo par del motor permite realizar una conducción tranquila y económica. |
| PORSCHE | 2º | El seis cilindros boxer del Carrera 2 es un prodigio de energía y suavidad, pero tiene menos tirón que su rival. A elevado régimen se estira un poco más. |

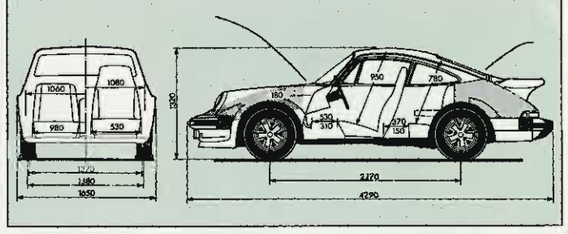
| CARROCERIA | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 1º | Es cómoda para dos ocupantes, pero las plazas traseras resultan muy angostas. El techo queda muy cerca de la cabeza a pesar de la regulación en altura del asiento. |
| PORSCHE | 1º | Tan sólo en la altura interior supera a su rival. Por lo demás, tiene los mismos inconvenientes que todos los coupés. Poco espacio detrás y maletero nulo. |

| ECONOMIA | | |
|---|---|---|
| ALPINE | 1º | Tienen un equipamiento bastante completo, pero la calidad de acabado es inferior a la de su rival. No obstante su precio resulta bastante inferior. |
| PORSCHE | 2º | La diferencia de precio respecto al Alpine hay que justificarla por la mejor calidad de los materiales y un acabado más esmerado. No obstante resulta caro. |

**ALPINE A-610**




**PORSCHE CARRERA 2**




una extraña sensación. La decoración interior de ambos es de tipo deportivo, aunque en el Alpine se toman elementos comunes a otros productos Renault. Con un equipamiento similar, el Porsche destaca por una calidad de materiales y acabado superior. En el Alpine se notan vibraciones y entradas de agua por las puertas, que no aparecen en su rival.

En cualquiera de los dos coches se puede abordar un largo viaje, siempre y cuando no tengamos que llevar mucho equipaje. La suspensión es algo más dura en el Alpine, pero, por carreteras principales, el nivel de confort es razonable. Elementos tales como la climatización, mejoran bastante el mencionado confort.

Entre estos dos modelos, la decisión no resulta fácil. La diferencia de precio, más de dos millones, inclina la balanza hacia el Alpine, que es un producto a un excelente nivel. Puntos favorables al Porsche, tales como un mejor comportamiento o una calidad superior, no llegan a justificar esta diferencia.

Por otra parte, el Alpine llama más la atención por sus líneas espectaculares, mientras que el Porsche tiene un encantador toque clásico que resulta mucho más discreto. ○

**Víctor Piccione**
Fotos: **José Robledo**

***TODO ATRAS***
***En los dos coches, la disposición del motor así como la tracción es posterior.***

## DATOS DEL COMPRADOR

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

**PORSCHE: Importador**: Porsche España, S.A. Paseo de la Castellana 141. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 04 05. **Red de postventa**: 20 puntos de asistencia en toda España. **Garantía**: Dos años sin límite de kilometraje.

Para llegar con ventaja, para llegar a olvidarse de las inclemencias del tiempo y las dificultades de la carretera, es imprescindible rodar con Pirelli. Porque Pirelli somete sus neumáticos a las pruebas deportivas más duras, demostrando victoria tras victoria el éxito de sus investigaciones y la calidad de sus productos. Para que disfrute la sensación que sólo el mejor neumático puede ofrecerle, para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.

PIRELLI

## DAIHATSU APPLAUSE 1.6 IX

# FRAGANCIA ORIENTAL

**Las redondeadas líneas del Daihatsu Applause 1.6 IX disimulan la realidad. Es un vehículo mayor de lo que aparenta, pero conserva la suavidad y el tacto de un modelo menor. Por fin, su precio, ligeramente superior al de sus rivales, nos saca del engaño.**

***CINCO PUERTAS** La carrocería del Applause conjuga la prestancia de una carrocería de tres volúmenes con la utilidad que aportan cinco puertas. Las llantas de aleación ligera se venden, en España, como equipo de serie.*

LAS curiosidades que salpican las características del Applause son varias y lo convierten en un modelo peculiar. Se trata del turismo de mayor tamaño de Daihatsu y el único de esta marca que se vende en España (excepto las Islas Canarias), donde hasta ahora era conocida únicamente por sus vehículos todo-terreno: el Feroza y el Rocky.

Su longitud total es idéntica a las del Renault 19 Chamade y sólo seis centímetros más corta que la del Seat Toledo, modelo con el que comparte alguna otra característica, entre ellas el portón trasero en una carrocería de tres volúmenes. Esta solución, que combina el aspecto práctico con una apariencia de superior prestigio, fue adoptada por Daihatsu antes que por Seat, aunque hayan llegado a nuestro país en orden inverso.

Dada la particularidad del portón, y el hecho de ser pioneros en este tipo de diseño para berlinas, comenzaremos la descripción del vehículo a partir de este punto. El anclaje del cierre del portón del Applause está situado en el punto inferior de la puerta, lugar donde más se nota la flexión y más difícil resulta conseguir un buen ajuste para el cierre. En la práctica, se cierra con bastante facilidad y correctamente.

***COMODIDAD** Los asientos, que adolecen de un mullido un tanto blando en exceso, permiten una correcta postura al volante. La altura hasta el techo resulta más holgada que en las plazas traseras, donde queda algo justa.*

En cuanto al aspecto práctico de la quinta puerta, el Applause no aprovecha al máximo las posibilidades de este diseño. La zona de carga, que se obtiene abatiendo los asientos posteriores, no resulta excesivamente grande, aunque permite cargar bultos de mayor tamaño que en modelos con maletero separado.

En las plazas posteriores se dispone de anchura y altura algo justa para tres adultos. En cambio, si se alterna el transporte entre pasajeros y mercancías, el pasajero de la plaza posterior puede instalarse cómodamente, debido a que el respaldo del asiento posterior se abate por mitades.

Los ocupantes de las plazas delanteras disponen de diez centímetros más de altura hasta el techo que los de las plazas posteriores y de asientos de forma adecuada, que sujetan bien lateralmente. La única pega que cabe poner es que las banquetas resultan demasiado mullidas y, en viajes largos, el cuerpo va adoptando progresivamente posturas poco adecuadas.

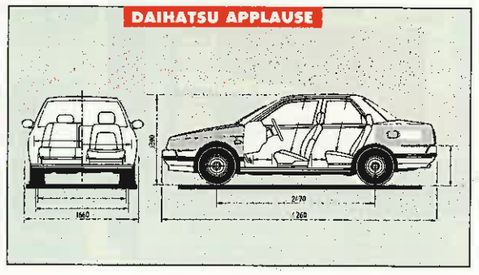
A pesar de ello, la posición de conducción, aunque no son regulables en altura ni el asiento ni el volante, resulta cómoda.

***SUAVIDAD** Todos los mandos del Applause se accionan con una suavidad inusitada, tanto las palancas del tablero como los pedales. El equipamiento es completo, aunque curiosamente carece de reloj horario. El aspecto de los plásticos desmerece un poco la buena impresión general.*

**VIRTUDES**
- Equilibrio general
- Portón trasero
- Suavidad de los mandos

**DAIHATSU APPLAUSE 1.6 IX**
**PRECIO: 2.286.952 PTAS.**

**DEFECTOS**
- Poca altura plazas traseras
- Aspecto plásticos salpicadero
- Precio




Los mandos están bien situados y funcionan todos con una suavidad poco habitual, tanto la palanca de cambios, como los pedales, palancas de luces o los diversos interruptores, se accionan con sólo acariciarlos. El ajuste de todos los elementos roza la perfección y no se oyen ruidos en ninguna circunstancia. Es una lástima que el aspecto, un poco pobre, de los materiales empleados en el salpicadero empeore ligeramente esta agradable sensación. En cuanto a la instrumentación, se sitúa al mismo nivel que la de sus competidores. Sin embargo, el sistema antibloqueo de frenos no puede adquirirse ni como opción, apartado éste en el que sólo se incluye la pintura metalizada, y el aire acondicionado, aunque con montaje de concesionario y no de fábrica. Por lo que respecta al equipamiento de serie, los elevalunas eléctricos, la servodirección y los espejos orientables eléctricamente son sus componentes más destacables.

La conducción del Applause, quizá inducida por el funcionamiento de sus mandos, también se realiza con suavidad. El motor, a pesar de sus dieciséis válvulas no es un prodigio de potencia, pero cabe calificarlo como bueno. Del mismo estilo ➤

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque del motor y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.589 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76,0 mm. Carrera: 87,6 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 105 CV (77 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Por inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h; en 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h, en 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h, en 4ª a 1.000 rpm: 26,4 km/h, en 5ª a 1.000 rpm: 32,2 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: **3,6** vueltas. Diámetro de giro 10,0 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente de tipo McPherson con brazo transversal y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de tipo McPherson, con dos brazos transversales y uno longitudinal. Barra estabilizadora

**RUEDAS:** Neumáticos: 175/70 SR 13. Llantas de aleación de 5 J X 13.

**PESOS Y CAPACIDADES**: Peso en orden de marcha: 930 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| | |
|---|---|
| **CIUDAD** | |
| A 30,5 km/h de promedio | 7,9 |
| **CARRETERA** | |
| A 90 km/h de crucero | 5,4 |
| En conducción rápida | 13,1 |
| **AUTOPISTA** | |
| A 120 km/h de crucero | 7,39 |
| A 140 km/h de crucero | 9,51 |
| A 180 km/h de crucero | |
| **CONSUMO MEDIO POND.** | |
| Litros 100/km | 7,1 |
| **AUTONOMIA MEDIA** | |
| Kilómetros recorridos | 662 |

## PRESTACIONES

| | |
|---|---|
| **VELOCIDAD MAXIMA** | |
| Km/h | 184,0 |
| **ACELERACION (seg.)** | |
| 400 m salida parada | 17,6 |
| 1.000 m salida parada | 32,3 |
| De 0 a 100 km/h | 10,6 |
| Recorriendo (metros) | 170 |
| **RECUPERACION** | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 19,4 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 21,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 35,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 40,2 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 12,2 |
| recorriendo (metros) | 343 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 16,84 |
| Recorriendo (metros) | 472 |

## EQUIPAMIENTO

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

## FRENOS

A 60 Km/h: **16,5.**
A 100 Km/h: **52,1.**
A 120 Km/h: **75,3.**

## SONORIDAD

Al ralentí: **50,1.**
A 60 Km/h: **65,5.**
A 90 Km/h: **69,3.**
A 120 Km/h: **73,1.**
A 140Km/h: **75,6.**
A Tope: **79,4.**

que el funcionamiento del resto del coche, se comporta con suavidad. A pesar de sus dieciséis válvulas, a partir de 2.500 revoluciones por minuto ya empuja con fuerza apreciable y una vez superadas las 4.000 vueltas aún se nota otro apreciable tirón.

En curva también es todo suavidad. La suspensión, tirando a blanda, alcanza un buen compromiso entre estabilidad y comodidad y sólo cuando se le trata con algo de mano dura pierde tracción, aunque sin malos modos.

La única nota disonante en un conjunto tan homogéneo y sin aristas resulta el precio. Se pueden encontrar modelos de similar tamaño, tan bien equipados, más potentes y con una red de concesionarios más amplia, con precio inferior. Pero con el Applause, del que se tiene previsto vender únicamente doscientas unidades en España, su propietario podrá sentir sin duda mayor grado de exclusividad. ○

**Javier Moltó**
Fotos: **José Robledo**

## FRENTE A SUS RIVALES

Por estructura de carrocería, el Applause tiene un claro rival: el Seat Toledo 2.0i GL, con un equipamiento algo inferior, pero que en cambio incluye un sistema antibloqueo de frenos, ABS, de serie, y además cuesta unas cien mil pesetas menos y supera la potencia del Dahiatsu en 10 caballos. Los otros rivales no son tan evidentes por su característica carrocería, pero el Rover 216 GSi también tiene cinco puertas, aunque no es un tres volúmenes. Da diez caballos más de potencia, mide y cuesta casi lo mismo que el Dahiatsu Applause y tiene el mismo equipamiento.

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador**: Daihatsu España, S A Carretera de Barcelona Km.16,5 28 830 San Fernando de Henares, Madrid. Tlfn. (91) 672 56 11. **Red de Posventa**: 32 puntos. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.




TRIO DE ASES

VECTOR

**TRES.** Rainey, Cadalora y Tarrés
**ASES.** En 500, 250 y Trial
**TRIO DE ASES.** La baza de CASTROL en el '91
**CASTROL.** El lubricante de los campeones

Castrol

## NOVEDADES EN PARIS

# LA EVOLUCION

**El Salón Equip Auto 91 celebrado recientemente en París ha sido el centro de presentación de varias novedades en equipos de autosonido.**

DURANTE el último salón del equipamiento del automóvil parisino, uno de los más importantes de los que se celebran en el mundo, han sido presentados diversos equipos de autosonido de diferentes marcas. También se registraron algunas novedades en sectores paralelos como el de las autoalarmas.

Entre las firmas de sonido más representativas cabe destacar la presencia de los últimos productos de la marca Alpine, que ahora amplía su gama de receptores, radiocassettes y reproductores de compact disc, que actualmente, en nuestro mercado, tiene sus máximas cotas en el modelo 7990 L, estrella de la marca, que incorpora la más avanzada tecnología digital. Está compuesto por el reproductor de CD, el receptor FM/OM/OL y el control de CD Shuttle. Este aparato ofrece las más avanzadas prestaciones y una serie de posibilidades como la reproducción de piezas al azar, exploración musical, sensor, repetición y pausa.

La gran novedad ha sido el 7618 R, un autorradio reproductor de cassettes con sintonizador R.D.S y mando para disco compacto. Además, incluye entre sus características el mando a distancia sin cable y cabeza de lectura HLTAC II de altas prestaciones, busqueda de emisoras hacia arriba y hacia abajo, Dolby bic, búsqueda de introducciones y mando electrónico de sonido. Sus prestaciones le sitúan en un lugar destacado de la oferta actual de sonido. ○

R·D·S

***ALPINE R.D.S.** Los nuevos receptores Alpine incluyen el moderno sistema de transmisión de datos R.D.S.*

### MINI-TWEETER UNICARS

## SONIDO ORIENTABLE

Para la reproducción de los sonidos agudos, debido a sus características (emisión direccional), conviene que los *tweeter* estén situados lo más cerca posible del oyente. Unicars acaba de presentar unos nuevos tweeters de pequeño tamaño que además tienen la ventaja de poder orientarlos. Esta serie se compone de tres altavoces dotados de una fuerte y ligera membrana con cúpula de propileno y carbono y un soporte de formas diferentes para adaptarse a las variadas exigencias de montaje. Otra de las características más interesantes es el contenido precio con el que se comercializa.

# REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces **Kindvox,** con un radiocassette **Kindvox Serie 500,** el resultado es una **reacción en cadena** con un sonido realmente **Contundente!**

2 Modelos : **KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12** memorias, **Sintonía electrónica, Equalizador** (graves, medios, agudos), **Búsqueda automática sintonías, Extraible incorporado.**

**Kindvox®** CAR AUDIO

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

**KX 500 R**


Copyright Motor 16. 1991. Prohibida su reproducción.

PRECIOS **Guía** ganvam

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Por tanto, para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

# Precios coches usados

### ALFA ROMEO

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Alfa 33 SL | — | — | — | — | 590 |
| Alfa 33 QO | — | — | — | — | 630 |
| Alfa 33 QV | — | — | — | — | 620 |
| Alfa 33 1.3 S. | 1000 | 850 | 770 | 700 | — |
| Alfa 33 1.5 4x4 | 1200 | 1080 | 920 | 830 | — |
| Alfa 33 1.5 T.I. | 1070 | 900 | 820 | 660 | 560 |
| Alfa 33 1.7 QV | 1220 | 1030 | 940 | 840 | — |
| Alfa 33 1.7 IE | 1190 | 1000 | 900 | — | — |
| Alfa 33 1.7 SW | 1320 | 1110 | 1000 | — | — |
| Alfa 33 1.3 Nuevo | 1110 | — | — | — | — |
| Alfa 33 1.5 TI Nuevo | 1190 | — | — | — | — |
| Alfa 33 1.7 IE Nuevo | 1320 | — | — | — | — |
| Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V | 1630 | — | — | — | — |
| Alfa 75 1.6 | 1200 | 1000 | — | — | — |
| Alfa 75 1.8 | 1280 | 1080 | 970 | — | — |
| Alfa 75 1.8 IE | 1430 | 1210 | — | — | — |
| Alfa 75 1.8 T América | 1920 | 1630 | 1480 | 1330 | 1060 |
| Alfa 75 2.0 | 1340 | 1240 | 1150 | 980 | 840 |
| Alfa 75 2.0 T.S. | 1690 | 1430 | 1300 | 1170 | — |
| Alfa 75 2.0 TD. | 1500 | 1270 | 1150 | 1020 | 880 |
| Alfa 75 2.4 TD | 1670 | 1420 | — | — | — |
| Alfa 75 2.5 QV | 1660 | 1580 | 1430 | 1220 | 980 |
| Alfa 75 3.0 América | 2330 | 2020 | 1800 | 1650 | — |
| Alfa 90 2.0 | 1110 | 1010 | 920 | 730 | 560 |
| Alfa 90 2.5 | — | — | 1150 | 920 | 700 |
| Alfa 90 2.4 TD | 1250 | 1150 | 1030 | 830 | 670 |
| Sprint 1.5 | 930 | 870 | 810 | 680 | 530 |
| Sprint 1.7 QV | 1040 | 930 | 840 | — | — |
| GTV 2.0 | — | — | 1090 | 850 | 700 |
| GTV 2.5 | — | — | 1340 | 1100 | 890 |
| Spider 2.0 | — | — | 1370 | 1100 | 860 |
| Spider 2.0 Q.V | — | — | 1530 | 1280 | 1150 |
| 164 Twin Spark | 2300 | 2070 | — | — | — |
| 164 3.0 V6 | 2980 | 2680 | — | — | — |
| 164 2.5 TD | 2400 | 2160 | — | — | — |

### AUDI

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 80 CD | — | — | — | — | 760 |
| 80 GTE | — | — | — | — | 810 |
| 80 Quattro | — | — | — | — | 1360 |
| 80 CD TD | — | — | — | — | 710 |
| 80 Special | 1550 | 1400 | — | — | — |
| 80 1.8 E | 1750 | 1580 | — | — | — |
| 90 2.2 F | 2120 | 1980 | 1700 | 1530 | — |
| 90 2.2 E Aut. | 2400 | 2160 | 1950 | 1760 | — |
| 90 2.0 Front. | 2670 | 2400 | — | — | — |
| 90 Quattro | 2800 | 2500 | 2250 | 2030 | — |
| 100 CC | — | — | — | 1030 | 790 |
| 100 CD y 2.2 E | 2090 | 1990 | 1870 | 1590 | 1160 |
| 100 CD Aut. | 2330 | 2220 | 2010 | 1770 | 1300 |
| 100 CC Diesel | 1520 | 1420 | 1280 | 1090 | 840 |
| 100 CD Turbo Diesel | 1730 | 1610 | 1460 | 1240 | 950 |
| 200 Turbo | 3390 | 3080 | 2710 | 2340 | 1900 |
| 200 Turbo Aut. | 3650 | 3290 | 2960 | — | — |
| 200 CD | — | — | 2140 | 1840 | 1530 |
| 200 Quattro | 3560 | 3250 | 2710 | 2300 | 1860 |
| 200 V8 | 5850 | 5250 | — | — | — |
| Coupé GT | 2210 | 1790 | 1520 | 1220 | 930 |
| Coupé Quattro | 2760 | 2480 | 2120 | 1700 | 1200 |

### BMW

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 316/316 i | 1520 | 1420 | 1280 | 1120 | 1040 |
| 316 4p | 1610 | 1520 | 1420 | 1220 | 1080 |
| 318 i | 1710 | 1610 | 1470 | 1260 | 1120 |
| 318 i 4p | 1800 | 1710 | 1570 | 1350 | 1220 |
| 320 i | 1990 | 1850 | 1710 | 1530 | 1360 |
| 320 i 4p | 2200 | 2050 | 1900 | 1710 | 1520 |
| 324 D | 1950 | 1800 | 1710 | 1570 | — |
| 324 TD | 2330 | 2090 | 1900 | — | — |
| 325 i | 2660 | 2470 | 2280 | 2090 | 1950 |
| 325 i 4p | 2750 | 2560 | 2370 | 2180 | 2040 |
| 325 iX | 3090 | 2850 | 2710 | 2560 | — |
| M-3 | 4940 | 4560 | 4180 | 3800 | — |
| 520 i | — | — | — | 1210 | 1030 |
| 520 i (nuevo) | 2900 | 2600 | 2400 | — | — |
| 525 i | — | — | — | 1520 | 1340 |
| 525 i (nuevo) | 3600 | 3300 | 3050 | — | — |
| 528 i | — | — | — | 1800 | 1600 |
| M 535 i | — | — | — | 2750 | 2350 |
| 535 i (nuevo) | 4420 | 4040 | 3800 | — | — |
| 524 TD | — | — | — | 1750 | 1550 |
| 524 TD (nuevo) | 3350 | 3000 | 2700 | — | — |
| 728 i | — | — | — | — | 1660 |
| 730 i | 4370 | 3890 | 3510 | 3130 | — |
| 735 i | — | — | — | — | 2430 |
| 735 i (nuevo) | 5410 | 5030 | 4580 | 4160 | — |
| 745 i | — | — | — | — | 2560 |
| 750 i | 7360 | 6650 | 6170 | — | — |
| 628 CS i | — | — | — | — | 1890 |
| 635 CS i | 4990 | 4420 | 3990 | 3610 | 3090 |
| M 635 | 6650 | 5890 | 5410 | 4750 | 4080 |

### CITROËN

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 CV 6 CT | — | — | — | 260 | 200 |
| Mehari 4 p. | — | — | — | 290 | 230 |
| LNA | — | — | — | — | 160 |
| LNA 11 E y RE | — | — | — | — | 200 |
| AX 11 RE | 710 | 610 | 520 | — | — |
| AX 11 RE 5 p | 750 | 640 | — | — | — |
| AX TRE | 780 | 650 | 580 | 490 | — |
| AX TRE 5 p | 800 | 680 | 580 | — | — |
| AX 14 TRS | 820 | 700 | 630 | 540 | — |
| AX 14 TRS 5 p | 860 | 740 | 630 | — | — |
| AX 14 TZS | 880 | 750 | 680 | 580 | — |
| AX 14 TZS 5 p | 920 | 790 | 670 | — | — |
| AX GT | 960 | 820 | 740 | 630 | — |
| AX GT 5 p | 980 | 830 | — | — | — |
| AX 14 RD | 700 | 600 | — | — | — |
| AX 14 RD 5 p | 730 | 620 | — | — | — |
| AX TRD | 740 | 630 | — | — | — |
| AX TRD 5 p | 770 | 650 | — | — | — |
| Visa II Club y ES | — | — | — | 250 | 180 |
| Visa II Super E y X | — | — | — | 370 | 280 |
| Visa GT | — | — | — | 440 | 350 |
| Visa 11 E | — | — | — | 370 | 27 |
| Visa 11 RE | — | — | — | 390 | 300 |
| Visa Challenger | — | — | — | 430 | 310 |
| Visa 14 TRS y Stylo | — | — | — | 500 | 380 |
| Visa GTI | — | — | 850 | 730 | 580 |
| Visa 17 D y Challenger | — | — | 580 | 470 | 340 |
| Visa 17 RD y Stylo | — | — | 620 | 500 | 360 |
| GSA X1 | — | — | — | — | 290 |
| GSA X3 | — | — | — | — | 230 |
| BX | — | — | 720 | 610 | 430 |
| BX 14 E, RE | 960 | 810 | 740 | 630 | 450 |
| BX Leader T | 960 | 810 | 740 | 630 | 400 |
| BX 14 TRE y TGE | 1030 | 870 | 790 | 670 | 570 |
| BX 16 RS | — | — | — | — | 500 |
| BX 16 TS | 1060 | 900 | — | — | — |
| BX 16 TGS | 1140 | 970 | — | — | — |
| BX 16 TRS y Athena | 1270 | 1070 | 980 | 830 | 590 |
| BX 19 TGS | 1210 | 1030 | — | — | — |
| BX 19 TRSGT y Athena | 1330 | 1120 | 1020 | 870 | 740 |
| BX 19 GTI | 1440 | 1220 | 1110 | 940 | — |
| BX 19 GTI 16 V | 1920 | 1620 | 1380 | — | — |
| BX 19 TRS Break | 1490 | 1260 | 1140 | 970 | 820 |
| BX D | 1110 | 950 | 850 | 720 | 530 |
| BX 19 D y RD | 1120 | 1010 | 910 | 770 | 560 |
| BX 19 TRD | 1250 | 1060 | 960 | 800 | 580 |
| BX 19 TRD Turbo | 1450 | 1230 | 1040 | — | — |
| BX 19 RD Break | 1330 | 1130 | 1020 | 860 | 730 |
| CX 22 TRS | 1300 | 1100 | 920 | 700 | 510 |
| CX 25 GTI | — | — | 1190 | 910 | 670 |
| CX 25 GTI Turbo 2 | 2400 | 2040 | 1840 | 1450 | 920 |
| CX Prestige Turbo | 2740 | 2340 | 2100 | 1710 | 1370 |
| CX 25 D y RD | 1640 | 1390 | 1170 | 870 | 630 |
| CX TRD Turbo | 2070 | 1750 | 1580 | 1190 | 800 |
| CX 25 RDT Familiar | 2120 | 1810 | 1620 | 1290 | 760 |

### FERRARI

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 328 GTS | — | — | — | 4200 | 3100 |
| 400 GT | — | — | 6700 | 5900 | 4800 |
| Mondial 8 | — | — | 6200 | 5500 | 4800 |
| Mondial Cabrio | 9850 | 8400 | 7500 | 6750 | — |
| Mondial T | 9100 | 7700 | 7000 | 5900 | 5000 |
| 412 | 13800 | 11500 | 10350 | — | — |
| Testarossa | 16000 | 14000 | 12800 | 10700 | 9300 |

### FIAT

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Uno 45 Sting 3p | — | — | 560 | 500 | 470 |
| Uno Brio 45 3p | — | 580 | 490 | — | — |
| Uno 45 Fire 3p | 700 | 600 | 570 | 520 | 440 |
| Uno 45 Fire S 3p | 780 | 670 | 600 | 510 | 430 |
| Uno 45 Fire S 5p | 820 | 700 | 630 | 530 | 450 |
| Uno 60 S 3p | 830 | 710 | 640 | 540 | 460 |
| Uno 70 SL 5p | 980 | 840 | 760 | 640 | 540 |
| Uno 70 SX 3p | 950 | 820 | 730 | 620 | — |
| Uno 70 SX 5p | 990 | 820 | 770 | — | — |
| Uno Turbo ie | 1150 | 990 | 890 | 750 | 640 |
| Uno Turbo ie ASHD | 1260 | 1080 | 920 | — | — |
| Uno DS 5p | 850 | 720 | 650 | 550 | 470 |
| Tipo 1.400 | 1120 | 980 | 820 | — | — |
| Tipo 1.400 DGT | 1210 | 1050 | 890 | — | — |
| Tipo 1.600 DGT | 1300 | 1130 | 960 | — | — |
| Tipo TD DGT | 1590 | 1360 | 1160 | — | — |
| Regata 70 C | — | — | — | 460 | 390 |
| Regata Mare | — | 640 | 570 | 480 | — |
| Regata 70 S | — | 700 | 640 | 520 | 400 |
| Regata 70 ES | — | — | — | — | 340 |
| Regata 100 S | — | — | — | — | 410 |
| Regata 100 S ie | — | 810 | 730 | 640 | 510 |
| Regata Weekend S ie | — | 880 | 790 | 670 | 540 |
| Regata Weekend DS | — | 930 | 850 | 720 | 580 |
| Regata DS | — | 850 | 780 | 640 | 510 |
| Regata DS Turbo | — | — | — | 690 | 570 |
| Ritmo Abarth 130 TC | — | — | — | — | 430 |
| Argenta 2.0 ie | — | — | — | — | 280 |
| Argenta Volumex | — | — | — | — | 390 |
| Argenta 2.5 D | — | — | — | — | 270 |
| Croma CHT | 1520 | 1280 | 1170 | 990 | 820 |
| Croma Duemila | 2000 | 1690 | 1540 | — | — |
| Croma 2.0 ie | 2000 | 1690 | 1540 | 1310 | 1180 |
| Croma Turbo ie | 2280 | 1930 | 1750 | 1500 | 1350 |
| Croma TD | 1850 | 1570 | 1480 | 1200 | 1040 |
| Croma TDID | 1620 | 1460 | — | — | — |

### FORD

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Fiesta N y C | — | — | 410 | 360 | 290 |
| Fiesta 1.1 C, HIT y Flash | — | — | — | 400 | 340 |
| Fiesta L y 1.1 | — | — | — | — | 270 |
| Fiesta Balear 1.1 | — | — | — | — | 310 |
| Fiesta Trip 1.1 | — | — | 520 | 440 | — |
| Fiesta S 1.1 y 1.3 | — | — | — | — | 320 |
| Fiesta Ghia 1.1 y 1.3 | — | — | — | — | 350 |
| Fiesta Sport 1.4 | — | — | 560 | 480 | 410 |
| Fiesta Ghia 1.4 | — | — | 570 | 490 | 420 |
| Fiesta LD y Balear 1.6 D | — | — | — | — | 310 |
| Fiesta Super Hit 1.6 D | — | — | — | 400 | 340 |
| Fiesta Trip D 1.6 | — | — | 520 | 440 | — |
| Fiesta Ghia 1.6 D | — | — | 550 | 470 | 350 |
| Fiesta XR2 | — | 840 | 700 | 630 | 540 |

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ibiza Diesc Spc y Jun D3p | 700 | 580 | 530 | 440 | 320 |
| Ibiza GLD y XLD 3p | 780 | 670 | 600 | 500 | 370 |
| Ibiza Diesc Spc y Jun D5p | 750 | 630 | 570 | 480 | — |
| Ibiza GLD y XLD 5p | 830 | 710 | 640 | 540 | — |
| Malaga Touring | 720 | 610 | — | — | — |
| Malaga L y GL 1.2 | — | — | 530 | 450 | — |
| Malaga GLX 1.2 | 750 | 640 | 570 | 480 | — |
| Malaga L 1.5 | — | — | 590 | 480 | 360 |
| Malaga Touring 1.5 | 790 | 670 | — | — | — |
| Malaga GL y Brisa 1.5 | — | — | 610 | 490 | 390 |
| Malaga GLX 1.5 | 820 | 700 | 630 | 530 | 410 |
| Malaga 1.5 inyección | 940 | 800 | 720 | 610 | 470 |
| Malaga Touring D | 790 | 670 | — | — | — |
| Malaga LD | — | — | 570 | 430 | 330 |
| Malaga GLD | — | — | 600 | 470 | 370 |
| Malaga GL XD | 820 | 700 | — | — | — |

## TALBOT

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Horizon LS | — | — | — | 410 | 320 |
| Horizon GL | — | — | — | 440 | 360 |
| Horizon GT | — | — | — | 506 | 360 |
| Horizon GLD | — | — | — | 440 | 370 |
| Horizon EXD | — | — | — | 510 | 400 |
| Horizon GTD Aut | — | — | — | 510 | 400 |
| Solara Escorial Aut. | — | — | — | 490 | 400 |
| Solara Escorial D | — | — | — | 580 | 480 |

## VOLKSWAGEN

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Polo Bluesy 1.0 | 680 | 580 | 530 | 400 | 300 |
| Polo 40 C | — | — | — | — | 270 |
| Polo C Oxford | — | — | — | — | 280 |
| Polo 45 C y Fox 1.0 | 730 | 630 | 560 | 420 | 340 |
| Polo 55 CL y Fox 1.5 | 800 | 680 | 620 | 490 | 380 |
| Polo Classic C 1.3 | 730 | 620 | 570 | 420 | 330 |
| Polo Classic CL 1.3 | 830 | 710 | 640 | 490 | 360 |

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Polo Classic Sel Air | 770 | 650 | — | — | — |
| Polo Fox Diesel | 770 | 650 | 550 | — | — |
| Polo Classic CL D | 790 | 670 | 610 | 520 | — |
| Polo Coupé Fox 1.0 | 730 | 630 | 540 | — | — |
| Polo Coupe CL | 820 | 700 | 590 | — | — |
| Polo Coupé GT 55 cv | 870 | 750 | 640 | — | — |
| Polo Coupé GT 75 cv | 920 | 800 | 680 | — | — |
| Golf Sprinter 2 p | 1120 | 950 | — | — | — |
| Golf Sprinter 4 p | 1180 | 1000 | — | — | — |
| Golf CL 75 cv 2 p | 1190 | 1020 | 920 | 780 | 590 |
| Golf CL 75 cv 4 p | 1270 | 1080 | 920 | — | — |
| Golf CL 90 cv 2 p | 1350 | 1150 | 1040 | 870 | 670 |
| Golf CL 90 cv 4 p | 1420 | 1220 | 1040 | — | — |
| Golf GTI 112 cv 2 p | 1440 | 1240 | 1110 | 940 | 730 |
| Golf GTI 112 cv 4 p | 1500 | 1300 | 1170 | 990 | 750 |
| Golf GTI 16 v 2 p | 1650 | 1410 | 1270 | 1070 | 860 |
| Golf GTI 16 v 4 p | 1730 | 1480 | 1330 | 1120 | 900 |
| Golf CL D 2 p | 1070 | 910 | 820 | 690 | 540 |
| Golf CL D 4 p | 1140 | 970 | 870 | 740 | 560 |
| Golf GTD 2 p | 1260 | 1070 | 970 | 820 | 630 |
| Golf GTD 4 p | 1330 | 1130 | 1020 | 850 | 680 |
| Golf Cabrio GLI | 1520 | 1300 | 1170 | 990 | 800 |
| Golf Cabrio Quartett | 1700 | 1450 | 1300 | 1100 | 900 |
| Jetta CL 75 cv | 1040 | 880 | 750 | — | — |
| Jetta CL 90 cv | 1150 | 970 | 820 | — | — |
| Jetta GT | 1490 | 1260 | 1090 | 930 | 700 |
| Jetta CLD | 1100 | 930 | 790 | — | — |
| Jetta CLD | 1100 | 930 | 790 | — | — |
| Jetta CL TD | 1100 | 940 | 800 | — | — |
| Passat 1.8 C L | — | — | 650 | 510 | 420 |
| Passat 2.0 GLS | — | — | 810 | 640 | — |
| Passat 1.6 CLD | — | — | — | 500 | 420 |
| Passat 1.6 CL D Turbo | — | — | 670 | 570 | — |
| Passat Variant 1.6 GL TD | — | — | — | — | 500 |
| Passat CL 90 cv | 1270 | 1080 | 920 | — | — |
| Passat GL 90 cv | 1500 | 1270 | 1080 | — | — |
| Passat GL 112 cv | 1550 | 1310 | 1110 | — | — |
| Passat GT 16 v | 1800 | 1530 | 1300 | — | — |
| Passat CL TD | 1350 | 1150 | 980 | — | — |
| Passat Variant CL 90 cv | 1400 | 1180 | 1000 | — | — |
| Passat Variant GL 112 cv | 1690 | 1420 | 1210 | — | — |

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| Passat Variant TD | 1486 | 1240 | 1050 | — | — |
| Corrado 1.8 v | 2300 | 1940 | 1650 | — | — |
| Corrado G 60 | 2640 | 2240 | 1900 | — | — |
| Santana LX 1.8 | — | — | — | 570 | 480 |
| Santana GX 5 | — | — | — | 850 | 660 |
| Santana GX GTD | — | — | — | 630 | 480 |
| Scirocco GT | 1250 | 1070 | 980 | 810 | 650 |
| Scirocco GTX | 1450 | 1230 | 1100 | 940 | 750 |
| Scirocco GT 16V | 1430 | 1220 | 1040 | — | — |

## VOLVO

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 244 GL | 1540 | 1320 | 1150 | 970 | 770 |
| 244 GLT | 1950 | 1650 | 1500 | 1350 | — |
| 244 GLD | 1370 | 1200 | 1070 | 810 | 650 |
| 245 GL | 1400 | 1230 | 1110 | 850 | 680 |
| 245 GLD | 1490 | 1280 | 1150 | 890 | 720 |
| 340 DL | — | — | 900 | 770 | 640 |
| 340 GL | 1280 | 1090 | 990 | 840 | 780 |
| 340 Plus | 1370 | 1190 | — | — | — |
| 340 GLD | — | — | 1046 | 880 | 770 |
| 360 GLE | 1560 | 1420 | 1230 | 1080 | 850 |
| 360 GLT | 1520 | 1370 | 1180 | 1030 | 850 |
| 440 GL | 1470 | — | — | — | — |
| 440 GLT/GL | 1760 | 1470 | — | — | — |
| 440 Turbo | 1940 | 1660 | — | — | — |
| 440 CL | 1930 | — | — | — | — |
| 460 GLE | 1950 | 1770 | — | — | — |
| 460 Turbo | 2150 | 1970 | — | — | — |
| 480 ES | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | — |
| 480 ES Turbo | 2470 | 2100 | 1970 | — | — |
| 740 GL | 1570 | 1440 | 1230 | 1020 | 820 |
| 740 Master y 2.0 | 2100 | — | — | — | — |
| 740 GLE | 1890 | 1710 | 1490 | 1230 | 980 |
| 740 GLT | — | 1570 | 1320 | — | — |
| 740 GLD | 1620 | 1440 | 1230 | 1060 | 850 |
| 740 Turbo Diesel | 1980 | 1830 | 1490 | 1230 | 1020 |
| 740 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 740 Master | 2460 | — | — | — | — |

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| 745 GLE | 1590 | 1710 | 1950 | 1230 | 980 |
| 745 Turbo Intercooler | 2300 | 2070 | 1710 | 1490 | 1190 |
| 760 GLE | 2690 | 2610 | 2180 | 1880 | 1490 |
| 760 Turbo Diésel | 3020 | 2700 | 2310 | 1960 | 1570 |
| 760 Turbo Intercooler | 3150 | 2840 | 2390 | 2030 | 1620 |
| 780 | 4510 | 4050 | 3440 | 2920 | — |

## OTRAS MARCAS

| MODELO | 90 | 89 | 88 | 87 | 86 |
|---|---|---|---|---|---|
| **JAGUAR** | | | | | |
| Sovereing 4.2 | — | — | — | — | 2560 |
| Sovereing V12 | 5410 | 4750 | 3900 | 3430 | 2920 |
| XJS 3.6 Cabriolet | — | — | — | 4050 | 3440 |
| XJS V12 Cabriolet | 6360 | 5890 | 5220 | 4510 | 3830 |
| XJS 3.6 | 4940 | 4460 | 4180 | 3550 | — |
| XJS V12 | 5220 | 4750 | 4460 | 3970 | 3600 |
| XJS 3.6 | 4560 | 3800 | 2940 | 2500 | — |
| Sovereing 3.6 Aut. | 5320 | 4940 | 4560 | 3980 | — |
| Daimler 3.6 Aut. | 6080 | 5600 | 5130 | 4460 | — |
| **SAAB** | | | | | |
| 900 i 8V | 1540 | 1400 | 1240 | 970 | 690 |
| 900 Turbo 8V | 1930 | 1710 | 1490 | 970 | 730 |
| 900 i 16V | 1900 | 1690 | 1500 | 1280 | 1140 |
| 900 Turbo 16v | 2510 | 2230 | 1980 | 1690 | 1500 |
| 900 i 16V Cabrio | 3450 | 3060 | — | — | — |
| 900 Turbo 16V Cabrio | 4050 | 3590 | 3190 | 2710 | 2420 |
| 9000 i 16V 2.0 | 2490 | 2220 | 1970 | 1670 | 1490 |
| 9000 i 16V 2.3 | 2570 | — | — | — | — |
| 9000 Turbo 16V 2.0 | 3190 | 2840 | 2530 | 2150 | 1920 |
| 9000 Turbo 16V 2.3 | 3330 | — | — | — | — |
| CD i 16V 2.3 | 2650 | — | — | — | — |
| CD Turbo 16V 2.3 | 3410 | — | — | — | — |
| **TOYOTA** | | | | | |
| Celica 1.6 | 2430 | 2050 | 1850 | 1570 | — |
| Celica 2.0 GT | 2750 | 2350 | 2100 | 1740 | — |
| MR 2 | 2700 | 2300 | 2050 | 1740 | — |
| Supra 3000 | 4200 | 3580 | 3250 | 2760 | — |
| Supra Targa | 4400 | 3700 | 3400 | 2890 | — |
| Camry | 1960 | 1660 | 1490 | 1270 | — |


# Motor 16

## Suscríbase a Motor 16

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

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

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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

**La forma de pago que elijo es la siguiente:**

❑ Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A

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

Motor 16

D _____ Dirección _____

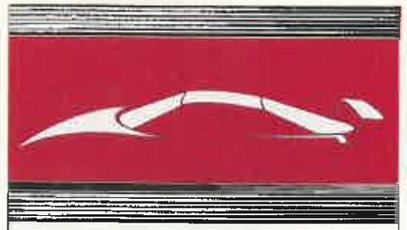
Localidad _____ C P _____ Provincia _____ Tfno _____

**Precio suscripción Motor 16**

| | | | |
|---|---|---|---|
| España | 13 520 ptas | América, Africa | 30 680 ptas |
| Europa, Argelia, Marruecos y Túnez | 23 400 ptas | Asia, Oceanía | 41 600 ptas |







# Solo Ferrari

**FERRARI IMPORT ESP., MADRID**
T. 91-5 56 75 64/ 5 56 77 14

348 tb ´91, 1.000Km, rojo/negro
**15.000.000 PTAS**

Mondial 8 ´81,80.000 Km, plata/negro
**6.500.000 PTAS**

**F. SERENA, Barcelona**
T. 93- 2005755 / 200 59 09

Testarrosa ´89 8.000 Km, rojo/negro
**24.000.000 PTAS**

348 ts ´90, 5.000 Km, rojo/negro
**15.500.000 PTAS**

348tb ´89, 10.000Km, rojo/negro
**14.500.000 PTAS**

Mondial 3.2 ´86, 60.000 Km, rojo/negro
**9.000.000 PTAS**

**Clasicos de la red oficial de Ferrari**


**PARTICULAR** BMW, 525 MKL. Full Equip. Tel. (91) 766 24 10.

**MOTO** Bimota YB8, ocasión única, mejor que nueva. 3.200.000 ptas. Tel. (91) 815 05 12. Noches de 9 a 11.

**ALFA** Spider rojo 1991, M-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.

**PORSCHE** 944 BG Full Equip. Garantía casa. 20.000 km. 3.000.000 ptas. Tel. (967) 34 45 07.

**ALFA** 75 Turbo B-MU, alarma, neumáticos nuevos C.D., impecable, 74.000 km. 1.100.000 ptas. Tel. (93) 872 17 98.

**PORSCHE** 928-S. Reestreno. 6.500.000 ptas. Tel. (974) 22 77 30. 12 noche.

**MERCEDES** 300 CE, negro, azul metalizado. Todos los extras. Particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

**PARTICULAR,** Porsche 911 Carrera Cabriolet, año 89, negro spoiler. Tel. (91) 766 16 22.

**COMPRO** llantas BBS Plata Golf, 16 V, sin neumáticos. Iñigo. Tel. (943) 29 01 23.

**JAGUAR** XJ536 SE-AU, todos los extras, verde, en perfecto estado. Tel. (908) 15 52 36. Carlos.

**JAGUAR** XJS36, particular, verde, M-IV. 4.500.000 ptas. Completo. Tel. (947) 22 03 00.

**BMW** 318 IS, 16 V, rojo, año 90, 65.000 km., perfecto estado, A.A. elevalunas, antiniebla, alarma. 2.000.000 ptas. Tel. (93) 430 11 42. Todo el día. Xavi.

**PEUGEOT** 405 Mi 16, M-JI, 29.000 km., color blanco, equipo Pionner, alarma Gemini, seguro todo riesgo hasta abril 1992. 2.300.000 ptas. Tels. (91) 523 43 91 / 523 08 61. Horario oficina.

**BMW** 728 I, año 85, azul, ABS, techo, aire, llantas, cierre centralizado. 1.400.000 ptas. Tel. 250 79 53. Dejar recado en el contestador.

**MERCEDES** 190 E 1985, extras, suspensión Sport, techo corredizo. 1.700.000 ptas. total. Tels. 255 86 21 / 22.

**ALFA** 33 1.7 1990. Garantía total. Tels. 255 86 21 / 22.

**BMW** 735i Full Equipe. Unico propietario. Estrenado España. 1.400.000 ptas. 255 86 21 / 22.


# YAMOVIL

**COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS**

**ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE**

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

**TELF: 5 65 20 00**

**YAMOVIL:**
**CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68**
METRO OPORTO - MADRID 28019


**AUTOMOBILH** AST MBM Steindamm 51.2000. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax: 2803130. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW, Porsche. Exposicion contínua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.

**FIAT** Uno 70 SX 1300, 3 puertas, impecable. 780.000 ptas.

**VW** Escarabajo, como nuevo, 1984. Azcona, 62. Garantía.

**ROLLS** Corniche. 15.000.000 ptas. Drive Rolls. Sr. Casero. Tel. 766 83 99 / 766 87 99.

**OPORTUNIDAD** Subaru Coupé 1.8 inyección, turbo 4WD 136 CV, todos extras, M-JY, 30.000 km. Garantía oficial 1 año. 2.000.000 ptas. Fax: 3550590.

**PARTICULAR VENDE**
JEEP WRANGLER
NUEVO. 0 KM. TECHO BLANDO. DIRECCION ASISTIDA. MATRICULA. IMPORTACION. DESCUENTO.
Tel: (91) 8 89 46 02
PROCEDENTE CONCURSO

## Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**BENTLEY** Mulsanne Turbo, 1983. 10.000.000 ptas. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 / 766 87 99.

**PORSCHE** 911 SC. 3.000.000 ptas. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 / 766 87 99.

**BMW** 635 CSI 1987, original español, 218 CV. Excelente de todo. Garantía oficial 12 meses. Muy buen precio. Tels. 255 86 21 / 22.

**VW** Escarabajo varios modelos, alemanes, brasileños, mejicanos, perfecto estado. Tels. 255 86 21 / 22.

**OPEL** Kadett GSI 2.0 1987, techo solar, garantía 12 meses. Tels. 255 86 21 / 22.

**PORSCHE** 944, cuero, techo, revisado. 2.200.000 ptas. Azcona, 62.

**PORSCHE** 944 Targa, 1986, garantizado, Burdeos metalizado, precioso.

**OPEL** Omega 2.0i, super impecable, 1988, 40.000 km. Azcona, 62.

**CONCESIONARIO** Suzuki, náutica oficial, Vitara, Swift Tri. Entrega inmediata, regalo seguro a elegir. Azcona, 62.

**BMW** 728-I, automático, B-EU, muy cuidado. Tel. (93) 217 01 43.

**LANCIA** Delta Integrale, año 88, blanco, techo, alarma, 45.000 km. Tel. (93) 217 01 43.

**PORSCHE** 911 Carrera Cabriolet, azul metalizado, impecable. 6.500.000 ptas. Juan. Tel. 431 45 30 / 431 44 59.

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax. (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**¡AHORRE!** Importando su automóvil o motocicleta desde Canarias. Documentación completa y precios actualizados. 2.500 ptas. Import-Motor. Apartado 4.426. 30080 Murcia.

**OPORTUNIDAD** Subaru Coupe 1.8 Boxer Turbo 4WD, todos extras, 24 meses, 30.000 km. Garantía oficial 1 año. 2.550.000 ptas. Fax. 355 05 90.

**BMW** 635 CSI 1987, original español, 218 CV, excelente de todo. Garantía oficial, 12 meses, muy buen precio. Tel. 255 86 21/22.

**ALFA** 33 1.7 1990. Garantía total. Tel. 255 86 21/22.

**BMW** 735I Full Equipe. Unico propietario, estrenado España. 1.400.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

## AUTO PEREZ DEL SUR

ALFA 164 3.0 V6
año 90, con todos los extras, matrícula M- 3661-KY, 45.000 Km. 3.100.000 ptas

Tel: 6 90 60 21

**F. TOME S.A.** Opel Kadett LS, año 88, garantía 18 meses. 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Opel Corsa, año 1989, con garantía 2 años, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Oportunidad, Audi 100, garantía 6 meses, piezas y mano de obra, asistencia en carretera. 1.400.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Seat Ronda CLX 1.600, año 84, por sólo 275.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

## AUTOMASER

| | |
|---|---|
| Mercedes 200 E, full equipe, 86 | 3.250.000 |
| Mercedes 190 E, varios, 86, desde | 2.200.000 |
| Mercedes 190 2.3, 16V, full equipe, 87 | 3.700.000 |
| Jeep Limited Cherokee, a estrenar | 3.700.000 |
| BMW M-3, full equipe, 87 | 3.500.000 |
| Suzuki Samurai 1 3, extra, 90 | 1.175.000 |
| Renault 5GT Turbo, seminuevo, 88 | 890.000 |

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

**F. TOME S.A.** Renault 21 TXE con todos los extras, año 88, con garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Renault 21 Diesel Turbo con A.A., año 88, garantía 18 meses (piezas, mano de obra, etc.), por 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Polo Coupé GT, año 89, garantía «2 años», por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Seat Marbella 5 velocidades, poquísimos kilómetros. «Oportunidad», garantía 2 años. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Renault 21 Nevada «impecable», año 1987, 18 meses garantía. 1.200.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

**MERCEDES** 190 E 1985, extras, suspensión sport, techo corredizo. 1.700.000 ptas. total. Tel. 255 86 21/22.

**VW** Golf G-60 1990, nuevo. Azcona, 62. Garaje.

**VW** Escarabajo varios modelos, alemanes, brasileños, mejicanos, perfecto estado. Teléfono 255 86 21/22.

**OPEL** Kadett GSI 2.D 1987. Techo solar. Garantía 12 meses. Tel. 255 86 21/22.

**FIAT** Uno 70 SX 1300, 5 puertas, impecable. 790.000 ptas.

**VW** Escarabajo, como nuevo, 1984. Azcona, 62. Garantía.

**PORSCHE** 944, cuero, techo, revisado. 2.200.000 ptas. Azcona, 62.

**PORSCHE** 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel. (968) 13 53 88.

**VENDO** BMW K 100 RT, matrícula M-IT nueva. 1.000.000 ptas. Tel. 767 05 28.

**ALFA** Romeo 75 TS. B-IJ, seminuevo, Koni. Tel. (93) 200 27 73.

**CITROËN** AX 5 p, B-JD, impecable, 675.000 ptas. Tel. (93) 426 21 21.

**TERRANO** 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

## F. Tomé

Concesionario

SEAT

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

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

## TREMA OSNUR, S.A.

PEGASO — Ford

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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

AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !





## TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

**MAZDA** RX7 Turbo II, rojo, 69.000 kilómetros, impecable, ABS, techo, programador de velocidad, particular, llamar noches. Joaquín. Tel. 858 40 30.

**PORSCHE** 928-S. Reestreno. 6.500.000 ptas. Tel. (97) 422 77 30. 12 noche.

**OPEL** Kadett GSI 2.0, muy cuidado en garaje, aire, techo, alarma, hifi Pionner, full, extras. Tel. (91) 250 74 29, noches.

**VW** Golf G-60 1990, nuevo. Azcona, 62, garaje.

**ALFA** 33 1.7 1990, garantía total. Tel. 255 86 21/22.

**FORD** Sierra Cosworth año 89, 23.000 km. A.A. Impecable. 2.450.000 ptas. Tel. (968) 21 14 36.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo, cabriolet, particular vende. Tel. (91) 510 73 53 - 637 70 73.

**NISSAN** 300 ZX Turbo, B-JN, 50.000 km, rojo metal, A.A., full equip de serie, garantía vigente de part. con TLF Ericson. 4.000.000 ptas. Tel. 345 36 48, Barcelona.

**OPORTUNIDAD** Subaru Coupé 1.8 Boxer Turbo 4WD, todos extras, 24 meses, 30.000 km, garantía oficial un año, 2.500.000. Fax 355 05 90.

**VENDO** Mercedes nuevo descapotable 300 SL, 2 capotas. Todos extras. 3.900 km. Libro mantenimiento comprado casa Mercedes, estrenar, último fabricado carrocería anterior. 5.000.000 ptas. Tel. (971) 67 70 43.

**COMPRO** Morgan, no importa estado. Tel. (983) 35 78 85.

**MERCEDES** 300 CE negro, azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

**TERRANO** 3 y 5 puertas. Patrol GR, disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

**BMW** K-75 Base, negra, M-LH, 8.000 km, carenado TCP y maletas. 980.000 ptas. Javier. 352 17 41.

**PARTICULAR** Porsche 926-S, impecable, M-GK, 19.000 kilómetros, burdeos metalizado, asientos cuero, climatizado. Tel. (952) 34 66 50.

## BMW M-5

A MATRICULAR
CLIMA, CUERO,
ASIENTOS
ELECTRICOS,
PINTURA TRICOLOR
TEL: (98) 5 25 76 98

## CONCESIONARIO OFICIAL

Vehículos procedentes de cambio

| | | |
|---|---|---|
| MERCEDES 500 SE, Todos extras | año 87 | 4.750.000.- |
| MERCEDES 260 E, Aire, techo,etc | año 86 | 2.700.000.- |
| BMW 730i, Climatizador, | año 87 | 3.200.000.- |
| BMW 745i | año 85 | 1.300.000.- |
| PORSCHE 911 SC, aire | año 82 | 2.850.000.- |
| MASERATI BITURBO, | año 88 | 2.200.000.- |
| JEEP CHEROKEE LIMITED, | año 90 | 2.900.000.- |

C/ CLAUDIO COELLO, 17 - 28001 MADRID TEL: 4 31 15 15 FAX: 5 75 57 71

## AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Ferrari F40-Nuevo
- BMW 850i-Nuevo
- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo-Ocasión
- Lamborghini Diablo-Nuevo
- Masserati Shamal-Nuevo
- Mercedes 500 SL/300 SL, 24V-Nuevos
- Mercedes 300, 400, 500, 600 SE-Nuevos
- Porsche 964 Turbo-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo

Tel. (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

*Vehículos de ocasión de todas las precios, marcas y modelos*
*– Revisados*
*– Con garantía hasta 18 meses*
*– Financiados hasta 36 meses*
*Contactos Sres Mora Echevarría Corpas Martínez Peñacoba*

UNA OCASION DE AMIGO.

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

## ¡ANUNCIESE HOY!

Envíe a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S. A.

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

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

*Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de*

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____ Firma

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.
Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

| Marca y modelo | Año | Color | Km. | Precio | Marca y modelo | Año | Color | Km. | Precio |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seat Marbella | 88 | Rojo | 32.000 | 490.000 | Peugeot 405 GR | 89 | Blanco | 27.000 | 1.425.000 |
| Opel Corsa City | 89 | Blanco | 17.000 | 646.000 | Ford Fiesta XR2i | 91 | Rojo | 6.000 | 1.425.000 |
| Ford Fiesta 1.1 5V | 89 | Blanco | 24.000 | 675.000 | Peugeot 309 SR A.A. | 90 | Rojo | 18.000 | 1.450.000 |
| Opel Corsa 1.3 Cup | 86 | Blanco | 57.000 | 690.000 | Peugeot 309 GTX A.A. | 89 | Rojo | 23.000 | 1.450.000 |
| Citroën AX 11 RE | 89 | Gris | 25.000 | 690.000 | Ford Escort XR3i A.A. | 89 | Rojo | 36.000 | 1.450.000 |
| Renault 11 TXE | 85 | Gris | 60.000 | 725.000 | Ford Orion 1.6i A.A. | 90 | Negro | 16.000 | 1.450.000 |
| Ford Fiesta 1.4 Ghia | 87 | Gris | 40.000 | 725.000 | VW Golf 1.6 Sprinter A.A. | 89 | Blanco | 26.000 | 1.525.000 |
| Renault 9 TSE | 88 | Blanco | 36.000 | 790.000 | Ford Sierra 2.0 IS D.A. | 89 | Blanco | 38.000 | 1.575.000 |
| Opel Corsa 1.2 Joca | 90 | Rojo | 16.000 | 790.000 | Ford Escort 1.6 SI (Moderno) | 4 m. | Blanco | 3.000 | 1.625.000 |
| Alfa Romeo Giulietta 2.0 A.A. | 85 | Blanco | 60.000 | 795.000 | VW Golf GL Cabriolet | 88 | Blanco | 36.000 | 1.625.000 |
| Opel Corsa 1.2 S Swing 5P | 90 | Blanco | 13.000 | 875.000 | Renault 21 GTS Nevada A.A. | 90 | Rojo | 19.000 | 1.650.000 |
| Ford Fiesta 1.1 CLX 5P | 90 | Blanco | 13.000 | 875.000 | VW Golf GTI | 90 | Blanco | 17.000 | 1.675.000 |
| Citroën AX 14 TRS | 89 | Blanco | 27.000 | 875.000 | Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. D.A. | 88 | Gris | 32.000 | 1.890.000 |
| Peugeot 205 GR | 88 | Rojo | 15.000 | 890.000 | Peugeot 405 SRi A.A. | 89 | Gris | 26.000 | 1.825.000 |
| Citroën AX 11 TRE Satisfaccion | 91 | Blanco | 12.000 | 890.000 | Ford Scorpio 2.4i Aut. | 89 | Cham. | 38.000 | 1.850.000 |
| Alfa Romeo 33 1.3 | 88 | Gris | 32.000 | 890.000 | Rover Sterling 2.7 F.E. | 89 | Plata | 6 meses | 2.450.000 |
| Ford Escort 1.8 D Van Isof. | 90 | Blanco | 19.000 | 890.000 | Seat Marbella | 88 | Rojo | 6 meses | 490.000 |
| Ford Escort 1.6 Ghia | 87 | Blanco | 43.000 | 925.000 | Seat Ibiza 1.5 GLX A.A. | 86 | Oro | 6 meses | 945.000 |
| Seat Ibiza 1.5 GLX A.A. | 88 | Blanco | 23.000 | 945.000 | Seat Ibiza 1.5 SXI A.A. | 89 | Rojo | 6 meses | 1.150.000 |
| Fiat Uno 70 SX | 90 | Rojo | 17.000 | 945.000 | VW Polo Classic 1.3 | 89 | Blanco | 6 meses | 690.000 |
| Opel Kadett 1.3 LS 4P | 88 | Rojo | 38.000 | 975.000 | VW Golf 1.6 Sprinter A.A. | 89 | Blanco | 6 meses | 1.525.000 |
| Renault 5 GT Turbo | 88 | Blanco | 27.000 | 1.075.000 | VW Golf 1.6 GTI | 84 | Blanco | 6 meses | 1.100.000 |
| Citroën AX Sport | 91 | Blanco | 9.000 | 1.075.000 | VW Golf GTI A.A. | 91 | Negro | 6 meses | 1.890.000 |
| Ford Fiesta 1.8 S 3P | 89 | Rojo | 21.000 | 1.075.000 | VW Golf GL Cabriolet | 88 | Blanco | 6 meses | 1.625.000 |
| Ford Orion 1.6 Ghia | 89 | Rojo | 27.000 | 1.075.000 | VW Golf GTI Cabrio Quarter | 89 | Blanco | 6 meses | 1.975.000 |
| Alfa Romeo 33 1.5 TI A.A. | 87 | Rojo | 37.000 | 1.075.000 | VW Passat 1.8 GL A.A. | 89 | Blanco | 6 meses | 2.125.000 |


**PARTICULAR** BMW 750-I, 4 años, Full Equip. 7.500.000 ptas. Tel. (96) 553 02 25 / 553 00 82.

**CONCESIONARIO** vende BMW 635 CSI, nuevo, a estrenar, magnífico precio. Tel.: (96) 287 42 50.

**NISSAN** Patrol seis cilindros, aire acondicionado, 14.000 km., metalizado, taloneras, 11 meses. 2.270.000 ptas. Llamar tardes. Tel.: (91) 609 59 24.

**PORSCHE** 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel.: (968) 13 53 88.

**VENDO** Mercedes nuevo descapotable 300 S.L., 2 capotas. Todos extras. 3.900 km. Libro mantenimiento comprado casa Mercedes, estrenar, último fabricado carrocería anterior. 5.000.000 ptas. Tel.: (971) 67 70 43.

**PORSCHE** 928-S. Reestreno. 6.500.000 pesetas. Tel. (974) 22 77 30. 12 noche.

**CITROËN** Visa GTi año 85. 74.000 km. 550.000 pesetas. Tel. (91) 267 19 17.

**PORSCHE** 944-S. Año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. (968) 13 53 88.

**BMW** 730 IA. Nueva 1989. 40.000 km. Cuero. Climatización. 2.606.000 pesetas. En Francia. Tel. (0733) 59 47 15 76 y Fax 59 47 26 15. Se puede ver 14 km. Irún.

**PARTICULAR** vende Mercedes 500-SE seminuevo. A-BG. Tel. 532 52 52.

**DODGE** Stealthes (Mitsubishi GT) 3.0L 24 V V.6 222 C.V. Rojo full nuevo. Entrega septiembre. Pesetas 6.250.000. (91) 314 59 96.

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

**KAWASAKI** GPZ-600-R M-ID. Bianca entera. Unica. 19.000 km. 590.000 pesetas. Alfonso 319 57 34.


LO EQUIPAMOS Y ASEGURAMOS PARA TI

ALFA 33-1'5 IE (98 cv INYECCION)

+DIRECCION ASISTIDA
+ALARMA AUTOPARLANTE
+SEGURO TODO RIESGO normalizado M.M.A.
+SEGURO ACCIDENTES DE 15.000.000 Pts.
+TELEFONO MOVIL Motorola
+CINTURON SEGURIDAD 5 PLAZAS

¡TODO GRATIS!

2 años de garantia

No acumulable a otras ofertas de la marca - Unidades limitadas

Areselotor s.a.
Concesionario oficial de Alfa Romeo
Ctra. de Burgos, Km. 16,400 ALCOBENDAS
Tels: (91) 662 11 19-662 11 79-12 11





# DITECNICA

CHRYSLER LE BARON CABRIO

CHEVROLET ASTRO

SERVICIO POST-VENTA DITECNICA GARANTIA

CORVETTE ZR-1 COUPE

JEEP WRANGLER

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS

CHRYSLER VOYAGUER

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

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.

MITSUBISHI ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.

SERVICIO POST - VENTA GARANTIA RECAMBIOS

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


**TERRANO** 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

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

**GOLF** GTI G-60, 27.000 kilómetros, A.A., ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado, 2.500.000. Tel. (93) 751 33 71 y (93) 209 27 69.

**FORD** Capri vendo con golpe delantero, o compro con golpe trasero. Tel. (988) 88 03 06.

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

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

**PARTICULAR** Triumph Spitfire 1.5 rojo año 81. Impecable. 1.500.000 pesetas. José Vidal (981) 24 87 44.

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

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

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

**VOLSKWAGEN** Sirocco GTX 16V, carrocería y llantas Zender, sólo 22.000 kilómetros, muchos extras, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Teléfono (96) 578 76 90.

**VENDO** BMW K. 100 RT. Matrícula M-IT. Nueva. 1.000.000 ptas. Tel. 767 05 28.

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

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

**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.

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


LANCIA DEDRA 2000 TURBO
Dominando el Paisaje

A bordo del Lancia Dedra 2000 Turbo se domina el paisaje en toda su plenitud. Desde su interior, equipado de serie con dirección asistida y climatizador automático, envuelto en el tacto de la tapicería Alcantara® y los detalles en madera de Rosa Africana.

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositivo BOOST-DRIVE. Protegido por la seguridad del sistema antideslizante VISCODRIVE en su tren delantero.

En el dominio del paisaje está la sensación de conquista. Es el nuevo Lancia Dedra 2000 Turbo.

| DEDRA | 1.6 i | 1.8 i | 2.0 i | 2.0 Turbo | Integrale | Turbo D |
|---|---|---|---|---|---|---|
| cc. | 1.581 | 1.756 | 1.995 | 1.995 | 1.995 | 1.929 |
| CV | 90 | 110 | 123 | 165 | 180 | 92 |

LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios: Javier Ferrero, 3, 5 y 7 Teléfono: 413 70 13 28032 Madrid

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

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







VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-

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

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

NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO

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

NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9

NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

AUTOMOVILES TEO

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.

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

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

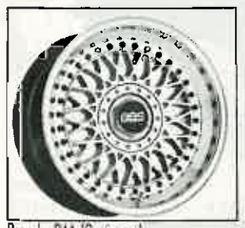
POLIGONO IND. AIMAYR C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
TF: 6 91 30 47 / 6 91 34 47 / 6 91 56 86
CTRA. ANDALUCIA KM. 20 DESVIO S.M. VEGA KM 5

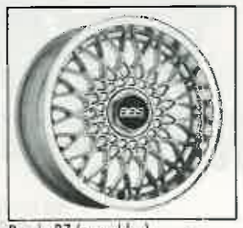
BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

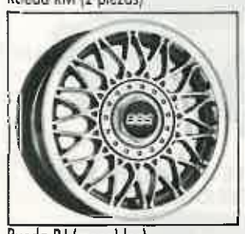
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 03 28

RUEDAS DE ALEACIÓN

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)


Rueda RM (2 piezas)


Rueda RZ (monobloc)


Rueda RJ (monobloc)

NOVEDAD

Rueda RF (3 piezas) Rueda RD (monobloc)

GEMINI ELETTRONICA
ALARMAS PARA AUTOMOVILES

Industria, 201 08026 BARCELONA TEI: 4 56 43 90
Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 56 05 92
Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

Homologadas por: ALFA ROMEO, AUDI- VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, LOTUS, MERCEDES OPEL, PEUGEOT, RENAULT Y ROLLS ROYCE

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO

•EVITE SU ROTURA CON NUESTRO KIT ELECTRICO O KIT MANUAL DE OCULTACION
•SISTEMA PATENTADO
•INSTALACION RAPIDA

Y LA MAS AMPLIA GAMA DE ALERONES TRASEROS Y EQUIPOS DE AERODINAMICA.
LLANTAS DE ALUMINIO DE LA MARCA R.W.
Y LOS MUELLES DEPORTIVOS DE LA MARCA LINEA ROSSO.

DISTRIBUIDOR CANARIAS: HERAUTO Telf.928/24.91.54

• DISRTIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA TODA ESPAÑA

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

C/. Alfambra, 11- 13
04034 BARCELONA SPAIN
TEL. 34 - 3 - 205 35 59
205 54 55
FAX 34 - 3 - 205 52 18





## CENTRO DE DEMOSTRACION DE GLASURIT

ALGUNAS empresas no se limitan tan sólo a fabricar unos productos y más tarde comercializarlos, quieren ir más allá. Este es el caso de la marca de pinturas Glasurit S.A., perteneciente al grupo Basf, que acaba de inaugurar en Barcelona un nuevo Centro de Demostración, segundo de este tipo de los que dispone en España, anteriormente ya inauguró otro en Guadalajara. La finalidad de este nuevo centro de demostración es la de formar profesionales del sector en el repintado de automóviles. La capacidad del Centro es de 50 cursos al año por los que pueden pasar 750 profesionales, que pueden mejorar o aprender nuevas técnicas y el uso de los más modernos materiales. Está dotado de laboratorio y todos los elementos necesarios para conseguir la mezcla y el color requerido: taller, cabina de pintado con dos tipos de secado (infrarrojos y aire caliente). Los cursos son totalmente gratuitos y corre con los gastos Glasurit, que con esta iniciativa es el único fabricante de pinturas en España que dispone de centros de este tipo.

## PRODUCTOS NUEVOS

BAYER está realizando por las diversas factorías de automóviles españolas una serie de presentaciones en las que dan a conocer las últimas aplicaciones posibles del poliuretano en este sector. Las empresas visitadas son Seat, Nissan, General Motors, Fasa-Renault y Ford. A los interesados se les ha dado a conocer la forma y el procedimiento así como las posibilidades que ofrecen estos productos que suponen importantes mejoras en la seguridad, mejores acabados y también menores costos de producción. Como ejemplo de tales aplicaciones cabe citar las espumas de los asientos, piezas de carrocería, volantes, acolchados internos, salpicaderos y un larguísimo etcétera que abarca un sinfín de piezas.

## RECORDS CASTROL

LOS triunfos de Wayne Rainey, Campeón del Mundo de 500 c.c., Luca Cadalora, Helmut Bradl, Campeón y Subcampeón de 250 c.c. respectivamente, unidos al cuarto título mundial conseguido por Jordi Tarrés en trial, han significado un enorme triunfo de Castrol, firma que les suministra los aceites lubricantes. Con estos triunfos se reafirma la calidad de los productos de esta prestigiosa firma.

## CONTRATO BMW-LUCAS

LA empresa Lucas ha anunciado un futuro contrato con BMW para suministrar el inyector de disco de solenoide para los BMW de motor 316i y 318i. El inyector de disco de Lucas proporciona considerables ventajas técnicas y de actuación sobre otro tipo de inyectores más usados. Estos poseen una gama extensa de flujos y tienen la característica de no obstruirse por efecto de la gasolina.

## PEGASO SERIE LIMITADA

LA firma de vehículos industriales Pegaso, líder de ventas en nuestro país, acaba de presentar dos series especiales y limitadas de las gamas Troner (Transeuropa) y Mider (Marathon). Entre las estrategias para prestar un mayor servicio al usuario se encuentra la ampliación del servicio de garantías estándar y extendida. Además, el servicio financiero de *leasing* se encarga de adquirirlo sin desembolso inicial, ofreciendo un plazo de arrendamiento de hasta cinco años.

JUAN MANUEL FANGIO

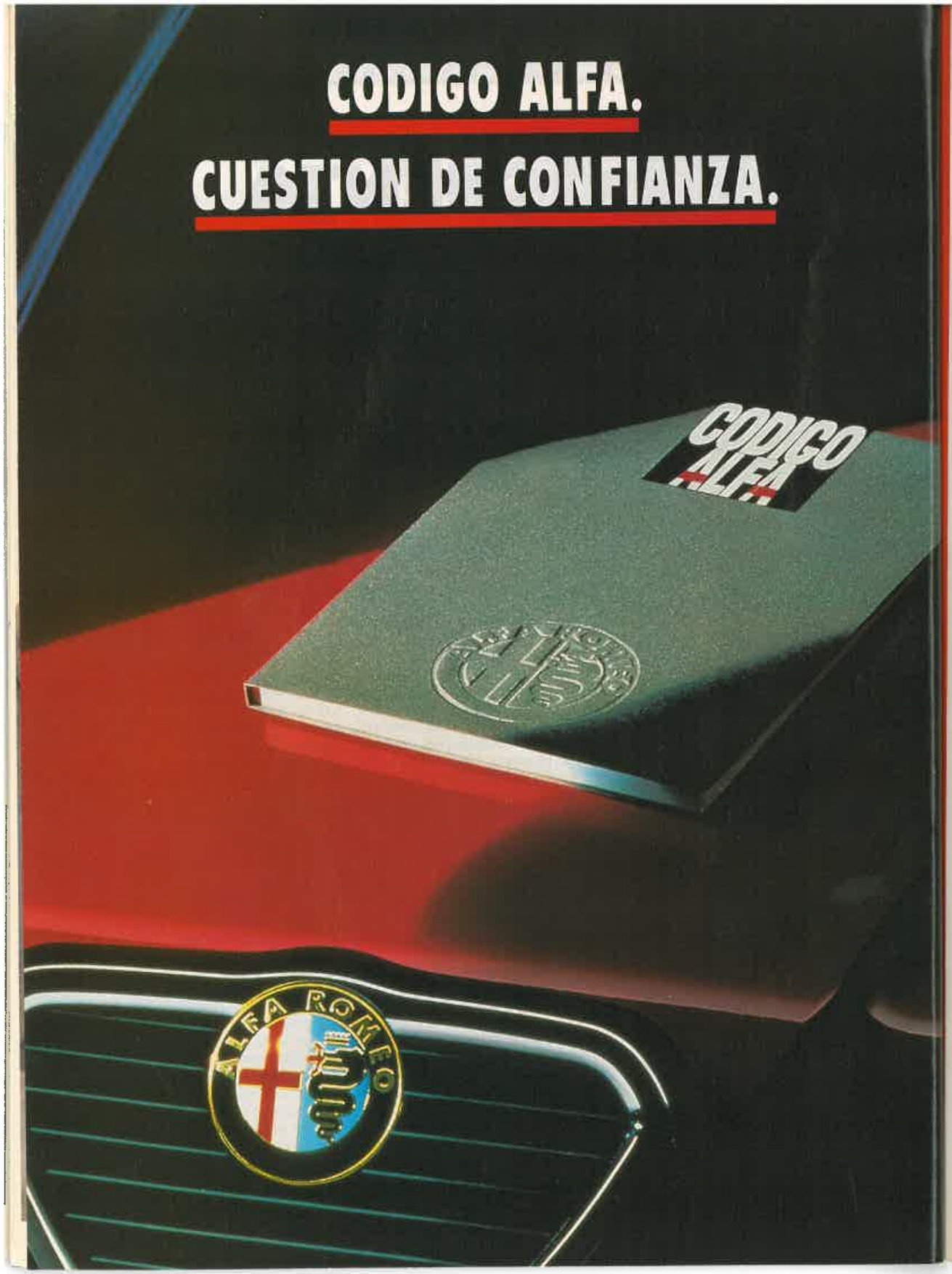
# OCHENTA AÑOS DE PASION

**En esta profesión hacer entrevistas a gente importante es algo normal. A ellas uno acude sabiendo lo que va a preguntar, imaginando algunas de las respuestas, pero con un cierto margen dejado a la improvisación en función del desarrollo de la conversación. Sin embargo, en esta ocasión, todo era distinto.**

TODO se ha dicho y escrito sobre Juan Manuel Fangio. A Fangio le han preguntado de todo y sobre todo. Fangio es cortés, amable, exquisito, cordial, paciente, considerado y por encima de todo, encantador. Una persona a la que constantemente agasajan, que levanta la admiración por donde pasa, sólo hubo que ver cómo le aplaudió el público cuando salió con su Flecha de Plata al circuito de Montmeló. Tendría que estar un poco harto de todo ello, hastiado de responder siempre a idénticas preguntas. Pues no, Fangio, a pesar de ello, está encantado de representar ese personaje que entró en la eternidad cuando colgó el casco después del Gran Premio de Francia de 1958. Se encuentra absolutamente identificado con él y continúa viviendo en total simbiosis de presente y pasado. En lugar de responder como otros hacen «eso lo encontrará usted en los libros», él vuelve una y otra vez al tema que lo apasiona y al que todo debe. Siempre vuelve a esos años que le han dado una gloria eterna. Fangio está absolutamente a gusto en su piel y en la de su personaje porque ambos son uno mismo. Algunas de las grandes estrellas del espectáculo u otros ámbitos que no cesan de decir que quieren vivir su vida, que en privado quieren rehuir de esa imagen pública que se han creado, deberían aprender de *El Chueco*. Este es un hombre feliz, un hombre satisfecho de lo que ha hecho. Un hombre en paz con los demás y consigo mismo. Un hombre que, desde sus increíbles ochenta años recién cumplidos, contempla la vida con una satisfacción y un orgullo que estremecen. Y que es, sobre todo, un enamorado del automovilismo.

> El automovilismo me enseñó muchas cosas en la vida. Todas las cosas que se hacen con cariño salen bien.

Intento preguntarle algo original para dar comienzo a la conversación. «Imagine usted que me han hecho tantas preguntas que no quiere repetirlas. Pero siempre hay algo más en la vida ¿no? El automovilismo -y ahí Fangio se va a su terreno- es algo que me enseñó muchas cosas en la vida, pero todas las cosas cuando se hacen con entusiasmo y cariño salen bien. Cuando me preguntan qué consejo se puede dar a un joven, le digo que hay que tratar siempre de ser el mejor, pero no creerse nunca el mejor. En todo orden de la vida, si uno no quiere ser el mejor, será un mediocre». Nosotros, seguimos insistiendo, y le decimos que los periodistas debemos repetirnos muchísimo, debemos preguntarle muchas banalidades, él responde con suavidad: «Sí, lógico», y cuando queremos saber qué es lo que más le preguntan, de nuevo aprovecha para volver a extenderse sobre su tema favorito: «Algunos preguntan qué significa la velocidad, o si no pasé miedo. La gente piensa que un piloto es un hombre de mucho coraje. No es así. En cualquier deporte el que quiere exigirse más de lo que es capaz de hacer va a fracasar. Es confianza en sí mismo, no es coraje. Yo no soy un hombre con coraje. Si hay una pelea, voy por otro lado. Es inconsciente hacer algo que no está dentro de tu propio límite». No nos damos por vencidos y nos empeñamos en saber si hay preguntas que le molestan. «Las preguntas no me molestan nunca, al contrario. Las preguntas ayudan a uno a perfeccionarse, a saber responder». Habla reposado, con esa voz nasal y con esa musicalidad y ese acento tan característicos que uno, cuando reescucha la cinta grabada, se siente fascinado. Sin embargo insistimos, ¿qué le




# AHORA 2 AÑOS DE SUPERPROTECCION GRATIS.*

**Cuando se compra un ALFA ROMEO, no sólo se adquiere un automóvil, también se adquiere un servicio. Porque, de la misma forma que cada ALFA ROMEO incorpora soluciones y tecnología de vanguardia, también cuenta con un amplio abanico de servicios, diseñados para satisfacer cualquier necesidad de su propietario. ALFA ROMEO investiga continuamente nuevas formas de atención al cliente. Más modernas y sofisticadas. Y, ahora, ha englobado todas ellas bajo la denominación CODIGO ALFA. Todos los derechos de quien elige ALFA ROMEO.**

**SUPERPROTECCION.**
Servicio que se ofrece en las mismas condiciones que la garantía contractual, gratis por el segundo año o 70.000 km.

**ALFA CONTACT.**
Dos años gratis de servicio de asistencia en carretera durante 24 horas, en España y en Europa. Asistencia desde el km 0 y coche sustitutivo durante 7 días, si el tiempo de reparación es superior a 4 horas.

**GARANTIA CONTRACTUAL.**
Todos los vehículos están cubiertos contra cualquier anomalía de funcionamiento, incluyendo materiales y mano de obra, durante 12 meses sin límite de km. desde la fecha de matriculación.

**GARANTIA ANTICORROSION.**
La carrocería está garantizada por 6 años contra la corrosión.

**GARANTIA DE RECAMBIOS.**
Los recambios y accesorios originales instalados en la Red General de ALFA ROMEO están garantizados por 12 meses.

**COCHE DE CORTESIA.**
En período de Garantía Contractual (1.er año) se puede disponer gratuitamente, en toda la Red de Concesionarios ALFA ROMEO, de un coche de cortesía si el vehículo tiene que permanecer más de 4 días inmovilizado por intervención mecánica.

**Todos estos servicios, y otros más, conforman el CODIGO ALFA. Un compromiso con nosotros mismos y con el cliente. Una forma de ser de la que ya disfrutan miles de clientes ALFA ROMEO en toda Europa. Algo, en definitiva, de lo que todo nuestro personal y nuestros más de 200 puntos de asistencia se sienten orgullosos de ofrecer.**

**CODIGO ALFA**
**POR UNA CUESTION DE PRINCIPIOS.**

**INFORMESE EN SU CONCESIONARIO.**

* Oferta Concesionarios hasta el 31-12-91.




Algunos preguntan qué significa la velocidad. La gente piensa que un piloto es un hombre de mucho coraje.

parece tener que explicar siempre las mismas anécdotas? Y de nuevo Fangio da muestras de su tolerancia: «No son siempre las mismas anécdotas, tengo demasiadas, siempre hay alguna para recordar» dice al tiempo que deja escapar una suave carcajada. Pensamos que tal vez nunca le han planteado la pregunta que él hubiera deseado: «No tengo idea. En ochenta años, ¿se imagina si habrán preguntado cosas? Creo que ya no hay mucho que preguntar sobre mi vida».

Ello lleva a hablar de esa posible doble personalidad, de ese interpretar un personaje. No nos deja terminar y explica: «Mire, eso me sirvió para que un día me dijese: «Yo fui siempre guardando mis trofeos y mis autos, voy a hacer un museo y en él estará toda la historia. Lo propuse a unos amigos y doné todos mis trofeos y autos y tenemos mucho más, una biblioteca y gente que dona muchas cosas. Eso me ha servido un poco para que la gente no tenga necesidad de venir a hablar conmigo. Va al museo y ahí ve toda la historia». Preguntamos si no se siente presa de sí mismo: «No, no, al contrario, siempre es agradable cuando a uno lo distinguen y todo eso. Todavía acepto algunas invitaciones porque por suerte mi vida no está mal, físicamente estoy bien, quizás en un año o dos no tenga ganas de ir a ninguna parte...»

***UNAS MANOS LLENAS DE GLORIA.** Las prodigiosas manos de Fangio le condujeron a la consecución de cinco títulos mundiales.*

La máxima seguridad me la dio siempre el Mercedes. Puesto que éste era un coche que nunca se rompía.

Cambiamos de tercio y vamos por fin a los coches. Fangio pilotó los mejores automóviles de su tiempo, pero no todos, ¿Tal vez le hubiera gustado pilotar alguno de esos? «No, no, no. No es que yo aspirase a correr con tal o cual coche, es que las casas me invitaban a correr, yo nunca fui a buscar. Siempre el coche en el que corría yo me pareció el mejor, nunca creí que mi coche fuera inferior a los demás». Sin embargo hay uno por el que siente especial predilección: «Bueno, más seguridad me dio siempre el Mercedes, un auto que no se rompía».

*FANGIO OTRA VEZ*
***A sus ochenta años Juan Manuel Fangio sigue montándose en el Flecha de Plata.***

**Hay cosas más importantes en la vida que la victoria. No sólo ganando carreras se triunfa.**

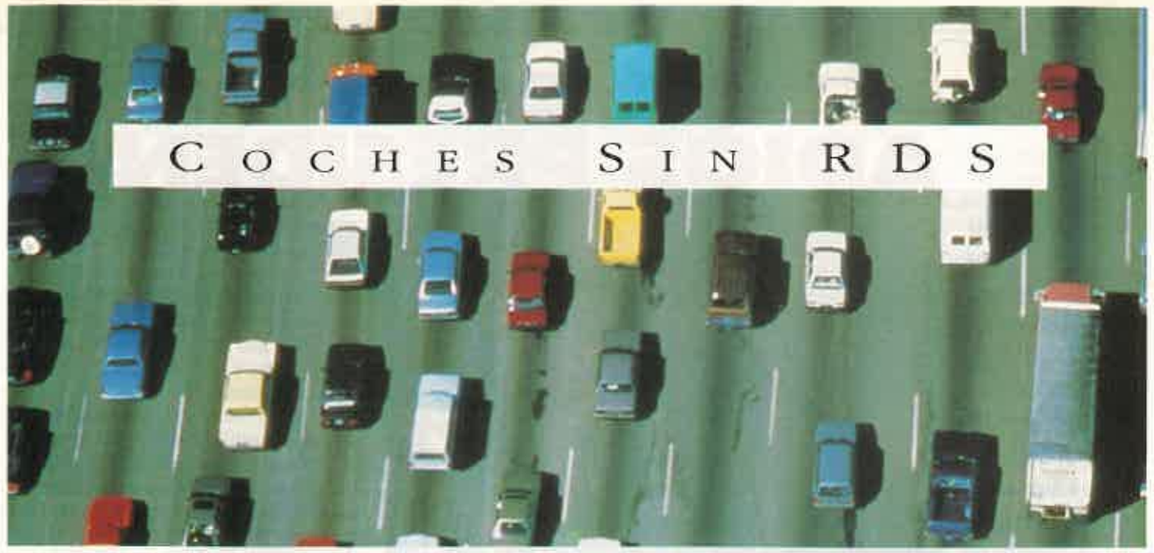
Para Fangio lo más importante no es la victoria, «hay cosas más importantes en la vida, se triunfa de muchas maneras, no sólo ganando carreras»; pero ve que el éxito deportivo es algo que, con el paso del tiempo, ha cambiado muchísimo de significado: «Ahora el deporte está pagado enormemente, la televisión ha hecho ese milagro. En mi época no nos interesaba el premio. Lo mismo corríamos si había premio que si no. Y estoy seguro de que algunos pilotos actuales correrían igual, los hay que no necesitan correr para ganar dinero, ya tienen bastante y sin embargo siguen corriendo, lo hacen porque lo sienten. Pero a raiz de la televisión, que ha hecho el milagro de que millones de personas puedan ver el espectáculo, ¡ahí corre mucha plata! Los pilotos que hoy llegan a ganar un Campeonato del Mundo tienen el porvenir asegurado y en nuestra época era muy distinto, era más de *gentleman*» explica con su peculiar gracia argentina y aún matiza más: «hay tres tipos distintos de pilotos, los que lo son por la publicidad, la popularidad, los que lo hacen por dinero y el que le gusta correr. Pero el objetivo de las carreras es siempre el mismo, todos van para ganar y sólo hay uno que gana». Y aún añade «pero siempre se habla de los pilotos y nunca se habla de aquellos que hacen posible que el piloto gane, que son los ingenieros, los mecánicos, los que «viven», los que no duermen para tener el coche en forma. Un detalle basta para perder una carrera».

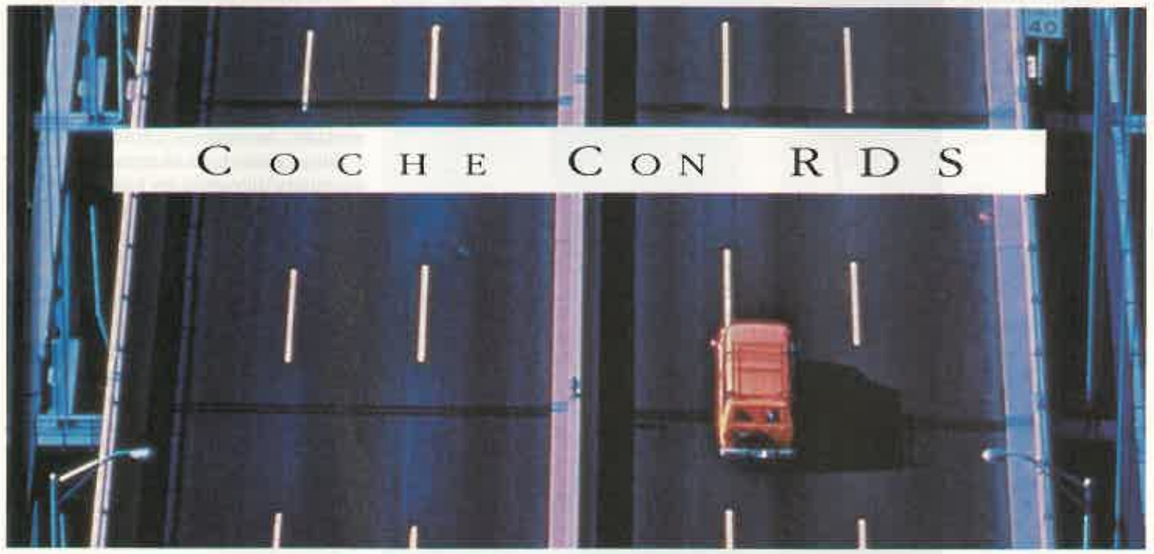
A medida que la conversación avanza surge el nombre de Ferrari, le recordamos que él no fue uno de sus pilotos preferidos: «Es posible, es posible... Bueno, como todo, Ferrari era un hombre al que le gustaba que su nombre figurara, más que el del piloto si era posible. Pero nunca tuvimos un sí o un no con Ferrari. Durante el tiempo que yo corrí con él nunca nombré un representante, he firmado contratos en blanco para que los llenaran como quisieran. Fue más tarde cuando Ugolini me hizo nombrar un representante, que se llamaba Gianbertone, y ello trajo consigo algún problema, sobre todo por un libro que él escribió que se llamaba «Mi vida a trescientos kilómetros»; pero hay cosas que uno se pregunta después, ¡porqué permití que se escribiera ese libro! La mujer que estaba conmigo en ese momento me convenció, esas cosas que a veces tienen las mujeres. Yo por no discutir asentí y él puso cosas sobre todo de detrás de los boxes. Argumentó algo que no me pareció muy justo porque iba a traer polémica. Y así fue, aunque le dije que no lo escribiera porque yo no quería polémica, ya que Ferrari me dio la posibilidad de ganar un Campeonato del Mundo, y siempre me trató muy bien, el trato conmigo siempre fue correcto. Las cosas, alrededor, a veces traen esas circunstancias... aunque años más tarde nos encontramos en Monza y todo se arregló». Fangio va desgranando esos recuerdos con placer, y casi sin dilación pasa de Italia a Alemania: «Lo único que una vez le pedí a Ferrari fue un mecánico exclusivo, y me lo dio, pero fíjese: En Mercedes teníamos tres mecánicos, exclusivos cada uno. Había un conjunto, un entendimiento. Ellos no hablaban ni español ni italiano. Yo no hablaba alemán, pero nos entendíamos; un gesto, un ademán, una sonrisa. Le voy a contar una anécdota: Una vez en Nurburgring, cuando Moss acababa de firmar con nosotros, en unos entrenamientos batió mi tiempo. Neubauer me ofreció pilotar de nuevo después de comer y mejoré el tiempo de Moss. Los mecánicos no dijeron nada, pero pusieron en mi coche un ramito de flores silvestres. Eso para mí tuvo un significado tan importante... Me dí cuenta que el sentimiento por una persona es igual en cualquier país del mundo, aunque el alemán no sea tan efusivo como el latino». La conversación es larga, tocamos muchos temas, como Carlos Sainz «al que conocí cuando el último Rallye de Argentina, vino a saludarnos porque montamos un pequeño *stand* del Museo. Es el más fuerte en los rallyes actualmente», sentencia. Hablamos del Rey de España, al que paseó en Nurburgring cuando era joven porque De Portago se lo pidió «no pensé que él no conocía el circuito, fui algo deprisa y quedó bastante impresionado. Una vez en el Jarama, me saludó y me presentó a su hijo diciéndole que yo era el que lo había llevado entonces». Hablamos de la política, que a él no le tienta como a su compatriota Reutemann «ha ganado unas elecciones contra un candidato que era invencible, la gente quiere cosas nuevas»; también hablamos de su vida ordenada -no perdona la siesta y evita salir de noche- y de motores, cuyo sonido «es pura música», del nuevo Circuito de Cataluña que lo ha impresionado, de tantas y tantas cosas, que la entrevista termina cuando miramos el reloj y nos damos cuenta de que el tiempo ha pasado en un santiamén, sin dejarse sentir. Casi como en él lo han hecho esos ochenta años que apenas han dejado huella. ○

**Ferrari era un hombre al que le gustaba que su nombre figurara más que el del piloto, si era posible.**

Texto y fotos: **José Luis Aznar**




Circula con el RD-10 de Panasonic, con 40 W, sistema Dolby estéreo y todas las ventajas del RDS:
- Sintonización automática de las 6 emisoras más potentes de la zona.
- Presintonía de hasta 24 emisoras.
- Seguimiento automático de la emisora, sin reajustar la frecuencia del dial.
- Visualización del nombre de la emisora.
- Recepción automática y voluntaria de los mensajes de tráfico, reduciendo el volumen de la música momentáneamente para oír mejor la información.

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

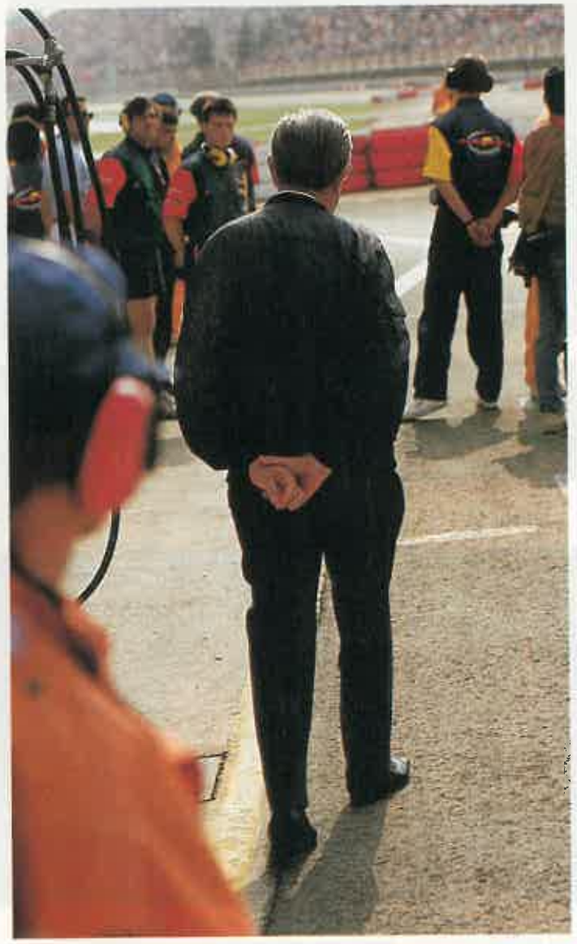
RDS distintas a la sintonizada,y las emisoras captables en función de su contenido: música, informativos, y hasta 31 posibilidades más.
Si quieres conducir en libertad, equipa tu coche con el RD-10 de Panasonic.

Panasonic
Car Audio

ELECCIONES EN LA FISA

# ADIÓS PRESIDENTE

**Después de trece años como presidente de la FISA, Jean Marie Balestre ha perdido las elecciones presidenciales. A partir de ahora, Max Mosley le sustituirá en el cargo.**



*«AU REVOIRE» Con el derrocamiento de Balestre da comienzo una nueva época en la FISA. Su derrota ha estado rodeada de una gran sorpresa, y su adiós estuvo cargado de amargura.*

EN las últimas elecciones presidenciales de la FISA, Jean Marie Balestre se ha convertido, sin saberlo, en el personaje de Santiago Nasar de «Crónica de una muerte anunciada»; novela en la que todos sabían que le iban a matar, menos él. El pasado miércoles, Balestre se levantó a las cinco y media de la mañana, pero no para ir a recibir el buque en el que llegaba el obispo, sino para sentarse por última vez en el sillón presidencial del salón de actos del Automóvil Club de Francia, y escuchar pocas horas más tarde que se le agradecían los servicios prestados y adiós para siempre.

Desde aquel lejano septiembre de 1978, fecha en la que Balestre logró convertir a la CSI en FISA, y acto seguido alcanzar la presidencia, han pasado trece años, todos ellos cargados de polémicas, arbitrariedades, favoritismos y también justicias.

En esta oleada de democratización que ha puesto al mundo en total convulsión, parecía que la presidencia de Balestre iba a ser la última y única «dictadura democrática» capaz de sobrevivir. Por el contrario, en el seno de las muchas Federaciones del Automovilismo Internacional, fue tomando forma una conjura tan sólida como la de los Boyardos y más cruel que la del Senado Romano contra César. Había que derrocar a Balestre por encima de todo. En las votaciones, sólo Italia, España, Mónaco, Bélgica, Francia, Portugal, países del este y México, votaron a su favor. Todos sumados, alcanzaron veintinueve votos a su favor, contra los cuarenta y tres que favorecieron a Max Mosley, su contrincante.

Como se ha dicho anteriormente, la elección de Mosley para dirigir las suertes de la FISA en estos próximos cuatro años, tiene una importancia relativa, ya que de lo que se trataba era de derrocar el «sistema Balestre», y es de esperar que a partir de ahora, los presidentes de tan poderosa y respetable Federación, cambien con cierta facilidad.

Incluso, votaron contra Balestre los representantes de varias federaciones a las que el «Presidente» había complacido con la concesión de un Gran Premio de F1 y otras carreras del Campeonato del Mundo. Sin ir más lejos, Peter Elliot -representante de Suráfrica- votó en favor de Mosley, a pesar de haber logrado de Balestre el regreso de la F1 a su país.

Después de haber conocido el resultado de las votaciones, Balestre se levantó de su sillón con modales pausados, miró a los allí presentes, y despúes de unos segundos de silenciosa contemplación se despidió con un monólogo que apenas se pudo oir.

Eran las catorce y veinte del miércoles día nueve de octubre, Balestre abandonaba derrotado aquella casa número ocho de la plaza de la Concordia de París, mientras Max Mosley reunía a todos los empleados de la FISA para comunicarles personalmente que desde ese instante él era el nuevo Presidente de la Federación Internacional. A su petición, Balestre pasará a ocupar el cargo de Presidente honorífico de la FISA, que en rigor de ley, podría boicotear las decisiones, o parte de ellas, del Presidente de la FISA. Sin embargo, todos saben que con Bernie Ecclestone de por medio, y con el cargo de vicepresidente de la FISA, las cosas serán como Mosley disponga.

Sus declaraciones, a raiz del nombramiento, fueron de lo más contundente:- No estoy sorprendido en absoluto -dijo, y añadió- sabía que el puesto de presidente era para mí, incluso esperaba ganar con más ventaja.

A partir de ahora se plantean dos incógnitas de difícil vaticinio, por la sorprendente unión del grupo sajón en favor de Mosley y por sus continuas críticas a Balestre por su favoritismo respecto a la F1.

En primer lugar, será clave el entendimiento entre Mosley y Ecclestone, con la esperanza de que el deporte del automóvil no se convierta definitivamente en un pretexto para hacer negocios.

Al mismo tiempo, al ser Mosley un hombre de Ecclestone, habrá que ver qué faceta del automovilismo deportivo gozará de su protección, y en qué medida se tomará el interés de recuperar el Campeonato de Sport Prototipos, Fórmula 3000 y el Campeonato de Turismos. Por otra parte, se sabe que Max Mosley y Bernie Ecclestone juntos han intentado controlar la totalidad del Campeonato de Motociclismo, así como otras facetas comerciales del deporte del motor.

Si el nombramiento de Max Mosley se convertirá en un monopolio de Ecclestone sobre todo lo que la FISA controla, poco bueno habrá para el deporte y mucho para los negocios. También puede ocurrir que con el poder en la mano, Mosley quiera desligarse de la órbita de Ecclestone, y convertirse en el nuevo apóstol del deporte automovilístico.

Sin lugar a dudas, la situación es bastante enigmática, delicada e incluso con cierto cariz peligroso. Sólo queda esperar que no se haya cambiado la dictadura de la «grandeur» por la de los «business». De ser así, habrá que entonar la «Misa de Requiem» por el auténtico deporte, entendido en el sentido más romántico de la palabra. ○

**Gigi Corbetta**

MAX MOSLEY

## SU TARJETA DE VISITA

MAX Mosley es un conocido abogado penalista británico de cincuenta y un años de edad. Nació el trece de abril de 1940 en Londres, fue paracaidista del ejercito inglés, y su padre, Sir Oswald Mosley fundó el partido fascista británico (National Front). Cursó estudios en Alemania, Irlanda, Francia e Italia. Habla a la perfección cinco idiomas y desde hace treinta años está relacionado con el mundo del deporte del automóvil. Fue piloto de Fórmula 2, y en 1968 fundó la escudería March, cuya primera letra del nombre es la inicial de su apellido. Más tarde, vendió a Ecclestone la March, y de la amistad entre ambos nació la idea de constituir la FOCA para contrarrestar el poderío de la FISA.

JEAN MARIE BALESTRE

## EL CREPUSCULO DEL CESAR

VOLVERAN las oscuras golondrinas, decía el poeta, y es de esperar que nunca más vuelva la dictadura al sillón presidencial de la FISA. Quién lo hubiese imaginado, allá por el comienzo de los años cuarenta, cuando Balestre vestido de gris marengo y con el brazo en alto, cumplía sus obligaciones en la oficina de prensa de los nazis que ocupaban París, y firmaba Jean Balestre para masculinizar su identidad. ¿Quién lo hubiese imaginado presidente de la FISA? Democráticamente elegido, justiciero del deporte, que multaba pilotos de Fórmula 1 por exceso de velocidad.

Desde la más joven edad, Balestre se dedicó a estudiar para presidente, que en el fondo ha sido siempre su verdadera vocación; lo del automóvil era un añadido. Ahora, parece que se haya caído de su pedestal, que se apoyaba en una «grandeur» liliputiense, en frases faraónicas que se autoadjudicaba al definirse «President Planetaire». En realidad su planeta era imaginario y no medía mucho más que una sandía, era, simplemente, un imperio imaginario que existía porque a nadie interesaba desbancarle. En su megalomanía, Balestre quiso ser más que presidente, mandar más que el ministro de Cultura de Francia, al que despreció por ser simplemente ministro de un país que se llama Francia. En verdad se creyó un emperador en clave moderna, sin darse cuenta que sus actuaciones eran tragicómicas, y como los emperadores romanos, no cayó en el detalle de poner tras de sí un esclavo que le murmurara constantemente al oído: ¡César, no olvides que toda gloria es pasajera!

El derrocamiento democrático de Balestre, ha sido como una parodia de la muerte de Julio César, caído a los pies de la estatua de Pompeyo. Ecclestone ha sido Bruto y Mosley, como Marco Antonio, ha pronunciado la famosa frase: -Qué grande eras cuando estabas vivo, César, y qué pequeño espacio ocupas después de muerto-.

Indefectiblemente, como todo ser humano, Balestre se encontró consigo mismo el pasado miércoles, momento en el que dejaba tras sus pasos, al abandonar la FISA, una Fórmula 1 cada vez con menos espectadores -excepto Magny Cours y Silverstone- y totalmente hipotecada por unos costos insostenibles, un Campeonato de Sport Prototipos al que ni el gato acude, y para finalizar la Fórmula 3000, que en lugar de ser la cantera de nuevos talentos, es un suplicio económico para los que participan.

En contraposición a la miseria pecuniaria que agobia a pilotos y escuderías, Balestre propició la construcción o modificación de circuitos que él definió como «stadium automobile», o nueva generación de circuitos. En realidad, esos colosales «stadium» no son más que la prolongación de una mentalidad megalómana insensible al grito de dolor económico que se ha convertido en la carcoma del noble deporte del automóvil.

Ahora, por la senda de los «stadium» vaga errante el sarcófago de la «grandeur», y a su paso, deja tras de sí incógnitas, polémicas y situaciones ambiguas. Y lo que antaño fue el grito del dictador, se ha convertido en un lamento que se debate entre el olvido, el desengaño y la traición de quien hasta el día anterior se decía su amigo.

**G.C.**

RALLYE DE SANREMO

# CAMINO DEL TITULO

**Después de su grave accidente en Australia, la principal incógnita era conocer, tanto su estado físico como mental para afrontar una prueba como el rallye Sanremo, en casa de Lancia, con el título de Marcas en situación comprometida y el de pilotos con un Kankkunen amenazador.**

***SIN PEDIR EXPLICACIONES** El abandono de Kankkunen en el Sanremo deja a Carlos Sainz en una buena posición para renovar su título mundial. Cualquiera que sea el resultado, Carlos se ha ganado el reconocimiento de sus compañeros y de sus rivales. Abajo, Auriol, el hombre más rápido entre los Lancia.*

Esteban Delgado
Enviado especial

CON molestias en el cuello, tomando medicación y usando, siempre que se lo permitían las circunstancias, el collarín ortopédico; Carlos Sainz no variaba para nada el paso a paso de su jornada de trabajo, probando todos y cada uno de los detalles de su Toyota Celica GT-Four hasta el último día, aun a costa de no acudir a la cotidiana rueda de prensa convocada por el Toyota Team Europa.

A todo esto, Lancia, el escuadrón de la marca de Turín, se encontraba y se encuentra en el momento de escribir estas líneas a punto de lograr su quinto título mundial consecutivo. Y sólo la habilidad del piloto español y de Luis Moya puede impedirlo.

Con la ausencia confirmada de Subaru, Mitsubishi y Mazda; el rallye de Sanremo volvía a reunir en poco menos de tres semanas a Toyota y Lancia con una increíble desproporción frente a un Carlos Sainz mermado físicamente, un Markku Alen ausente hasta 1992, al pedir su patrón en Subaru, el inglés David Richrads, una cantidad desmesurada de libras esterlinas y un Armin Schwarz que no parece el mismo después de su salida de carretera en Córcega. Lancia presentaba una auténtica «Task force». Además del equipo oficial con Massimo Biasion, en posiblemente su última carrera con la marca turinesa con la que corre desde 1983, y

***EL RETORNO DE BIASION***
***Al término de la primera etapa Miki Biasion se encontraba en cabeza del San Remo. Miki, tras una temporada de transición, debido a su lesión cervical, vuelve por sus fueros y demuestra su categoría en un rallye especialmente favorable a sus características.***

Juha Kankkunen; el Jolly Club reunía al francés Didier Auriol y al italiano Dario Cerrato, a los que se sumaba por primera vez Andrea Aghini procedente del equipo de Peugeot italia, en lo que es una oportunidad con vistas a un programa mundial en 1992 con la escudería milanesa. Los hermanos Alessandrini presentaban igualmente dos Lancia Delta Integrale 16V para el campeón de Europa, Piero Liatti y Gilberto Pianezzola, mientras que el expiloto Mauro Pregliasco hacía lo propio con tres unidades para Gustavo Trelles, Piergiorgo Deila y Michele Gregis.

Una auténtica armada para detener las escasas, pero al fin y al cabo reales, posibilidades de Toyota de acceder finalmente al título de marcas.

Además, había que contar con el regreso del equipo oficial Ford, con el francés François Delecour, al que se ha castigado al ser sustituido para el próximo rallye de Cataluña por José María Bardolet, acompañado por el italiano Alex Fiorio y el inglés Malcom Wilson, junto al italiano Franco Cunico, como patito feo a pesar de su resultado en la isla de Córcega, con un Sierra Cosworht sin llantas de diecisiete pulgadas, caja de cambios de siete velocidades y frenos de mayor diámetro.

El fuego se abría con la ya clásica superespecial de Ospedaletti, al borde del mar, en la que sobre un terreno con bastante fango, Didier Auriol, el piloto del Jolly Club, lograba el mejor tiempo a pesar de estar a punto de convertir su Lancia Delta Integrale 16V en un submarino. El finlandés Juha Kankkunen le seguía a un segundo y Sainz ocupaba la tercera posición a dos segundos. Después de esta prueba, con cierto talante exhibicionista, todavía tenían nueve horas de respiro hasta emprender el camino de la Toscana. Siete tramos de asfalto nocturno en los que el estado del firme y los imprudentes espectadores iban a ser los auténticos protagonistas.

***DELECOUR ESPERA EL ASFALTO***
***En los primeros tramos, sobre tierra, François Delecour no ha podido estar a su altura habitual. El francés espera al asfalto para aprovechar todo el potencial del Ford Cosworth. En la fotografía superior, Sainz en plena especial inaugural.***

Los problemas de frenos surgidos en Montecarlo en los Toyota se repetían y el español, debido a esto, llegaba a estar a 39 segundos del líder Auriol, antes de comenzar finalmente a marcar algunos mejores tiempos. Todo esto a pesar de que, desde el segundo tramo, había desaparecido de escena su máximo rival por el título de pilotos, el finlandés Juha Kankkunen, que se salía con su Lancia, dañando la suspensión delantera izquierda, perdiendo una rueda y rompiendo el cambio.

La invasión de espectadores durante la noche provocó la interrupción del cuarto tramo y la suspensión definitiva del quinto, todo esto ocurría en un ambiente en el que las condiciones de humedad hacían bastante difícil la correcta elección de neumáticos.

Un pinchazo en el sexto tramo le costaba a Didier Auriol treinta y siete segundos y el liderato en favor de Miki Biasion. Estas circunstancias propiciaban que Carlos Sainz lograra alzarse con la tercera posicion a sólo cinco segundos de Biasion. Pero, dos tramos más tarde, un problema de fabricación en el neumático delantero derecho le costaba quince segundos, lo que motivaba el enfado del madrileño en el control *stop*. Pero la suerte de los campeones parecía que se ponía de nuevo del lado de Sainz, cuando, el lunes por la mañana, en el primero de los tres tramos de tierra, un Biasion con demasiadas ansias de victoria erraba por dos veces, dando sendos trompos que le pasaban una factura de treinta y nueve segundos. Esto también provocaba la pérdida del liderazgo que de nuevo pasaba a manos del francés Auriol.

Por su parte una gran decepción invadía al equipo Ford, que había cometido graves errores en la elección de neumáticos, siendo de nuevo su mejor piloto, el francés François Delecour. Tanto Dario Cerrato, en cuarta posición, como el compañero de Carlos Sainz, Armin Schwarz, que ocupa el quinto lugar, consituyen las cartas seguras de Lancia y Toyota de cara a la consecución del título de constructores. En este estado de cosas, el actual trío de cabeza se jugará en la tercera y cuarta etapas de tierra y en la última noche en Sanremo quién será el vencedor de la trigésimo tercera edición del rallye Sanremo. ○

***AFICION ESPAÑOLA***
***Muchos espectadores presentes en los Alpes, venidos para aplaudir a Sainz y a Fernando Capdevila que finalmente rompió su habitual Sierra Grupo N.***

## CLASIFICACIONES

1º **Auriol-Occelli** (Lancia Delta Integrale 16V), 1 hora, 49 minutos, 46 segundos; 2º **Sainz-Moya** (Toyota Celica GT-Four), a 22s; 3º **Biasion-Siviero** (Lancia Delta Integrale 16V), a 39s; 4º **Cerrato-Cerri** (Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 10s; 5º **Schwarz-Hertz** (Toyota Celica GT-Four), a 1m 32s; 6º **Delecour-Pauwels** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 2m 23s; 7º **Cunico-Evangelisti** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 3m 17s; 8º **Aghini-Farnocchia** (Lancia Delta Integrale 16V), a 3m 38s; 9º **Fiorio-Pirollo** (Ford Sierra Cosworth), a 4m 22s; 10º **Wilson-Grist** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 5m 00s.

CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA

LA TIENDA DE WAYNE RAINEY

y de Kocinski, Ruggia, Garriga o la tuya. Porque a partir de ahora somos el NUEVO CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA para Madrid y Provincia.
Es lógico. La tienda más cañera sólo podía estar con la marca más cañera del mundo: YAMAHA
Y si no, pregúntaselo a Wayne Rainey.

AUTOSERVICIO DEL MOTORISTA
C/ San Vicente Ferrer, 33
☎ 532 67 07

RALLYE FARAONES

# CARO DOMINIO DE CITROËN

**Sin ningún equipo oficial que le inquiete, Citroën no está teniendo demasiados problemas para dominar el Rallye Faraones. Pero en tierras egipcias, el equipo francés está pagando muy cara su participación, con dos graves accidentes.**

Enviado Especial
**Manuel Madrid**

La anulación del Raid París-Pekín ha trastocado los planes de todos los equipos serios, por lo que en el Faraones, sólo Citroën ha podido presentar su poderosa armada, esta vez con ánimo de revancha, tras la derrota que el pasado año le infligieron los Lada. El equipo que dirige Guy Frequelin se mostraba al completo con los dos coches ZX conocidos, conducidos por Ari Vatanen y Bjorn Waldegaard, a los que hay que sumar un tercer coche, de asistencia rápida, conducido por Alain Ambrosino. El cuarto piloto de la escudería, el belga Jackie Ickx tomaba la salida con un nuevo prototipo, de vías más anchas y con un motor ligeramente modificado. Una configuración que se ensaya para el próximo París-El Cabo.

***SIN OPOSICION** El equipo que Citroën ha presentado al rallye Faraones no está encontrando dificultades para imponerse. Sin embargo, los accidentes se han cobrado la vida de un mecánico de la marca francesa y el copiloto de Ickx, Tarin, se encuentra internado con graves quemaduras. En motos, Arcarons tuvo que retirarse después de haber sido líder.*

En las primeras etapas se puso de manifiesto que los Citroën ZX están en otro nivel, muy por delante de sus rivales. Ari Vatanen, sin esforzarse demasiado, dominaba la prueba, con Ickx más retrasado a causa de un pinchazo en la séptima etapa, a 30 kilómetros de la meta.

En la novena etapa comenzaron las amarguras para el equipo. Un camión de asistencia tuvo un accidente de tráfico, al salirse en una curva y caer por un pequeño talud, falleciendo un mecánico. Al día siguiente, en la etapa que finalizaba en Asuán, el ZX Proto de Ickx volcó, cayendo sobre la parte derecha, impidiendo que el copiloto pudiese salir rápidamente del coche incendiado. Gracias a la ayuda de los pasajeros de uno de los helicópteros de prensa, Tarin pudo salvar la vida, pero presenta quemaduras en el 80 por ciento de su cuerpo y un serio traumatismo torácico. Evacuado a París, en un avión especialmente fletado por Citroën, ha sido ingresado en el centro de quemados de Percy, en estado muy grave.

Tras el accidente, Citroën sólo tiene la obsesión de finalizar la trágica prueba. Su única preocupación es poner a punto un nuevo tipo de neumáticos, desarrollado por Michelin, especial para raids, cuyos resultados en arena son excelentes, pero que se degradan más de la cuenta en terreno pedregoso. Los tres ZX supervivientes ocupan las tres primeras posiciones, ampliamente destacados del cuarto clasificado, Vismara (Range Rover). Tras estos cuatro hombres y dando interés a esta prueba, dos pilotos luchan duramente: el español Serviá y el francés Tartarín. Salvador consiguió a última hora un volante en un Nissan Terrano del equipo de Dessoude; un coche prácticamente de serie, inscrito en la categoría T-1 y con el que no sólo está en quinta posición, sino que supera ampliamente a la estrella del equipo, Henri Pescarolo, que participa con un Terrano mucho más sofisticado, inscrito en la categoría T-2. Serviá logró superar a Tartarin en la undécima etapa.

Otros dos pilotos españoles participan en esta edición del Faraones: Dalmau, que es vigésimo, sobre su Mercedes y Franquesa, con un camión Pegaso, que se ha visto muy retrasado a causa de quedarse enterrado en una zona de *fez-fez* y perder varias horas en poder salir.

En cuanto a las motos, la lucha es mucho mas intensa. Antes de iniciarse la prueba, Jordi Arcarons y Eddie Laporte habían llegado a un «pacto de no agresión», para intentar distanciarse de sus rivales y dejar para las últimas etapas su lucha particular en el seno de la escudería Cagiva. Pero el americano no quiso saber nada de pactos y desde el primer día, ayudado por una montura experimental, más ligera que la del español (prefiguración de la que aparecerá en el París-El Cabo), quiso distanciarse de Jordi. Lo que consiguió fue que el español tuviese una caída muy seria, que a punto estuvo de mandarle al hospital. Mermado físicamente, Arcarons continuó durante dos días hasta que la caja de cambios de su moto cedió y dejó al bravo piloto catalán fuera de carrera, tras haber mandado en el rallye durante tres etapas. Laporte marcha en cabeza con cierta ventaja sobre Peterhansel, mientras que por el tercer puesto la lucha es muy intensa entre Magnaldi y De Petri, con Carlos Mas, retrasado en las primeras etapas, por problemas mecánicos, intentando recuperar posiciones. Al cierre de este número es sexto, justo por detrás de Orioli.

Otros españoles presentes son Riba, que ha acumulado la penalización *for-fait* al romper el motor y Sotelo en las mismas circunstancias. ○

**CLASIFICACIONES**
**(al término de la undécima etapa, en Asuán)**

**1º Vatanen** (Citroën ZX). **2º Waldegaard** (Citroën ZX), a 1h 43'. **3º Ambrosino** (Citroën ZX), a 2h 17'. **4º Vismara** (Range Rover) a 3h 50'. **5º Serviá** (Nissan Terrano), a 4h 29'.

**MOTOS**

**1º Laporte** (Cagiva). **2º Peterhansel** (Yamaha), a 22'. **3º Magnaldi** (Yamaha), a 44'. **4º De Petri** (Yamaha), a 45'. **5º Orioli** (Yamaha). **6º Mas** (Yamaha).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS, FORMULA FORD, FORMULA FIAT Y CLASICOS DEPORTIVOS

# LUZ EN EL HORIZONTE

**Tras una semana de tormentas continuas, el domingo, día de carreras, volvió a lucir el sol, aunque tímidamente, en el circuito de Jerez. Con él, también llegó la luz al Campeonato de España de Turismos, en el que varios pilotos parecen ya definitivamente descartados para optar al título.**

Enviado especial
**Javier Moltó**

ANTES de disputarse la carrera de Turismos del pasado domingo, en el circuito de Jerez, los cinco primeros pilotos del Campeonato estaban separados por sólo seis puntos. Todos ellos se habían restado los dos resultados posibles, por lo que ninguno podía permitirse un pinchazo, ni en Jerez ni en las dos carreras que faltan para finalizar el Campeonato: Alcañiz y Barcelona en el Circuito de Montmeló.

Para complicar aún más el panorama, el sábado por la mañana, durante los entrenamientos, la lluvia dejaba el circuito completamente encharcado y los pilotos se quejaban de completa falta de adherencia, lo que facilitaba las cosas a los modelos con tracción total.

Pero quien de verdad aprovechó las inclemencias del tiempo fue Javier Mora y su ligero Citroën AX de tracción delantera. En su vuelta rápida, superó por un segundo al siguiente clasificado, Carlos Palau con su Ford Sierra Cosworth de cuatro ruedas motrices. En cambio, Sasiambarrena, con un coche similar, aunque con neumáticos de agua ya gastados, no pudo aprovecharse del estado del asfalto. A pocas vueltas del final de la sesión cronometrada, se salió de la pista en una apurada de frenada, con tan mala fortuna que no pudo regresar a ella y aprovechar los últimos minutos de la sesión de entrenamientos, en los que dejó de llover y el asfalto se fue secando con rapidez. Otro que tampoco sacó partido del asfalto más seco fue Luis Villamil, que decidió llevar poco combustible para ganar peso, y se quedó sin gasolina mediada la sesión. Como el reglamento impide repostar durante los entrenamientos, desde el *box* veía impotente como sus rivales iban rebajando considerablemente sus tiempos. También Pep Bassas debió conformarse con salir desde posiciones muy atrasadas. Se quejaba de una total falta de adherencia y aunque probó con tres tipos de neumáticos diferentes, su mejor tiempo lo consiguió en la primera vuelta lanzada que realizó, cuando más inundada estaba la pista. Tampoco el resultado de Eduardo de Aysa fue bueno, ya que se le rompió el selector del cambio y estuvo detenido en el *box* mientras se marcaban los mejores tiempos.

Ante tantos contratiempos, sólo tres de los cinco primeros pilotos del campeonato salían en posiciones adelantadas: Palau segundo, Villacieros tercero y Pérez Sala cuarto. La arrancada fue limpia y llegaron a final de recta en esta misma posición, con Javier Mora primero. Se mantuvieron en estos mismos lugares hasta que en la segunda vuelta Carlos Palau se salió de la pista, chocando duramente contra el muro de protección y dejando su vehículo bastante maltrecho. En la vuelta siguiente, Pérez Sala adelantó a Villacieros por el interior, en la curva siguiente a final de recta, y a mitad de carrera superó a Javier Mora, que también perdió la segunda plaza a manos de Villacieros.

Por detrás, Sasiambarrena, sin posibilidad de luchar por los puestos de honor a causa de problemas con el eje delantero, mantuvo la cuarta posición durante toda la carrera y quinto se clasificó Luis Villamil, que remontó al principio, realizó un trompo en la tercera vuelta, en el que sólo perdió seis segundos, pero que le volvió a retrasar. Detrás de él, entró Bassas, que no consiguió realizar un buen tiempo en todo el fin de semana y, en vista de lo cual, se dedicó a asegurar.

Entre los abandonos, López de la Cámara, que estaba remontando vertiginosamente, se debió retirar cuando, en quinta

***CLASICA CAMPEONA***
***En clásicos, a pesar de su mal tiempo en entrenamientos, Balba volvió a ganar.***

***SIN OPOSICION***
***Ángel Burgueño ganó en la Fórmula Ford con autoridad. Supo administrar su ventaja cuando iba en cabeza y atacar cuando fue necesario.***

***APRETADOS***
***Muy juntos realizaron las dos primeras vueltas los pilotos de la Ofensiva Uno. Después, un incidente entre ellos restó emoción a la carrera.***

***EL MAS RAPIDO***
***En la sesión de entrenamientos, con el circuito mojado, Javier Mora se aupó hasta la primera posición. En carrera supo mantener el tipo y acabó en tercera posición.***

***CONTRA EL MURO***
***Carlos Palau se salió de la pista cuando iba en segunda posición, golpeando contra el muro. Su accidente le apea de la lucha por el título.***

posición, sufrió la rotura de los esparragos de una rueda a mitad de carrera. También Alfonso García de Vinuesa estaba realizando una buena carrera, pero se retiró en la vuelta cinco, así como Antonio Albacete, que se fue quedando sin marchas en el transcurso de la carrera y debió abandonar a sólo dos vueltas del final.

Después de este resultado, Pérez Sala, sobre todo, tiene el panorama más despejado. Debe asegurar su resultados, aunque sin perder de vista a Villacieros.

La lluvia también estuvo presente en los entrenamientos de la Fórmula Ford y en ese elemento fueron los pilotos portugueses quienes accedieron a las primeras plazas de la parrilla de salida. Al día siguiente, con el asfalto seco, el autor de la *pole* no pudó mantener su privilegiada posición. En cambio, Angel Burgueño fue remontando y a mitad de carrera ya era primero. Tras él se clasificó Miguel Angel de Castro (por detrás de un piloto portugués), que se coloca en cabeza del Campeonato de España aunque todavía no está decidido el título a falta de una carrera, a disputar en el Jarama.

Más movida estuvo la carrera de los Fórmula Fiat, más rápidos que los Ford sobre el circuito mojado, en la que los cuatro pilotos de la Ofensiva Uno ocuparon las cuatro primeras posiciones en cuanto se dio el banderazo de salida. Pero poco les duro la alegría, porque en la tercera vuelta, Israel Rodríguez se llevó por delante a David Bosch en un intento por apurar la frenada en la curva de entrada a meta. Ambos debieron retirarse, lo que facilitó la tarea a Juan Raventós, que entró primero, bastante distanciado de Burgueño e Iñigo Vigiola. El resultado oficial está pendiente de las verificaciones que se realizarán en Madrid, durante esta semana, a los coches del equipo Ofensiva Uno.

En clásicos de hasta 1965, se impuso Jordi Serra, que adelantó a Joaquín Folch a mitad de carrera, que tuvo un bajón de rendimiento en su Aston Martin cuando iba destacado en cabeza. Al final su coche se recuperó y marcó la vuelta rápida en el último giro.

Balba González Camino venció en la división de hasta 1971, después de realizar una espectacular remontada con su Lotus Super Seven. En entrenos, con el asfalto mojado, no realizó un buen timpo y salió desde la mitad de la parrilla. Peor suerte tuvo Carlos Omedes, que debió retirarse, cuando iba en cabeza, por problemas de motor. ○

## CLASIFICACIONES

### CAMPEONATO DE TURISMOS

**1º L.P. Sala** (Alfa Romeo 75), 35 22 03 **2º J. I. Villacieros** (BMW M-3), 35 23 35 **3º J. Mora** (Citroen AX Sport), 35 36 50 **4º J.A. Sasiambarrena** (Ford Sierra Cosworth 4x4), 35 44 74 **5º L. Villamil** (Alfa Romeo 75), 35 49 49 **6º J. Bassas** (BMW M-3), 36 22 97 **7º E. de Aysa** (Renault 21), 36 26 76 **8º J. Ridruejo** (Ford Sierra Cosworth), 37 01 89 **9º R. Zonno** (Ford Sierra Cosworth), 37 22 11 **10º J.C.Pérez** (BMW M3), 37 24 93

### FORMULA FORD

**1º A. Burgueño**, 29 47 66 **2º M. A. Castro**, 29 52 12, **3º E. Gluckmann**, 29 52 99 **4º Javier Díaz**, 29 53 26 **5º Pedro Calle**, 30 14 06

### FORMULA FIAT UNO

**1º J. J. Raventós**, 20 25 91 **2º Josué Burgueño**, 20 29 94 **3º I. Vigiola**, 20 33 26 **4º G.Jiménez**, 20 39 68 **5º J. Rodríguez**, 20 39 86

### CLASICOS DEPORTIVOS 65

**1º Jordi Serra**, (Lotus Elan) 23 27 20 **2º Joaquín Folch**, (Aston Martin) 23 30 62 **3º Emilio Lapaz**, (Lotus Elan) 24 34 25 **4º Enrique Clua**, (Alfa Romeo Giulia)25 05 47 **5º Raimundo Mercadé**, (Porsche 911) 25 10 57

### CLASICOS DEPORTIVOS 75

**1º Balba G. Camino**, (Lotus Seven)21 58 - 32 **2º Mart Millanes**, 22 20 05 **3º Eugenio Casas**, (Nissan Datsun) 22 48 60 **4º Marc Sabater**, (BMW 2002) 23 00 53 **5º Rafael Melus**, (Porsche 911) 23 05 39

### ASI VA EL CAMPEONATO

**TURISMOS**

**1º L. P. Sala**, 80 puntos **2º J. I. Villacieros**, 72 p. **3º J. A. Sasiambarrena**, 68 p. **4º J. Bassas**, 60 p. **5º C. Palau**, 57 p.

# Lo que haga Falta.

En cualquier lugar y a cualquier hora, Europ Assistance pone a su disposición todos los medios: la más completa red de asistencia, la más avanzada tecnología y el más alto nivel profesional. Para responderle en cualquier circunstancia, incluso si no es usuario. Sólo tiene que llamarnos. Nosotros nos ocupamos de lo que haga falta. Disfrute de su viaje.

europ assistance

Asistencia Líder.

**(91) 597 21 25**

En su Banco, Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Telebanco 4B.

4W CREATIVOS

A TODO GAS

● **Juan Serdá** ha finalizado sexto de la clase B en la carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3 celebrada en el circuito de Thruxton, con quince coches en la parrilla de salida.

● **La firma petrolera Fina** ha cancelado su acuerdo con la Jolly Club y no patrocinará al equipo italiano en el Mundial de Rallyes del 92. Salvo que se encuentre otro patrocinador, el piloto número uno del equipo, Didier Auriol, pasaría a integrarse en el equipo Lancia-Martini.

● **Joan María Barrabeig,** sobre BMW M-3 se ha impuesto en el Rallye 2000 Viratges, con lo que afianza su primera posición en el Campeonato de Catalunya de Rallyes. En segunda posición se clasificó Jordi

Ventura (Ford Sierra Cosworth).

● **Pirelli seguirá** suministrando a Toyota los neumáticos para el Mundial de Rallyes del 92. Esto rompe los rumores sobre un posible cambio de Pirelli a Lancia. El equipo de Ove Anderson, en el que corre Carlos Sainz, sigue siendo el año próximo la escuadra número uno del fabricante italiano de neumáticos.

● **Cuatro pilotos japoneses** participarán en la penúltima manga del Mundial de Formula 1 en el circuito de Suzuka: Auguri Suzuki en Footwork; Ukyo Katayana, que sustituye al anterior en el equipo Larrousse; Naoki Hattori, que debutará en la F-1 conduciendo un Coloni; y

## SUPERPRESTIGIO

CON similar asistencia que en la Fórmula 1, pero menos tribunas y más público de *pelouse*, el Circuito de Cataluña ha sido inaugurado para las motos con motivo de la celebración del Superprestigio Solo Moto. Si importantes eran las carreras, con el estreno de la máxima categoría en esta competición ya clásica que cierra la temporada, lo más apasionante ha sido lo que se ha «cocido» entre bastidores. Un nombre clave en todo ello, el de Alex Crivillé, indeciso sobre si firmar para defender los colores del Equipo Campsa-Honda. Ante tanta duda, porque todavía suspiraba por una moto del cuarto de litro oficial japonesa, véase Honda o Yamaha, el «Nen de Seva» había recibido un ultimátum y tenía que decidirse el domingo. Finalmente, a ultimísima hora, cuando casi nadie quedaba en el circuito, estampó su firma para correr en el equipo de Sito Pons, pero todavía no se sabe si con el doble Campeón Mundial, cuya posible retirada sigue siendo un misterio inescrutable, o junto a alguien como Wayne Gardner, por ejemplo. Si ésta era la «madre de todas las movidas», otras no le andaban a la zaga, como son las de Herri Torrontegui y Suzuki, las de Puig con Aprilia o JJ-Cobas o las de esta última marca, que deja los 125 c.c. y se pasa a la máxima categoría con motores Honda o Yamaha y sobre lo cual, también una reunión de última hora, podría arrojar alguna luz. Frente a ellos, tres hombres tranquilos, «Aspar», Cardús y Garriga. El primero y el segundo tienen motos oficiales Honda y el tercero la Yamaha Ducados con asistencia permanente de un ingeniero japonés.

Ante todo ello, ya lo hemos dicho, las carerras fueron lo de menos. Las de 125 nos depararon la alegría de volver a ver a «Aspar» en lo más alto del podio, seguido de Spaan y un sorprendente Bodelier, mientras que Sánchez era cuarto y no pudo correr, Giró tampoco lo hacía por causa de una caída y eso que había marcado la *pole* provisional. En el cuarto de litro, Cardús, el mejor en los entrenos, quemó un embrague en la primera salida y ello permitió asistir a un duelo entre Wimmer y Reggiani. En la segunda manga, el de Tiana se desquitó, pero la victoria en la general fue para Wimmer seguido de Bradl, Reggiani y Puig.

El Campeón de Europa de Supersport, D'Antin, fue excelente décimo con una Honda de tercera fila.

En 500 dos hombres sobresalieron, Doohan y Kocinski, que ganaron una manga cada uno pero el triunfo en la general fue para el australiano. En la primera, Garriga fue segundo, pero en la segunda su neumático trasero se destrozó y no pudo ser más que cuarto aunque ello le valió una excelente tercera plaza general por delante de Gardner y McKenzie. Con ellos corrieron las Superbikes y Juan López Mella fue el mejor, decimoprimero en la general, por detrás de Sito Pons, más atento a la movida entre bastidores que al pilotaje.





CLASICOS

## TODOS A ANDORRA

MAS de cien automóviles se reunieron en el Principado de Andorra con motivo de la IV Concentración de Clásicos Deportivos organizada por la Asociación Andorrana. La reunión consistía en un recorrido por los bellos parajes de la zona con dos tramos de regularidad, dos de habilidad, una prueba secreta y un concurso de elegancia. Como vencedor absoluto se proclamó el equipo Cumellas-Sotelo a los mandos de un Lotus Elan, mientras que en el concurso de elegancia, en el que se hacía especial hincapié en el estado de conservación, la restauración y el respeto al modelo original, se distinguió en la categoría hasta 1960, el Ford Thunderbird de Luis Rosell, participante procedente nada menos que de Nueva York.

En la categoría 1961-1965, el mejor fue el Porsche 356 de Andreu Miró y, por fin, entre los construidos entre 1966 y 1971, el vencedor fue el Chevrolet Corvette de Andreu Armengol. Esta concentración, en la que el club más representado fue el Antic Car Club de Cataluña, se saldó con un éxito total, a lo que contribuyó de modo muy especial la entusiasta labor de la Asociación Andorrana de Clásicos Deportivos.

FORMULA 3 INGLESA

## OTRO PODIO DE GENÉ

EN la última carrera del Campeonato Inglés de Fórmula 3, disputada en el circuito de Thruxton, Jordi Gené ha vuelto a subirse al podio, la séptima vez esta temporada. El piloto español, que logró la tercera plaza en la parrilla, marcó repetidas veces el mejor crono en carrera y fue sin duda el más rápido, pero no pudo alcanzar la victoria, pese a una magnífica remontada que lo llevó hasta la tercera plaza, al verse involucrado en la primera curva en un tapón que lo relegó al séptimo lugar. La carrera la ganó Robertson y Rubens Barrichello se alzó con el Campeonato, en el que Gené ha sido cuarto.

JESUS PAREJA

## A DESHOJAR LA MARGARITA

ES muy posible, casi seguro, que el piloto español Jesús Pareja no siga el año que viene con el equipo Brun Motorsport. Por el momento tiene dos posibilidades, una muy remota (con BRM) que pasaría porque el petrolero español Repsol desarrollase gasolinas especiales para el equipo, y otra, más probable, integrado en el equipo Euro Racing. Dicho equipo quiere a Pareja con o sin *sponsor*, aunque no estaría nada mal que Repsol, el patrocinador más significativo del Mundial de Sport, le siguiera los pasos. Recuerden que Euro Racing correrá la temporada próxima con chasis Lola (ya ha adquirido tres unidades) y con motores Judd V10 (de los que cuenta, en principio, con 10 propulsores).

Akihiko Nakaya, de 32 años, Campéon de Japón de Fórmula 3 y tercero en F-3000, que ha firmado un contrato de un año para conducir en Brabham.

● **La escudería italiana Barone Rampante**, una de las animadoras de la Fórmula 3000, quiere entrar en la fórmula 1. Para ello, ha contratado a Enrique Scalabroni como ingeniero jefe y a Maurizio Nardon, que era el responsable del coche de Alesi en el equipo Ferrari.

● **Alessandro Nannini** ha

vuelto a conducir, tras el trágico accidente de helicóptero, en el que se seccionó una mano, posteriormente implantada. Sobre el circuito de Mugello ha conducido un Ford Sierra 4x4, con el que marcó el mejor tiempo de su categoría. Alessandro descartó su retorno a la Fórmula 1, pero participará en el Campeonato Italiano de Turismos.

Coordina Lourdes Bravo

# AGENDA

## TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**FIAT**
Tel.(91) 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

## FANTASIAS ANIMADAS

LAS ilustraciones de Francisco Meléndez dan vida a la original obra *El Peculiar Rallye París-Pekín*, basado en la prueba celebrada a principios de siglo. Este autor, galardonado en el año 1986 con el *Premio Nacional de Ilustración*, del Ministerio de Cultura, y con la medalla de plata en la exposición *Los Libros más Bellos del Mundo*, de Leipzig, consigue dar a sus obras un cariz muy personal por medio del colorido y la profusión de detalles.

**Formato: 20 x 30 cm. 32 páginas.**
**P.V.P: 1.476 pesetas**
**Editorial Aura Comunicación.**

## COMIDAS CAMPESTRES

A partir de ahora, tener la bebida fría, la tortilla en su punto y el café caliente en las excursiones 4x4 es tan sencillo como avisar a Lucía Alonso. Ella y su equipo se encargan de que todo esté listo a la hora y el lugar elegido de la zona Centro: mesas, toldos, cubiertos, etc. Los comensales pueden elegir entre varios tipos de menú, como los fríos de tortillas, embutidos o filetes empanados, ensaladas, postre, bebidas y café, o parrilladas de chuletas, chorizo, morcilla, etc.

**Precio: desde 2.000 pesetas por persona.**
**Tfno. (911) 40 10 35**

## EN LA RECTA FINAL

EL fin de semana del 19 y 20 de octubre se disputa el Raid Altiplano del Campeonato de España; la final de Copas Renault en el circuito de Montmeló y la penúltima prueba del calendario de Fórmula 1 en el circuito de Suzuka, Japón. Prueba que se emitirá, en diferido, por la Dos en la mañana del domingo.

## JORNADAS INTENSIVAS

ESTE mes se celebran dos certámenes de relevancia en el mundo del motor con carácter internacional: del 22 al 24 de octubre Equip-Auto en París y Motorfair '91 de Londres del 17 al 27 de octubre.

**Tfnos: 07 331 49 09 61 40 (París) y 07 44 71 370 82 03 (Londres).**

## CONTACTO NATURAL

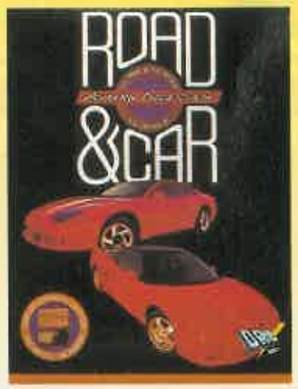
LOS días 26 y 27 de octubre el Grupo Moto Aventura 4x4 de Utiel organizará la *VII Travesía Javalambre '91*. El recorrido está compuesto por trialeras con diferentes niveles de dificultad con caminos alternativos para los menos atrevidos.

**Tfno: (96) 217 06 38**

## NUEVOS DESAFIOS

SI usted es uno de los afortunados poseedores de Test Drive III, de Accolade, ahora tiene la oportunidad de incrementar sus posibilidades con la aplicación de *Road & Car*, en el que se incluyen dos nuevos coches -Acura NSX y Dodge Stealth- y otro circuito, que se sumaría a los ya existentes en el programa original. Este paquete de opciones conserva la misma calidad técnica y definición de los juegos anteriores.

**Precio: 3.900 pesetas**
**Distribuye: Dro-Soft.**






**Motor 16**

**CAMBIO RUSCONI, S.A.**
**Presidente:** Juan Tomás de Salas.
**Vicepresidente** Alberto Rusconi.
**Consejeros:** Reinaldo Caresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
**Secretario:** Evalio Verdiera.
**Director General:** Javier Pascual del Olmo

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

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto** Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garih, 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 Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

**Directora de Marketing:** María Lizárraga.

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

**Producción:**
**Director:** Antonio Tribio Triviño.
**Coordinadores:** Luis E. Vizueta 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:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
**Imprime:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
**Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.
Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.

*Bridgestone RE 71*
*Estructura sin empalmes.*
*Altas prestaciones.*
*Diseño unidireccional.*
*Disponible desde 175/60 HR 13 hasta 335/35 ZR 17.*

**MUY POCOS PODRAN POSEER ESTE COCHE. AFORTUNADAMENTE NO OCURRE LO MISMO CON SUS NEUMATICOS.**

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

BRIDGESTONE

# SEMANA EXCEPCIONAL

## DEL 14 AL 20 DE OCTUBRE

# COMPRE SU COCHE USADO... EN CITROËN

*Le ofrecemos:*

**75.000 PESETAS**
*Como mínimo por su coche usado*.*

**GARANTIA EUROPEA**
*Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según el estado del vehículo).*

**COCHES CON MENOS DE UN AÑO**
*Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.*

**FINANCIACION HASTA 48 MESES**
*Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.*

ABIERTO
SABADO Y DOMINGO

* Si no tiene coche usado, benefíciese de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión.

Eurocasion
VEHICULOS DE OCASION. COCHES DE PRIMERA

LETTMOTW/RSCG



Motor 16 SEMANAL GRUPO 16

19 de octubre de 1991 — Núm. 417 • 325 ptas.


# ETERNOS RIVALES

## Alpine V-6 Turbo frente a Porsche Carrera 2

RALLYE SANREMO

# TODOS CONTRA SAINZ

**NUEVOS MOTORES FORD PARA ESCORT Y FIESTA**

**PRUEBA DEL DAIHATSU APPLAUSE**

**ENTREVISTA CON JUAN MANUEL FANGIO**