

A POR TODAS LAS DE GANAR.

RALLYE DE LOS FARAONES

1991



Los mejores pilotos del Rallye de los Faraones (Egipto), que además vencieron en el Rallye París-Dakar, han utilizado en su motor lubricantes TOTAL para ganar en esta edición del Rallye de los Faraones (4.574 Kms. en condiciones límite para pilotos y vehículos).

Utilice Vd. también lubricantes TOTAL. Como TOTAL QUARTZ, el aceite sintético Supermultigrado de máxima protección y seguridad con más ventajas para su motor:

- 1° TOTAL QUARTZ:** Máxima resistencia a los cambios de temperatura ambiente más extremos, desde -20° C bajo cero hasta +50° C.
- 2° TOTAL QUARTZ:** Máxima duración, reduce notablemente el consumo de aceite.
- 3° TOTAL QUARTZ:** Máxima protección del motor, mantiene una resistente película antidesgaste aún en las condiciones más duras de uso.

Con el aceite sintético Supermultigrado TOTAL QUARTZ, usted tiene todas las de ganar.



SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 LO ULTIMO
Salón de Tokio

26 FRENTE A FRENTE
Peugeot 106 XR contra Citroën AX 11 TRE.

34 A FONDO
Volvo 850 GLT.

46 MERCADO
Nueva gama de vehículos industriales ligeros Volkswagen LT.

47 PRECIOS
Coches nuevos.

62 EXTRA NOVEDADES
Todos los nuevos vehículos que verán la luz a lo largo de 1992.

Noventa modelos que en su mayoría llegarán a nuestro mercado.

90 FRENTE A FRENTE
Prueba comparativa de los diversos modelos de neumáticos de las más importantes marcas, en su categoría para medias y altas velocidades.

105 PRECIOS
Coches Usados.

122 OCIO
Primer rallye Madrid-Birmingham a bordo de los populares Mini.

124 DEPORTE
Campeonato del Mundo de rallyes, Sanremo, un asalto más de la lucha entre Lancia y Toyota. Que finalmente ha dado el título a la marca italiana.

131 Campeonato del Mundo de Fórmula 1, G.P. de Japón en el circuito de Suzuka.

136 RALLYE DE LOS FARAONES, una de las más importantes pruebas que se celebran en el continente africano, en la que se suelen poner a punto los vehículos que después compiten en el París-El Cabo.

142 FINALES DE LAS COPAS Renault en el circuito catalán de Montmeló.

144 A Todo Gas.



EDITORIAL

ZURRIAGO DE BREA

NO es manía persecutoria, pero el ministro Borrell acabará por hacerse acreedor al «zurriago de breá» cuando tal reconocimiento sea otorgado por los conductores españoles entre los enemigos del automóvil.

Un ministro de Obras Públicas y Transportes no puede decir que si el tramo norte de la M-40 madrileña es caro y problemático, hay que dejar de hacerlo, aunque a los dos días se apresure a rectificar diciendo que el cierre de la M-40 se llevará a cabo con el consenso de las administraciones central, local y autonómica. ¿Para qué se ha hecho entonces el resto de esta vía periférica? ¿Para qué ha inaugurado hace sólo unos días el tramo Este? Aun en el supuesto de que el propio ministro estuviera en desacuerdo con tal afirmación, como demostró con su rectificación, debería emplear otras tácticas para no irritar más al personal, que ya está bastante cabreado con el tema de las carreteras de este país y las restricciones presupuestarias que se han anunciado recientemente (de 61.450 millones de pesetas en 1991 se pasa a 24.812 en 1992).

La M-40 es un cinturón vial que puede cola-



borar a la descongestión del tráfico madrileño y facilitar enormemente el paso de camiones en tránsito. ¿Hay que recordar que el 80 por ciento de las mercancías que se transportan en este país lo son por carretera? Lo que hay que hacer es restringir menos y realizar mejor las obras de infraestructura que se llevan a cabo; que todavía si-

guen haciéndose como si fueran soluciones provisionales; que en cuanto se inaugura un tramo aparecen las deficiencias de diseño o realización, o de ambas clases a la vez.

El ministro Borrell se ha ganado con tales declaraciones la antipatía de todos los conductores madrileños y de los profesionales de la carretera que continuamente pasan por Madrid. Ahora no le queda más remedio que presentar una alternativa definitiva e inmediata al cierre de la M-40. Pese a los trabajos ingentes que se realizan en la actualidad, las infraestructuras de este país están por los suelos y no sería bueno caer en el mismo error histórico de la época de las autopistas, a raíz de la cual Madrid se quedó como la capital europea peor comunicada.

Alberto Mallo.

LO ULTIMO



SALON DE TOKIO

Un anticipo del Salón del País del Sol Naciente en el que los fabricantes nipones hacen un derroche especial para presentar lo más sofisticado. (Pag. 12)

A FONDO

VOLVO 850 GLT

El nuevo modelo de la firma sueca introduce un concepto distinto en la filosofía de esta marca. El 850 es competidor directo de los Audi y BMW serie 5. (Pag. 38)



FRENTE A FRENTE

PEUGEOT 106 XR CONTRA CITROEN AX 11 TRE

Son los dos más pequeños de sus respectivas marcas. Dos coches de similar filosofía y comportamiento que establecen sus principales diferencias en terminación. (Pag. 26)



MOTOR 16

EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS

Peugeot 106 XR	136,8
Ford Fiesta XR3i	124
Citroën AX 11 TRE	120
Peugeot 106	118
Ford Fiesta	116

LOS MAS CAROS

Peugeot 106 XR	29.000.000
Ford Fiesta XR3i	12.600.000
Citroën AX 11 TRE	29.000.000
Peugeot 106	26.000.000
Ford Fiesta	22.000.000

Motor 16

INDICE EN LA PAG. 650

**Nuevo BMW 325 td
LO ULTIMO EN LA SERIE 3 ES UN TURBODIESEL.**



Para todos aquellos que asociaban dinamismo y prestaciones sólo a los automóviles de gasolina, y la fiabilidad y la duración sobre todo a los diesel, BMW presenta lo mejor de ambos conceptos: 325td y 525tds. Sus nuevos turbodiesel.

Potentes, silenciosos y ágiles... Económicos, fiables y poco contaminantes. Superarán su idea de lo que es un vehículo diesel. En definitiva, son un Serie 3 y un Serie 5 de BMW.

Ambos cuentan con un nuevo motor de

seis cilindros, 2,5 litros y turbocompresor, y son los únicos automóviles en el mundo con Electrónica Digital Diesel.

En el 325td, único seis cilindros de su categoría, usted encontrará una nueva forma de disfrutar del confort y la seguridad carac-

**Nuevo BMW 525 tds
LO ULTIMO EN TURBODIESEL ES UN SERIE 5.**



terísticos de la Serie 3 y, sobre todo, de su dinamismo. Su motor, con cámaras de combustión de nuevo diseño y pistones más ligeros, reduce el consumo y la contaminación de forma definitiva. Dentro del 525tds encontrará un brillante equilibrio entre dimen-

siones y movilidad. Además de turbocompresor cuenta con intercooler. Sus 143 CV le dan una aceleración extraordinaria y lo convierten en el diesel más rápido del mundo.

Es el único diesel que puede incorporar cambio automático de cinco velocidades,

con control electrónico-hidráulico.

Nuevo 325td, lo último en la Serie 3 de BMW.

Nuevo 525tds, lo último en la Serie 5.

Para que descubra todo BMW en diesel.



EQUIPAMIENTO DE SERIE: Motores de 6 cilindros, con 115 y 143 CV. ABS. Electrónica Digital Diesel. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos Servotronic, servodirección electrónica de dureza variable en función de

delanteros. Retrovisores eléctricos de control remoto. Faros de óptica elipsoidal. Neumáticos de perfil bajo. Dirección asistida en el 325td. la velocidad, en el 525tds, que, además, cuenta con aire acondicionado.



DESDE PARIS

EDOUARD SEIDLER

● **TRABAJADORES** de Orleans, al sur de París, van a probar en breve el comportamiento urbano de cuatro vehículos alimentados por gas natural, mientras que el grupo PSA repartirá, con el mismo fin, cincuenta unidades del nuevo 106 eléctrico en La Rochelle, en la costa atlántica.

● **EL secretario** de Transporte francés, Georges Sarre, ha admitido que muchos conductores circulan bajo el efecto de tranquilizantes y que son responsables del 8 por ciento de los accidentes con víctimas. Por este motivo, el gobierno galo estudia la aplicación de medidas más duras para este tipo de conductores.

● **EN virtud** de un reciente acuerdo, Valeo, (el segundo fabricante europeo de componentes, detrás de Bosch) se beneficiará de la experiencia en electrónica de American Motorola's.

● **ALREDEDOR** de 350 trabajadores de Volvo, la mayoría de ellos directivos, tendrán que abandonar sus puestos de trabajo en Göteborg debido a la caída de ventas, mientras que otros 650 lo harán a lo largo de 1992. En un año y medio, la marca sueca ha eliminado 8.000 puestos de trabajo.

● **A partir** de junio del 92, todos los vehículos de la CE deberán ir equipados con cinturones de seguridad en los asientos traseros, tras la decisión adoptada por los diferentes ministros de Transportes europeos.

● **TAN sólo** unos días después de su lanzamiento, el Citroën ZX Diésel ha acaparado el 33 por ciento de las ventas de este modelo. Se espera que a finales de año, el 45 por ciento de los ZX que se vendan sean diésel.

UN FERRARI PARA PROST



UNO de los últimos caprichos del Profesor, Alain Prost, ha sido comprar una reproducción del Ferrari F-40, realizada por los especialistas Tristan Fournier y Caroline Alos. Al Campeón del Mundo le ha costado 90 000 francos, algo así como 1 800.000 pesetas, pero se ha mostrado absolutamente satisfecho del trabajo realizado.

Un año de trabajo ha sido necesario para realizar la maqueta, partiendo de los planos originales de Ferrari y reduciendo todos los componentes a escala 1/8. Se han realizado moldes y ha sido necesario crear todas las piezas, utilizando materiales como la fibra de carbono y el kevlar. Baste decir que se han fabricado neumáticos especiales para esta maravilla de la reducción.

TRAFICO

SE BUSCA UN PACTO SOCIAL

DENTRO de la IV Semana Iberoamericana de Tráfico, que se ha celebrado en Gijón, ha tenido lugar un debate sobre «Problemas del tráfico y la seguridad vial», en el que se ha vuelto a poner de manifiesto la necesidad de llegar a una especie de pacto social que aborde de una vez por todas el problema de la accidentalidad en nuestras vías. Especialmente se insistió en el control del consumo de alcohol y de drogas al volante y en la necesidad de abordar la educación vial desde la enseñanza más primaria.



NUEVOS DIESEL

YA TIENEN PRECIO

EN estos días se inicia la comercialización de dos nuevos modelos diésel, ambos de amplia difusión. En lo que al Renault 19 se refiere, su precio es de 2.090.000 pesetas, para la versión turbo

de 92 caballos, tanto en la versión de 3 como de cinco puertas y Chamade.

Por parte de Citroën, los precios de sus nuevos ZX Diésel son de 1.695.000 pesetas para el Reflex y 1.770.000 para el Advantage, sin incluir el precio del transporte.

CATALUÑA

LA GUERRA DE LAS SIGLAS

A causa de las enmiendas presentadas por el PP y el PSOE para evitar la catalanización de los toponímicos de Girona y Lleida, la reacción popular e institucional no se ha hecho esperar. Ello ha tenido especial eco y virulencia en Girona, ya que muchos automóviles, incluidos los de varios Ayuntamientos, han colocado las iniciales GI sobre las habituales GE. La Guardia Civil



de Tráfico ha multado a algunos vehículos, entre ellos autobuses municipales, pese a que el gobernador civil había dado órdenes de no actuar en tal sentido, dado «que los agentes no deben perder el tiempo buscando adhesivos». El presidente Pujol, que ha acusado «de falta de sensibilidad hacia la mentalidad del pueblo catalán» al ministro de Administraciones Públicas, apoya la movilización popular, pero se muestra contrario a que lo hagan las instituciones.

OTRA MARCA MAS

IATO, TODO TERRENO

POCO frecuentes son los coches de todo-terreno que no proceden de Japón. Este es el caso de los Iato, unos vehículos



de procedencia italiana, que ahora empiezan a comercializarse en nuestro país a un precio de 3.350.000 pesetas.

El coche se fabrica en Italia, con materiales de primera categoría, como la fibra de vidrio y la de carbono. Mecánicamente, recurre al motor Fiat turbodiésel de 2 litros y 86 caballos que se utiliza en los Dedra, con intercooler, capaz de mover al Iato a una velocidad máxima de 141 kilómetros por hora. La firma importadora para España es Impcasey (teléfono 93/874 45 57) que espera disponer de una red comercial que cubra todo el territorio nacional.

VERDE Y ROJO



● Pocos días después de que se anunciase la obligatoriedad de los cinturones de seguridad traseros, en un plazo breve de tiempo, Renault se ha adelantando y ofrece ya como equipo de serie estos cinturones traseros en todos sus vehículos. De hecho, esta beneficiosa medida la está llevando a cabo desde hace bastantes meses.

● Una vez más y no nos cansamos de repetirlo, denunciamos la lamentable actuación de los responsables del aeropuerto de Barajas, que continúan sin resolver el gravísimo problema del aparcamiento. Diariamente, decenas de ciudadanos pierden sus vuelos porque no tienen manera de dejar sus vehículos en los espacios reservados para tal fin. Anacronismo y tomadura de pelo son algunos de los calificativos que merecen quienes tienen la obligación de resolver el problema. ¡Papá vete en coche! Con Iberia puedes llegar tarde.

● Quince años ha cumplido Diario 16. En estos días de celebraciones, la inauguración de la nueva sede del periódico madrileño y las felicitaciones, a las que nos sumamos de todo corazón, también se ha rendido homenaje a un hombre que nunca olvidaremos en esta casa, Romualdo de Toledo, el primer editor que tuvo Motor 16.

● El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell ha declarado que el Tren de Alta Velocidad sólo irá a 250 kilómetros por hora cuando alcance su «madurez operativa». Total: Renfe se ha gastado 400 000 millones de pesetas en un invento que funcionará sólo a medias, a una velocidad igual a la del expreso de toda la vida. ¡Con lo bien que habría venido este dinero para que una autopista Madrid-Sevilla alcanzara su «madurez operativa»! El ministro cangrejo continúa haciendo méritos para que no le quiten el título.



DESDE TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● **DOS** diputados de la Cámara de Representantes norteamericana están redactando sendos proyectos de ley que incluyen limitaciones en las importaciones de coches japoneses a Estados Unidos. Según fuentes bien informadas del sector, el porcentaje que se maneja es similar al contenido en los recientes acuerdos alcanzados entre la CEE y Japón. En la actualidad, Japón tiene un 30 por ciento del mercado norteamericano.

● **TOYOTA** ha puesto a la venta en Tokio dos versiones de los Corolla y Sprinter con tracción a las 4 ruedas: un Corolla de gasolina de 1.600 c.c. y un Sprinter diésel de 2.000 c.c.

● **NISSAN** está dispuesta a crear mil nuevos puestos de trabajo en su planta inglesa de Sunderland con tal de tener listo para el otoño de 1992 lo que sus directivos denominan «el nuevo turismo para Europa». La planta de Sunderland, que fabrica automóviles de tamaño medio desde 1986 y cuenta ya con 3.000 empleados, aumentará su producción del Nissan Primera hasta 120.000 en este año, y espera fabricar otras tantas unidades del nuevo turismo.

● **DENTRO** de su actual política de reciclaje de piezas y componentes de automóviles, Mazda, comenzará en breve reciclajes experimentales de guardabarros en Alemania y Japón, con el fin de determinar los niveles de seguridad de los materiales empleados y establecer un sistema integrado para la reutilización del máximo de piezas. El reciclaje está de moda en Europa.

PUNTO DE VISTA

PUNTUALIZACION

La semana pasada otorgábamos un semáforo rojo a Renault porque en sus Clio 16 válvulas, cuando el cliente solicitaba la opción de llantas de aleación, la rueda de repuesto seguía siendo la de dimensiones estándar (llanta 14). Pues bien, esto sólo ha ocurrido en algunas unidades, debido a una confusión en los primeros días de lanzamiento, solucionando el problema inmediatamente a todos los usuarios afectados. Al César lo que es del César.



CENTRO DE DISEÑO

IAD EN ESPAÑA

La firma IAD, posiblemente la más importante del Reino Unido en lo que a diseño y estudios de automoción se refiere, ha decidido abrir un centro de estudios en Barcelona, con el fin de establecer una comunicación más directa con sus clientes españoles.

IAD ha sido la firma creadora, entre otros proyectos, del Pegaso Z103, que próximamente expondrá en el Salón de Tokio y es colaboradora directa en la realización del Mazda MX-5 Miata. En España contará con sus propios medios de diseño y construcción, en unas instalaciones de 2.800 metros cuadrados en los que trabajarán 60 personas con los medios informáticos y de ingeniería más avanzados.

La nueva firma tiene el nombre de International Automotive Design España S.A. y espera poder aumentar su comunicación y su conocimiento de la industria española de automoción, la cuarta actualmente del continente europeo.

LA TRIBUNA



Thierry Armengaud
Gerente de Peugeot Talbot España

«El nuevo Peugeot 106 será lanzado en España bajo el lema *La gran sorpresa*. Para el inicio de la comercialización, que tendrá lugar el 15 de noviembre, proporcionaremos a nuestra red un volumen de 2.500 unidades, que es una cifra importante. En 1992 intentaremos alcanzar unas ventas totales del 106 del orden de 25 000 unidades».

«Respecto a la factoría de Villaverde, su capacidad actual de producción es de seiscientos treinta unidades diarias. En Villaverde se han realizado una serie de trabajos, con notables inversiones, de cara a producir en un futuro y con un máximo de competitividad, dos familias de vehículos, el 205 y un nuevo modelo que no será el 106».

CITROËN AX GTI

El genio de la nueva generación.

1.360 c.c. inyección electrónica multi-punto, 100 C.V. de potencia, 190 Km/h. De 0 a 100 Km/h. en 8,7 segundos. Prestaciones GTI para un auténtico deportivo capaz de dominar la carretera con fuerza y seguridad. Un motor de alto nivel, silencioso y eficaz, con un consumo de 5,3 litros a 90 Km/h.

ofrecer la máxima seguridad activa, por su extraordinaria adherencia al suelo, tanto en seco como en mojado. El equipamiento, tiene la deportividad y el lujo de un alto de gama: volante deportivo de tres brazos, elevavientos eléctricos, cierre a distancia de puertas, asientos sport, alarma sonora de luces encendidas, respaldo trasero abatible parcialmente, cuenta-revoluciones, termómetro de agua, indicador nivel de aceite. En el exterior, las lunas tintadas, el alerón

trasero, el parabrisas laminado y las llantas de aleación ligera, rematan una línea deportiva que llama la atención por sus formas redondeadas y compactas, llenas de fuerza. Opcionalmente posee aire acondicionado y sistema anti-bloqueo de frenos (A.B.S.). Un coche a la medida de la nueva generación. Potente. Veloz. Dominante. Es el genio del GTI.



Citroën AX GTI Nueva Generación.
Más genial que nunca.



TE AMO. ¿QUIERES CASARTE CONMIGO?

ADEMÁS DE POBRE, ILUSO

GASOL **GASOLINA**

Manu Balueta

Viaje al 2000.



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

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

Nuevo Sierra 2000.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

envolvente, más atractivo y ergonómico, con nuevo panel de instrumentos. Nuevos paragolpes color carrocería. Elevalunas eléctricos traseros de serie en



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.

el Ghia y alarma antirrobo en el Ghia y XR.

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.


Sierra

FIEBRE VERDE

Tal y como sucedió en el pasado Salón de Francfort, los fabricantes presentes en el Salón de Tokio, que se inaugura esta semana, se van a volcar en dos aspectos: la defensa del medioambiente y la incorporación de tecnologías de vanguardia a los coches de serie. Los prototipos con motores eléctricos y otras alternativas presentadas, van a coexistir con modelos totalmente nuevos, tanto japoneses como del resto del mundo. Entre los europeos, la mención de honor hay que dársela a Jaguar que mostrará oficialmente el XJ220. En este primer avance del Salón pasamos revista a las novedades y prototipos que más van a llamar la atención a los afortunados visitantes de esta muestra.



NUEVO BLUEBIRD
Nissan recupera este nombre con un coche totalmente nuevo.



NISSAN TECNICA Y ECOLOGIA

LA FAMILIA A CUESTAS
El Cocoon puede ser la solución al vehículo familiar de gran volumen en un futuro próximo.

En este Salón destaca la preocupación de Nissan por las cuestiones medioambientales y los problemas que plantean los automóviles en las grandes ciudades y sus alrededores. La propuesta de Nissan para coches urbanos la representa el FEV. Se trata de un modelo que va a llamar mucho la atención puesto que además de su atractivo diseño adopta unas

soluciones sorprendentes. La autonomía en ciudad se estima en unos cien kilómetros. La energía proviene de doscientos kilos de baterías de níquel y cadmio que tienen la ventaja de recargarse en un tiempo récord de



SIN TECHO
El Nissan 300 ZX es ahora descapotable.

sólo quince minutos. La velocidad máxima es de 15 kilómetros.

En lo que se refiere al coche familiar del futuro, la propuesta de Nissan se llama Cocoon. Este curioso monovolumen tiene una anchura de más de 1,8 metros, lo que permite disponer de una fila de cuatro asientos. Algunos de los aspectos técnicos más sorprendentes se encuentran en el puesto de conducción, donde el cuadro de mandos se puede leer sin apartar la vista de la carretera, en virtud de un sistema directamente derivado de la aviación. El confort ha sido muy cuidado y dispone de sistemas electrónicos para atenuar los ruidos de la mecánica, que ya de por sí debe ser bastante silenciosa.

En cuanto a las novedades aplicables directamente a la serie, hay que destacar la presentación del Nissan 300 ZX descapotable. Este modelo hereda las características técnicas del 300 ZX, pero con una carrocería retocada que lo convierte en un veloz descapotable, capaz de superar ampliamente los 250 kilómetros por hora gracias a su potente motor biturbo.

La marca japonesa recupera la deno-



QUINCE MINUTOS
Estos son los necesarios para recargar las baterías del FEV.

minación Bluebird, que desapareció al nacer el Primera, con una berlina de categoría media alta, ligeramente más grande que su predecesor. En el diseño exterior se ha buscado un toque algo más deportivo, pero sin perder ninguno de los atributos de una berlina familiar. La gama de motores va desde un 1.6 de 97 caballos hasta un dos litros de 210 caballos. Este último recurre a la técnica

del turbo y las cuatro válvulas por cilindro. La transmisión podrá ser manual y automática.

Además de estos modelos, en el stand de Nissan se podrán ver otros muchos, entre los que cabe destacar la berlina de lujo Leopard J. Ferie o personalizaciones de su extensa gama de productos en turismos y vehículos industriales.

TOYOTA

FUTURO ANTICIPADO

El Toyota Aristo es un sedán cuatro puertas del que serán producidas tres mil quinientas unidades al mes y que será exportado, a medio plazo, a los mercados norteamericanos y europeos. La atractiva línea lleva la rúbrica de Italdesign y de Giorgetto Giugiaro en particular. Los nuevos motores del Aristo son un 3,0 litros de seis cilindros en línea, con dos turbocompresores y 280 caballos de potencia, además de otro seis cilindros, menos explosivo, de 230 caballos. En cuanto a las suspensiones son muy confortables y el chasis posee un sistema antivibraciones que evita que las irregularidades de la carretera se transmitan al interior. Por otro lado, un sofisticado sistema depura el aire del habitáculo desde que se pone en marcha el motor y la tapicería está realizada con un tejido especial que absorbe los olores y los elimina.

En el prototipo AXV III, el coche programa la velocidad de crucero impuesta por el conductor y la mantiene mediante unos sensores que detectan a los otros vehículos. Esto tiene asimismo una aplicación en la seguridad activa, ya que el coche siempre mantiene la distancia de seguridad y evita cualquier colisión. La carrocería, por su parte, está compuesta por módulos poligonales deformables que absorben la energía de los choques minimizando los daños del habitáculo.

El AXV III posee

un sofisticado sistema de suspensiones. El aire acondicionado actúa en cuatro zonas diferenciadas, pudiendo cada ocupante regular la temperatura de su plaza por separado y todas las funciones del tablero de mando, con pantalla de cristal líquido, se realizan mediante la voz del conductor. Precisamente, en este sentido, se ha desarrollado el AXV IV, en el que se han sacrificado unas prestaciones más elevadas en favor de la economía. La carrocería es ultraligera y está realizada en aluminio aeroespacial, magnesio y compuestos especiales. Sus formas son muy aerodinámicas, próximas a un $C_x=2,5$, y son, en parte, las responsables de un consumo reducido al mínimo.

Para el chasis, suspensiones y ruedas se ha recurrido a las resinas, logrando un peso mínimo sin que la estructura

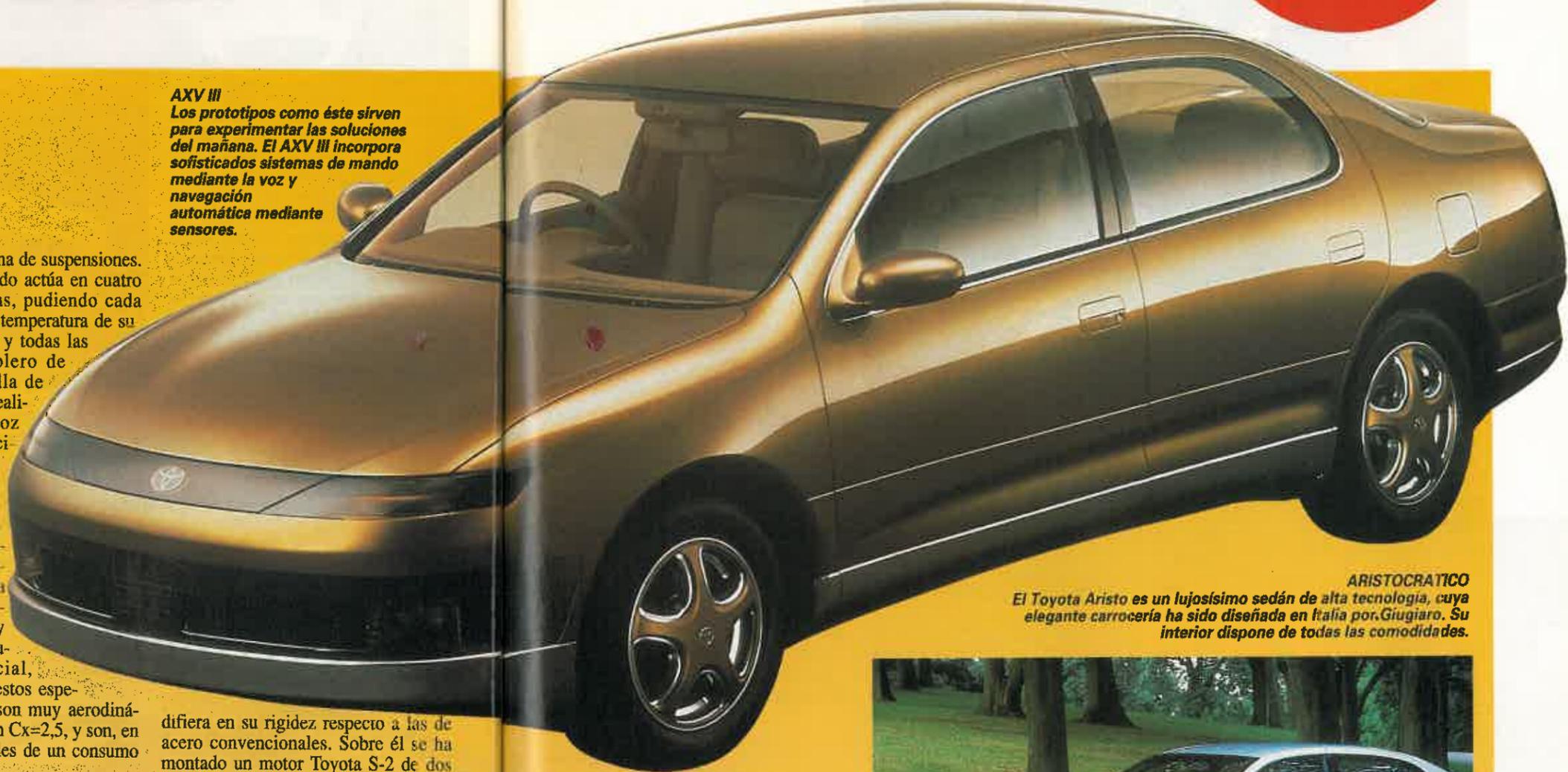
LO NUNCA VISTO

En el AXV IV un pequeño motor de dos tiempos consigue records de miniconsumo. El Avalon es un descapotable que se cierra herméticamente sobre sí mismo.

AXV III
Los prototipos como éste sirven para experimentar las soluciones del mañana. El AXV III incorpora sofisticados sistemas de mando mediante la voz y navegación automática mediante sensores.

difiera en su rigidez respecto a las de acero convencionales. Sobre él se ha montado un motor Toyota S-2 de dos tiempos pero con inyección directa y válvulas.

Pero la estrella del futurismo en el estand será, sin ninguna duda,



ARISTOCRÁTICO
El Toyota Aristo es un lujosísimo sedán de alta tecnología, cuya elegante carrocería ha sido diseñada en Italia por Giugiaro. Su interior dispone de todas las comodidades.



da, el Avalon. Un coche diseñado en el centro de desarrollo de Caltex, que Toyota posee en California, y que revoluciona el concepto de descapotable. Cuando está aparcado, el Avalon abate todas sus lunas y montantes replegándose sobre sí mismo, ocupando un espacio mínimo y salvaguardando el interior del habitáculo de polvo, agua o suciedad. Al abrir la puerta, todo vuelve a la posición de marcha. ○





EXQUISITO

La atmósfera que envuelve el habitáculo del FS-X es exquisita. Maderas nobles, cuero, pantallas de visualización, teléfono... El conductor no puede pedir más.

HONDA

RAYANDO EN LO IRREAL

LA marca Honda se encarga de demostrar en Tokio que también en Japón, como en Europa, el futuro pasa por vehículos menos contaminantes y mucho más seguros. La exhibición en su stand de dos *concept car*, razonablemente preparados para rodar en el tráfico diario a muy corto plazo, deja bien claro que Honda apuesta por una familia de automóviles que sin perder estilo, deportividad o prestaciones, gastan menos, emiten me-

nos gases nocivos y protegen mucho más al conductor ante un accidente.

El Honda EP-X (Efficient Personal) es un prototipo económico y divertido, un proyecto de automóvil aerodinámico y muy estrecho en el que se han colocado un par de asientos en tándem. Esta original disposición permite una conducción extremadamente inusual y

original. El EP-X parece un cohete; su carrocería monocasco, realizada totalmente en aluminio, se cubre a modo de avión de combate con una burbuja transparente bajo la que se alberga un habitáculo con un diseño avanzado pero no exageradamente futurista. Una pantalla multicontrol de cristal líquido informa de todo lo relacionado con la mecánica y un monitor aconseja los mejores itinerarios. La mecánica utilizada se aprovecha del sistema VTEC económico y del motorcito de un litro de cilindrada se consiguen 70 caballos que mueven los escasos 620 kilogramos de una manera ágil. El *airbag* es de serie.

En el otro extremo Honda pone al FS-X (Futuristic Sports Sedan) un prototipo de vehículo deportivo de altas prestaciones repleto de innovaciones tecnológicas tales como el avanzadísimo sistema de dirección a las cuatro ruedas. Con un motor de seis cilindros en V, 3,5 litros, sistema VTEC y 280 caballos mecánicos, el FS-X representa un nuevo concepto de deportivo de cuatro puertas, cinco plazas y lujo o equipamiento al máximo.

La aerodinámica carrocería de aluminio alberga todo tipo de elementos para

COMO UN COHETE
Solo le faltan un par de alas para levantar el vuelo. Dos plazas en tándem y un habitáculo especial en el EP-X.



UN PORTE IMPRESIONANTE
El prototipo de deportivo FS-X cuenta con una carrocería en aluminio muy aerodinámica y agresiva.

hacer más placentera y segura la conducción. Antibloqueo de frenos, *airbag*, cinturones con pretensado, monitor para visualizar los ángulos muertos, parabrisas de luminosidad variable o sistema de navegación de última generación. El conductor cada vez lo tendrá más fácil y los japoneses se empeñan en ser los primeros en facilitarnos las cosas.



SENSACIONAL
Sólo en el EP-X se puede conducir así.

Además de estas propuestas Honda también contará con la presencia de los nuevos Civic o los Prelude en su cuarta generación, ambos dotados del sistema VTEC en carrocerías más estilizadas y agresivas. ○





DAIHATSU X-409. Prototipo urbano con cambio automático.

MAZDA

LA BERLINA DEL TIEMPO

UN modelo con nombre de tiempo, el Cronos, es el sustituto del Mazda 626. Se trata de un automóvil completamente nuevo que mide casi veinte centímetros más que su predecesor (4,70 metros de largo), ocho centímetros más de ancho e idéntica altura. El Cronos se comercializará en siete versiones diferentes. En todos los

casos, se podrá disponer de caja automática de cuatro velocidades, controlada electrónicamente o de caja manual de cinco marchas.

Tres son los motores que montará el Cronos, dos de seis cilindros en V y un tercero de cuatro cilindros en línea. El motor de seis cilindros en V es el que se presentó al unísono con el pequeño Mazda MX-3. Para el Cronos, se utiliza en dos cilindradas diferentes: la de 1.845 centímetros cúbicos (136 caballos de potencia), y la de



ROADSTER Y BERLINA Arriba. El Daihatsu X-021 tiene chasis tubular y carrocería de fibra. Abajo. El Mazda Cronos, que sustituye al 626.



1.995 centímetros cúbicos (160 caballos de potencia), que se consiguen aumentando el diámetro de los cilindros tres milímetros. El otro motor es un nuevo cuatro cilindros (140 caballos de potencia), que se utilizará únicamente en las versiones de cuatro ruedas motrices.

La suspensión es independiente en las cuatro ruedas; la dirección, de cremallera; los frenos, de discos ventilados en el eje anterior y discos macizos en el posterior con antibloqueo de frenos y las llantas de aleación.

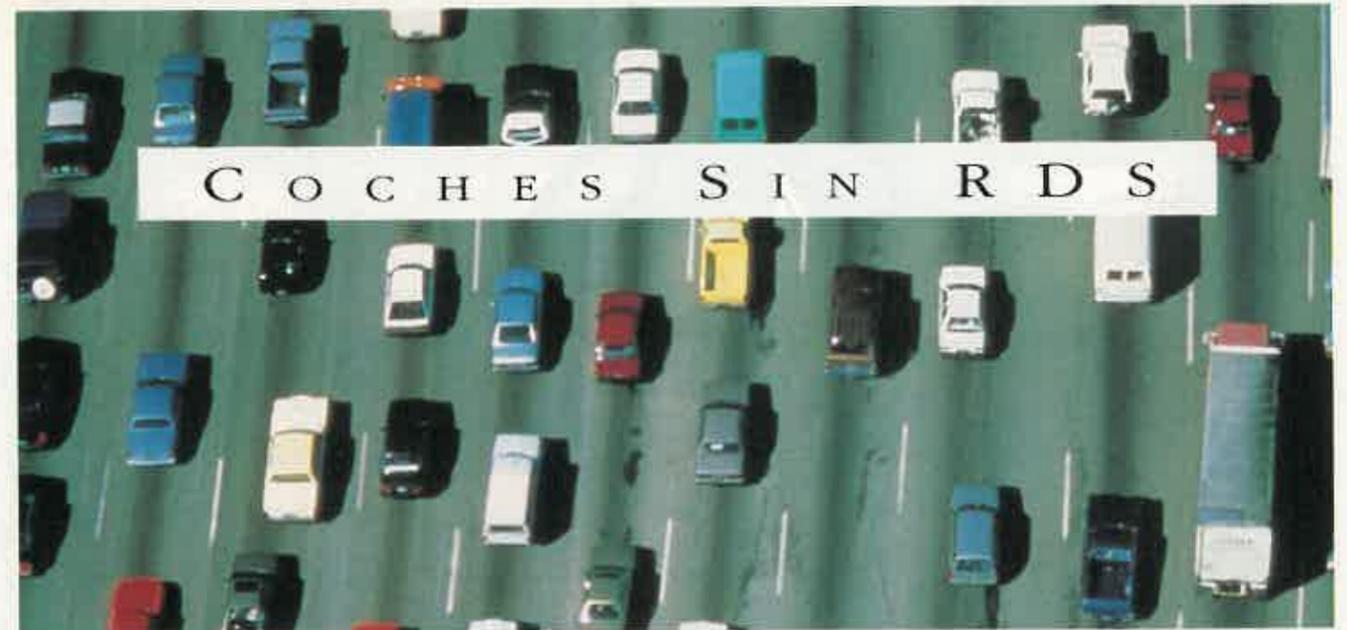
DAIHATSU

PROTOTIPOS EN SERIE

EL éxito de los pequeños roadster ha repercutido en varias marcas, que rápidamente han fabricado modelos de esta índole. Daihatsu lleva al Salón de Tokyo el X-021, un prototipo de roadster de 140 caballos para un peso total de sólo 700 kilogramos. La carrocería, de fibra de vidrio, va sustentada sobre un chasis tubular de aluminio. La suspensión son de triángulos superpuestos. Mide 3,59 metros de largo y entre ejes 2,25 metros.

Por su buena relación peso/potencia, sólo cinco kilos por caballo, es de suponer que las prestaciones sean de primer orden.

Aún más desconocido resulta el prototipo de coche urbano, el X-409. El interior es un elegante espacio para cuatro plazas, acabado en dos tonos de beige y cambio automático. El espacio para maletas se adivina ínfimo, en consonancia con su enfoque para utilización urbana.



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 captadas 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 

MIRAGE
Deportivo de tres puertas.



MITSUBISHI

MERCADO PARA DOS

EN respuesta al estudio realizado de las necesidades del automovilista moderno, la marca japonesa Mitsubishi anuncia el lanzamiento de los nuevos Mirage y Lancer. La carrocería del nuevo Mirage se podrá elegir con tres o cuatro puertas para complacer las necesidades individuales de cada usuario, mientras que la del Lancer sólo se fabricará con cuatro puertas. En los dos modelos se han rediseñado los moto-

res, las suspensiones, la carrocería y otros componentes principales para obtener un coche que satisfaga en prestaciones y al mismo tiempo cumpla con las normativas medioambientales. De los nuevos motores que han sido desarrollados para mover los Mirage y Lancer, sin lugar a dudas la estrella es el seis cilindros en V, con 24 válvulas y 140 caballos de potencia, con tan sólo 1.600 centímetros cúbicos. Es el V6 más pequeño que se construye en serie. Las otras posibilidades de motorizaciones son un 1,3 litros de cuatro cilindros y doce válvulas, que llega a desarrollar 79 caballos de potencia. Un 1,8 litros turbodiésel de 76 caballos de potencia



ISUZU EN VANGUARDIA
Arriba el futurista Como y en la foto de abajo el nuevo Trooper.



que ofrece una buena economía de uso. Dos de 1,5 litros de cilindrada, uno de dieciséis válvulas y otro de doce que se monta en el Mirage de tres puertas y que gracias a un sistema especial de control de la mezcla aire-gasolina, consigue unos consumos increíbles. Y por último un 1.600 de dieciséis válvulas con una potencia de 145 caballos, que se monta exclusivamente en el Mirage de tres puertas; y un 1,8 litros de dieciséis válvulas, turboalimentado, con intercooler y 195 caballos de potencia que será el que mueva el Lancer.

ISUZU

PENSANDO EN EL OCIO

ISUZU propone en Tokio varios modelos y prototipos realizados, sobre todo para cubrir las exigencias del público más joven, amantes del ocio y de la vida al aire libre.

Es el caso del **Isuzu Como**, un prototipo de motor central con una gran capacidad para transportar equipaje y especialmente accesorios para la práctica de diversos deportes. El Como utiliza un motor V12 de 3,5 litros adaptado a una caja de cambios manual. Este extraño e impresionante vehículo reserva a sus ocupantes un espacio algo reducido con capacidad para dos personas y uno, o como mucho dos, niños pequeños. Por otra parte, también estará presente en la muestra japonesa el sustituto del Trooper.

Los dos modelos, corto y largo, estarán propulsados por mecánicas V6 de 3,2 litros.

Ambos modelos han sido puestos a punto por firmas europeas, tales como Lotus o Irmscher, realizando también un buen trabajo con las suspensiones, sobre todo en la versión larga de siete plazas.

montesa

TRAZA EL FUTURO



preparada para la alta competición. Siendo el placer de pilotar la COITA 311, una moto resistente, fiable y superliger (84 kg.), considerada como una de las motocicletas con la tecnología más avanzada del mundo.

Ha nacido la COITA 311, una moto de gran belleza capaz de dar plena satisfacción al piloto más exigente. Su chasis de doble viga y su motor de 258 c.c., refrigerado por agua, la configuran como una moto



COITA 311 versión competición



MOTUL con montesa

SUBARU

TRACCION Y ATRACCION

ESTA marca, relativamente poco conocida, sigue fiel a la tracción a las cuatro ruedas. Todos sus coches la utilizan. En la cumbre de su gama, ha presentado en Tokio el espléndido Amadeus, un prototipo sobre la base del Legacy familiar, en el que se incorporan todos los avances técnicos imaginables. Entre otras cosas: sistema de control electrónico de la tracción para evitar patinamientos, suspensiones activas, microcámaras de vídeo para mantener la distancia de seguridad sobre el vehículo que precede, proyección de indicaciones sobre el cristal del parabrisas, monitor de presión de los neumáticos y siste-

TURBO MINI
El Suzuki Cue,
con tracción
integral y turbo.



mas de navegación por ordenador. Con sus 4,86 metros de longitud, el Amadeus está movido por el motor boxer de seis cilindros y 3,3 litros, que desarrolla una potencia máxima de 250 caballos, gracias a su culata de 24 válvulas.

Si el Amadeus es la cima, el Hanako es lo más pequeño que nunca haya fabricado Subaru. Sólo mide 3,2 metros de longitud y está movido por un motorcito de 658 centímetros cúbicos y 46 caballos de potencia que gira a más de 6.500 vueltas por minuto.

SUZUKI

GUSTO POR LO MINI

JAPON es el paraíso de los mini-coches, de carácter eminentemente urbano. Suzuki es un especialista en ellos, como lo demuestra el hecho de haber vendido más de 2 millones de estos coches, con cilindradas muy bajas. Con el Cue presenta un *concept-car* que servirá para el futuro desarrollo de otros modelos. Entre los aspectos que destacan en este ejercicio de estilo está la tracción a las cuatro ruedas y una carrocería extremadamente ligera.

Utiliza el motor F6A, en su versión turbo-*intercooler*. Sus 650 centímetros cúbicos no son obstáculo para que la potencia esté cercana a los 65 caballos, lo que significa una relación caballo/litro próxima a la de los coches superdeportivos. Una culata de 16 válvulas y un sistema de inyección electrónica se encargan de ello. La longitud total del Cue es de 3,30 metros, con una distancia entre ejes de 2,15 metros y una altura de 1,60. La transmisión integral se maneja a través de una caja de cambios automática de tres relaciones y las suspensiones son independientes, con doble trapecio delante y multibrazo de 5 anclajes en el eje posterior.

SUBARU, DEL MAS AL MENOS

El Amadeus (arriba), es el más grande Subaru nunca construido, incorporando toda la tecnología imaginable. El Hanako es un auténtico microcoche.



VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI ?

UNO RAP. RABIOSAMENTE TUYO.

Fiat tiene una serie especial llena de extras: UNO RAP. Hecho para ti. Para seguir tu marcha, UNO RAP con motor Fire 1.000 y quinta velo-

cidad. Para pisar fuerte, UNO RAP con neumáticos más anchos. Para que veas el cielo abierto, el UNO

RAP tiene techo que se abre. Para mirar y ver, UNO RAP con dos espejos exteriores. Para dar la nota, para-

choques de colores a juego con el UNO RAP. Hazlo tuyo rápidamente. **P.V.P. 1.120.000 PTS.** IVA y transporte incluidos.



DAVINCI

CON O BAY PLOMO

FIAT PLUS SERVICE

FIAT UNO RAP. **FIAT**

PEUGEOT 106 XR CONTRA CITROËN AX 1.1 TRE

UN CORAZON Y DOS CUERPOS



VIRTUDES

- Buena climatización
- Acabado esmerado
- Prestaciones relevantes

PEUGEOT 106 XR
PRECIO APROX.: 1.250.000

- Distancias de frenado largas
- Inclinación de la carrocería
- Instrumentación escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Relación tamaño-habitabilidad
- Prestaciones relevantes
- Consumo moderado

CITROËN AX 1.1 TRE
PRECIO: 1.201.196 PTAS.

- Distancias de frenado largas
- Sonoridad elevada
- Instrumentación escasa

DEFECTOS

Son los «niños» de las dos marcas francesas que se mueven con el mismo motor, son utilitarios funcionales con una buena relación tamaño-habitabilidad y que establecen sus diferencias principales en terminación, equipamiento y precio.

LOS dos coches de esta comparativa son utilitarios que, aparentemente por su reducido tamaño y por lo pequeño del motor, sólo resultan idóneos para una utilización ciudadana. Pero lo cierto es que, después de probarlos, el buen nivel de prestaciones y el confort interior los hacen también aptos para viajar satisfactoriamente. Se puede hacer de ellos, pues, un uso mixto ciudad-carretera sin ningún problema.

En el nuevo modelo, el Peugeot 106, al

igual que se hizo en su día con el AX, se ha estudiado minuciosamente el espacio interior para aprovecharlo al máximo. En este sentido, sorprende cómo dos vehículos más bien diminutos, tienen una habitabilidad tan desahogada.

En el 106 las medidas externas de la carrocería son algo mayores que en el AX, lo que permite al Peugeot, disponer de un poco más de amplitud. Sin embargo, la capacidad del maletero es prácticamente igual en ambos e incluso algo ma-

yor en el AX cuando tenemos que abatir los asientos.

Los asientos delanteros (un poco más blandos en el 106) son suficientemente cómodos y envolventes en ambos modelos y permiten una postura de conducción correcta. Los asientos traseros no están mal, siempre y cuando el viajero no sea muy alto, pues dispone de poco espacio para las piernas.

Otra cosa es el acceso a las plazas traseras, que resulta difícilísimo aunque los

dos rivales dispongan de un mecanismo de corredera con memoria, para que el asiento delantero vuelva a su sitio. En el AX este problema se resuelve con la compra de la versión de cuatro puertas, mientras que para el 106 habrá que esperar hasta mediados del 92, que es cuando está prevista la comercialización de la carrocería de cuatro puertas.

En los interiores, aunque el diseño del tablero sea el mismo y con la misma disposición de relojes (por cierto carecen de

un reloj de temperatura de agua y de cuentarrevoluciones), las diferencias están más marcadas. El nuevo Peugeot hace gala de una terminación más rica y cuidada. El Citroën tiene un acabado algo peor, que tiene su compensación en un precio más económico y su penalización en una sonoridad más elevada que la de su rival.

Otro elemento, en favor del Peugeot, es el de estar provisto de dos limpiacristales delanteros, mientras que el Citroën, que sólo tiene uno, deja dos grandes triángu-



MEJORADO
Los cambios estéticos le han sentado bien al AX. Nuevas molduras, paragolpes envolventes y un frontal y rejilla delantera de nuevo diseño, son los retoques externos introducidos, más significativos.



PEQUEÑO LEON
El nuevo Peugeot, con un diseño avanzado, de líneas futuristas y redondeadas, dará mucho que hablar en los próximos años. A pesar de ser la versión pequeña, su comportamiento sorprende gratamente. Es ágil y ligero cuando se enfrenta a carreteras con muchas curvas.

los en el parabrisas sin limpiar. En el AX también resultan molestos de usar los parasoles porque son muy grandes y restan visibilidad. Por dentro, los dos modelos llaman la atención por los múltiples cajones portaobjetos, llevándose el primer premio el Citroën, que dispone de más huecos. Una solución poco acertada en ambos es la ubicación de la rueda de repuesto, situada debajo del maletero, por fuera, y sujeta por un endeble gancho que puede romper cualquiera de los muchos malintencionados que andan sueltos.

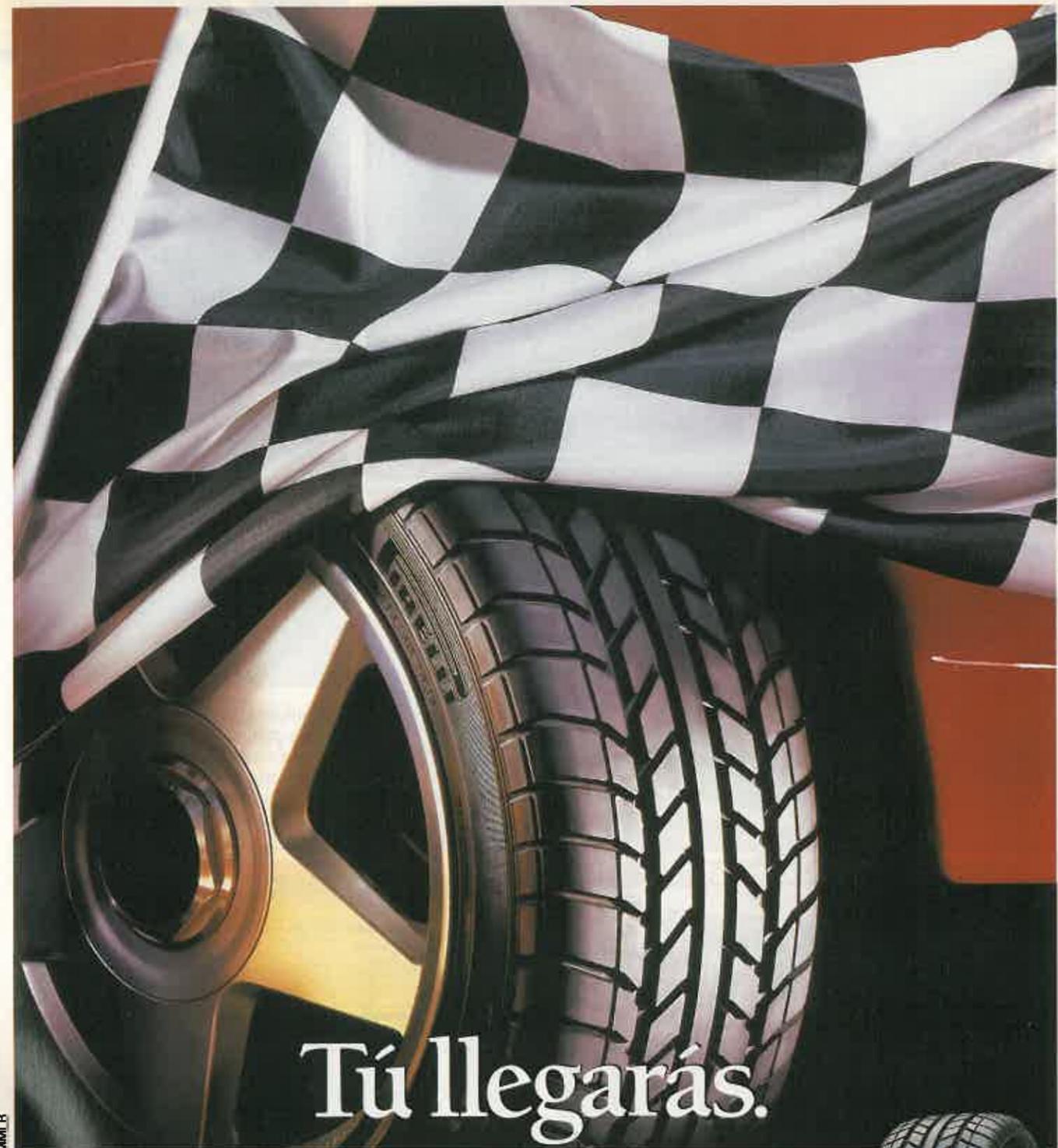
Si por fuera estos dos modelos se distinguen a primera vista, debajo del capó resulta difícil. Los dos montan el mismo motor, de 1.124 centímetros cúbicos, pero curiosamente con distinta potencia. El 106 desarrolla 60 caballos mientras que el AX sólo 55. Los desarrollos del cambio también son iguales. En velocidad

máxima, los cinco caballos de más del Peugeot se notan, puesto que gana por escaso margen al Citroën, mientras que en aceleración y recuperación los casi cien kilos de más del 106 inclinan la balanza a favor del AX. De todos modos, los dos tienen muy buena capacidad de respuesta del motor, sobre todo, si valoramos lo pequeño de su cilindrada. En consumos, las diferencias también son mínimas y a favor del Citroën.

Lo que peor funciona del motor en los dos vehículos es el arranque en caliente. Esta operación hay que efectuarla con el acelerador pisado a fondo para que el coche arranque a la primera, de lo contrario se ahoga fácilmente. Un moderno sistema de inyección monopunto, que, aparte de ser más ahorrador y ambientalmente más limpio, evitaría este problema y facilitaría las cosas.

Un apartado en el que ninguno de los dos es brillante, sino más bien al contrario, es el de los frenos. A poca velocidad éstos cumplen, pero cuando alcanzamos velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora, los metros que recorremos antes de que los coches se paren, son considerables y a favor del pequeño Peugeot, pero por muy poco. Este, además, dispone de un mejor tacto del pedal de freno.

Si en prestaciones los dos francesitos sorprenden gratamente, en comportamiento tampoco defraudan. Ambos son ágiles, efectivos y se corrigen fácilmente, casi como si de un juego se tratase cuando en el límite tienden a deslizar el tren delantero. También en este apartado, y por escaso margen, vuelve a quedar por delante el 106, que con una distancia y un ancho de vías mayor, traza las curvas con



MMI B

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



CONFORT Y ESPACIO
Son coches pequeños por fuera pero grandes por dentro. El aprovechamiento minucioso del espacio interior está estudiado al detalle. Las plazas delanteras son amplias y permiten una postura correcta al volante. Los interiores del 106 (junto a estas líneas) son muy espaciosos con poco que envidiar a su hermano mayor, el 205.

más aplomo, ayudado por una dirección ligera y precisa. En ambos, la crítica, en cuanto a estabilidad, es la inclinación de la carrocería por zonas viradas. Sorprende también, tratándose de utilitarios, la precisión y la rapidez de la palanca del cambio. La del AX se maneja con algo

menos de precisión y además el pomo se agarra peor por la terminación plana de su parte superior.

Hasta aquí hemos visto que la lucha por el primer puesto, de uno de los dos coches del grupo PSA, está muy reñida por la poca diferencia que existe entre

INFORMACION CLARA PERO ESCASA
Los dos salpicaderos son parecidos y con la misma distribución de relojes. Estos se leen bien pero la información que ofrecen resulta escasa. Carecen de un reloj de temperatura de agua y de cuentavueltas. El Peugeot, foto inferior, tiene un acabado más cuidado. El Citroën, foto superior, dispone de un solo limpiaparabrisas que deja sin limpiar dos grandes triángulos del cristal.

CONSUMOS			
Datos en l/100 km	106 XR	AX 11 TRE	
CIUDAD			
A 28 km/h de promedio	7,7	7,1	
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,0	5,4	
En conducción rápida	7,8	8,8	
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,8	
A 140 km/h de cruceo	8,2	8,6	
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	6,9	6,7	
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	602	592	

PRESTACIONES			
	106 XR	AX 11 TRE	
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	155,5	153,1	
ACELERACION			
400 m salida parada (seg.)	19,0	18,9	
1.000 m salida parada (seg.)	35,6	35,4	
0-100 km/h (seg.)	13,9	13,5	
Metros recorridos	248	239	
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	19,8	18,9	
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	21,6	20,9	
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	37,8	36,2	
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	41,1	39,7	
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	15,5	14,1	
Metros recorridos	440	401	
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,0	18,7	
Metros recorridos	590	527	

FRENOS			
	106 XR	AX 11 TRE	
DISTANCIAS DE FRENADO			
(En metros)			
A 60 km/h	19,4	19,8	
A 100 km/h	53,2	56,8	
A 120 km/h	77,5	77,9	

SONORIDAD			
	106 XR	AX 11 TRE	
Al ralentí	48,3	48,2	
A 60 km/h	64,6	67,5	
A 90 km/h	67,5	71,5	
A 120 km/h	72,2	74,2	
A 140 km/h	75,2	77,5	

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

EQUIPAMIENTO			
	106 XR	AX 11 TRE	
Cuentarevoluciones	NO	NO	
Nivel de aceite	NO	NO	
Termómetro de agua	NO	NO	
Reloj carga de batería	NO	NO	
Ordenador de viaje	NO	NO	
Volante regulable	NO	NO	
Faros antiniebla	NO	NO	
Aire acondicionado	NO	OP	
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	
Retrvisor regulable eléct. (zda/dcha)	NO	NO	
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	NO	
Elevadores eléctricos (D/T)	OP/NO	OP/NO	
Cerco cantabuzado	OP	OP	
Cinturones de seguridad traseros	SI	NO	
Asiento posterior divisible	OP	SI	
Faros regulables desde el interior	NO	NO	

FICHA TECNICA			
	106 XR	AX 11 TRE	
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	
Cilindrada (c.c.)	1.124	1.124	
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	
Nº válvulas por cilindro	2	2	
Alimentación	Carburador monocuerpo	Carburador monocuerpo	
Compresión	9,4 a 1	9,4 a 1	
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44 Kw)/5.800	55 CV (40 Kw)/5.800	
Peso máximo / r.p.m.	8,9 mkg(87Nm)/3.200	9,1 mkg(89Nm)/3.200	
TRANSMISION			
Traacción	Delanteras	Delanteras	
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,1/14,1/20,3	8,1/14,1/20,3	
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,2/32,3	26,2/32,3	
Embrague	Monodisco, por cable	Monodisco, por cable	
DIRECCION			
Sistema	De cremallera	De cremallera	
Vueltas de volante	3,7	3,3	
Diámetro de giro (m)	11,25	10,3	
FRENOS			
Delante	Discos	Discos	
Detrás	Tambores	Tambores	
Antibloqueo	No	No	
SUSPENSIONES			
Delanteras	Independiente	Independiente	
Traseras	Independiente	Independiente	
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Acero 4,5BX13	Chapa 4,5X14	
Neumáticos	145/70 R13 T	145/70 R13 MXT	
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg.)	780	690	
Capacidad del depósito de combus	45 l	43 l	

KITS DE FAROS

Hasta el último detalle



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

CITESSA	Alcorcón	Tel. 96.344.36.11	EPAPLA	Del Arzobispo	Tel. 858.70.00.08
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91.443.18.30	ESCAPTI, S.A.	Vallencia	Tel. 96.374.84.41
TEJGER	Illes Balears/Mallorca	Tel. 949.46.05.23	SEMAUTO, S.A.	Osaka-Losn	Tel. 387.41.05.95
DUOS AUTOMOVIL	Barrabisa	Tel. 93.414.34.11	KINU	Vizcaya	Tel. 94.620.01.99
BAUSA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91.950.77.82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976.22.32.59
			RESPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 986.28.39.00

MECANICA

106 XR	1º	Los dos coches comparados montan el mismo motor pero con distinta potencia. El del Peugeot desarrolla 60 caballos, mientras que el del Citroën 55.
AX 11TRE	1º	Los desarrollos del cambio también son iguales en los dos vehículos y contribuyen a aprovechar satisfactoriamente la respuesta del motor.

COMPORTAMIENTO

106 XR	1º	Ambos sorprenden por la buena estabilidad, agilidad y efectividad que pasan por las curvas. Pero la balanza se inclina a favor del 106 que se comporta con mayor aplomo.
AX 11TRE	2º	En este apartado lo que menos convence de los dos es la distancia de frenado, ésta se alarga bastante a partir de los 100 km/h. El AX además, tiene peor tacto del pedal de freno.

CONFORT

106 XR	1º	Con una estupenda relación tamaño-habitabilidad, el pequeño Peugeot gana a su rival por muy poco, gracias a algo más de espacio interior.
AX 11TRE	2º	El Citroën tiene un acabado algo peor que el de su oponente. La consecuencia inmediata de esto es un aumento de la sonoridad en su interior.

RENDIMIENTO

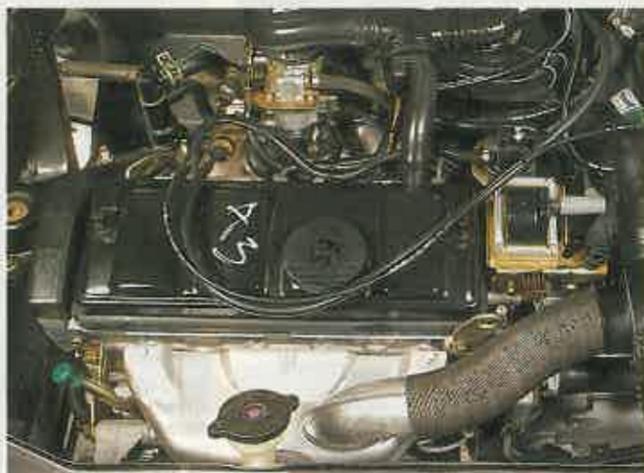
106 XR	2º	El Peugeot gana al AX en velocidad máxima gracias a sus cinco caballos más. En aceleración y recuperaciones, su mayor peso se deja notar y queda relegado a una segunda posición.
AX 11TRE	1º	Ganador en este apartado, el AX sorprende por su buen andar, y más si tenemos en cuenta que sólo cubica 1.124 centímetros cúbicos.

CARROCERIA

106 XR	1º	El Peugeot cuenta con la gran baza de una carrocería de diseño totalmente nuevo y futurista. La presentación y terminación son buenas para su precio.
AX 11TRE	2º	La habitabilidad delantera es buena en los dos, no así la trasera que queda algo justa para personas de piernas largas. El acceso a las plazas traseras también es dificultoso en los dos.

ECONOMIA

106 XR	2º	Tiene un precio estimado algo superior que el del AX. El equipamiento de serie también es casi igual, pero ofrece una variedad más amplia de opciones.
AX 11TRE	1º	En consumo, equipamiento y precio gana a su rival pero siempre por escaso margen. La opción de equipamiento más apetecible, que no ofrece el 106, es el aire acondicionado.



SACTISFACTORIO
Los dos coches montan el mismo motor pero con potencias distintas. Es económico y funciona muy bien.

delanteros eléctricos, cerradura centralizada, lunas laterales traseras entreabribles y cinturón trasero central. Mientras que el AX sólo dispone de llantas de aleación (46.726 ptas.), aire acondicionado (159.984 ptas.) y un paquete que comprende el cierre centralizado y los elevallantas eléctricos delanteros (29.203 ptas.) en el que se regala la pintura metalizada. Los precios de las opciones del 106 de Peugeot no se conocen de momento, puesto que aún no se comercializa.

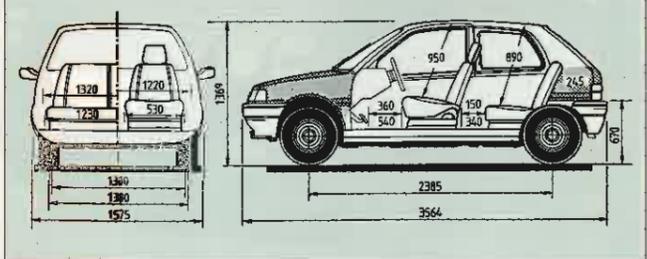
El otro factor determinante a la hora de decantarse por uno u otro vehículo, el precio, se prevé que sea superior en el

DATOS DEL COMPRADOR

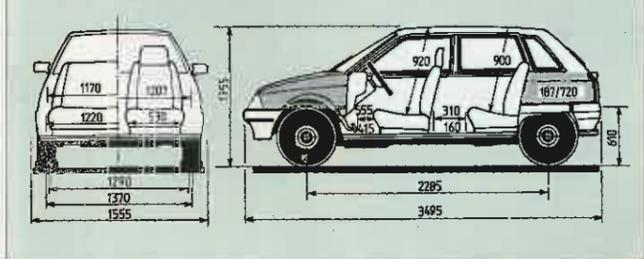
CITROËN: Fabricante/ Importador Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100 000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

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

PEUGEOT 106



CITROËN AX

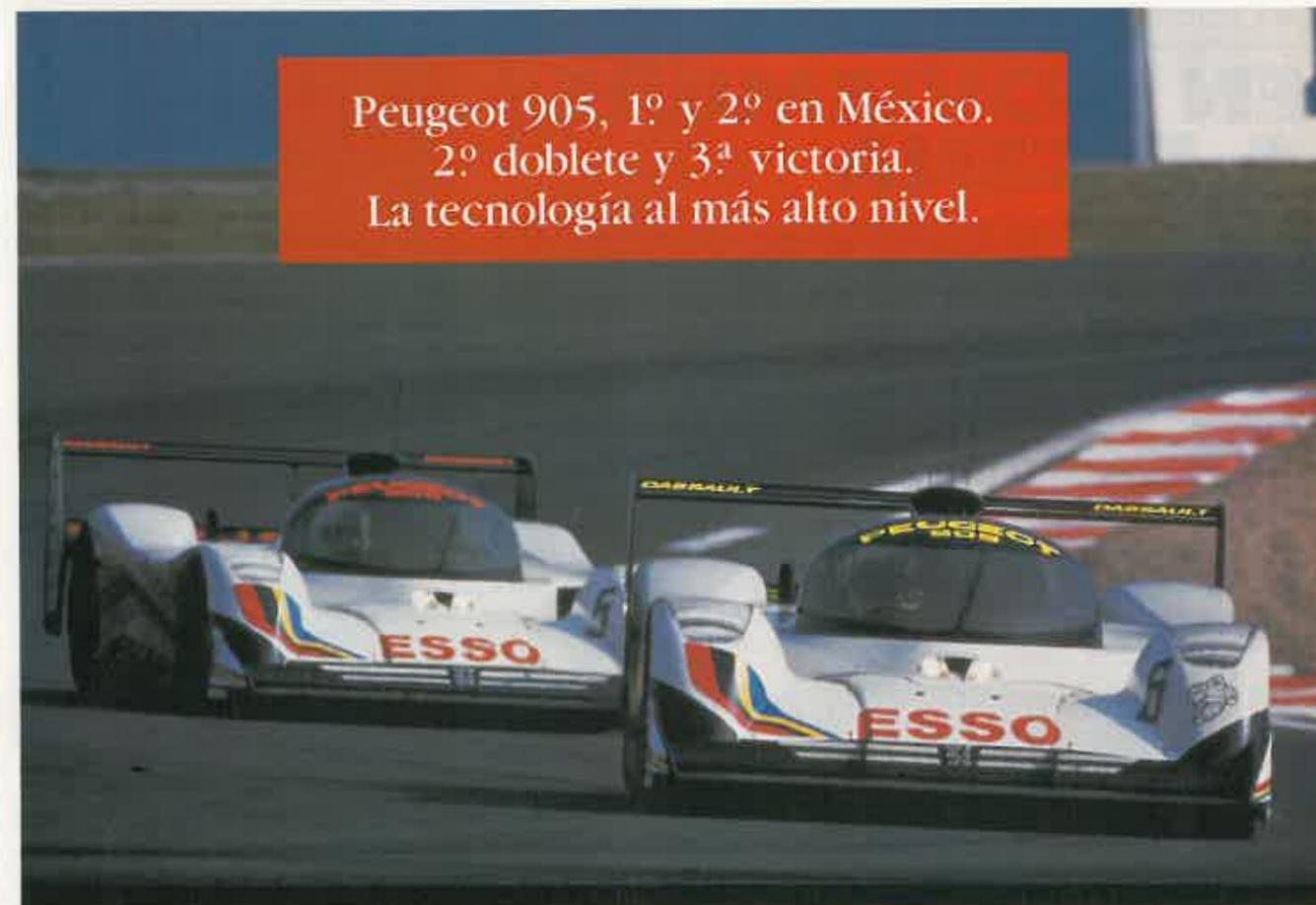


ambos. Así pues, el equipamiento y el precio son factores determinantes en la elección de uno de los dos. Las diferencias en el equipo de serie consisten únicamente en el asiento trasero divisible por partes y las lunetas posteriores con dispositivo de apertura para el AX y de cintu-

rones traseros para el 106. Sin embargo, las opciones son más numerosas en el Peugeot, que puede disponer de: mando a distancia de apertura de puertas, luz de lectura de mapas, techo practicable, autorradio integrado en la consola central, asientos abatibles por partes, elevallantas

Peugeot por unas 50.000 pesetas. Incremento justificado por una terminación más esmerada y sobre todo por un diseño totalmente nuevo y futurista. ○

Simonetta Garib
Fotos: Ramón Rodríguez



Peugeot 905, 1º y 2º en México.
2º doblote y 3ª victoria.
La tecnología al más alto nivel.

1º: Peugeot 905 nº 6 (Dalmas-Rosberg) / 2º: Peugeot 905 nº 5 (Alliot-Baldi).

CUANDO EL PEUGEOT 905 CORRE, TODO PEUGEOT AVANZA.

Una vez más, Peugeot ha demostrado ser el mejor, conquistando los dos primeros puestos en una prueba del Campeonato Mundial de Sport.

Peugeot. Tecnología de vanguardia para la Alta Competición, la misma tecnología básica que usted puede disfrutar de serie en los Peugeot.

- 1º PEUGEOT
- 2º PEUGEOT
- 3º PORSCHE

EUROCOM ADVERTISING

PEUGEOT
FUERZA DINAMICA

PEUGEOT 905

Lubricantes recomendados **Esso**

PEUGEOT 106

EN NOVIEMBRE A ESCENA

El nuevo Peugeot 106 empieza a venderse en España el próximo 15 de noviembre. Aunque sus precios aquí aún no han sido fijados, en Francia cuesta entre 1.041.000 y 1.572.000 pesetas.

La nueva generación de los Peugeot de bolsillo está a punto de llegar a España. Su aparición causará diversas sorpresas. La primera es que pese a su parecido externo con el 205, es un producto de una generación más moderna, con las ventajas que ello conlleva en materia de diseño, espacio interior e incluso en refinamiento tecnológico. En este último campo, si bien los motores o el esquema de las suspensiones permanecen fieles al principio 205, hay diferencias notables

nuestras carreteras, su personalidad se definirá con mayor protagonismo.

A nivel de precios, la referencia francesa es reveladora. Peugeot piensa importar las cuatro versiones: XN, XR, XT y XSi. Habrá, sin embargo, diferencias de equipamiento, que serán las que maticen el precio final. En la versión XR del 106 de nuestra prueba, hemos estimado un precio de 1.250.000 pesetas con equipamiento a tope.

Finalmente, unas cifras a nivel de pro-



EL FUTURO PEUGEOT 106
El pequeño Peugeot de los 90 tendrá una versión movida por energía eléctrica en 1993.

como el manejo del cambio, sorprendente por su precisión para un coche de su tamaño, o el aislamiento acústico.

El Peugeot 106 sorprenderá también por su anchura interior y el tradicional equilibrio de la marca Peugeot entre confort y comportamiento, que se manifiesta en todas las versiones. La estética, en principio bastante cercana a la del Peugeot 205, es de aquellas a las que en un primer vistazo no se les hace justicia. A medida que el 106 se vaya viendo por

ducción: La cadencia en la factoría de Mulhouse será de 1.300 coches diarios a finales de diciembre. La producción prevista para 1992 será de 320.000 unidades, de las cuales el 58 por ciento estará destinado a la exportación. Las previsiones de ventas son las siguientes: 40 por ciento de XN (motor 1.124 centímetros cúbicos), 34 por ciento de XR (1.124 y 1.360 centímetros cúbicos), 19 por ciento de XT y 8 por ciento de XSi (1.360 centímetros cúbicos).

PRECIOS EN FRANCIA

XN 1.124	1.041.550 ptas
XN 1.124 5v	1.069.300 ptas
XR 1.124	1.130.350 ptas
XR 1.124 5v	1.158.100 ptas
XR 1.360	1.211.750 ptas
XT 1.360	1.267.250 ptas
XSi	1.572.500 ptas

Opciones

XN	
Limpia. Tras.	21.275 ptas
Radio 1	37.925 ptas
Radio 2	52.725 ptas
Pintura metal	27.750 ptas
Pintura negra	14.800 ptas
XR	
Techo practicable	55.500 ptas
Cristales tintados	30.525 ptas
Elevavinas eléctrico	20.350 ptas
Telemando de puertas	28.675 ptas
Asiento abatible por mitades	18.500 ptas
Radio 1	32.375 ptas
Radio 3	47.175 ptas
Pintura metalizada	27.750 ptas
Pintura negra	14.800 ptas
ABS	111.000 ptas
Ruedas de aleación	47.175 ptas
XT	
ABS	111.000 ptas
Techo practicable	55.500 ptas
A.Acondicionado y crist. tint.	164.650 ptas
Cristales tintados	20.350 ptas
Retrovisores	
y elevavinas eléctricos	31.450 ptas
Elevavinas eléctricos	20.350 ptas
Telemando de puertas	28.675 ptas
Faros antiniebla	15.725 ptas
Ruedas de aleación	41.625 ptas
Radio 1	32.375 ptas
Radio 3	53.650 ptas
Pintura metalizada	2.755 ptas
Pintura negra	14.800 ptas
XSi	
ABS	111.000 ptas
Techo practicable	55.000 ptas
Retrovisores elevavinas elec.	31.450 ptas
Elevavinas eléctrico	20.350 ptas
Telemando de puertas	28.675 ptas
Radio 1	32.375 ptas
Radio 3	53.650 ptas
Pintura metalizada	27.750 ptas
Pintura negra	14.800 ptas

En todos los modelos de esta gama, la opción de 3 cinturones traseros: 3.700 ptas



Nuevo Saab 9000 CS LO ULTIMO DE SAAB TIENE MUCHAS HORAS DE VUELO

Algunos modelos se sitúan delante por lo mucho que llevan detrás. Nacen con la experiencia de quien ha probado y comprobado múltiples soluciones. Ofrecen el elevado nivel de tecnología y seguridad que sólo puede aportar una marca que lleva más de 40 años fabricando aviones. Así nace el nuevo SAAB 9000 CS en versiones inyección y turbosinyección. Un coche que, como todos los SAAB, arranca con medio camino andado. Con la fiabilidad del que ya tiene muchas horas de vuelo.

Gama SAAB desde 2.899.000 pts. P.V.P. I.V.A. incluido.





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. Llévelo.
Te sentará muy bien.

NUEVO
Clio S 92cv.
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.

VOLVO 850 GLT

BUENAS PERSPECTIVAS

Para la marca sueca Volvo se preparan buenos tiempos. Su afán por adaptarse a un mercado que comienza a valorar sus productos y además a comprarlos en buena cantidad, le ha llevado a invertir 90.000 millones de pesetas en este modelo.

Las posibilidades de que Volvo siga aumentando sus ventas en Europa son grandes, si tenemos en cuenta el esfuerzo del fabricante sueco para acercar sus más recientes modelos a un comprador más exigente, más rápido y

que, sobre todo, conduce por otro tipo de carreteras. Buena muestra de esta política es el modelo que probamos, el 850 GLT, un Volvo distinto que llegará a España en la primavera del 92

y en el que se aúnan tecnología de vanguardia, unas dimensiones más compactas con una importante reducción de peso, la tradicional seguridad de la marca aumentada y unas prestaciones a la altura de la competencia.

Exteriormente, y a pesar de los vientos de renovación que corren en la marca, el 850 sigue siendo un Volvo en todo el sentido de la palabra. Christer Zettenberg, presidente y consejero delegado del Grupo sueco lo dejó bien claro en su reciente paso por Madrid: «diseñar coches de líneas redondeadas es muy fácil y finalmente todos se parecen demasiado».



VIRTUDES

- Seguridad activa y pasiva
- Habitabilidad
- Facilidad de conducción

VOLVO 850 GLT
PRECIO ESTIMADO: 4.400.000

- Presentación interior pobre
- Sujeción asientos de cuero
- Pérdidas de tracción

DEFECTOS

do. Los Volvo siempre parecerán Volvo, y cada modelo, por muy reciente que sea, se parecerá al resto». Después de esto, lo que está claro es que hay que conducir el 850 para descubrir una nueva filosofía de la marca, para apreciar unas mejoras dinámicas importantes, para conocer un Volvo técnicamente distinto.

Lo primero que sorprende es el sonido del motor, de ese nuevo cinco cilindros del que hablaremos más tarde. El 850 sueña a deportivo, pero a deportivo elegante, un sonido bonito nada molesto. El primer gancho para una clientela distinta que tendrá que empezar a considerar el 850 como alternativa de compra junto con los BMW Serie 5, Alfa 164, Audi 100, etcétera.

Volvo ha elegido un motor compacto de cinco cilindros en línea y lo ha situado en el vano delantero de forma transversal, algo que nunca se había realizado con una mecánica de estas características. Para culminar el trabajo se ha utilizado a la vez una caja de cambios muy compacta y corta que requiere un mínimo de espacio y que se acciona por cable. Con este esquema mecánico tan singular se ha logrado, además de

PRUEBA

Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.435 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 22,4 mkg (220 Nm) a 3.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad a 1.000 rpm en 1ª: 8,4. En 2ª: 14,9. En 3ª: 23,8. En 4ª: 32,5. En 5ª: 40,4.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson, de brazos elásticos con amortiguadores ubicados asimétricamente. Trasera: Semiindependiente, tipo Delta-Link con muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/60 VR 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1330 kg. Capacidad del depósito de combustible: 73 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,8
En conducción rápida	17,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,6
A 140 km/h de cruceo	11,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	11,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	596

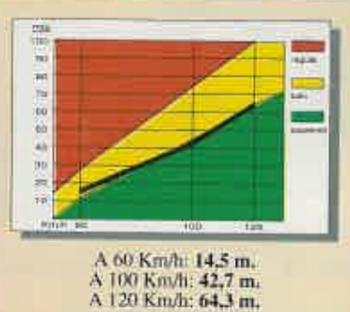
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		212,3
Km/h		
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		17,1
1.000 m salida parada		31,2
De 0 a 100 km/h		9,6
Recorriendo (metros)		157
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		34,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		38,4
De 80 a 120 km/h en 4ª		10,3
recorriendo (metros)		286
De 80 a 120 km/h en 5ª		14,5
recorriendo (metros)		405

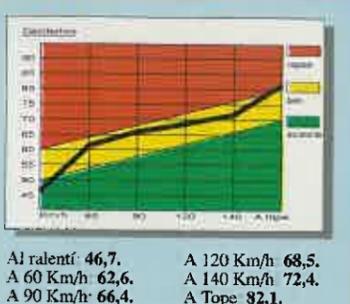
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Manómetro de aceite	NO
Termómetro de agua	SI
Indicador carga batería	SI
Ordenador de viaje	SI
Volante regulable	SI
Faros antiniebla	NO
Aire acondicionado	SI
Asiento regulable en altura	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO
Retrovisores regulables eléctricam.	SI
Mando a distancia	NO
Elevavinas 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



SONORIDAD



AVANCE TECNOLÓGICO
La disposición transversal del nuevo motor de cinco cilindros, ha permitido a Volvo combinar una habitabilidad extraordinaria con una carrocería de medida compacta.

ductor callejee sin dificultades o aparque en dos golpes de volante. Un diámetro de giro de 10,2 metros, récord en este tipo de vehículos, permite moverlo con limpieza.

El rendimiento del nuevo propulsor es francamente bueno, aunque comparándolo directamente con algunos de sus rivales se quede ligeramente por debajo en prestación pura. Con todo, es lo suficientemente brillante y elástico como para res-

SUPERCREDITO COCHE



R.B.E. n.º 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



SIEMPRE VOLVO
 Se agradecería una presentación algo más rica. El acabado es bueno y la eliminación del túnel central ha permitido mejorar considerablement e la habitabilidad interior. En cualquier caso no entendemos cómo el mechero no se ha escondido en el cenicero o el interruptor del ordenador no se ha incluido en el mando del limpiaparabrisas para no tener que soltar las manos del volante. La climatización funciona a la perfección y se incluye el aire acondicionado de serie.



de potencia. Las pérdidas de tracción en arrancada, a nada que intentemos salir más rápido de lo normal, son frecuentes y en carreteras de montaña con curvas pronunciadas una conducción algo agresiva pasa inevitablemente por un buen trabajo con el acelerador y el volante, ante la falta de un sistema de control de tracción, no previsto por la marca, y bastante necesario desde nuestro punto de vista. Hay que decir, sin embargo, que el Volvo 850 GLT supera en comportamiento rutero en auto-vía o autopista a muchos rivales. La suspensión trasera *Delta-link* es un lujo para un vehículo de tracción delantera. Este eje torsional semiindependiente, además de no restar espacio al suelo del maletero o a los asientos traseros, tiene un efecto direccional al estilo del nuevo ZX. Se consigue un buen confort de marcha y a la vez un comportamiento extraordinario en apoyos fuertes a alta velocidad.

ponder en cuarta, a 60 kilómetros por hora y a tan sólo 1.500 revoluciones por minuto ofrecer una recuperación sin queja alguna o alcanzar en segundos una velocidad de cruceo muy respetable. Este cinco cilindros de dos árboles de levas en cabeza, 20 válvulas y 170 caballos, pesa tan sólo 153 kilogramos y cuenta con un sistema de admisión variable que mejora el rendimiento a bajas velocidades. En la práctica, el conductor siempre cuenta con unos caballos de reserva en el acelerador. Los desarrollos del cambio, sobre todo en sus tres primeras velocidades, también ayudan a que el Volvo 850 se mueva con



una soltura especial. Sin embargo, y a pesar del estupendo trabajo realizado en las suspensiones, el tren delantero no digiere en algunas situaciones una entrega brusca

El nuevo Volvo se maneja con una facilidad difícil de imaginar en cualquier situación y salvo las comentadas pérdidas de tracción el equilibrio es elevado.

También a pesar de las apariencias el 850 no es un vehículo gastón. Las cifras se disparan, como en otros tantos modelos, en el momento en que se superan las medias habituales o se abusa de las marchas más cortas, sin embargo, el último Volvo se ha mantenido dentro de un margen razonable en casi todas las velocidades previstas por el código, sobre todo, teniendo en cuenta porte y potencia.

En los interiores se ha mantenido la



Representante y Distribuidor en España:



misma filosofía que con la línea exterior, es decir, conservar el aire Volvo de toda la vida. Por ello, la presentación nos sigue pareciendo algo triste, la calidad de los materiales es buena pero con un aspecto demasiado plastificado. No obstante, hay que elogiar la calidad de acabado y el equipamiento, la comodidad de los asientos y la excelente postura de conducción. El coche cuando llegue a España contará, en opción, con tapicería de cuero. El aire acondicionado, así como el ordenador de a bordo, los cuatro elevalunas eléctricos, el antibloqueo de frenos ABS, las llantas de aleación con neumáticos VR 205/55 (esta unidad montaba 195) o los lavafaros, se incluirán en el equipamiento de serie, mientras que en opción se ofrecerá el comentado cuero o el techo practicable eléctrico. El esquema mecánico estrenado en el 850 permite ofrecer un habitáculo muy amplio, muy superior incluso al ofrecido por la Serie 900 con mayor longitud y altura.

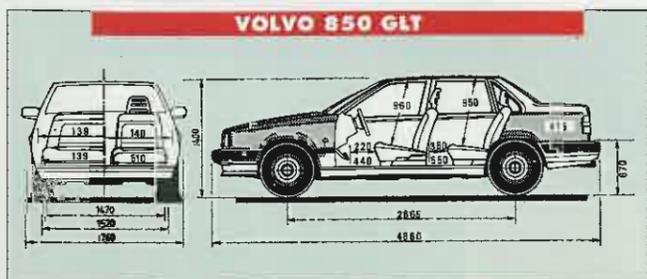
El sistema de climatización es fácil de

SEGURIDAD VOLVO
En el 850 se ha utilizado una robusta estructura que combina superficies amortiguadoras en los laterales para proteger a los ocupantes en caso de impacto. Se denomina SIPS (Side Impact Protection System)



manejar y muy efectivo; por cierto, incluye calefacción individual para conductor y pasajero. Para el final dejamos el tema referente a la seguridad. Y es que, cuando la marca anuncia al 850 como el coche más seguro del mundo, sobran más comentarios.

Andrés Más
Fotos: J. A. Díaz



MECANICA		
MOTOR	Buena	El equilibrio de este cinco cilindros es interesante. Destaca por su elasticidad.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Va guiada por cable y cuenta con una precisión y suavidad impresionantes.
TRANSMISION	Buena	Los desarrollos cortos no anulan el rendimiento del motor ni perjudican el consumo.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Bien asistida. Manejable en ciudad con un radio de giro de 10,2 metros y firme en carretera.
FRENOS	Buenos	Tacto y espacio, para detener el coche, normales y dotados de antibloqueo de serie.
SUSPENSION	Excelente	Estupenda relación entre firmeza y comodidad. El eje trasero Dehtalink es todo un lujo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Asientos y dirección se regulan y se consigue rápidamente una postura idónea al volante.
CLIMATIZACION	Excelente	Buena aireación sin recurrir al ventilador y aire acondicionado de serie. Doble salida delantera.
SONORIDAD	Buena	Atractivo sonido de deportivo de lujo. No molesta, aunque a régimen alto sea exagerado.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Enseguida se alcanza una buena velocidad de cruce. La velocidad máxima cuesta más.
ACELERACION	Regular	Se pierde un tiempo precioso por culpa de las pérdidas de tracción.
RECUPERACION	Buenas	El motor es elástico y las marchas no muy largas, están dentro de lo lógico.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	Se ha ganado espacio vital gracias a la nueva disposición del motor, superior a la del 960.
MALETERO	Normal	Es amplio, pero sin excesos. En este caso no supera, por poco, al de la Serie 900.
CALIDAD	Buena	Aunque la presentación deja alguna laguna importante lo cierto es que el acabado es bueno.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	No es elevado en general, aunque en algunas ocasiones la cifra de gasto sea escandalosa.
EQUIPAMIENTO	Buena	Vendrá muy completo aunque en este caso habría que valorar la seguridad extra de serie.
PRECIO		Es muy probable que el 850 tenga un buen precio.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130 28046 Madrid **Teléfono:** (91) 262 22 07. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

FRENTE A SUS RIVALES

Dadas las características del nuevo Volvo, sus rivales más directos alcanzan la decena, por lo que sería difícil analizar este apartado y sobre todo complicado sin saber un precio exacto. Lo cierto es que el nuevo Volvo estaría en una posición estupenda para adjudicarse una buena porción de la tarta que se reparten, sobre todo, los fabricantes alemanes BMW, Audi y Opel. Una posible opción de control de tracción sería, en todo caso, muy necesaria en este modelo.

CONQUEST EUROPE NEAT

Ya se puede hablar...



... y MOTOROLA

tiene mucho que decir.

Ha sido necesario esperar. Hoy disponemos de una red de 900 Mhz. suficientemente ampliada. Para dar cabida a la creciente demanda de la telefonía móvil en España.

MOTOROLA tiene mucho que decir, ahora que es posible comunicar por teléfono con entera libertad de movimientos*. Sin problemas de cobertura.

MOTOROLA pone en sus manos una extensa gama de productos de alta calidad, resistencia y avanzada tecnología. Como el "PERSONAL," la novedad más pequeña y ligera del mercado, en la misma línea del MICRO-TAC y a un precio muy interesante.

Desde 1928 la compañía norteamericana MOTOROLA fabrica equipos e infraestructuras de comunicación y electrónica.

Es razonable confiar en quien sabe lo que dice. Pida información... por teléfono. Llámenos al

900 - 100 - 114

* En las áreas de cobertura del sistema TMA 900 de Telefónica.





VOLKSWAGEN LT

NUEVA IMAGEN

Volkswagen incrementa su presencia en el mercado de los industriales ligeros con la nueva gama LT que ofrece múltiples posibilidades mecánicas y de transformación.

La ruptura del acuerdo que ligaba a Volkswagen con Pegaso ha obligado a la marca germana a replantearse la distribución y comercialización de sus vehículos industriales, para lo cual ha establecido un total de 78 puntos de asistencia que se incrementarán hasta 90 antes de que termine el año. Una categoría en la que Volkswagen está presente con vehículos de hasta 3,5 toneladas de carga máxima.

Precisamente, en esta categoría se inscriben las nuevas LT, modelos que van equipados con motores diésel y turbodiésel de seis cilindros y que pueden admitir cargas de hasta 3.800 kilogramos.

Los responsables de la marca germana son conscientes de la importancia de este segmento y para mantener una oferta amplia y apetecible para el público han lanzado al mercado dos niveles de potencia, tres distancias entre ejes y tres estilos de diseño: dos tipos de furgón, uno con techo sobreelevado y chasis cabina. En total, la gama está compuesta por cinco versiones y seis modelos. En la parte mecánica los Volkswagen LT pueden estar propulsados bien por un motor de 2,4 litros de alimentación atmosférica que dispone de una potencia de 75 caballos o por un motor de 2,4 litros turboalimentado que obtiene una potencia superior, 102 caballos. El cambio es de cinco velocidades sincronizadas y hasta siete tipos de reducción en el puente trasero.

Los interiores de toda la gama han reci-

PRECIOS	
Furgón	2.792.000 ptas.
Chasis Cabina	2.667.000 ptas.
Chasis C Doble	3.367.000 ptas.
Furgón Capitoné	3.296.033 ptas.
Chasis Frontis	3.946.637 ptas.

OPCIONES	
Amortiguadores Reforzados	13.600 ptas.
Suspensión Reforzada	33.700 ptas.
Paneles Separadores	81.000 ptas.
Otra Puerta Corredera	89.500 ptas.
Ventanas Correderas	37.000 ptas.
Piso de Goma	42.000 ptas.
Espejos más grandes (2)	11.000 ptas.
Tomas de Fuerza	182.000 ptas.
Estabilizadores	17.000 ptas.



bido un tratamiento especial, buscando que el compromiso entre cantidad y calidad sea elevado. Todas las versiones disponen de dirección asistida, parabrisas laminado, dos retrovisores exteriores, cinturones de seguridad enrollables, climatización con tres velocidades y difusores orientables.

Otra de las novedades de la gama LT se puede encontrar en la versión Furgón que dispone de una gran puerta corrediza lateral situada en el lado derecho con un interruptor automático para la iluminación interior.

Para mejorar la respuesta de las versiones más ligeras, en los momentos que tengan que transportar cargas elevadas, se sustituye el puente rígido sobre ballestas por un eje de ruedas independientes con elementos elásticos por muelle helicoidal y amortiguador concéntrico. Con esta solución se consigue que las LT sean más ligeras y maniobrables.

Una de las opciones más singulares de la LT es la configuración chasis cabina que dispone de un robusto bastidor de largueros con superficie plana sobre la que se puede montar cualquier tipo de carrocería o realizar una adaptación, tipo isoterma, grúas o plataformas.

Gonzalo Serrano

LIGERAS
La gama LT de Volkswagen ofrece dos tipos de motorizaciones para cinco versiones. Los interiores han sido mejorados y ofrecen un amplio nivel de equipamiento.

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

PRECIOS Guía

puede variar en función de la oferta de libre mercado vigente y los gastos de gestoría 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: elevallas eléctricas 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	Dirac.	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	Serie	65.000	- 67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,86	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.8 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 1.8 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 2.0 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	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	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	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	155	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
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.	2.050.919	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 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 D 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 Sp. 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.	2.611.015	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.	1.928.069	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	13,95	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 CLD	1.783.469	1.588	54	148	19,3	6,7	8,55	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	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	11,3	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	117.000
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	Serie
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 CL 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

440 GL	2.114.169	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
440 GLI	2.378.168	1.800	90	180	11,5	8,7	14,27	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 GLT	2.726.168	1.721	109	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 Turbo	3.202.263	1.721	122	193	9,0	11,9	16,76	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
460 GL	2.481.169	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	109	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 GLE Aut.	3.088.169	1.721	109	185	10,8	10,5	16,14	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.376.263	1.721	122	200	9,0	9,9	15,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
480 ES	3.205.169	1.721	106	186	10,0	9,0	14,71	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
480 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	15,05	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
240 Polar 2.3i	3.040.168	2.316	130	185	11,2	11,8	17,29	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	-
940 Royal 2.3i	3.601.264	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.801.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.624.934	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.826.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 GLE 16V Sedán	4.301.264	2.316	155	200	10,2	11,2	16,50	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	2.316	155	200	10,5	11,4	16,56	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 Turbo Sedán	4.728.453	2.316	165	200	9,0	13,0	19,65	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 Turbo S. Wagon	4.875.264	2.316	165	200	9,0	13,1	19,52	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 TD	4.724.169	2.383	122	181	12,0	7,9	10,33	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
940 TD S. Wagon	4.874.169	2.383	122	181	12,0	8,0	10,39	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 Turbo 16V	6.326.263	1.986	190	205	8,2	12,3	18,81	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 24V Aut.	6.726.263	2.922	204	220	8,9	12,2	18,48	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.801.263	2.922	204	211	9,5	12,2	18,48	484,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	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	834.513	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	-	-	-	73.920
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					

Imagina tu coche ideal, imagina una experimentada ingeniería alemana de innovadoras posibilidades...

Siempre tuyo, Opel Astra.



Nuevos motores de inyección Multipunto, con más potencia por cm



N U E V O O P E L A S T R A

Imagínate, es el futuro del automóvil hecho realidad hoy. Es el nuevo Opel Astra, perfecta integración de innovadora ingeniería y valores de futuro. Armonía de líneas y soluciones hasta ahora inéditas en automóviles de su clase.

Como su sofisticado Sistema de Cinturones Activos, que en caso de impacto tensa las dos bandas de los cinturones delanteros, anulando el movimiento inercial del cuerpo. Seguridad de vanguardia, complementada con la exclusiva Estructura de Protección Lateral, o el avanzado Sistema de Suspensión Dinámica.

Imagínate, soluciones de futuro que tienen continuidad en un amplio y ergonómico interior, donde

el confort se respira. Con el Sistema Microfiltro de Aire, que elimina partículas de polvo, humos o polen. Con un equipamiento de serie que incluye hasta Alarma Antirrobo, excepto en GL.

Imagina hacer de cada desplazamiento un placer. Impulsado por una nueva y amplia serie de motores de clara vocación ecológica. **Motores catalizados de inyección Multipunto, con más potencia por cm³**, para ganar en prestaciones, para reducir consumos.

Sorprendente rendimiento que se hace extensivo a las versiones Diesel y Turbo-Diesel, que completan la amplia gama Astra. Siempre, una generación por delante.



OPEL ASTRA. INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO.

OPEL 

TODOS LOS MODELOS DEL AÑO



ALFA ROMEO

DESPUES del paréntesis que ha supuesto el paso al grupo Fiat, parece que Alfa Romeo ha recuperado su velocidad de cruce en cuanto a lanzamiento de novedades. Los próximos doce meses vamos a ver como el nuevo Alfa Romeo 155 inicia su andadura comercial en Europa. En la primera andadura, entrarán en juego cuatro versiones: un 1.8 Twin Spark, un 2.0 Twin Spark, un V6 2.4 y un 2.0 16V Turbo.

Con estos cuatro motores queda claro que el talante del nuevo Alfa Romeo 155 tiende a situarse en un nivel alto de prestaciones. La versión con mo-

tor dos litros dispondrá de un avanzado sistema de tracción a las cuatro ruedas. Su carrocería responde a los más modernos criterios de diseño, pero con el aire de familia que ha impuesto el Alfa Romeo 164. Sus cuatro puertas y un amplio maletero, le confieren los atributos de berlina familiar, pero su aspecto y las energías mecánicas que lo impulsan acentúan el toque deportivo de la marca. Durante su primer año de vida, el Alfa Romeo 155 coexistirá con el 75, que se va a mantener en producción por lo

menos un año más, pero sólo en sus versiones 1.6 y 1.8. Con la llegada de este modelo, se da un paso más en el proceso de pasar de propulsión trasera a tracción delantera de la gama. Los únicos modelos que quedan con propulsión en las ruedas son el ya mencionado 75 y el Spider. A este último le sucederá un **Alfa Romeo 155 Spider**, que aprovechará los elementos mecánicos de la berlina, pero con una carrocería dos puertas, de las denominadas 2+2. Este nuevo Spider to-

mará las motorizaciones más potentes de la gama, es decir, el dos litros Twin Spark y el V6. En un futuro se puede pensar que la gama de los Spider se ampliará con una versión de cuatro ruedas motrices, con lo que Alfa Romeo sería uno de los primeros fabricantes del mundo que ofrece un coche descapotable con tracción integral. En lo que se refiere a la evolución de la gama 155, a lo largo del próximo año, después del lanzamiento de las cuatro primeras versiones, aparecerá un motor turbodiesel de alto rendimiento, que permitirá un nivel de prestaciones muy elevado.

CARACTER ITALIANO
El nuevo 155 hereda la imagen de familia del 164.

ADIÓS A UN CLÁSICO
El descapotable realizado sobre la base del 155 sustituirá al actual Spider.



1992 va a ser un año muy especial: el V Centenario, las Olimpiadas, La Exposición Internacional y otros muchos acontecimientos van a marcar los próximos doce meses. En el automóvil también se va a vivir este año con mucha intensidad. Los fabricantes apuestan por el futuro y están apretando el ritmo para hacer cada día mejores coches. Noventa novedades, de mayor o menor trascendencia, van a irrumpir en el mercado en un año que pasará a la historia por ser el inicio de la era del coche limpio. De estas novedades una gran parte repercutirá directamente en el mercado español, sin embargo en cuanto a otras, las menos, tendremos que esperar todavía un poco más. En esta relación, a la cual estamos seguros que se unirán otros nombres, aparecen coches de todo tipo y para todos los gustos.

EXTRA
8º ANIVERSARIO



suspensión posterior ha sido totalmente modificada para introducir un eje torsional de moderno diseño y eficaz comportamiento. Externamente, donde más se nota la diferencia es en la calandra, al estilo del Audi V8, mientras que en las mecánicas se ha subido el nivel. En cuanto a motores de gasolina, el nuevo 80 dispondrá de un cuatro cilindros de dos litros, un 2.3 de cinco cilindros y el moderno V6 de 2,8 litros que se sitúa en lo más alto de la gama. También hay dos motores

NUEVA EXPERIENCIA
Audi se aventura en el mundo de los descapotables

AUDI

La novedad más importante para el '92 de Audi, será, sin duda, el nuevo **Audi 80**, que iniciará su andadura comercial en España a principios de año. Con este nuevo 80, la marca alemana ha querido unificar sus dos gamas, los 80 y los 90, en una sola. Estos nuevos 80 crecen respecto a sus antecesores. La longitud total se estira en ocho centímetros, que son suficientes para mejorar sensiblemente la amplitud posterior y el volumen del maletero. La



FAMILIAR DE LUJO
El Audi 100 Avant es un familiar con gran capacidad, pero que tiene el mismo nivel de confort que las berlinas de las cuales deriva.

EXTRA 8º ANIVERSARIO



turbodiésel de 75 y 90 caballos, respectivamente.

En el resto de la gama, también hay movimiento. Por una parte, el Audi 100 Avant, versión familiar de la recientemente renovada berlina, con motores que abarcan desde los 82 hasta los 174 caballos. En estos coches se conjuga el lujo y la funcionalidad de forma totalmente natural.

La gama de los más deportivos se verá incrementada con la aparición del **Audi Coupé V6**, que montará el nuevo motor de seis cilindros en V de 2,8 litros y 174 caballos. Esta versión se situará, justamente, debajo del Audi Coupé S2. También durante este año se iniciará la venta del **Audi Cabrio**, primera experiencia de la marca en este campo. El **Audi V8 4.2** sube de potencia gracias al incremento de cilindrada. Ahora son 280 los caballos.

BERTONE

DESPUES del éxito del Freeclimber, el carrocerero italiano vuelve a la carga con un todo terreno, híbrido entre Daihatsu y BMW. En esta ocasión se trata del Feroza. Todo está a punto para que a lo largo del próximo año se presente un Feroza montado por Bertone en Italia y con motor BMW.

Al igual que en el caso del Freeclimber, este modelo se diferenciará sustancialmente del modelo japonés al disponer de un equipamiento más lujoso y completo. El motor elegido es un cuatro cilindros BMW de 1.8 litros. Esta nueva mecánica obligará a adecuar alguno de los elementos originales. Su comercialización en España será inmediata a su presentación, ya que al ser un producto europeo no está sujeto a limitaciones de importación, como es el caso de los coches japoneses.

BMW M3



Con la llegada de los modelos de dos puertas, se va a introducir la versión más esperada: el M3. Su debú está preparado para el Salón de París, el próximo septiembre. En este producto, los hombres de Motorsport han volcado toda su sabiduría para, a partir de la excelente carrocería del Serie 3, hacer una máquina vencedora en los circuitos. El coche ha sido visto probando, en secreto, en circuitos italianos y las primeras impresiones son prometedoras. El motor será el seis cilindros en línea de 2.500 centímetros cúbicos, con culata de 24 válvulas que, convenientemente puesto a punto, puede superar los 250 caballos en su versión de calle. Preparado para competición, la potencia puede subir todavía mucho más. En España tendremos que esperar hasta principios del '93 para verlo en los concesionarios.



BMW

TODO parece a punto para el lanzamiento del siguiente modelo de BMW. Se trata del **BMW Serie 3 dos puertas**. Aunque el coche estaba prácticamente definido en el momento de lanzarse el modelo de cuatro puertas, las complicaciones que suponía un cambio radical en los esquemas de producción, aconsejaban introducir los nuevos modelos progresivamente. Un año después que sus homólogos de cuatro puertas, los nuevos BMW van a completar una gama que destaca por el elevado nivel de tecnología que incorporan y su precio será ase-

quible. Estos nuevos Serie 3, entre los que se encuentran modelos tan populares como el **BMW 318iS**, van a dar el toque deportivo a la gama que, por otra parte, va a seguir creciendo en los años venideros. La longitud y habitabilidad se mantienen respecto a las versiones de cuatro puertas, pero su carácter va a ser más deportivo. El acceso a las plazas posteriores ha quedado bien solucionado gracias a las generosas dimensiones de las puertas. Su presentación oficial se realizará en el primer trimestre del año y es de esperar que, si no hay problemas en la puesta en marcha de las cadenas de producción, las primeras unidades lleguen a España antes del verano.

UN PASO MAS
Las versiones de dos puertas de la Serie 3 de BMW no serán las últimas.

RENACER
Bugatti no vuelve para ser un coche cualquiera. El dinero no será argumento suficiente para poder comprarlo.



BUGATTI

A mediados del próximo año, comenzarán a venderse los modelos que encarnan el renacer de Bugatti. Se trata del **Bugatti EB 110**, vehículo de 550 caballos aportados por un nuevo motor Bugatti, situado en posición central, de doce cilindros, sesenta válvulas y una capacidad de 3.500 centímetros cúbicos.

El precio superará los cincuenta millones de pesetas, pero con esa cantidad no bastará para poder adquirir el coche. Los actuales propietarios de la marca, en principio, se reservan el privilegio de decidir quién puede ser propietario de un Bugatti EB 110 y quién no.

CHRYSLER

El 92, que debe suponer un año de acercamiento entre España y América, tendrá también sus repercusiones en el campo automovilístico. Chrysler designó a principios del presente año como importador oficial en nuestro país a S.E. Chrysler Iberia, S.A., que había anunciado para el presente otoño el inicio de la comercialización de los modelos **Saratoga**, **Le Baron** y **Voyager**, de la marca americana.

Pero los planes se han retrasado y todavía se desconoce con qué red de concesionarios contarán, las previsiones de ventas que han estima-

do y la fecha exacta del inicio de las ventas.

El **Saratoga** es una berlina de 4,64 metros de largo, tracción delantera y motores transversales de 140 y 150 caballos. La caja de cambios es automática de cuatro velocidades y los frenos disponen de sistema antibloqueo opcionalmente. Le **Baron** es un coupé convertible, de medidas exteriores y potencia similares al **Saratoga**. También es un modelo de tracción delantera y dispone de una caja de cambios automática de tres velocidades. Por último, el **Voyager** es un monovolumen familiar, que dispone de dos tipos de carrocería con diferente distancia entre ejes. Dependiendo de ello resulta capaz de albergar a 5 ó a 8 personas. A partir de 1990, dispone de tracción integral permanente.

16 VALVULAS
Está próximo a llegar el ZX más potente, con 155 CV.

VOYAGER
El Van de Chrysler lleva cambio automático y tracción total permanente.



CITROËN

CHRYSLER COUPÉ
Le Baron es un coupé convertible similar al Saratoga.



PARA la próxima primavera, está previsto que se inicie la comercialización del **Citroën XM Break**, un vehículo familiar de elegante línea y funcional diseño. La distancia entre ejes se mantiene idéntica a la del XM ya conocido, pero la longitud total ha aumentado veinticinco centímetros.

Cuatro motores estarán disponibles con esta carrocería. Dos de gasolina, el cuatro cilindros de 130 caballos y el V6 de 170 caballos de potencia y dos diésel: el atmosférico de 2,1 litros y 83 caballos de potencia y el turboalimentado de 110 caballos.



MAS ESPACIO
La próxima primavera se comercializará el Citroën XM Break, un vehículo familiar, poseedor de una elegante línea y un impresionante maletero.



En el interior, el volumen de carga oscila entre 720 litros con los asientos en su posición normal y 1.960 litros abatidos.

Pero el mayor cúmulo de novedades de Citroën vendrán de la mano del **Citroën ZX 16 V**, su carrocería de tres puertas, también novedosa, y el **Citroën ZX Turbodiésel**.

En el 16 válvulas, todas las unidades irán catalizadas, por lo que la potencia se quedará en 155 caballos y dispondrá de un sistema de admisión variable para mejorar la respuesta a bajas revoluciones.

Otra novedad, el Citroën ZX Turbodiésel, monta el propulsor de 1,9 litros, en lugar del habitual 1.796 centímetros cúbicos. Por tanto, aumentarán la potencia y el par máximo, respecto al motor de 1,7 litros.



MAS POTENCIA
El nuevo Testarossa casi esconde sus modificaciones, aunque unas llantas de 18 pulgadas y el nuevo frontal delatan que su motor actual alcanza una potencia de 420 caballos. Más visible resulta el interior del 512 Cabrio, cuyos ocupantes podrán superar los 270 km/h impulsados por el V12 de 400 caballos.

FERRARI

LARGAMENTE anunciada, por fin está cercana la fecha en la que aparecerá el **Ferrari 512 Cabrio**. Su motor es un nuevo doce cilindros en V, cuyos pistones desplazan un volumen de cinco litros. Las culatas son de cuatro válvulas por cilindro y su potencia alcanzará los 400 caballos, que se estima que deberán lanzar al 512 Cabrio por encima de los 270 kilómetros por hora. El cambio podrá ser manual de cinco velocidades o automático de cuatro. El interior del coche dará cabida a cuatro personas y la capota, presumiblemente, irá accionada eléctricamente.

Otro Ferrari que también aparecerá el próximo año es el nuevo **Testarossa**. Exteriormente, no varía en demasía con respecto al modelo anterior, salvo el frontal que adopta una forma idéntica a la del Ferrari 348. En cambio, el motor, aun manteniendo la misma cilindrada, 4.942 centímetros cúbicos, ha sufrido diversas modificaciones: se ha rediseñado el escapé, se han introducido retoques en el bloque y se ha confiado la inyección a un sistema Bosch Motronic. Con todo ello alcanza 420 caballos de potencia en versión catalizada, que catapultarán al nuevo Testarossa por encima de los 300 kilómetros por hora.



A causa de este incremento de prestaciones, se han modificado las suspensiones y la medida de los neumáticos, que en este modelo irán montados en llanta de 18 pulgadas. Pero el nuevo Testarossa mantendrá su espíritu de deportivo clásico, lo que conlleva no incorporar sistemas electrónicos para controlar los frenos, las suspensiones o la tracción.

FIAT

TAMBIÉN el **Fiat Tipo** nos deparará sorpresas el próximo año. El motor de dos litros, que ya se monta en el Tipo pero con culata de dieciséis válvulas, se incorporará a partir del próximo año también con culata de ocho válvulas. Este motor, que también se



EXTREMOS
Las novedades de Ford van desde un extremo a otro de su oferta. El Scorpio será, ahora, aún más familiar y el Escort Cosworth se utilizará en competición.

monta en el Cromax, da una potencia de 120 caballos y tiene un funcionamiento especialmente suave debido a la incorporación de árboles contrarrotantes, que reducen bastante las vibraciones generadas en los motores de cuatro cilindros.

También resulta lógico suponer que el Tipo reciba algunas modificaciones de aspecto. En principio, se sabe que la utilización de la nueva calandra, vista en la versión de dos litros y dieciséis válvulas, se extenderá a todas las versiones de los Tipo. Por otro lado, se suprimirá el sistema de información mediante dígitos del cuadro de instrumentación. Toda la información será con relojes analógicos, lo que supondrá la eliminación del nivel de acabado DGT. El **Fiat Tempra Station Wagon** amplía su oferta con una versión de tracción a las cuatro ruedas y un motor 1.9 turbodiésel.

llos. Será el único Escort con motor longitudinal y tracción total.

Las prestaciones estimadas para este coche resultan excepcionales: 240 kilómetros por hora de velocidad máxima y una aceleración de 0 a 100 km/h en torno a 5 segundos.

Pero Ford no se conforma con llegar a 1992 con tan escasas novedades y ha desarrollado, durante cinco años, una nueva gama de motores que incorporarán los modelos medios y bajos de la oferta mundial de Ford. Su denominación: **motores Zeta**, cuya cilindrada abarca el intervalo entre 1.600 y 2.000 centímetros cúbicos. Sus culatas son de fundición, la distribución cuenta con dos



FIAT FIAT CINQUECENTO

El tráfico urbano es el medio habitual por el que se desenvolverá el nuevo Fiat 500, del que se fabricarán 160.000 unidades al año en Polonia. Se podrá elegir entre dos motores: un bicilíndrico de 704 centímetros cúbicos, 31 caballos de potencia, refrigerado por agua, acoplado a una caja de cambios de cuatro marchas y el mismo cuatro cilindros, que lleva el Uno, de 903 centímetros cúbicos, 45 caballos, inyección electrónica monopunto y catalizador. Las suspensiones delanteras serán del tipo MacPherson y brazos tirados en el eje trasero. Esta disposición

permite, unida a una larga batalla (216 centímetros), lograr un amplio espacio interior, en relación a sus medidas exteriores (3,22 metros de largo).

FORD

EN España tuvimos el privilegio de ver en acción, por primera vez, el nuevo **Ford Escort Cosworth**. Su paso fue fugaz por el Rallye de Tierra de Talavera, en el que llegó y venció, aparentemente sin dificultad.

La versión de serie dispondrá del motor que equipa el Sierra Cosworth, pero la potencia total alcanzará 240 caba-



CODIGO ALFA. CUESTION DE CONFIANZA.



AHORA 2 AÑOS DE SUPERPROTECCION GRATIS.*

Quando 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 (1º 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 disfrutaban 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.

90 NOVEDADES PARA EL 92

árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. El motor medio, de 1,8 litros, da una potencia de 130 caballos, aunque, variando la distribución, se cuenta con otra versión de 105 caballos. Asimismo, el próximo año verá la luz un motor turbodiésel con *intercooler* de 1,8 litros y 90 caballos.

En febrero o marzo del próximo año, también llegará a España el **Scorpio Station Wagon** cuya longitud resulta idéntica al Scorpio de tres volúmenes. El maletero es excepcionalmente grande: con los asientos traseros en posición normal, según datos oficiales, el volumen es de 1.130 litros. La suspensión trasera compensa la altura de la caja, para permitir un buen comportamiento con el coche cargado y mantener la estabilidad cuando se tire de un remolque.



MOTOR ORBITAL

Los avances tecnológicos están volviendo a poner de moda soluciones técnicas de buen rendimiento pero difíciles de construir, tanto por limitaciones en la tecnología como por los costos que suponen. Así, la compañía australiana **Orbital** es una de las pioneras en el desarrollo de motores de dos tiempos, que con algunas innovaciones pueden suponer una de las alternativas más estimables para vehículos de categoría media. La novedad radica en que por el conducto de admisión entra sólo aire y se inyecta el combustible. Próximamente, este motor se



montará en los Ford Fiesta, para sondar qué opinión despierta en los usuarios. El Zag, prototipo Ford de coche urbano, con posibilidad de pasar a la serie, dispone únicamente del motor Orbital.

Motor 16 / 71

DEPORTIVO DE LUJO
El Honda Prelude incorporará a la gama un toque deportivo pero con lujo.



C I V I C V - T E C



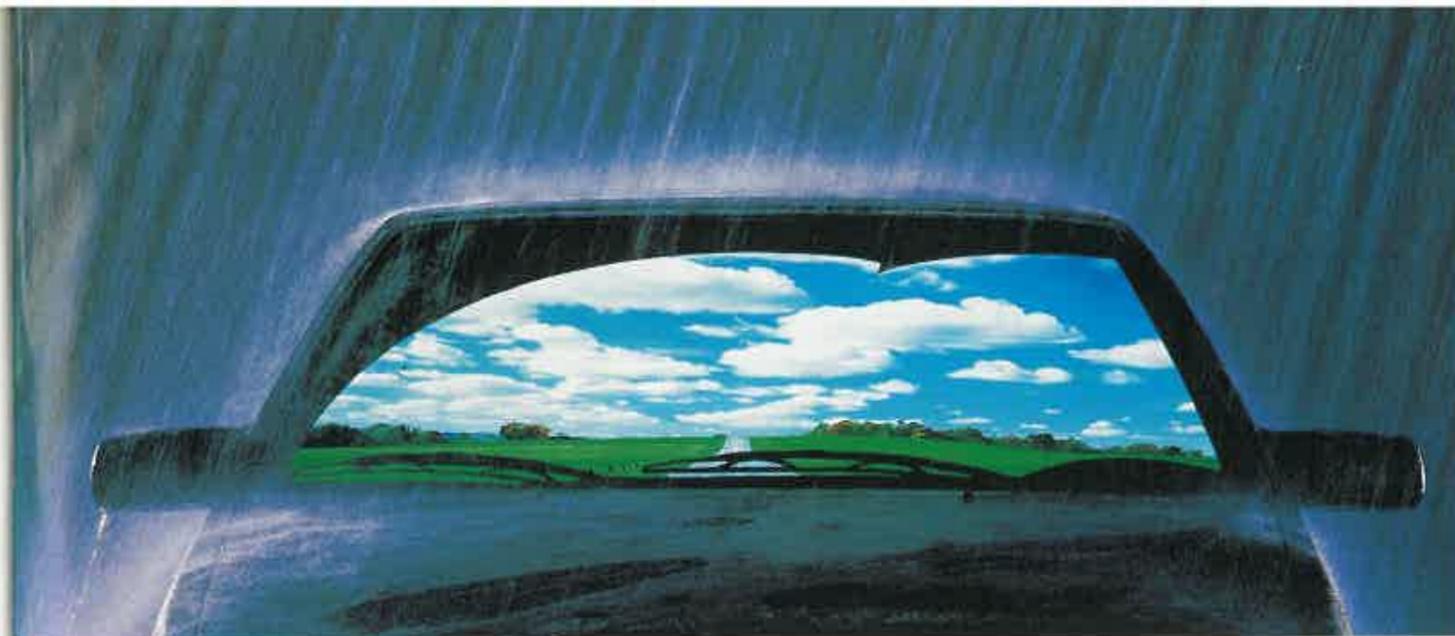
HONDA

El sistema V-TEC de Honda actúa sobre la distribución, variándola según las necesidades de alimentación que el motor requiera en cada momento. Una de las dos válvulas de admisión se abre progresivamente a bajo régimen para mejorar la respuesta cuando se necesita más suavidad y precisión, mientras que la otra se abre completamente. Es a partir de un régimen ya cercano a la potencia máxima, es decir 5.500 revoluciones por minuto, cuando el sistema abre ambas válvulas por completo. Honda ha aplicado el V-TEC a un campo tan importante como es el consumo. La versión V-TEC E del Civic gastará un tercio menos de gasolina gracias a esta precisa regulación en el flujo de carburante. En este caso, una de las válvulas permanece completamente cerrada hasta las 2.500 revoluciones por minuto, para ir abriéndose después progresivamente dependiendo del aumento de régimen. Con ello se consiguen registros, según la fábrica, de 6 litros a los cien kilómetros, en el caso del motor 1.5, y de 7,4 en el caso del 1.6.



El Legend llega con muchas pretensiones; su mecánica adopta todos los avances experimentados por la marca en Fórmula 1 (sobre todo en el V6 de 3,2 litros y ataca directamente al segmento de las grandes berlinas de representación con un interesante precio que rondará los seis millones de pesetas. Ya implantado con bastante éxito en sus versiones de tres y cuatro puertas, el Concerto espera a medio plazo un restyling que devolverá vigencia estética al modelo. Para el Prelude, ya en su cuarta versión desde que apareció, se ha decidido incorporar el avanzado motor V-TEC en una carrocería más estilizada, pequeña y agresiva. Su llegada a España se fecha en plenas Olimpiadas del 92.

Dentro de los ciudadanos polivalentes, en el Civic ha habido una revolución estética que incorpora un atractivo protagonismo a este modelo dentro de la gama. Tres serán las motorizaciones que llegarán a partir del mes que viene: un inédito LSi 1.5 de 90 caballos, un Esi 1.6 de 125 y un Vti de 160, estos dos últimos con sistema de distribución variable V-TEC. Para más adelante, se espera el V-TEC E, con un funcionamiento económico. En cuanto al deportivo CRX, se espera para el 92 su completa renovación.



Coloque ahora la calidad Bosch en su parabrisas.

Cambie a Bosch y deje fuera el mal tiempo. El limpiaparabrisas con doble microcanto.



Doble microcanto cortado con una precisión de 10/1.000 mm.

La calidad surge de la técnica. Nuestras escobillas limpiaparabrisas superan durísimas pruebas de control de calidad antes de salir al mercado. Resultado de esta exhaustiva investigación es el doble microcanto, con una precisión de 10/1.000 mm., que permite limpiar desde las diminutas gotas de agua hasta la lluvia más intensa sin dejar huellas. No le dé oportunidad al mal tiempo. Bosch, así de seguro.



BOSCH

MECANICA FIAT
El Innocenti Elba es un ejemplar único en su segmento. Su gran capacidad y su tamaño recortado lo hacen ideal para un uso familiar y ciudadano.



INNOCENTI

La marca **Innocenti**, comprada por la todopoderosa Fiat, sigue dedicada a pequeños modelos de uso polivalente. El **Elba**, fabricado en la planta de Brasil, constituye ya un cuatro metros familiar realizado sobre la base del Fiat Uno y con portón trasero. Está dotado de un motor 1.3 de 67 caballos que dota al pequeño familiar (del tamaño de un Ford Escort Nomade, por ejemplo) de la potencia y agilidad necesaria, sin ver aumentar en demasía el consumo.

La marca quiere, también, traer a nuestro país, a lo largo del año que viene, dos utilitarios: el primero llamado **Koral 45**, con motor Fiat de 903 centímetros cúbicos, y el segundo el **Koral 55**, con el de 1.116.

JAGUAR

DENTRO del espectacular segmento de los coches más rápidos, la marca del felino ultima las pruebas sobre el **XJ 220**, verdadera bomba en este campo que poco tiempo ha dejado el récord al Lamborghini Diablo. Con sus 341,7 kilómetros por hora, seis cilindros en V de 3,5 litros, doble turbocompresor y 500 caballos de potencia es un auténtico Grupo C de carreras matriculable, para el que Jaguar Sport ha recibido ya una lista de pedidos de 1.500 unidades. Esta cifra rebasa en mucho la producción prevista, entre 220 y 350 unidades, de las que sólo nueve llegarán a Es-

paña. Estas podrán ser entregadas a partir del mes de marzo, eso sí, después de pagar los casi sesenta millones de pesetas que parece que va a ser el precio final de cada uno. Claro está que sus clientes van a ser fundamentalmente coleccionistas que ven en este coche un objeto de deseo.

JEEP

A MEDIADOS de 1.992 Chrysler tiene prevista la presentación de un Jeep completamente nuevo que recibirá el nombre de **Gran Cherokee** y que actualmente está siendo desarrollado bajo las siglas codificadas de ZJ.

Parte de las soluciones innovadoras en el nuevo modelo vendrán supeditadas al gran éxito que el modelo anterior ha experimentado en

Europa. Será mucho más compacto y aerodinámico, con grandes superficies acristaladas, además de presentar una estampa más deportiva. En un principio se comercializarán las versiones de cuatro puertas para, a continuación, presentar las carrocerías de dos puertas. En cuanto a los motores, Chrysler montará los mismos que llevan los actuales Cherokee.

LADA

El **Samara** experimentará, próximamente, un restyling que incluso convertirá su carrocería en un tres volúmenes

DEBUT EN TOKIO
El XJ220 se mostrará oficialmente en público en el Salón de Tokio. Las primeras unidades se entregarán a lo largo del próximo año.



1991

VIII RALLYE Valeo INTERNACIONAL

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLIES Coef. 2. Madrid, 25, 26 y 27 de Octubre

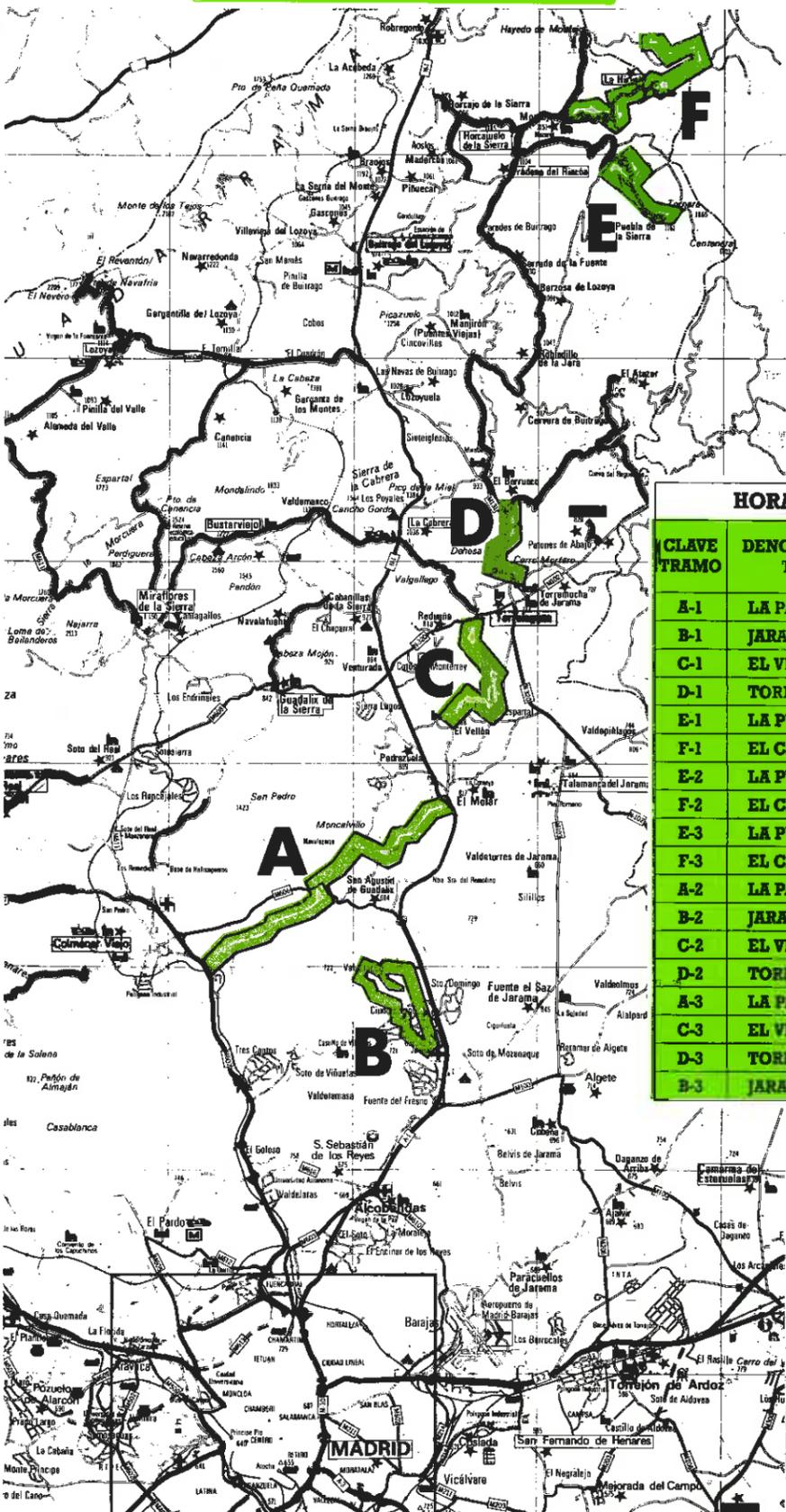


GUIA DEL ESPECTADOR



1991 VIII RALLYE Valeo INTERNACIONAL

CHAMPIONNAT DE EUROPE DE RALLIES Coef. 2. Madrid, 25, 26 y 27 de Octubre



PROGRAMA

VIERNES, 25 OCTUBRE

A las 15,00 horas. Apertura. Sala de Prensa. Hotel Eurobuilding. C/ Juan Ramón Jiménez, 8.

A las 21,00 horas. Publicación de vehículos autorizados a tomar la salida.

SABADO, 26 OCTUBRE

A las 9,00 horas. Salida VIII Rallye Internacional Valeo desde el Estadio Santiago Bernabéu.

A las 10,27 horas. Llegada del primer

participante en la prueba B-1, Circuito del Jarama.

A las 20,55 horas. Llegada del primer participante en la prueba B-2, Circuito del Jarama. (Curvas Iluminadas).

DOMINGO, 27 OCTUBRE

A las 01,00 horas. Llegada del primer participante en la prueba B-3, Circuito del Jarama. (Curvas Iluminadas).

A las 02,15 horas. Llegada del primer participante al Estadio Santiago Bernabéu. (Final del Rallye).

Tramos cronometrados y horas de paso

HORARIOS TRAMOS CRONOMETRADOS

CLAVE TRAMO	DENOMINACION TRAMO	HORARIO CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIPANTE	CIERRE PASO VEHICULOS
A-1	LA PARRILLA	8h.30m.	9h.34m.	11h.35m.
B-1	JARAMA	9h.25m.	10h.27m.	12h.30m.
C-1	EL VELLON	10h.15m.	11h.16m.	13h.20m.
D-1	TORRELAGUNA	10h.35m.	11h.35m.	13h.35m.
E-1	LA PUEBLA	11h.30m.	12h.33m.	14h.35m.
F-1	EL CARDOSO	12h.15m.	13h.16m.	15h.20m.
E-2	LA PUEBLA	13h.45m.	14h.47m.	16h.50m.
F-2	EL CARDOSO	14h.30m.	15h.30m.	17h.30m.
E-3	LA PUEBLA	16h.00m.	17h.01m.	19h.05m.
F-3	EL CARDOSO	16h.40m.	17h.44m.	19h.45m.
A-2	LA PARRILLA	18h.40m.	19h.42m.	21h.45m.
B-2	JARAMA	19h.55m.	20h.55m.	22h.55m.
C-2	EL VELLON	20h.40m.	21h.44m.	23h.45m.
D-2	TORRELAGUNA	21h.00m.	22h.03m.	00h.05m.
A-3	LA PARRILLA	22h.15m.	23h.19m.	01h.20m.
C-3	EL VELLON	23h.05m.	00h.09m.	02h.10m.
D-3	TORRELAGUNA	23h.25m.	00h.28m.	02h.30m.
B-3	JARAMA	00h.30m.	01h.30m.	03h.30m.

TORRELAGUNA (Prueba D)

Este tramo es el clásico de El Berruoco, pero en sentido contrario, con lo cual el primer kilómetro es en subida y muy virado, siendo el resto del tramo de las mismas características que en ediciones anteriores. Rápido y muy técnico.

LA PARRILLA (Prueba A)

La prueba es una de las clásicas del Rallye, y la más larga. De entre todos los puntos de interés cabe destacar concretamente el situado en el cruce con la carretera de Colmenar Viejo a San Agustín de Guadalix.

EL JARAMA (Prueba B)

Prueba O: 15 Km. (3 pasadas). "Curvas Iluminadas".

La prueba se disputa en el circuito permanente del Jarama, en cuya recta de tribunas y en la bajada hacia la curva de Bugatti se instalarán sendas chicanes, además de iluminar "Le Mans y Farina". Los participantes darán cuatro vueltas al circuito.

EL VELLON (Prueba C)

Este tramo discurre por la Ctra. de El Vellón a Torrelaguna durante los 5 primeros Km. para luego coger el cruce a izquierdas de la Ctra. del Canal Bajo durante 4 Km., el estado del asfalto es muy bueno en la primera parte y con algo de gravilla en su segunda mitad. Es muy agradable para el piloto.

LA PUEBLA (Prueba E)

Se desarrolla en la Ctra. de Puebla de la Sierra a Prádena del Rincón, este tramo es en un 80% de subida pronunciada, muy estrecho y virado, pero su parte final en bajada es bastante rápida y el estado del asfalto es bueno.

EL CARDOSO (Prueba F)

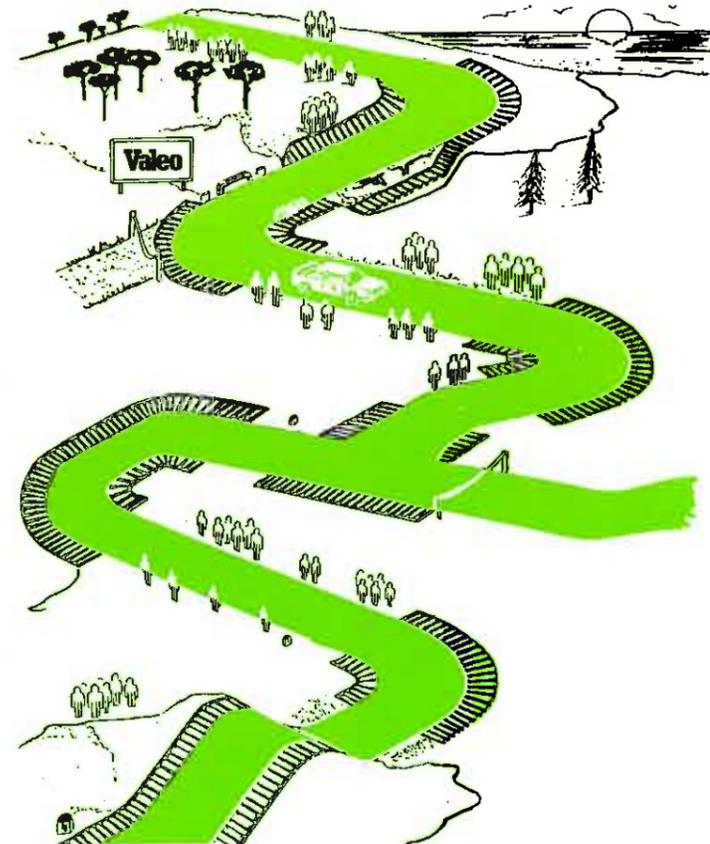
El tramo de El Cardoso es uno de los más bonitos de este Rallye, por su constante cambio de ritmo en la conducción y por sus cambios de asfalto. Se desarrolla en la primera parte de la prueba por la Ctra. de El Cardoso a Colmenar de la Sierra, para luego coger un cruce a la derecha hacia La Hiruela siendo esta parte de subida, y su parte final en bajada por la Ctra. de La Hiruela a Montejo de la Sierra.

Recomendaciones por Seguridad

El desarrollo de una prueba del nivel y popularidad de este Rallye Internacional VALEO, puntuable para el Campeonato de Europa y Campeonato de España, implica la presencia de miles de espectadores. Muchos de los asistentes ya son aficionados de antiguo. Algunos acudirán por primera vez a vivir de cerca una prueba de esta envergadura. Tanto para unos como para otros nos parece oportuno efectuar una serie de recomendaciones.

- Aparque siempre su coche varios metros fuera de la carretera y nunca en zona de curva o salida de ésta.
- Aparque siempre su coche en zonas habilitadas al efecto, siguiendo las indicaciones en cada lugar.
- Tenga en cuenta que los tramos cronometrados se cierran 60 minutos antes del paso teórico del primer participante.
- Cuando haya pasado el coche (000) con luz destellante, no mueva su vehículo de donde lo tenga debidamente estacionado, ya que el tramo está cerrado y podría ocasionar un grave accidente.
- No abandone su estacionamiento hasta que no vea pasar el vehículo de la organización con una bandera de cuadros en sus puertas.
- No haga fogatas. El humo puede cegar a los pilotos, y las llamas, quemar el monte. Tampoco haga fotos con flash de frente a los participantes, para evitar deslumbramientos.

- En los tramos de enlace, facilite siempre, incluso apartándose a la cuneta, el paso de los participantes y vehículos de la organización.
- Aunque le fuera posible, no entre en el Parque Cerrado de los vehículos participantes, ni intente tocarlos. Podría provocar un grave problema a los pilotos concursantes.
- Atégase a lo que le indiquen los miembros de la Organización, de esta manera no interferirán la buena marcha de la prueba.
- El paso de los vehículos puede no ser por número correlativo e incluso, en determinadas circunstancias, pueden pasar espaciados entre sí varios minutos.
- En el tramo a disputar en el Circuito del Jarama, el aparcamiento se realizará en la zona habilitada al final de la recta, fuera del Circuito y en el aparcamiento de Tribunas con entrada por la primera puerta de la Carretera Nacional I. Atienda las flechas señalizadoras y las indicaciones de la Guardia Civil, evitando la entrada en coche al Circuito.
- En los tramos cronometrados evitar situarse en zonas de peligro, tales como las salidas de curvas, rasantes, pretilos de los puentes, etc., y siempre lo más lejos posible de la calzada.
- En las zonas de asistencia no interferir a las personas que están trabajando. Muchos de los vehículos suelen estar elevados con "gatos" y es fácil que pueda producirse un accidente.



Cómo localizar los tramos

TORRELAGUNA

La prueba se desarrolla en la C-100 de Torrelaguna a El Berrueco. Para acceder al final del tramo se puede utilizar la N-I hasta La Cabrera, tomar el desvío a El Berrueco y seguir por la C-100. Al inicio del tramo se accede por la N-I hasta el cruce de Torrelaguna, continuando por la C-100.

LA PARRILLA

Se puede acceder a ella por la C-607 de Madrid a Navacerrada, desviándose en el kilómetro 29,400 por la carretera del Canal de Isabel II (Sifón de San Agustín). Otra posibilidad es la de tomar la N-I hasta San Agustín de Guadalix, siguiendo desde allí hacia Colmenar Viejo, hasta el cruce con la carretera del Canal de Isabel II.

EL JARAMA

Circuito permanente de El Jarama, situado en la carretera N-I, kilómetro 28,100.

EL VELLÓN

Para poder acceder al tramo pode-

mos ir por la N-I hasta el desvío de El Vellón y de ahí al comienzo de la prueba. También por la Ctra. de Torrelaguna a El Vellón hasta el cruce con la Ctra. de el Canal, siendo este punto el más espectacular para el público.

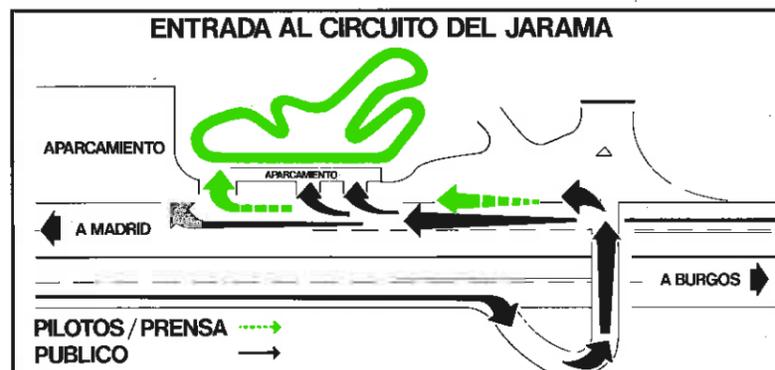
LA PUEBLA

Este tramo sólo tiene acceso por la Ctra. de Prádena del Rincón a La Puebla de la Sierra. Los espectadores que se desplacen a este tramo, pueden hacerlo antes del cierre de la

carretera estando el punto más adecuado para el espectador a unos 2 Km. de la llegada, desde este punto se domina gran parte del tramo.

EL CARDOSO

A este tramo se puede acceder desde la N-I en el cruce de Gandullas hacia Montejo de la Sierra y de ahí, bien hacia El Cardoso o podemos seguir recto hacia La Hiruela, el punto más espectacular está en la parte alta de La Hiruela en una zona de paellas.



GRAN CHEROKEE
Este coche va a ser la respuesta de Jeep a la invasión europea y japonesa del todo-terreno de lujo.

a tono con las últimas modas imperantes. La llegada de esta carrocería no supone la desaparición de las anteriores de tres y cinco puertas, sino que las anteriores se van a beneficiar de las mejoras introducidas en ésta. Las motorizaciones, basadas en el 1.0, 1.3 y 1.4, seguirán propulsando a esta berlina que tiene decidido luchar contra las de su segmento a base de precios muy competitivos y mejoras en su estética. Por su parte, los utilitarios Oka harán su aparición en Europa también durante el próximo año, aunque no están aún decididos los países a los que se importará.

LANCIA

EL Delta entra en un compás de espera antes de que, en 1.993, vea la luz su sustituto. Durante el año que viene, el modelo será versionado de forma especial aunque sin registrar cambios drásticos en su mecánica, reservados para el nuevo modelo. El primer cambio ha sido ya presentado en el Salón de Fancfort sobre el Integrale de cuarta generación. Sus vías son más anchas, en 5 y 6 centímetros, con un paso de rueda mayor para llantas de 7,5 pulgadas de garganta y 15 de diámetro; asimismo se han revisado las suspensiones y potenciado el sistema de frenos. Los caballos

han aumentado de 200 a 210 gracias a un nuevo diseño del escape y, aunque las prestaciones no han experimentado variaciones, el inter-cooler mayor proporciona más elasticidad en la respuesta.

Para el Dedra se ha destinado un nuevo motor 2.0 con cambio automático de gestión electrónica y dos posibilidades de desarrollos, uno más deportivo y otro turístico y económico.

LAND ROVER

LAND ROVER ha decidido lanzar un nuevo modelo de todo terreno que sucederá al actual Range y aparecerá a finales del año que viene o principios del 93. La estética se hará más compacta y aerodinámica. El nuevo 4x4 de la firma británica recibe como nombre clave Pegasus y se anuncia como revolucionario en cuanto a las suspensiones, punto especialmente elaborado en este vehículo y la causa de retrasar su aparición hasta finales del año que viene. El motor previsto es, por el momento, un V8.

RUSO DE MODA
El Samara actualiza su línea y se pone a la moda con una versión de tres volúmenes.



"EXIJA COMO YO RECAMBIOS ORIGINALES VALEO"

"Siempre exijo lo mejor. Por eso los Recambios Originales VALEO merecen toda mi confianza. Porque sólo la más avanzada tecnología puede garantizar el mejor resultado en el Mundial. Así es VALEO, el Fabricante del Recambio Original, de mi total confianza".

Carlos Sainz
Carlos Sainz
CAMPEON DEL MUNDO DE RALLIES



CIBIE, CLAUSOR, DUCELLIER, FRAYMON, KINBY, MARCHAL, NEIMAN, PARIS-RHONE, PUMA-CHAUSSON...

... Son marcas VALEO.

EMBRAGUES
ALTERNADORES Y MOTORES DE ARRANQUE
PASTILLAS DE FRENO Y MORDAZAS
PISTONES
BUJIAS
FAROS
ESCOBILLAS LIMPIAPARRISAS
RADIADORES Y CLIMATIZACION
PROTECCION Y COMITACION
ELECTRONICA Y ENCENDIDO

Carlos Sainz
Piloto VALEO



Fabricante del Recambio Original.

MAZDA

EN unos cuantos días la marca nipona desvelará un secreto guardado celosamente por el momento, la nueva berlina **626** promete ser un impresionante vehículo de gama alta al más alto nivel en cuanto a mecánica, equipo y acabados.

Precisamente, sobre la base de este coche, Mazda ha realizado el **MX6** un coupé deportivo alto de gama, de 4,61 metros de longitud con la estética inspirada en la del MX3. De dimensiones y volúmenes similares al Opel Calibra, este modelo plantea la interesante particularidad de ser posiblemente vendido en Europa como Ford Capri. Producido conjuntamente en Japón y Estados Unidos, donde se llamará Probe, será de todas formas importado a Europa bajo el nombre del añorado Ford. Su motor es un cuatro cilindros de 16 válvulas, dos litros y 115 caballos o un poderoso seis cilindros en línea de 2,5 litros y 163 caballos de potencia. Se especula, sin embargo, que en nuestro continente podría montarse en el renacido Capri el motor Zeta destinado al nuevo Escort y posiblemente el nuevo seis cilindros en V 2.5 fabricado por Ford. A partir del mes de noviembre empezará a verse este vistoso modelo en las exposiciones de los concesionarios europeos. Para el **RX7** llega



EL RELEVO DEL 626
Las versiones coupé del 626 serán reemplazadas por el nuevo MX6, cuyas líneas resultan muy llamativas.

una temprana cura de juventud y este cuidadísimo deportivo, tanto en su versión cubierta como descapotable, va a recibir cambios drásticos, tanto estéticos como mecánicos, en su motor rotativo de 200 caballos. Algo así va a pasar en el **323 4WD GT-R**, un modelo de tres puertas derivado del GT-X y especialmente preparado para rallyes, con transmisión integral permanente. Posee una potencia elevada hasta los 185 caballos y será uno de los pocos modelos turbocomprimidos que pasarán las normas de emisiones USA. A España llegarán, en el mes de junio, de 10 a 15 unidades, lo que da una idea de lo es-

pecial de este interesante modelo deportivo.

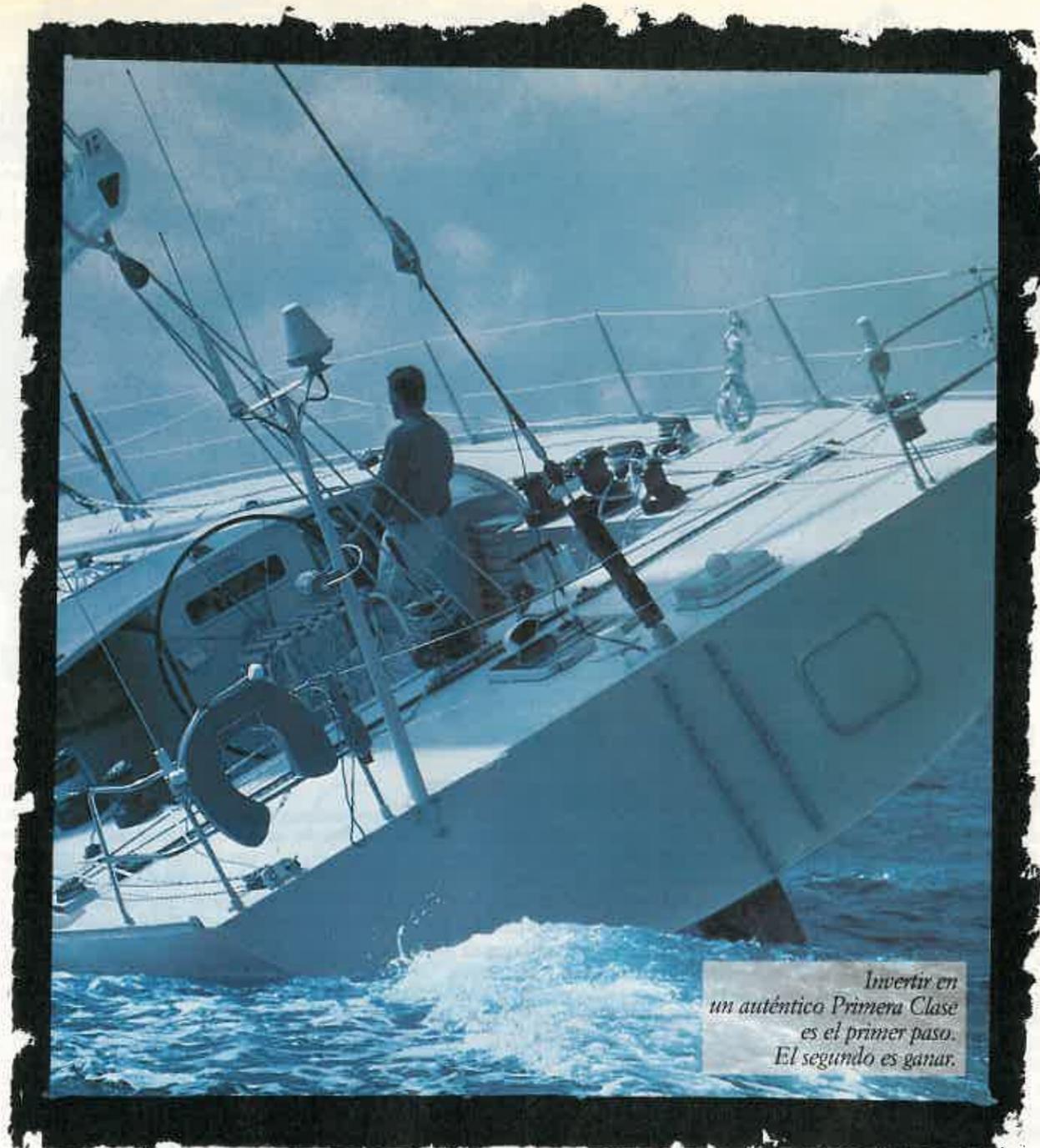
Con el **121**, Mazda completa su gama inferior en el concepto de *superminicoche* destinado al transporte cotidiano. Equipan motores de cuatro cilindros y 1,1 ó 1,3 litros con caja de cambios de cuatro y cinco velocidades. Sus principales cualidades serán una excelente manejabilidad y una estabilidad asegurada por una generosa vía de 140 y 138,5 centímetros, única en la clase de los pequeños utilitarios de 3,4 metros de largo. Ya comercializado en el resto de Europa, llegará a nuestro país a principios de año, siempre dependiendo de los cupos admitidos.

Por su parte, el **Sentia** hará su aparición en Europa. Con sus casi cinco metros de longitud, carrocería extremadamente aerodinámica, tracción a las cuatro ruedas y motores que van desde 160 hasta 200 caballos, planta cara directamente a los lujosos Mercedes, a los BMW, Lexus y al Legend.



GUSTO AMERICANO
El nuevo RX7 tiene un diseño moderno, y es evidente que está dirigido al mercado americano.

EXTRA
8º ANIVERSARIO



Invertir en un auténtico Primera Clase es el primer paso. El segundo es ganar.

INVIERTA EN PRIMERA CLASE

Para miles de personas en todo el mundo, una de sus mejores inversiones ha sido elegir un banco como Barclays Bank. Barclays Bank pertenece al Grupo Barclays, uno de los mayores grupos financieros internacionales, pionero en la creación de importantes productos y servicios financieros. En Europa, por ejemplo, fue el primer banco que introdujo las tarjetas de crédito, convirtiéndose hasta el día de hoy en su principal emisor. En España, Barclays Bank fue el primero en lanzar al mercado un producto tan innovador

como las supercuentas. Actualmente, su oferta de productos incluye desde sus Depósitos con alto tipo de interés hasta los más sofisticados Fondos de Inversión nacionales e internacionales, sus Seguros de vida, Créditos para vivienda o automóvil... Miles de clientes conocen ya las indudables ventajas de todos estos productos y de muchos más. Siga usted también la corriente del Banco Azul. Invierta en Primera Clase.



EL BANCO AZUL



ESTRELLA AL VIENTO
El 300 CE 24 Cabrio es un descapotable de cuatro plazas, movido por un motor de seis cilindros, con 220 caballos de potencia y 24 válvulas.

MERCEDES

La última década de este siglo va a suponer un hito para Mercedes. Rompiendo una larga tradición conservadora de sus modelos, las nuevas creaciones de la marca de la estrella abruman por su novedad y tecnología. Empezando por la gama de los 190, éste verá a su heredero a finales de 1992. Su imagen cambiará profundamente

para decantarse por las más estilizadas formas actuales, similares a las de la nueva Serie SL. Los interiores serán más amplios, gracias a un incremento de las medidas transversales y a una ganancia de tres centímetros en su batalla, lo que permite una disposición más holgada de los asientos posteriores.



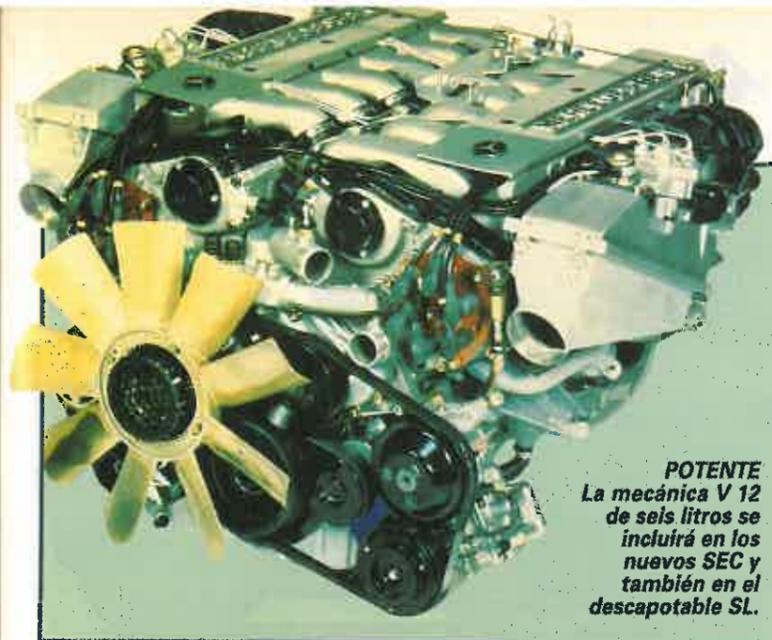
M E R C E D E S S E C

Casi inmediatamente después de la aparición de los Mercedes Clase S, la versión coupé de estos imponentes coches ya está lista. No prevista en un principio hasta la temporada que viene, los acontecimientos comerciales han obligado a la marca a acelerar el desarrollo de estas versiones. Los SEC de nuevo cuño serán carrozados con dos puertas y de forma más estilizada que las berlinas, pero siempre conservando el aire de la familia Mercedes. Dispondrán de cuatro plazas y serán más cortos en su distancia entre ejes que los actuales serie S por lo que mejorará la maniobrabilidad. Inicialmente, estarán propulsados con mecánicas V12 de seis litros y V6 de 5 y 4,2 litros. Los propulsores utilizados en las clase S sólo serán montados en las versiones altas de los SEC, que dispondrán por lo tanto de 286 ó 326 caballos, dejando para más tarde la aparición de motorizaciones más discretas. El primero de todos en aparecer será el 600 SEC a finales de este año, desarrollado de forma acelerada para enfrentarse, cuanto antes, a su enemigo natural, el BMW 550i.



Las versiones que conformarán esta serie serán un cuatro puertas tradicional, una versión familiar, una carrocería más pequeña que situaría al 190 en el segmento inferior y un coupé de dos puertas descapotable denominado SL. Los motores adoptarán todos la culata de cuatro válvulas y el más básico será un 1.8 de 122 caballos, seguido de un 2.0 y un 2.8 con diversos rendimientos, que llegarán en la versión estrella de seis cilindros en V hasta los 200 caballos. Un año más tarde, llegará una berlina superpotente y de elevadas prestaciones. Los diésel estarán divididos en un cuatro cilindros 2.0 y un cinco cilindros 2.5, disponiendo de potencias desde los 90 hasta los 150 caballos de la versión turboalimentada.

Tras veinte años sin un descapotable de cuatro plazas, Mercedes ofrecerá a partir de la próxima temporada un



POTENTE
La mecánica V 12 de seis litros se incluirá en los nuevos SEC y también en el descapotable SL.



MAS ESTILIZADO
Los nuevos Mercedes 190 cambiarán profundamente su imagen para adoptar una de líneas más estilizadas, similar a la nueva serie 3 de BMW.

atractivo 300 CE 24 Cabrio. Con más de mil piezas de nuevo diseño, para garantizar una rigidez a prueba del seis cilindros con 220 caballos, adopta varias soluciones del SL, como puedan ser los arcos de seguridad escamoteables o el diseño de la capota. Esta última

dispondrá de un cristal de seguridad calefactable y se ofrecerá un sistema de plegado electrohidráulico.



El Mercedes SL, el niño bonito de la marca, incorporará dentro de poco la versión con motor de doce cilindros en V, con la tremenda potencia de 408 caballos. Con este motor de seis litros, el SL se convertirá en el descapotable más potente fabricado en serie. El fenomenal bastidor del Mercedes SL es perfectamente capaz de aguantarlo. Lo más probable es que Mercedes exhiba este modelo al público en el Salón de Ginebra de 1992.

MITSUBISHI

El fastuoso año 1992 va a traer a España una estrella oriental que ha desembarcado ya en Europa. Siempre dependiendo de los exiguos cupos de importación, Mitsubishi comercializará en nuestro país su último turismo, el Diamante. Familiar de altos vuelos, componen su gama diez distintas versiones, todas con motor delantero transversal de seis cilindros en V de 2,5 ó 3,0 litros de cubicalaje. Las potencias disponibles van desde los 150 hasta los 200 caballos y las versiones europeas han sido inicialmente equipadas con el motor más enérgico acoplado a un sistema de tracción integral muy evolucionado y a una caja de cambios automática con cuatro relaciones. Más tarde llegarán los vehículos de tracción delantera.

JOYA JAPONESA
El Diamante es un turismo familiar japonés de altos vuelos.

8º ANIVERSARIO EXTRA

MICRO A LA EUROPEA
En su fábrica de Gran Bretaña, Nissan producirá el nuevo Micra, con sólo 3,5 metros de longitud.



NISSAN

La gran novedad de Nissan para el 92 será, sin duda, el nuevo **Micra**. Es el primer escalón de su gama; un cochecito de 3,6 metros que será fabricado en la planta británica de Sunderland, por lo que podrá venderse en todos los países comunitarios, sin limitación alguna. El nuevo Micra sustituye a uno de los más veteranos coches de esta marca, nacido en 1982. Contrariamente a lo tradicional entre los nipones, tiene unas líneas bastante convencionales, muy redondeadas y se ofrecerá con tres y cinco puertas. Sus motorizaciones

comienzan con un bloque de 1.000 centímetros cúbicos, siguiendo con un 1,2 y acabando con un motor turbo, de un litro de cilindrada y 85 caballos de potencia.

La moda de los monovolumen llega también a Nissan de la mano del **Serena**. El hecho diferenciador de este interesante modelo es su tamaño, ya que se trata de un coche más pequeño que los habituales *Espace* y, en principio, está previsto que se fabrique en España a finales del año próximo. Cuatro motores de gasolina y diésel y la opción de cuatro ruedas directrices son aspectos que llaman la atención, al margen de una carrocería de siete plazas.

A la espera del superdeportivo

M45, que se comercializará en la gama Infiniti, Nissan ofrecerá una versión descapotable del **300 ZX** con su habitual motor biturbo de 283 caballos de potencia y un equipamiento completísimo.

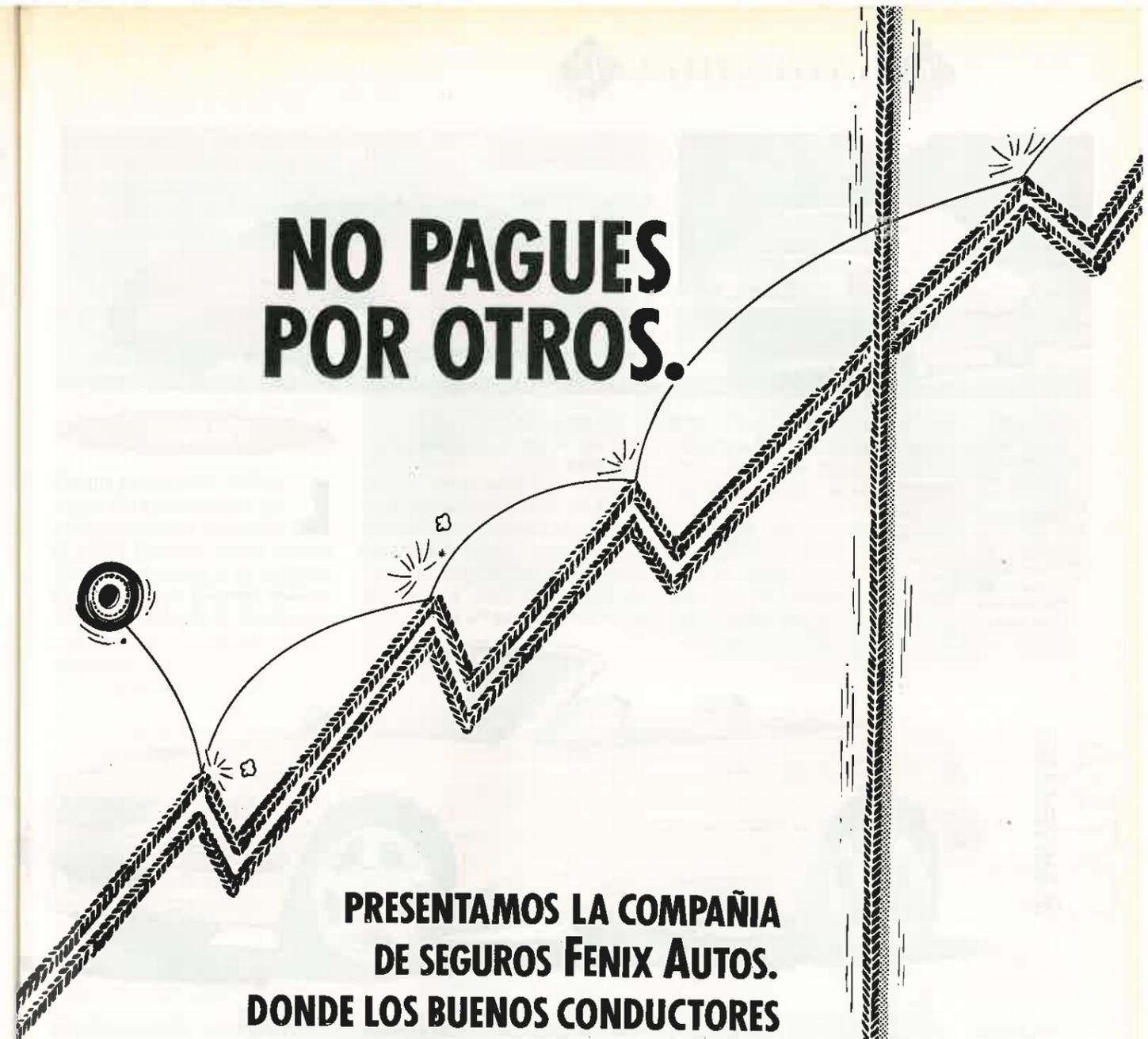
OPEL

SUMERGIDOS en plena dinámica del lanzamiento del Astra, a lo largo del 92, las novedades de Opel van a ser pocas. El **Astra** verá aumentada su oferta con más versiones. En primer lugar, la motorización 1.600, con una inyección monopunto para permitir el em-

MINI MONO VOLUMEN
El Nissan Serena es el primer monovolumen de dimensiones reducidas.



NO PAGUES POR OTROS.



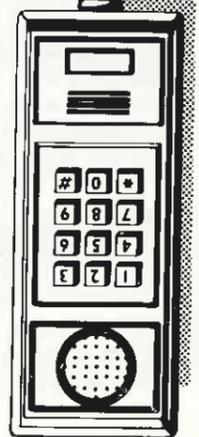
PRESENTAMOS LA COMPAÑIA DE SEGUROS FENIX AUTOS. DONDE LOS BUENOS CONDUCTORES PAGAN MENOS

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



TE COSTARA MENOS. SEGURO.





ASTRA CON MALETERO
En primavera llegarán los Astra de tres volúmenes y maletero separado. El Calibra Turbo dispone de 203 caballos de potencia.

pleo de catalizador. Su ajustado precio y sus 82 caballos de potencia serán buenos argumentos para convertirlo en uno de los Astra más vendidos.

En primavera llegarán las versiones de tres volúmenes, con maletero separado. El Astra Berlina se ofrecerá con los motores de 1,4 hasta 2 litros, incluidos los nuevos moto-



A, que debe dar mucho juego a los amantes de coches de prestaciones muy deportivas.

Mencionar finalmente que a lo largo del 92 se inicia la comercialización del **Frontera**, el nuevo todoterreno de Opel, con el motor Isuzu turbodiesel y con motores de gasolina de 2,3 y 2,6 litros. El acento de este nuevo Opel se ha puesto en el

PEUGEOT

La firma francesa ha entrado en una dinámica de lanzamiento de modelos verdaderamente audaz. Cuando acaba de aparecer, se anuncia ya la versión del **106 5 puertas**, que estará en el mercado en la próxima primavera.



EXTRA
8º ANIVERSARIO

ASTRA CABRIO
La versión descapotable del Astra ha sido diseñada por Bertone, sin arco y con capota de mando eléctrico.

res turbodiesel; lo que no habrán versiones con motor de 16 válvulas, reservados solamente para las versiones GSi, con dos puertas laterales.

Hacia el verano, llegará el **Cabrio**. Una preciosa realización de Bertone, sin arco de seguridad y con la capota de accionamiento eléctrico como opción. Sus motores serán siempre de dos litros, con 8 ó 16 válvulas.

Además de desarrollar el Astra, en General Motors no se olvidan de su amplia gama. Después del verano llegará a los concesionarios el **Calibra Turbo**: una versión potenciada del motor 2 litros de 16 válvulas hasta los 203 caballos por la incorporación de un turbo con *intercooler* y con tracción a las cuatro ruedas. Un coche del que se derivará la versión de competición en grupo

TURBO PARA EL 405
Lo más destacable de este restyling es la aparición del motor sobre alimentado.

nivel de equipamiento y en el elevado grado de confort. Incorpora tracción a las cuatro ruedas conectable, con caja reductora y una considerable altura sobre el suelo.

Sucesivamente, otras motorizaciones y versiones especiales irán apareciendo.

Pero sin duda, la estrella del 92 será el **306**; un coche del que se ha



hablado mucho en los últimos meses. Es el sustituto del actual 309, que desaparece y utiliza la plataforma del Citroën ZX. De esta manera, se pueden aprovechar la mayoría de los órganos mecánicos del holding PSA.

Con una carrocería muy limpia de líneas, en cuyo diseño ha colaborado muy activamente Pininfarina, el 306 tiene 4 metros de longitud y los motores tradicionales del grupo PSA, desde 1,6 a 1,9 de 160 caballos y culata de 16 válvulas. Es casi segura la aparición de una versión de 200 caballos de potencia, con el motor turbo y tracción a las cuatro ruedas. El nuevo coche llegará a finales del 92. Este coche se fabricará en las instalaciones de la firma en Villaverde (Madrid), junto con sus homónimas francesas y británicas.

Por si todos estos lanzamientos fueran pocos, en el verano de 1992 asistiremos al nacimiento de la segunda generación del **405**, en el que se cambia todo el eje posterior, el posicionamiento de la dirección y una nueva versión Turbo 16, con la que Peugeot podría retornar a la competición en carretera y que incorporará la tracción a las cuatro ruedas, que serán también directrices.

Esta segunda fase, incorporará también importantes retoques estéticos, entre los que destacan un morro más redondeado y en cuña y unos pilotos posteriores rediseñados, aunque siguen el estilo de toda la gama actual de la marca francesa, con su línea quebrada tan característica.

PORSCHE

TODOS los Porsche del 92 incorporarán ligeros retoques estéticos y de equipamiento, como la incorporación del *airbag* (bolsa de seguridad inflable) para los dos pasajeros delanteros. Pero, como novedad absoluta, destaca el **928 GTS**, con una potencia de 350 caballos, con lo que pasa a ser el Porsche más potente en producción, capaz de alcanzar 280 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en tan sólo 5,2



LO SUPERLATIVO

El importador para España de RR, Carlos de Salamanca S.A., iniciará en el 92 la comercialización del espectacular Bentley Continental R, el primer deportivo de super-lujo de la marca, proyecto en el que se ha trabajado durante siete años. Sin abandonar las conservadoras líneas, se ha realizado una carrocería totalmente nueva, aerodinámica y ensanchada en los pasos de rueda, bajo la que se oculta un motor de 8 cilindros en V y 6,7 litros suficiente para lanzar al Continental a 230 kilómetros por hora, con limitación electrónica de esta velocidad. Una caja de cambios



automática de 4 velocidades de mando eléctrico y todos los refinamientos imaginables, permitirán a los 6 compradores españoles de este coche disfrutar de uno de los automóviles más carismáticos de la década. La tapicería de cuero blanco, realizada por artesanos, el aire acondicionado regulable para cada pasajero, las puertas de cierre automático o el equipo de alta fidelidad son sólo algunos detalles.

PRECIOS DE ROLLS
Cerca de 40 millones es el precio del Bentley Continental R. La versión de cinco puertas del Peugeot 106 llegará en primavera.



PORSCHE DE 350 CV
Es la potencia del nuevo 928 GTS



F I E L A L P O R T O N

Tras casi nueve años en el mercado, el Renault 25 va a ser sustituido. El buque insignia de la Renault cambia completamente de fisonomía, en un intento de acercarse a las grandes berlinas alemanas, dominadoras sin discusión de los segmentos altos del mercado. Coincidiendo con la inauguración de los Juegos Olímpicos de Albertville, el nuevo R-25 verá la luz, bajo un nombre no numérico, que por ahora se desconoce, aunque se barajan los de Plutón, Helios, Paris o Sagane.



La longitud ha crecido ligeramente, hasta los 4,70 metros, con una configuración de dos volúmenes y medio, con maletero y portón posterior, en el estilo del Fiat Croma o el Seat Toledo. Se abandona, pues, la clásica cúpula de cristal posterior. Esta parte trasera, muy tendida y de líneas redondeadas, recuerda al estilo BMW en su serie 5. En el plano mecánico, destacan ocho tipos de motorización, siempre transversal, con cuatro y seis cilindros en V de 3 litros y un sistema de suspensiones inteligentes, de altura variable en función de la velocidad. El Proyecto X-54, pues así se llama el nuevo R25, no sólo supone la renovación de un coche, sino la botadura del buque insignia de una armada francesa que tiene que recuperar su imagen de tecnología y calidad. Para ello, los ingenieros han volcado toda su sabiduría y este nuevo modelo dispondrá de sistemas electrónicos muy avanzados. Desde el punto de vista de imagen, el nuevo R25 estrenará el logotipo de la nueva era Renault.

segundos. Esta potencia suplementaria se obtiene gracias a un incremento de su cilindrada de hasta 5,4 litros, en el motor V8. En el nuevo GTS se incorporarán todos los detalles de equipamiento imaginables, incluida la tapicería de cuero, asientos eléctricos, aire acondicionado, faros escamoteables y ABS.

RENAULT

RENault echará el resto en su nuevo R-25 (ver recuadro), pero no será ajena a otras novedades, que afectan a sus modelos más populares.

En primer lugar, la gama R-19 será objeto de un profundo restyling, buscando modernizar su aspecto en un año en que las novedades de la competencia serán importantísimas. Así, se cambia el frontal, los grupos ópticos posteriores y especialmente el guarnecido y tapicerías. Hacia final de año, si se da la definitiva luz verde al proyecto, aparecerá una versión Turbo con el motor de 16 válvulas, cuya potencia rozará los 170 caballos de potencia, con un sistema antipatinamiento. El año 92 puede ser el año de lanzamiento del proyecto X06, aunque esto aún no está

decidido. Se trata de un city-car, de 2+2 plazas, cuyo nombre definitivo parece ser Mignon. Se trata de un coche de 3,5 metros de longitud, equipado con un motor de menos de un litro y 45 caballos de potencia, pensado especialmente como segundo coche familiar. Francia, Es-

EL MAS PEQUEÑO RENAULT
La fabricación del Mignon está en el aire, pendiente de lograr abaratar su proceso de producción



paña e Italia deberían ser los principales mercados de un coche de líneas tan aerodinámicas. El problema es que los costes de producción no permiten sacar el coche al mercado a un precio de un 20 por ciento más barato que los Clio.

ROVER

ESTE fabricante británico, con ascendente japonés, tendrá también sus novedades en el 92. La más importante de ellas es la renovación de su modelo cumbre, el 800, cuya fisonomía cambia por completo. Aunque la filosofía se mantiene: una gran berlina de tres cuerpos, con un equipamiento y refinamiento de interiores muy cuidados, la carrocería cambia hacia líneas más redondeadas, más en consonancia con la moda actual. El morro es más afilado, con una nueva calandra, que será, a partir de entonces, elemento diferenciador de todos los coches de la marca.

En cuanto a motores, se sigue fiel al 6 cilindros en V de origen Honda, pero profundamente reformado, utilizando parte de los componentes de la serie Z. Su potencia se incrementa hasta los 150 caballos y no se descarta la utilización del motor de 3,2 litros que emplea el Legend.

Aunque el Rover 200 Cabrio será un coche exclusivo, tendrá también su interés en el mercado español. Frente a los descapotables popula-

res o de carácter deportivo, Rover ofrecerá un descapotable de lujo a precio razonable, con su tradicional gusto por la decoración interior, con empleo de materiales como el cuero y la madera. Es un coche de líneas muy estilizadas, sin arco interior y con capota de accionamiento eléctrico. Utilizará fundamentalmente el motor 1.600, pero posiblemente exista una versión 2 litros e inyección, con 160 caballos.



CADA DIA MAS JAPONES
El nuevo Rover 800 sigue fiel a los motores Honda. Una versión cabrio del Rover 200 estará a la venta a finales de año.



SE COMPLETA LA GAMA

Para Seat el futuro es Toledo. En el 92 se sustituye el motor de 1.800 centímetros cúbicos, 16 válvulas y 136 caballos de potencia, por uno, también de cuatro válvulas por cilindro, pero con dos litros de cilindrada. La potencia de esta nueva versión, Toledo 2.000, será algo superior. Otra de las sorpresas de Seat es un Toledo automático, con caja de cambios de cuatro velocidades, gestionada electrónicamente por una central. Este cambio tiene dos programas,



uno confort, que cambia de marcha a un régimen bastante bajo, y otro sport, que cambia a régimen más alto. Pero la novedad más sonada es el Toledo GT60. Este modelo incorpora, en el motor de 1,8 litros de ocho válvulas, el compresor G60, ya usado en el Golf. Desarrolla 160 caballos y será el modelo más potente de la gama. A finales del 92 aparecerá una versión de cuatro ruedas motrices, el Toledo GT4, con un mecanismo de tracción total distinto al del Syncro de Volkswagen y que, por el momento, llevará la mecánica del GT60. Otro proyecto es el Toledo ECO, vehículo de interés por los bajos consumos que consigue. Tiene un embrague automático de accionamiento eléctrico, acoplado a un motor turbodiésel. Por último, aparecerá el Toledo SP, versión que se distingue por la incorporación de mecanismos refinados.

SE HARÁ REALIDAD
A mediados del 92 se construirá en serie.



86 / Motor 16

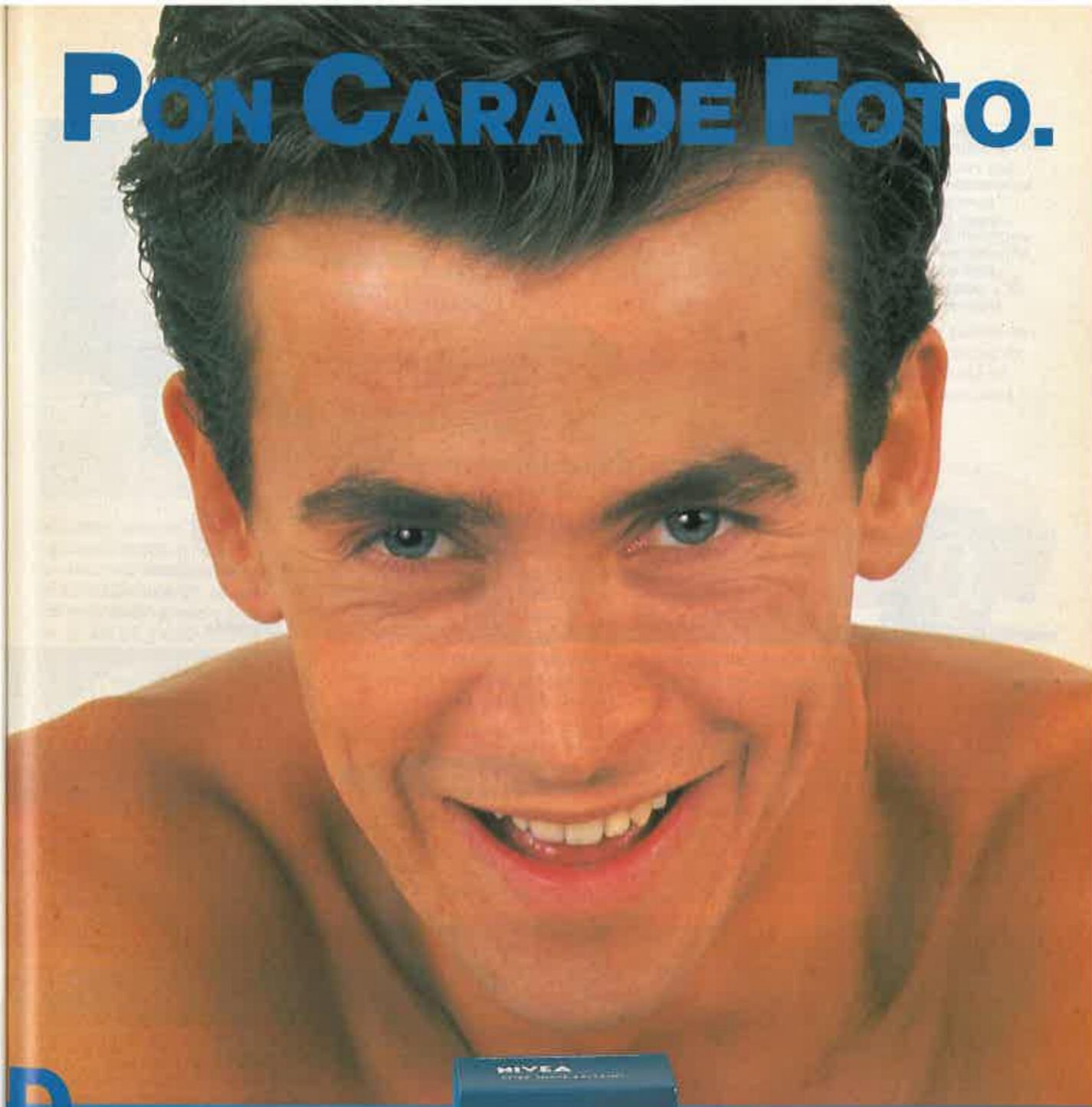
SAAB

EN este final de siglo, caracterizado por los grandes cambios de sistema y separaciones geográficas, asistimos, en el mundo de la automoción, a una política de asociación y absorción. Saab ha sido comprada, hace ya algunos meses, por la toda poderosa compañía americana General Motors, para hacer un frente de fuerza común de cara al futuro. El fruto previsto de esta unión será una gran berlina de lujo destinada al público más exigente y pudiente. En cuanto al Saab 900 será maquillado sólo por fuera. Se actualiza su estética y completa el equipamiento para satisfacer los gustos del momento, pero se conserva la mecánica. Este restyling aguantará hasta finales del 93 o principios del 94, que se renovará totalmente.

SUBARU

EL Subaru SVX fue presentado en sociedad en 1989 en el Salón de Tokio. El próximo año y con motivo del mismo evento, el Salón de Tokio de 1992, el SVX dejará de ser un coche sólo objeto de admiración, para pasar a las cadenas de montaje y empezar su producción en serie. Por el momento y hasta que no se liberalice el mercado, sólo los americanos y los japoneses podrán disponer libremente de este coupé deportivo. En Europa serán pocas las unidades que se podrán vender. El carné de identidad del SVX no puede ser más atractivo: Motor de 6 cilindros, 3,3 litros de cilindrada, 24 válvulas, 250 caballos y tracción integral.

PON CARA DE FOTO.



Después del afeitado tu piel necesita el cuidado, frescor y suavidad que ofrece la línea after shave de NIVEA for men. Ahora podrás inmortalizar tu espléndida imagen con esta cámara fotográfica, que puede ser tuya si participas en el sorteo de 100 cámaras Kodak 435 "Cobra", que se celebrará ante notario el próximo día 31 de Enero de 1992.



Bases del sorteo:

Enviar un código de barras de cualquier producto after shave de NIVEA for men con tu nombre, dirección y teléfono al apartado de correos 28148 (ACPD), 28080 Madrid.

Tú pon cara de foto. Nosotros ponemos la cámara.

NIVEA for men
Cuida tu piel.

MAS ESPACIO
Los Vitara con cinco puertas crecen 17 centímetros, importantes para las plazas traseras.



SUZUKI

El enorme éxito que esta marca nipona de automóviles ha tenido en España, será reforzado, para el año que viene, con la aparición de nuevos Suzuki Vitara de cinco puertas. Estos **Vitara 5 puertas** seguirán fabricándose en la factoría de Linares, provincia de Jaén. La nueva carrocería del Vitara cuenta ahora con 17 centímetros más, con lo que se gana un espacio precioso para agrandar las plazas posteriores y el maletero. El incremento de precio de los Vitara cinco puertas no debería ser superior a un diez por

Para el modelo **Samurai**, las innovaciones afectan, sobre todo a la alimentación. Los nuevos Samurai llevarán inyección y catalizador para cumplir con las normas medioambientales.

Las versiones que ya están en el mercado no desaparecen, sino que convivirán con las nuevas.

TOYOTA

DENTRO del amplio calendario de novedades de la marca japonesa Toyota, el **Carina** será la primera novedad para el año «má-

El nuevo Carina no tiene nada que ver con el anterior modelo, será una berlina convencional de cuatro o cinco puertas, de unos 4,20 metros de longitud y con un nivel parecido al del anterior Camry. Lo que sí se mantiene son las motorizaciones.

La nueva generación del **Toyota Camry** ha supuesto la subida a un segmento superior. Los nuevos Camry, con más motor y carrocería, podrán competir en el mercado con los Citroën XM, Ford Scorpio, Opel Omega o Peugeot 605. El nuevo aspecto es el de una berlina clásica, de 4,72 metros de longitud, que se venderá en España a un precio de alrededor de cuatro millones de pesetas y con un equipamiento de súper lujo. Es muy espacioso, confortable y con un motor de seis cilindros y tres litros de cilindrada, silencioso y potente.

También a primeros de año está prevista una versión **Celica Turbo Carlos Sainz**, de serie limitada y numerada con mayores prestaciones y personalizada, sobre la base del Celica turbo de cuatro ruedas motrices.

VOLKSWAGEN

SIN lugar a dudas la novedad más esperada de la marca germana es el nuevo **Golf**. La evolución de la tercera generación de Golf, seguramente no defraudará a los compradores del, hasta ahora, coche más vendido en Europa. Se le ha dado un ancho de vías mayor para que se comporte todavía mejor. La carrocería se ha reforzado

para que sea más resistente, cuidando al mismo tiempo la aerodinámica, que ha mejorado en un diez por ciento. Y los motores se han potenciado a base de aumentar su cilindrada. En el interior, las cosas también han cambiado, el diseño del salpicadero es irreprochable y deja al antiguo Golf a años luz. Los nuevos Golf vendrán a España entre enero y febrero. Se venderán con carrocería de tres y cinco puertas, todas las versiones podrán disponer de dirección asistida y las de gasolina, de catalizador. Lo que por el momento no estará disponible serán las versiones con cambio automático. Las motorizaciones previstas serán siete, cinco de ga-



VOLKSWAGEN VENTO

El sustituto del Volkswagen Jetta, el Vento, aparecerá en los mercados europeos en los primeros compases del 92, y no solamente habrá cambiado su nombre por uno más pegadizo y elegante, sino que avanza varios cuerpos para situarse más cerca del Passat, tanto por tamaño como por equipamiento, presentación y variedad de motorizaciones. La carrocería del Vento medirá entre 4,20 y 4,30 metros y compartirá plataforma con el nuevo Golf, por lo que se supone que ganará en habitabilidad y capacidad de maletero. La oferta de motorizaciones será



tan amplia como la ofrecida por el Golf, con una primera avanzadilla de cinco mecánicas de 1,4 litros con 60 caballos, 1,6 litros con 75 caballos, 1,8 litros con 90 caballos y 2,0 litros con 115 ó 136 caballos, dependiendo de llavar o no culata de 16 válvulas. Más adelante, más o menos a mediados de año, aparecerían las versiones más potentes y con cierto tono deportivo, dotadas del motor V6 de 2,8 litros de cilindrada con 174 caballos, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 205 kilómetros por hora y también los Vento con motores económicos movidos por el carburante más barato, los diésel. En algunos mercados, sobre todo del norte de Europa, podrían comercializarse algunas versiones de tracción total, los Vento Syncro. Pero sin duda, la guinda del nuevo modelo será la presentación y el equipamiento aumentado en gran medida en relación a la versión actual, un poco triste y poco equipada. En el VW Vento los accesorios de serie serán cuantiosos e incluso se ofrecerá en opción el airbag para el asiento del conductor o los asientos regulables eléctricamente en las versiones altas de gama. Los Vento, de carácter más deportivo, podrían contar con un pequeño alerón justo en el borde de la tapa del maletero, un elemento que mejorará su coeficiente aerodinámico.

VOLVO

CIERTO PARECIDO
El Polo que saldrá a finales del 92, recuerda en sus líneas al nuevo Golf. Será su hermano pequeño.

solina y dos diésel. El motor que se espera tenga más aceptación es el 1.8 litros de 75 caballos de potencia, mientras que el más potente es el fabuloso VR6 con una potencia de 174 caballos, seis cilindros y casi 2.800 centímetros cúbicos. A finales del 92, o primeros del 93, también verá la luz el nuevo **Polo**, que es ahora ligeramente más grande y que contará con una nueva motorización de 1.500 centímetros cúbicos con compresor G, a parte de las ya conocidas. En cuanto al modelo **Corrado** se potenciará con el motor VR6 de 190 caballos.

El mercado español es uno de los mejores para Volvo, que en este ejercicio aumentará en un 80 por ciento sus ventas. La gama experimenta bastantes cambios con el fin de adecuar cada modelo a nuestro mercado. Realmente, el único modelo que no estará disponible hasta la primavera del 92 será el **850 GLT**, una berlina de lujo perteneciente al segmento en el que se encuadran los BMW Serie 5, o el Audi 100. Cuenta con tracción delantera y un motor de cinco cilindros situado transversalmente que da 170 caballos. El precio apro-



ximado de este modelo será de 4.400.000 pesetas. Ya están a la venta los Station Wagon de la Serie 900 y un 940 GLE con un nuevo motor de 2,3 litros y 155 caballos de potencia. También el Volvo Polar aumenta su potencia hasta 130 CV.

850 GLT
Un Volvo grande con tracción delantera y motor de cinco cilindros.

EXTRA
8º ANIVERSARIO



MUCHAS DIFERENCIAS
El nuevo Toyota Camry no tiene nada que ver con el hasta ahora comercializado

ciento sobre las versiones equivalentes de batalla corta con el mismo equipamiento. También está previsto que el motor de 1.600 centímetros cúbicos, monte una culata de cuatro válvulas por cilindro para conseguir un aumento de potencia que le acerque a los cien caballos.

gico». Su presentación, en febrero, es ya inminente. En España, las primeras unidades llegarán antes del verano, pero con cuentagotas, hasta que las instalaciones de la nueva fábrica Toyota en Inglaterra, estén terminadas en el 93. Entonces se podrán vender en Europa sin cupos.



PRUEBA COMPARATIVA

LOS MEJORES A TUS PIES



Una vez más (y es la tercera), Motor 16 ofrece a sus lectores una prueba comparativa de neumáticos. En esta ocasión, nos hemos decidido por neumáticos especialmente concebidos para coches de medias y altas prestaciones. Primero, porque es en estas cubiertas en las que la tecnología de cada fabricante se expresa en toda su intensidad; y en segundo lugar, porque es en esta categoría donde se produce un mayor grado de elección por parte de los usuarios. En las páginas siguientes les ofrecemos los resultados.





COMO muchos de nuestros lectores recuerdan, en dos ocasiones anteriores nos hemos atrevido a realizar pruebas comparativas de neumáticos. Algo verdaderamente complejo, que exige no sólo instalaciones costosísimas y muy especializadas, sino unos medios de control y medición inalcanzables para un medio informativo. Por estas razones, los fabricantes de neumáticos pusieron a disposición de Motor 16 sus pistas de ensayo en Vizzola (Pirelli, en Italia) y Hannover (Continental, en Alemania). Para esta ocasión hemos utilizado las pistas de pruebas que la firma Uniroyal tiene en las cercanías de Rocroi, en pleno bosque de Las Ardenas francesas. Que nuestras palabras primeras sean de agradecimiento a todos los hombres de Uniroyal, por su generoso trabajo y por la honestidad e imparcialidad de que hicieron gala a lo largo de los tres largos días de pruebas. Muy especialmente al responsable del Centro de Ensayos, Bernard Duquesnoy, a Claudio Guidi, responsable de las relaciones con los medios informativos y a Delia Fernández, responsable de esta misma función, en España.

Si en ocasiones anteriores nos inclinábamos por neumáticos muy usuales, del tipo S, ahora hemos elegido un escalón superior: los que vienen marcados con el código H, homologados para velocidades de hasta 210 kilómetros por hora. La medida concreta utilizada en los ensayos ha sido la 185/60 R 14, un perfil bajo, que utilizan coches como el VW Golf GTi 16 válvulas (que una vez más ha sido el coche con el que se han realizado las pruebas, como ya ocurriera en Italia y Alemania), o el Renault Clio 16 válvulas, por citar algunos modelos.

Son neumáticos de elevadas prestaciones, a los que se les exige mucho en cuanto a agarre y comportamiento y que, además, ofrecen una gama amplia de elección entre diferentes marcas, con productos muy nuevos, como el Firestone Firehawk 690, el Uniroyal Rallye 440 o el Good-

Year Eagle NCT-2, presentados este mismo año.

Como en todas las pruebas de neumáticos se ha vuelto a poner de manifiesto que las diferencias entre unos y otros son verdaderamente pequeñas y muchas veces, sólo de matiz. Estamos hablando, desde luego, de seis de las más importantes marcas mundiales.

A todos los que trabajamos en esto, nos han consultado alguna vez (o muchísimas veces) qué neumáticos van bien en determinado coche, porqué el conductor no se encontraba a gusto con sus ruedas. La verdad es que sobre las cualidades hay mucho que hablar. La gran mayoría de los usuarios se encuentran inseguros con determinadas ruedas, por un susto, que otras ruedas, incluso teóricamente mejores, no habrían podido evitar. A menudo, la diferencia entre negociar tranquilamente una curva o llevarse un susto es sólo cuestión de dos o tres kilómetros por hora de diferencia. Y para la mayoría de los conductores esta pequeña diferencia es muy difícil de apreciar (otra cosa sería la competición). Es más: entre el que pueda resultar mejor en un test de este tipo y el peor, hay mucha menos diferencia que la que hay entre un neumático nuevo y otro cuyo dibujo esté reducido en un 30 por ciento y ya no digamos en ruedas con diferencias de presión de 200 gramos. En definitiva, recordar que, llevar las cuatro ruedas en perfecto estado de rodaje, a las presiones adecuadas, es más importante que estar preocupándose por los matices sobre comportamiento y agarre que rara vez se manifiestan en los límites normales de la circulación en carretera abierta.

Precisamente, la importancia de los test en agua consiste en que los límites se reducen apreciablemente y surgen a velocidades mucho más bajas de lo que podemos creer a primera vista. Piénsese que una cubierta de este tipo, diseñada para una utilización muy rápida, no llega a tocar el suelo cuando rodamos bajo la lluvia (fuerte lluvia) a más de 85 kilómetros por



48 RUEDAS Y MAS DE 1000 KILOMETROS
 Para esta prueba comparativa se han necesitado 48 neumáticos y se han recorrido más de mil kilómetros, en todo tipo de condiciones. Las instalaciones de Uniroyal, en Rocroi (Francia), fueron testigo.



CARACTERISTICAS Y DIMENSIONES

	CONTINENTAL S. Contact CH90	GOOD-YEAR Eagle NCT-2	FIRESTONE Firehawk 690	MICHELIN MXV-2	PIRELLI P-600	UNIROYAL Rallye 440
MEDIDA	185/60 R 14	185/60 R 14	185/60 R 14	185/60 R 14	185/60 R 14	185/60 R 14
VELOCIDAD MAX.⁽¹⁾	210 Km/h	210 Km/h	210 Km/h	210 Km/h	210 Km/h	210 Km/h
PAIS DE FABRICACION	Alemania	Luxemburgo	Francia	G. Bretaña	Alemania	G. Bretaña
FECHA DE FABRICAC.	Junio 91	Diciembre 90	Enero 91	Mayo 91	Diciembre 90	Mayo 91
CARGA MAX.⁽²⁾	475 Kgs	475 Kgs	475 Kgs	475 Kgs	475 Kgs	475 Kgs
ESTRUCTURA:⁽³⁾						
flanco	1 rayon	1 rayon	1 rayon	1 rayon	1 rayon	1 rayon
banda	1 rayon 2 acero 2 nylon	1 rayon 2 acero 2 nylon	1 rayon 2 acero 1 nylon	1 rayon 2 poliamida 2 acero	1 rayon 2 acero 2 nylon	1 rayon 2 acero 2 nylon
Peso	7,90 Kgs	7,50 Kgs	7,90 Kgs	7,40 Kgs	7,45 Kgs	7,10 Kgs
Anchura⁽⁴⁾	184 cm	183 cm	182 cm	182 cm	182 cm	183 cm
Circunferencia⁽⁴⁾	1.823 mm	1.830 mm	1.820 mm	1.815 mm	1.815 mm	1.825 mm
Profundidad dibujo	7 a 8 mm	5 a 7 mm	7 mm	7 a 8 mm	7 a 8 mm	7 a 8 mm
Dureza shore	66°	62°	64°	68°	70°	68°

(1) La velocidad máxima de homologación viene determinada por un código de letras. Todas las cubiertas de esta prueba son de código H, que corresponde a una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora. (2) La carga máxima de homologación también viene indicada con un código de números. Todas estas cubiertas son de código 80, correspondiente a 475 kilos. (3) La estructura interna de un neumático la componen varias capas, tanto en el flanco, como en la banda de rodamiento. Estas capas están realizadas en diferentes materiales, textiles o metálicos. (4) Todas las mediciones se han efectuado con el neumático en reposo, sin carga y sin presión.

hora. Y si esto ocurre, no vale ser Carlos Sainz: el coche es absolutamente incontrolable. Un accidente por *aquaplaning* le ocurrió a nuestro Campeón del Mundo el pasado año, a una velocidad de este orden y se salió de la carretera.

Durante nuestras pruebas, se llevaron a cabo cinco diferentes tipos de test. Cuatro en mojado (*aquaplaning* lateral, longitudinal, frenadas y *wet-cornering*) y el test subjetivo en seco. Unos son más importantes que otros, pero todos sirven para analizar los diferentes comportamientos en todas las circunstancias. A lo largo de estas páginas explicamos cada test, diciendo para qué sirven, cómo se han realizado y el resultado de cada cubierta.

En el cuadro del «Balance Final» se resumen todas estas pruebas. Una vez más, el vencedor ha sido el neumático Uniroyal, cuyo comportamiento en agua sigue siendo superior. Es un excelente neumático en seco, a la vez que confortable. Tras él, tres cubiertas aparecen prácticamente



ENTRE el mejor y el peor de los neumáticos, hay menos diferencia que entre uno nuevo y otro con una vida media.

empatadas: Continental, Pirelli y Michelin. Las diferencias entre las tres son tan pequeñas que no podemos establecer una jerarquía clara. Pirelli, por ejemplo, es excelente en frenado, mientras que la progresividad en el comportamiento de la Continental, nos parece inmejorable. Michelin es casi tan buena como Uniroyal en mojado, pero baja un poco en su comportamiento en seco debido a la violencia de sus reacciones.

Esperábamos más de la nueva Firestone. Nos pareció una cubierta excelente cuando la presentaron en Roma, hace pocos meses. Nos lo sigue pareciendo ahora en su comportamiento en seco, pero está por debajo de sus rivales en los resultados del test de *aquaplaning*, fenómeno que aparece a una velocidad bastante más baja que la de sus rivales, ya que pierde por completo la adherencia a 90 kilómetros por hora cuando sus rivales aún conservan un cierto nivel de agarre. Salirse por la tangente en una curva, 10 kilómetros por



CONTROL EXHAUSTIVO
En las pistas de frenada se tienen en consideración la temperatura ambiente y las de los diferentes pavimentos.

hora antes que sus rivales, es una penalización difícil de remontar en un cuadro de balance final. En cuanto a la Good-Year, tiene, como todas, sus virtudes (por ejemplo, es de una gran precisión) y sus defectos, pero se mantiene en un tono inferior a las tres citadas como bloque perseguidor. Con más detalle, este es el resultado de los diferentes test.

WET CORNERING

Con esta prueba se mide el comportamiento del neumático en curva; su agarre en mojado y especialmente su capacidad para mantener una trayectoria estable.

Método.- Sobre una curva de 100 metros de radio, se hace pasar al coche por un trazado 40 centímetros más ancho que el vehículo (20 centímetros a cada lado). Se realiza la prueba a 100/110 kilómetros por hora hasta encontrar la velocidad máxima en que se puede mantener la trayectoria, durante 100 metros de recorrido,



SOLO mediciones muy precisas e instalaciones adecuadas permiten realizar este tipo de pruebas.

mediéndose la aceleración transversal. La pista está mojada con un milímetro de profundidad de agua. Se realizan seis mediciones válidas, descartándose aquellas en las que el coche se ha desviado de la trayectoria, tirando algún cono.

Resultados.- Las diferencias son muy pequeñas entre los 6 neumáticos

- 1º Good-Year (0,75 g, 7,35 m/sg²)
- 2º Pirelli (0,75 g)
- 3º Continental (0,74 g)
- 4º Uniroyal (0,74 g)
- 5º Firestone (0,73 g)
- 6º Michelin (0,72 g)

El valor de 1 g. corresponde a 9,8 m/sg², que es la aceleración de caída de los cuerpos. Para darnos una idea más concreta de estos valores, digamos que con el mejor de los neumáticos, se puede abordar esta curva (de radio bastante cerrado), sobre suelo mojado (no encharcado), a una velocidad constante de 123,28



RESISTENCIA AL AQUAPLANING						
AQUAPLANING LONGITUDINAL (7 mm de agua)						
Velocidad de pérdida de adherencia (Km/h)	82,2	71,8	77,6	84,3	79,5	85,9
Base 100	95,7	83,7	90,3	98,1	92,6	100,0
Rango	3º	6º	5º	2º	4º	1º
AQUAPLANING EN CURVA (7 mm de agua)						
Máxima velocidad sin pérdida de adherencia (Km/h)	75,8	68,8	72,1	74,5	72,2	75,0
Velocidad con 50 por ciento de adherencia (Km/h)	85,6	78,5	85,5	88,5	88,7	88,6
Velocidad de pérdida total de adherencia (Km/h)	92,0	83,0	93,0	92,0	95,0	94,0
Base 100 sobre promedio	98,4	89,4	97,3	99,0	99,3	100,0
Rango	4º	6º	5º	3º	2º	1º
WET CORNERING (mojado)						
Velocidad máxima de paso en curva (mojado) (Km/h)	122,7	121,6	123,3	120,0	122,9	122,5
Base 100	99,7	98,7	100,0	97,4	99,7	99,3
Rango	2º	5º	1º	6º	2º	4º

kilómetros por hora sin modificar su trayectoria; en el peor de los casos, esta velocidad es de 120,04 kilómetros por hora. Vemos pues que las diferencias son poco significativas en esta prueba concreta.

AQUAPLANING LONGITUDINAL

Este test determina la resistencia al aquaplaning en aceleración. No debe confundirse con el aquaplaning en curva.

Con esta prueba se pretende conocer la capacidad de tracción de un neumático en agua.

Método.- El coche se lanza sobre una pista seca a 90 kilómetros por hora. Cuando llega a la zona encharcada, con un espesor de agua entre 6 y 8 milímetros, el conductor acelera a fondo. Un sensor mide la velocidad de rotación sobre cada rueda y compara la velocidad de las ruedas de tracción con las no tractoras. Cuando

la diferencia entre ambas velocidades es superior al 15 por ciento, se considera que se inicia el aquaplaning, determinándose a qué velocidad se presenta este fenómeno. Aunque este 15 por ciento pueda parecer pequeño (al fin y al cabo es sólo una pequeña pérdida de tracción), entre este instante y el de pérdida absoluta de tracción, sólo transcurren unos pocos milisegundos, que ni el más experto conductor puede llegar a apreciar.

Resultados.- La velocidad a que se pierde la adherencia en cada neumático es la siguiente:

- 1º Uniroyal (85,9 km/h)
- 2º Michelin (84,3 Km/h)
- 3º Continental (82,2 Km/h)
- 4º Pirelli (79,5 Km/h)
- 5º Good-Year (77,6 Km/h)
- 6º Firestone (71,8 Km/h)

En esta prueba, las diferencias son ya bastante considerables. Una diferencia de 14 kilómetros por hora, entre el mejor y el peor, es bastante significativa. Podemos hablar, por lo tanto, de un bloque, en el que Uniroyal, Michelin y Continental se encuentran entre las buenas cubiertas; un segundo bloque, con Pirelli y Good-Year

GRADO DE DUREZA
Con un útil especial medimos el grado de dureza «shore» de cada una de las seis cubiertas, lo que nos permitirá valorar su agarre y su duración.



PROFUNDIDAD DEL DIBUJO
En las cubiertas nuevas, la profundidad del dibujo ha oscilado entre 5 y 8 milímetros. Es fundamental para analizar el comportamiento en agua.



TODAS LAS DIMENSIONES
Aunque en teoría todas las ruedas eran iguales, entre cada uno de los diferentes modelos hay ligeras variaciones; por ejemplo, en su anchura o en el desarrollo de la circunferencia.



y finalmente Firestone, distanciada de sus rivales.

AQUAPLANING LATERAL

Con esta prueba se pretende conocer la resistencia de un determinado tipo de neumáticos a la pérdida de adherencia en curva, a causa del agua. Imaginemos que estamos rodando sobre suelo seco o mojado y súbitamente, nos encontramos en plena curva con un gran charco de agua. Si el agua es poca o la velocidad baja, el neumático es capaz de evacuarla y mantiene parte del agarre. Si el agua es mucha o la velocidad elevada, el neumático no puede evacuarla y se crea una película que impide el contacto entre la rueda y el suelo, perdiéndose por completo el control del

coche. A esto es lo que llamamos aquaplaning.

Método.- El coche se lanza sobre una pista seca a 60 kilómetros por hora, para entrar en la pista circular (200 metros de diámetro), con una capa de 6 a 8 milímetros de agua. Se comienza a 60 Km/h y se va incrementando la velocidad de 5 en 5 kilómetros, midiéndose la aceleración transversal (en «g») y la diferencia de rotación entre las ruedas delanteras (tractoras) y traseras.

Resultados.- Para valorar la calidad de un neumático en este aspecto, hay que tener presente distintos valores. En la prueba de aquaplaning longitudinal comentábamos que entre la aparición del fenómeno (del 15 por ciento de pérdida) y la pérdida absoluta de adherencia apenas



TEST SUBJETIVO

		Puntuación máxima	CONT	FIRES	GOOD	MICHEL	PIREL	UNIR
CONFORT	amortiguación	20	14	13	14	12	13	14
	confort de marcha	10	8	7	6	6	6	8
	rumorosidad	20	15	14	13	12	13	15
ESTABILIDAD EN CURVA	eslalom	30	25	24	23	22	23	23
	cambio de trayectoria	40	31	30	28	27	29	30
	al levantar el pie	40	22	24	24	19	24	22
PRECISION	en ángulo pequeño	30	23	24	22	25	24	23
	autoslizado	30	25	25	24	26	24	23
	uniformidad de trayectoria	30	24	24	24	21	22	23
TOTAL	base 100	250	187	185	178	170	176	181
			100	98,9	85,2	90,9	95,2	96,8

pasaban milisegundos. No es el caso del *aquaplaning* en curva. En unos casos, comienza a manifestarse a velocidades bajas, pero durante un buen intervalo de tiempo, el neumático conserva parte de su capacidad de agarre. Por el contrario, en otros casos, las pérdidas aparecen más tarde, pero en pocos instantes se llega a la pérdida total. Cada rueda tiene una curva característica. Para una rápida valoración, daremos dos parámetros: el valor máximo de aceleración transversal y la velocidad a que esta aceleración se produce. En el cuadro adjunto se puede analizar mejor este aspecto. Ahora analicemos cada rueda y su resistencia al *aquaplaning*

- 1º Uniroyal (0,459 g a 75,0 Km/h)
- 2º Continental (0,421 g a 75,8 Km/h)
- 3º Michelin (0,413 g a 74,5 Km/h)
- 4º Good-Year (0,363 g a 72,1 Km/h)
- 5º Pirelli (0,345 g a 72,2 Km/h)
- 6º Firestone (0,336 g a 68,8 Km/h)

De las ruedas analizadas, las que mejor resultado han obtenido han sido la Uniroyal y la Michelin. La Uniroyal mantiene el 100 por cien de adherencia, ligerísimamente por debajo de la Michelin, pero mantiene el agarre más firme a 80 y 85 kilómetros por hora. Luego, a partir de 90, vuelve a ser ligeramente mejor la francesa, que tiene un agarre del 28,8 por cien, frente al 22,7 por cien de la Uniroyal. Esta aguanta hasta los 93 Km/h en que se

En el conjunto de nuestras pruebas, el Uniroyal 440 ha obtenido el mejor resultado.

pierde por completo la adherencia (el coche sale por la tangente), mientras que la Michelin se queda en 92 Km/h. Podemos otorgar un empate a ambas cubiertas aunque en la integral de las curvas, se aprecia una ligera diferencia para Uniroyal.

La cubierta Continental está en el grupo de las mejores, pero por debajo de las dos citadas. Aguanta con el 100 por cien de adherencia hasta un punto más alto que las otras dos: 75,8 Km/h, pero pierde más pronto sus cualidades. Así, a 80 Km/h mantiene el 92,4 por ciento; a 85 Km/h conserva el 63,4 por ciento de adherencia, pero ya a 90 Km/h sólo tiene el 17,8 por ciento, perdiendo todo contacto con el suelo a 91 Km/h.

De las tres restantes cubiertas, dos de ellas están en un plano inferior, pero todavía merecen una valoración positiva; nos referimos, por este orden, a Good-Year y Pirelli, mientras que la nueva Firestone F-690 tiene en punto débil en este apartado.

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

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



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

FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 2/m. • Teléfono 72 02 00
Apartado 5007 • Telex 7202 15
Telegramas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





TEST DE FRENADA EN MOJADO

	CONTI	FIRES	GOOD	MICHEL	PIREL	UNIR
Distancia de frenada a 90 Km/h, en asfalto (metros)	101,3	103,5	102,9	99,4	96,4	98,9
Distancia de frenada a 90 Km/h, en hormigón (metros)	80,8	84,7	85,9	80,7	80,1	80,7
Promedio	91,1	94,1	94,4	90,1	88,3	89,9
Base 100 sobre promedio	97,0	93,8	93,5	98,0	100,0	98,3
Rango	4º	5º	6º	3º	1º	2º

Good-Year es de todas estas ruedas, la que presenta un punto más bajo de adherencia total. El 100 por cien está a 72,1 kilómetros por hora. Pero luego tiene la ventaja de ser bastante progresiva. A 75 por hora conserva el 97,5 por cien de agarre; a 80 Km/h, tiene aún el 80,9 por cien y a 90 kilómetros por hora sigue manteniendo casi el mismo agarre que las mejores, perdiendo la adherencia a 92 kilómetros por hora. La Pirelli P-600 es ligeramente más adherente que la anterior, pero menos progresiva, aunque hasta el final conserva bastante agarre y lo pierde en un límite más alto que sus adversarios, ya que llega hasta casi 95 kilómetros por hora.

Finalmente nos queda la Firestone. No es una cubierta que se desenvuelva bien en esta prueba. Sólo aguanta hasta 68,8 kilómetros por hora sin perder nada de su adherencia y a 85 Km/h, cuando cualquiera de sus rivales tiene aún porcentajes de agarre superiores al 30 por ciento, la Firehawk ya nos ha llevado a la perdición.

FRENADA EN AGUA

Una prueba clásica en todo test de neumáticos. Se trata de ver cual de ellos frena mejor en mojado y cuanta distancia se recorre con las ruedas bloqueadas. Viendo

los resultados de esta prueba se comprende verdaderamente la importancia de un sistema antibloqueo. Mientras que a 90 kilómetros por hora se recorren cerca de 100 metros hasta la detención, con un ABS esta distancia se reduce a menos de 40 metros. Nuestra prueba es sin ABS.

Método.- En la pista de pruebas de Rocrui se sigue el método puesto a punto por Continental, en el que los coches van guiados por un raíl. De esta manera, las mediciones son muy precisas, sin apenas dispersiones debidas a factores tales como la zona de la pista en que se frena o la pericia del conductor. El coche se pone a 40 kilómetros por hora y se le hace frenar hasta el bloqueo de las ruedas delanteras, midiéndose la distancia recorrida hasta la detención. Como en todas las pruebas, se



A Pirelli P-600 es, de todas las que se

han comparado, la rueda que mejor frena sobre pavimento mojado.

repite varias veces (concretamente cinco) a velocidades cada vez más elevadas: 40, 50, 60, 70, 80 y 90 kilómetros por hora. Esta pista de ensayos dispone de dos sentidos. A la ida, se realiza la frenada en asfalto y al retorno, en hormigón. La profundidad del agua es de 6 a 8 milímetros y se tiene en cuenta la temperatura ambiente y la temperatura del pavimento.

Resultados.- Las diferencias entre las seis cubiertas son pequeñas. Hay que matizar que algunas ruedas son mejores a bajas velocidades y otras son mejores a velocidades más altas. Valoramos más a las que frenan mejor a velocidades superiores a los 70 kilómetros por hora. No hay diferencias apreciables, en la jerarquía, entre el tipo de pavimento: la mejor en asfalto también es la primera en hormigón y lo mismo ocurre con todas las demás.

- 1º Pirelli (88,3 metros, a 90 Km/h)
- 2º Uniroyal (89,9 m.)
- 3º Michelin (90,1 m.)
- 4º Continental (91,1 m.)
- 5º Firestone (94,1 m.)
- 6º Good-Year (94,4 m.)

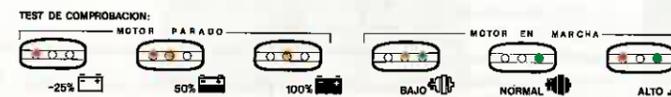
Estas cifras reflejan la distancia hasta la detención, promedio de la frenada en asfalto (más larga) y la de hormigón.

Pirelli, no sólo es la que mejor frena a



NUEVO MODELO

...analizará el sistema eléctrico de su automóvil



DIMENSIONES: 85 x 44 x 17 mm. PESO: 17 gramos

Sólo necesita enchufar el F-45 al encendedor de su automóvil, e inmediatamente la iluminación de sus LED's le indicarán el estado de carga de la batería y si el funcionamiento del alternador es correcto. Por la noche aconsejamos dejarlo conectado (LED encendido) como si fuera un aparato de alarma. No descarga la batería.

FERVE

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL



SIN TIEMPO DE RESPUESTA
En el test de aquaplaning lineal se pone de manifiesto que la pérdida total de adherencia se produce en milésimas de segundo.



CON LA AYUDA DE PROFESIONALES
Todos los probadores del centro de Rocroi se prestaron entusiasmados a colaborar con Motor 16 en la realización de este test. Su experiencia ha sido de ayuda inestimable.



WET CORNERING
Esta es la prueba en la que se pone de manifiesto la capacidad de un neumático para mantener una trayectoria estable en curva, sobre suelo mojado, pero no encharcado, ya que no llega a producirse aquaplaning, sino el derrape por fuerza centrífuga.

90 kilómetros por hora, sino que es claramente superior a velocidades más bajas; es también la rueda que presenta menores diferencias entre asfalto y hormigón. Uniroyal, Michelin y Continental forman un bloque muy próximo. El resultado global es muy similar y Continental podría estar mejor colocada si sus resultados a 40 y 50 kilómetros por hora fuesen mejores. Las dos cubiertas de marca americana, Good-year y Firestone, se clasifican ligeramente por debajo, pero con muy pequeñas diferencias. Concretamente, la Firestone es excelente a velocidades bajas, contándose entre las mejores, por no decir la mejor.

CONFORT

Cada día tiene más importancia el confort de una rueda. No sólo en la absorción de golpes y vibraciones, sino en aspectos como el ruido o la suavidad de respuesta al volante sin perder la precisión.

Método.- No existe ningún aparato que mida el grado de confort. Es por tanto una apreciación subjetiva, aunque aspectos como el ruido puedan verificarse y dimensionarse con aparatos de medida. Para analizar el confort (insistimos en lo de subjetivo), existe un trazado especial en la pista de pruebas, consistente en una recta de 2 kilómetros, con diferentes tipos de pavimentos, en buen y en mal estado. También, a lo largo de todo el test subjetivo, se presta atención a aspectos del confort, permitiendo al probador establecer, con poco margen de error, diferentes variables.

Resultado.- Se han valorado tres aspectos: la capacidad de amortiguación, el confort de marcha y el nivel de rumorosidad. En función de ellos, la jerarquía queda establecida así:

- 1º Continental y Uniroyal
- 3º Firestone
- 4º Pirelli y Good-Year
- 6º Michelin.

La causa por la que las dos ruedas del grupo Conti están en cabeza es por su bajo nivel de ruido. Lo cierto es que son ruedas más silenciosas que la competencia. Son también ruedas que filtran muy bien las pequeñas irregularidades de la calzada. Precisamente éste es un defecto de la Michelin, que da la impresión (falsa, naturalmente), de ir inflada a más presión de la que verdaderamente tiene. Es una cubierta «dura» y rumorosa. Tal vez adecuada al tradicional sistema de suspensiones blandas de los coches franceses. Una Michelin, en un coche de suspensiones más firmes, rodando por pavimentos irre-



INDESCRIPCIÓN



Mod. 7618R

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



Mod. 5959

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

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



Mod. 7516 L/MM



Mod. 5957

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



Mod. 729 R/L



Mod. 5952V

ALPINE[®]
SIMPLEMENTE EL MEJOR



gulares, llegaría a ser fatigosa. La Firestone, con su carcasa continua, ofrece un excelente compromiso entre confort de marcha y amortiguación. Estaría en cabeza si el nivel sonoro fuese más bajo.

TEST SUBJETIVO

Además de todas las pruebas cuantitativamente verificables (aquellas que los distintos sistemas de medida pueden cuantificar), todo test de neumáticos comprende una serie de valoraciones que sólo el conductor puede precisar. En algunos aspectos, puede ayudar a un cronómetro, pero las más de las veces, son las impresiones del conductor las verdaderamente válidas. La progresividad en el agarre, la precisión, la rapidez de respuestas a las solicitudes del volante o las reacciones a maniobras bruscas, sólo pueden verificarse en una pista de pruebas especialmente diseñada para ello. La pista de Uniroyal cuenta con unas instalaciones válidas para estos test, realizados siempre sobre superficie de hormigón.

Método.- El test subjetivo consta de varias fases, realizadas todas ellas sobre un recorrido a las instalaciones de Rocroi, en el que se intercalaban, sucesivamente, diversas pistas y pruebas: eslalom, maniobras de zig-zag en distintos pavimentos,

curvas lentas y largas, de radio constante o variable, así como un anillo de pavimento deslizante en el que probar la respuesta del neumático a la frenada en curva y levantar el pie del acelerador en plena curva.

Resultados.- Aunque establecer una jerarquía siempre es muy complicado y variaría para cada probador, la valoración a este test, en el que se incluye el confort, ha sido la siguiente:

- 1º Continental (187 puntos sobre 250)
- 2º Firestone (185 puntos)
- 3º Uniroyal (181 puntos)
- 4º Pirelli (178 puntos)
- 4º Good-Year (178 puntos)
- 6º Michelin (170 puntos)

Una a una, las seis ruedas probadas nos merecen los siguientes juicios:

Continental: rueda de reacciones muy progresivas y excelente comportamiento en curvas amplias. Muy buen agarre y de reacciones nobles y fácilmente detectables, pero poco amiga de maniobras bruscas, a las que responde con alguna lentitud.

Good-Year: es un neumático más lento de reacciones que el anterior, manteniendo la misma progresividad. Su agarre en las curvas rápidas es menor que en las

lentas, con una gran precisión en la trayectoria.

Firestone: nada que ver con los anteriores productos de la marca. La nueva 690 es seca y rápida de reacciones, con una gran precisión en la trayectoria y una buena respuesta a maniobras bruscas. No es excepcional en agarre (especialmente en curvas rápidas), pero sus reacciones son fácilmente controlables gracias a una carcasa muy rígida y precisa.

Michelin: neumático duro, nervioso, muy receptivo a los movimientos del volante. Muy buen agarre pero poco progresivo, con reacciones vivas y poco tiempo para reaccionar y con diferencias apreciables entre rodar con los neumáticos fríos o con ellos en su temperatura óptima de funcionamiento.

Pirelli: neumático muy neutro. No es el mejor en casi nada, pero siempre está entre los del grupo de cabeza. No tiene defectos apreciables y proporciona un agarre bueno, una buena progresividad y sus reacciones son fácilmente controlables.

Uniroyal: puede decirse casi lo mismo que en el Pirelli, pero nos gusta más la precisión en el guiado de la cubierta italiana y la progresividad en la germana. ○

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez



BALANCE FINAL							
coeficiente de importancia	CONT	FIRES	GOOD	MICHEL	PIREL	UNIR	
AQUAPLANING LATERAL	30%	98,4	89,4	97,3	99,0	99,3	100,0
FRENOS EN MOJADO	25%	97,0	93,8	93,5	98,0	100,0	98,3
AQUAPLANING LONGITUDINAL	20%	95,7	83,7	90,3	98,1	92,6	100,0
TEST SUBJETIVO	15%	100,0	98,9	85,2	90,9	95,2	96,8
WET CORNERING	10%	99,7	98,7	100,0	97,4	99,7	99,3
FINAL (por el coeficiente)	100%	97,88	91,72	93,41	97,20	97,56	99,03
RANGO		2º	6º	5º	4º	3º	1º

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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
200 Turbo	3380	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2120	1540	1230
200 Quattro	3580	3250	2710	2300	1880
200 V6	5850	5270	—	—	—
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2780	2480	2120	1700	1290
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620
Alfa 33 1.3 S.	1000	850	770	700	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—
Alfa 33 1.5 TI.	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 Bower 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	1080
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1690	1430	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 TD	1870	1420	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980
Alfa 75 3.0 América	2360	2020	1830	1650	—
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.8	—	—	1150	920	700
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Alfa Sprint 1.5	930	870	810	660	530
Alfa Sprint 1.7 QV	1040	930	840	—	—
Alfa GTV 2.0	—	—	1060	880	700
Alfa GTV 2.5	—	—	1340	1100	890
Alfa Spider 2.0	—	—	1370	1100	860
Alfa Spider 2.0 Q.V	—	—	1530	1280	1150
Alfa Twin Spark	2300	2070	—	—	—
Alfa 164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
Alfa 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	1650	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	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
100CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/318 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	1930	1850	1710	1530	1380
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 D	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2660	2470	2260	2090	1950
325 i 4p	2750	2580	2370	2180	2040
325i X	3090	2850	2710	2550	—
M-3	4940	4580	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	1630
M 535i	—	—	—	2750	2350
535i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550
624 TD (nuevo)	3350	3090	2790	—	—
728 i	—	—	—	—	1660
730 i	4370	3890	3510	3130	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	—
745 i	—	—	—	—	2560
750 i	7380	6650	6170	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890
635 CS i	4990	4420	3980	3610	3090
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/318 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	1930	1850	1710	1530	1380
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 D	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2660	2470	2260	2090	1950
325 i 4p	2750	2580	2370	2180	2040
325i X	3090	2850	2710	2550	—
M-3	4940	4580	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	1630
M 535i	—	—	—	2750	2350
535i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550
624 TD (nuevo)	3350	3090	2790	—	—
728 i	—	—	—	—	1660
730 i	4370	3890	3510	3130	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	—
745 i	—	—	—	—	2560
750 i	7380	6650	6170	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890
635 CS i	4990	4420	3980	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	760	680	580	490	—
AX TRE 5 p.	800	680	580	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—
AX 14 TRS 5 p.	860	740	630	—	—

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
AX 14 TRS	880	750	680	580	—
AX 14 TRS 5 p.	920	790	670	—	—
AX GT	990	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 Coupé y ES	—	—	—	350	260
Visa II Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	27
Visa 11 RE	—	—	—	380	300
Visa Challenger	—	—	—	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	360
Visa GTI	—	—	—	850	730
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	880	470
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500
GSA X1	—	—	—	—	290
GSA X3	—	—	—	—	230
BX	—	—	—	720	610
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450
BX Leader T	980	810	740	630	450
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 TRS y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GT					

MODELO	90	89	88	87	86
Ibiza Disc. Spec y Jun Dsp	700	590	530	440	320
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370
Ibiza Disc. Spec y Jun Dsp	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	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon EXD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut.	—	—	—	510	400
Solara Essential Aut.	—	—	—	450	400
Solara Essential D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bumpin 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo Cabriolet	—	—	—	—	280
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	690	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	720	640	480	360

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Classic Del 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 Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	690	—	—
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	1090	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	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattr	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1280	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	690	—
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	1140	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant CL 112 cv	1680	1420	1240	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Passat Variant TD	1480	1240	1050	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	680
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
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 GUT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1370	1200	1070	810	650
245 GL	1400	1230	1110	850	680
245 GLD	1430	1260	1150	890	720
340 DL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1090	980	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLO	—	—	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GUT	1520	1370	1180	1030	860
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GLD/GL	1750	1470	—	—	—
440 Turbo	1940	1660	—	—	—
440 CL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
480 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 GLD	—	—	1570	1320	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	1960	1890	1490	1280	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
745 GLE	1890	1720	1450	1230	980
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
760 GLE	2890	2610	2160	1890	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2060	1620
780	4510	4050	3440	2920	—

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR	—	—	—	—	—
Sovereign 4.2	—	—	—	—	2560
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	4050 3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5690	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	—
XJS V12	5220	4750	4480	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	—
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3950	—
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	—
SAAB	—	—	—	—	—
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1930	1710	1490	970	730
900 1.6V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2510	2230	1980	1690	1300
900 1.6V Cabrio	3450	3080	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4050	3590	3190	2710	2420
9000 1.6V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
9000 1.6V 2.3	2570	—	—	—	—
9000 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
9000 Turbo 16V 2.3	3330	—	—	—	—
GD 1.6V 2.3	2650	—	—	—	—
GD Turbo 16V 2.3	3410	—	—	—	—
TOYOTA	—	—	—	—	—
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	—
MR 2	2700	2300	2050	1740	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	—
Camry	1950	1680	1490	1270	—

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

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 33 1.5 Q.V. 50.000 km.
- Alfa 75 América, año 90.
- BMW 735i, full, 23.000 km.
- BMW 318, año 87.
- BMW 628-CSI, año 82.
- BMW M-5, full, año 90.
- BMW M-3, full, 43.000 km.
- Citroën XM V6, año 90.
- Citroën AX diesel, año 90.
- Fiat Uno, turbo, 43.000 km.
- Lancia Thema Turbo 16V, año 90.
- Ford Sierra 2.3 diesel, año 90.
- Ford Scorpio 2.9i, año 90.
- Ford Sierra 1.8, año 88.
- Mercedes 300-CE, full equipo.
- Mercedes 190-E 2.3, año 89.
- Mercedes 300-CE 24V, año 90.
- Mercedes 300-E, año 87, extras.
- Mercedes 500 SEC, año 86.
- Volvo 340 GL, año 90.
- Saab 900 16V GLX, 47.000 km.
- Opel Senator 3.0i, CD, aut., año 88.
- Peugeot 205 Open A. ACD, 47.000 km.
- Peugeot 309, GTI, A. ACD, año 89.
- Porsche 944 turbo, año 86, 50.000 km.
- Rover 216 EFI, 50.000 km.
- Maserati 228, año 89.
- Renault 19 GTS, año 90.
- Renault 21 GTS, año 87, A. ACD.
- Renault 11 TXE, A. ACD, año 88.
- Renault 25 TX, año 89, extras.

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

PARTICULAR
PORSCHE 944-S
 6/88 50.000 KMS
 COMPRADO EN
 PORSCHE ESPAÑA
 COMPLETO
 3.850.000. PTAS
 TEL: 3 73 73 95

PORSCHE 911
ANIVERSARIO
 M-IT 1988 NUEVO
 POCOS KM. FULL EQUIP
 MUY EXCLUSIVO
 PRECIO 6.000.000 PTAS.
 TEL (971) 30 00 37
 PREGUNTAR
 POR F. VILAS

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

Y

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

PORSCHE 911 Turbo
 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
PARTICULAR vendo
 Jeep Cherokee limited.
 Extras. 3.900.000 ptas.
 Llamar noches. Tel.
 571 30 58.
MERCEDES Antiguo
 180, gasolina, año 1954.
 Precio 475.000 ptas. Tel.
 (93) 843 91 53. Noches.

SAAB 900 Turbo Cabrio
 gris metalizado. Full Equip.
 Impecable. Tel.
 742 94 23.
FIAT Tipo 16V, aire, Re-
 caro, impecable, un año.
 Tel. (91) 442 34 95. No-
 ches.
PARTICULAR BMW
 525i, M-KL, Full Equip.
 Tel. (91) 766 24 10.

PARTICULAR vende
 BMW M6 5 vel. sin matri-
 cular comprando en Espa-
 ña. Precio indiscutible
 8.000.000 ptas. Full
 Equip. Garantía un año.
 Tel. (952) 43 50 36. Lla-
 mar mediodía 3 a 4 tarde.
AFLA Spider rojo 1991.
 M-MH, nuevo. Tel.
 314 25 26. 21 horas.

CLASICO deportivo Lan-
 cia Fulvia Coupé 1.35. 5
 velocidades, año 70, per-
 fecto estado. 800.000
 ptas. Tel. (968)
 21 75 91. 7-10.
PORSCHE 911 Turbo-
 Look, MHD, aire, Hifi, per-
 fecto estado. 4.800.000
 ptas. Srta. Chave. Tel.
 314 33 32.

PARTICULAR vende Nis-
 san 300 ZX 2 años,
 13.000 km., nuevo, 228
 CV, deportivo de lujo pre-
 cioso. 4.000.000 ptas.
 con seguro pagado (todo
 riesgo). Tel. (91)
 747 47 42.
HONDA Civic 1981, muy
 cuidado. 350.000 ptas.
 Tels. 255 86 21 / 22.

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.

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

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

D _____ Dirección _____

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

Precio suscripción Motor 16

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

Motor 16

638.400 PTAS IVA INCLUIDO

KIT DE TRANSFORMACION F100 PARA SEAT IBIZA COMPUESTO POR:

- CARROCERIA, MONTAJE Y PINTURA INCLUIDOS
- FAROS ESCAMOTEABLES
- SUSPENSION REFORZADA
- LLANTAS ALEACION
- BARRA ANTIVUELCO
- HOMOLOGACION INTA

ANIBAL AUTO S.L.
 POLIGONO INDUSTRIAL ALBORAN
 18600 MOTRIL GRANADA
 TF: (958) 60 22 00 FAX: (958) 60 27 23

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Alfa Romeo Sprint 1.5	85	Rojo	53.000	590.000	Peugeot 309 GTI A.A. DA	88	Gris	36.000	1.525.000
Opel Corsa City	88	Bianco	21.000	645.000	VW Golf 1.6 Sprinter A.A.	88	Bianco	26.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.2	88	Rojo	24.000	675.000	Ford Sierra 2.0 IS D.A.	88	Bianco	36.000	1.575.000
Citroën AX 11 RE	89	Gris	25.000	675.000	Fiat Tempra 1.8 1a.	90	Cham.	15.000	1.625.000
Ford Fiesta 1.1 5V	89	Bianco	24.000	675.000	Ford Escort 1.6 SI (Moderno)	91	Bianco	3.000	1.625.000
Opel Corsa 1.3 GP	86	Bianco	57.000	690.000	VW Golf GL Cabriolet	88	Burdeos	56.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	87	Negro	40.000	725.000	Renault 21 GTS Nevada A.A.	90	Rojo	19.000	1.650.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia	87	Bianco	40.000	725.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3P	88	Burdeos	56.000	1.675.000
Citroën AX 14 TRS	86	Negro	35.000	745.000	Ford Sierra 2.0 I Fam. A.A. DA	88	Gris	32.000	1.690.000
Citroën AX S16	89	Bianco	23.000	765.000	Peugeot 405 SRI A.A.	88	Gris	42.000	1.725.000
Renault 9 TSE	88	Cham.	36.000	790.000	Citroën BX 19 T2S A.A. Athens	91	Gris	12.000	1.725.000
Opel Corsa 1.2 Jaca	90	Bianco	18.000	790.000	Audi 100 CD 2.2 A.A.	87	Burdeos	47.000	1.775.000
Citroën AX 14 TRS	89	Rojo	26.000	790.000	Lancia Dedra 1.6 IE A.A.	91	Burdeos	18.000	1.875.000
Ford Escort 1.6 Ghia	86	Rojo	50.000	790.000	Renault 21 TXE Nev. A.A. ABS	91	Gris	15.000	1.900.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0	85	Rojo	50.000	795.000	Opel Kadett GSI Cabrio D.A.	90	Burdeos	15.000	1.950.000
Opel Corsa 1.2 Swing 5P	90	Bianco	13.000	875.000	Renault 21 TXE Nev. A.A. ABS	90	Gris	19.000	1.975.000
Peugeot 505 GR A.A.	86	Gris	50.000	875.000	Opel Vectra 2.0 GT A.A.	89	Gris	15.000	1.975.000
Peugeot 205 GR	89	Rojo	15.000	890.000	VW Golf GTI Cabrio Quarter A.A.	88	Bianco	27.000	1.975.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	890.000	VW Passat 1.8 GL A.A.	89	Bianco	31.000	2.125.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	Rojo	39.000	890.000	Peugeot 405 1.7 GRDT. Fam.	90	Cham.	28.000	2.150.000
Ford Escort 1.6 XTRA	87	Bianco	41.000	925.000	Citroën BX 19 GTI 18V F.E.	90	Azul	21.000	2.150.000
Volkswagen Golf 1.8 GTI	84	Bianco	63.000	945.000	Opel Vectra 2.0 GT A.A.	91	Rojo	12.000	2.225.000
Ford Escort 1.8 D. Van	90	Bianco	20.000	990.000	Ford Scorpio 2.9 Ghia I	89	Azul	35.000	2.250.000
Opel Kadett 1.3 AP LS	88	Rojo	36.000	975.000	Renault 25 GTD Turbo A.A.	90	Gris	26.000	2.650.000
Renault 5 GT Turbo	88	Bianco	27.000	1.075.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	89	Gris	30.000	2.650.000
					Renault 25 V6 F.E.	88	Azul/Mt.	29.000	2.800.000

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

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

AUDI Coupe 2.2 blanco, octubre 89. Proconten compact disc pionner. 2.700.000 ptas. Particular. Tel.: (91) 594 49 99 y (96) 587 84 42.

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

PEUGEOT 405 MI 16 AB-J, 65.000 km. Gris metalizado, A.A. Neumáticos nuevos. 2.100.000 ptas. Tel.: (967) 50 40 73. Noches.

PARTICULAR BMW 750i, 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, taioneras, 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 924 S. 1989 GE-AF. 1 propietario. Aire acondicionado. Blaupunkt. Alarma Full-Equipe. 68.000 km. Garantía. Precio a convenir. Tel. (972) 26 90 58.

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

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-D. Blanca entera. Única. 19.000 km. 590.000 pesetas. Alfonso 319 57 34.

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

PORSCHE 944 Targa, 1986, garantizado, Burdeos metalizado, precio-so.

PORSCHE 924-S, M-GY, aire, alarma, telemando, pocos kilómetros Pioneer. 2.400.000 ptas. Tel.: (96) 546 16 26. Contestador.

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 semi-nuevo. 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.

ALPINE Renault A 110 mod. Berlineta, año 1970, ITV pasada, en buenas condiciones de uso, 950.000. Tel. (951) 22 26 19, en horas de oficina.

NISSAN 300 ZX Turbo B-JN. 50.000 km. Rojo, metal. A.A. Full Equip de serie. Garantía vigente de part. con teléfono. Ericson. 4.000.000 ptas. Tel. 345 36 48. Barcelona.

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

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conoza 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.

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.

NISSAN Patrol 4 x 4 blanco, corto, procede concurso TV, nuevo, a matricular, sólo particular. Tel. 404 86 75. Madrid.

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

TODA LA GAMA '92 - LOS TENEMOS EN STOCK DISPONIBLES TODOS LOS COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92
300 CV. - 4X4 - Full Equip



MITSUBISHI ECLIPSE '92 GSX
195 CV. - 4X4 - Full Equip



DODGE STEAR '92 R/T Turbo
300 CV - 4X4 - Full Equipe



CADILLAC SEVILLE '92
Full Equip



CRYSLER VOYAGUER LE - '92
3,3 L. - 150 CV. - 4X4 Full Equip



CHEVROLET CORVETTE '92 LT-1
300 CV. - ASR - Full Equip



GMC / CHEVROLET G-20 '92
Full Equip - TV. Video - Compact Disk



PONTIAC TRANSPORT '92 SE - GT
165 CV. - Full Equip

Teo Martin
AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR - C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA - 28330 (MADRID)
Tifs. 691 30 47 - 691 34 47
692 34 50 - 692 36 02
FAX: 691 56 86
Ctra. Andalucía Km.20 (Desvio S. Martín Km.5)



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO

NEC DE REGALO

**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 Ptas.
- + TELEFONO MOVIL Motorola
- + CINTURON SEGURIDAD 5 PLAZAS

**¡ Todo
GRATIS!**

2 años de garantía



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

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.

OPEL Kadett GSI 2.0, muy cuidado en garaje, aire, techo, alarma, hifi Pioneer, 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.

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.

BMW 735i Full Equip. Unico propietario, estrenado España. 1.400.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

PIONEER

**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
INSTALACION SONIDO Y ALARMAS
AUTOMOVIL**

LUMONTE, S. A.



PLAZA LEGAZPI, 9
TLF. 528 44 00
528 11 52

BMW 635 1987, original español, 218 CV, excelente de todo, garantía oficial 12 meses, muy buen precio. Teléfono 255 86 21/22.

PORSCHE 924-S, M-GY, aire, alarma, telemando, 2.400.000 ptas. Tel. (96) 546 16 26. Contestador.

BMW K-75 Base, negra, MLH, 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.

**DOBLE SU ESPACIO
DE PARKING**

GARAJE O INTEMPERIE



LEVANTA
4000
KGS

Convierta su espacio de aire en espacio de PARKING
Precio: 675.000 PESETAS

- Posibilidad de colocación en batería o individual.
- Sistema hidráulico y eléctrico de la misma corriente 220V.
- Ningún tipo de instalación u obra necesaria.
- Plataforma abierta o cerrada para posar el vehículo.
- Le asesoramos gratuitamente.

**PARK PLUS
MAS PARKING**

Avda. San Pablo, 31, nave 16
Coslada, 28820 MADRID
Tel: 5 59 24 86 Fax: 5 42 65 30

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



JEEP WRANGLER



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

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

VAROSA
motors



MITSUBISHI 3000 GTVR-4

MITSUBISHI
MAZDA
TOYOTA
HONDA

MITSUBISHI

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



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

TERRANO 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecniauto, 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, procten, alarma, Pioneer Sport Rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 pesetas. Particular tel. 739 21 00.
KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24. Sr. Mallas.

AUTO RADIO

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNKT
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento
VISA, ETC.

UNION

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
ABIERTOS SABADOS MAÑANAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28
28005 MADRID

ALARMAS

ALARMAS GEMINI PROFESIONAL
● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 30.900 PTAS.
● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
● TELEMANDO 25.000 PTAS.
● SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
● SIRENA 16.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

VOLKSWAGEN Sirocco GTX 16V, carrocería y llantas Zender, sólo 22.000 kilómetros, muchos extras, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Teléfono (96) 578 76 90.
ALFA 33 1.7 1990. Garantía total. Tels. 255 86 21 / 22.

ANTIGUO Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931, documentación moderna, sin restaurar. Precio 950.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55.
SATURN 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.
VENDO BMW K. 100 RT. Matrícula M-IT. Nueva. 1.000.000 ptas. Tel. 767 05 28.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303, estado impecable, cuero, llantas, M-MM, 1.850.000, admito como parte vehículo pequeño. Tel.: (987) 54 05 20. Carlos.
PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel. (968) 13 53 88.

MERCEDES 190 E 1985, extras, suspensión Sport, techo corredizo. 1.700.000 ptas. total. Tels. 255 86 21 / 22.
FIAT Uno 70 SX 1300, 3 puertas, impecable. 780.000 ptas.
VW Escarabajo, como nuevo, 1984. Azcona, 62. Garantía.

LE DA "TIRONES" SU COCHE DE INYECCION (GASOLINA)



Si el problema es la suciedad de sus inyectores, no tiene porque cambiarlos. Solo 2 de cada 1000 necesitan ser sustituidos.

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

Servicio Urgente diario, con todos los talleres de España. (PORTES INCLUIDOS)



Entregue este anuncio en su taller habitual y recibirá junto con sus inyectores limpios un obsequio eficaz para su sistema de inyección.

TELF: (91) 7 66 65 05 - TELEFAX: 7 66 98 40



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

AMPLIO STOCK

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



¡ GARANTIA SI !

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.

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

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

OPEL Kadett GSI 2.0 1987. Techo solar. Garantía 12 meses. Tel. 255 86 21/22.

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

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

PARTICULAR vende Mercedes 190 E, año 1989, aire, ABS, nuevo, 2.750.000. Tel. (942) 33 17 17.

PARTICULAR Fiat Uno Turbo IE Antiskid. M-K.G. 45.000 km. Muy cuidado. Precio 1.000.000. Enrique. Tel. (91) 570 21 03. Mañanas.

¡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.

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

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

VW 1303 LS Cabriolet, último modelo, última serie, como nuevo. Tels. 255 86 21 / 22.

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

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.

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

CITROËN BX 16 Leader, B-KD, año 89, 55.000 km, extras, estado perfecto, 900.000. Tel. (93) 630 33 86.

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

W. CORRADO 16 V, rojo, oportunidad, sin estrenar, sin matricular, año garantía procedente concurso. Tel. (983) 34 32 88. J. María, oficina.

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

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

UNICO en España T.V.R. 280 l descapotable, aire acondicionado, automático, año 1985, 30.000 km. Tel.: (91) 657 03 31.

VENDO Cadillac Seville, elegante, seminuevo, todos extras, bicolor, automático. M-4154-MD. Gran ocasión. Tel. (91) 413 59 25.

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.

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

LANCIA DEDRA 2000 TURBO

Dominando el Paisaje



DEDRA	1.6 l	1.8 l	2.0 l	2.0 Turbo	Integrale	Turbo D
c.c.	1.581	1.756	1.995	1.995	1.995	1.979
CV	90	110	130	165	180	92



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

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 dispositi-

vo 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.

Vagma, s. a.

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

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

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28026 Madrid

CLIMATIZADOR AUTOMATICO



Temperatura ideal todo el año. Aire acondicionado en verano, calefacción en invierno, desempañamiento rápido de lunas; temperatura exterior, aviso de hielo en la carretera, autochequeo, etc. Ud. sólo tiene que seleccionar la temperatura deseada y la centralita se encarga de todo lo demás.

PARA MERCEDES-BMW-AUDI-FIAT-PEUGEOT-LANCIA-RENAULT-Saab-VW-INSTALAUTO. C/ MIGUEL ARACIL 66, MADRID. TELS. 373 84 56 / 373 99 63.

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

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

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

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

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los países, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mera Echavarría Copas
Martínez Pañacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

ABERTURA SAN SEBASTIAN 7 DÍAS SEMANA

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.

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

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

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

¡OPORTUNIDAD! TOYOTA SUPRA 3.0 i TURBO. TARGA. NEGRO 1990, FULL EQUIPE. INCLUIDA ALARMA CON MANDO E INSTALACION DE TELEFONO (91) 4 69 27 25

PARTICULAR BMW 525 i. M-KL. Full-equip. Tel. (91) 766 24 10.

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

PARTICULAR vende BMW M6, color negro metalizado, tapicería de piel color beige, Full equip, nuevo a estrenar, no importado. Tel. (952) 43 50 36. Llamar mediodía de 2.30 a 4 tarde.

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

MERCEDES 230 TE, aire, ABS, antirrobo, más extras, 3.100.000 ptas. (Llamar noches). Tel. (91) 352 66 67.

SATURN SC, precioso coupé americano, nuevo, 1.9i, 16 V, 125 CV, blanco, full equip, 3.700.000 ptas.

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

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

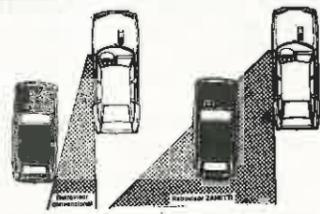
RETROVISOR Zanetti

¡Elimina el ángulo muerto!

Visión total en su AUTOMOVIL, FURGONETA, AUTOCAR, CAMION, ETC.

comercial CHAS

Avda. Alfonso Molina, 56 Tlf. 150173 - 15008 LA CORUÑA



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

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

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

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

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

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

OPHEL Corsa 13 GT, año 85, buen estado a toda prueba, 123.000 km., color negro. 500.000 ptas.

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

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

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

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

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

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.

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

BENTLEY Mulsanne turbo, 1983. 10.000.000 ptas. Drive Rolls. Señor Casero. Tel. 766 83 99 / 766 87 99.

CUANDO BEBA

DETECTOR DE RADAR

UNICO Y EXCLUSIVO MODELO FABRICADO ESPECIALMENTE PARA ESPAÑA

- Contra reembolso sin coste para usted SEUR 24 horas
- Detecta los radares en un radio de 1 kilometro
- Totalmente indetectable
- Garantía de un año
- Instalación inmediata al mechero

INFORMACION Y VENTA:
Zona Norte y Cataluña
(93) 85-58-30 / (943) 27-67-07
Zona Centro, Levante y Sur
(91) 259-13-08

CONTROLE SU VELOCIDAD

KAPPA MICRO SISTEM
Precio especial OFERTA 59.000 Ptas.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

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

LANCIA Y10 Turbo, llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

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

MERCEDES 250 S, 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. Azcona, 62, garaje.

BENTLEY Turbo R. 4.000 kilómetros. 19.000.000 ptas. Drive Rolls. Señor Casero. Tel. 766 83 99 / 766 87 99.

VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

AUTOMOBILM AST MBM. Steindamm 51, 2000 Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax. 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW, Porsche, exposición continua 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.

PORSCHE 911 SC. 3.000.000. Drive Rolls. Señor Casero. Tel. 766 83 99 / 766 87 99.

VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

SE vende banco dinámico Foucault electrónico Schenck para prueba potencia motores 300 CV. 7.500 rpm. 2 unidades electrónicas. Control N-constante, revisado, funcionando perfectamente. Tel. (91) 711 35 02.

DODGE Stealth ES (Mitsubishi GT), 24 V, V6, 222 CV, rojo, full equip, a estrenar, entrega septiembre, 6.250.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

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

PORSCHE 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.

VOLANTE DE PIEL CON EMPUNADURA A JUEGO

NOVA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turtper!
SOLUCIONES PARA EL MOTORISTA

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

BMW 635 CSI 1987, M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.

BMW 316, 1981, muy cuidado, aire acondicionado, más extras. Precio 650.000 ptas. Azcona, 62, garaje.

CHRYSLER 1944. Mercedes 1952. Ford 1926. Ford descapotable 1925. Impecables, documentados, vendo. Tel. (91) 898 90 21.

Distribuidores en España:
AMR IBERICA, S. A.
Polígono industrial Bufalvent
C/ Ramón Farguell, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50
Fax: (93) 873 71 92

Todo para la competición
Equipos para pilotos y vehículos (Llantas O.Z.)

Escapes
Turismo
Competición Gr. N Gr. a y circuitos. Para más información solicite catálogo

PERFORMANCE TIRES

Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

SUPER ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.

GOLF GTI-G60, 27.000 km., aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel. (93) 751 83 71.

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

VW Escarabajo descapotable, último modelo, perfecto estado, garantizado, facilidades. Teléfono 255 86 21/22.

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

BMW 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.

LANCIA Delta Integrale 16V, rojo, impecable, año 89. Precio 2.650.000. Tel. (981) 23 14 40. Sr. Montero.

DODGE Stealth nuevo, 6 Cil, 24V, 222CV, cuero, full, entrega septiembre, ocasión. 6.250.000 ptas. Tel. 319 59 96.

PORSCHE 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.

PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.

GEMINI
ELETTRONICA

Industria, 201
Cerro Blanco, 1
Pepita, 40

08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90

28026 MADRID TEL: 5 65 05 92

46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

Finance
BMW
Leasing

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

 **SELECCION**
AUTOMOVILES
DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	320i/2 p.	1991	Air. Aco./Llantas	2.850.000	Auto Ampuria
BMW	318is/2 p.	1991	Full Equip.	2.900.000	Auto Ampuria
Mercedes	190 D 2.5	1986	Pintura Metalizada/Radio-Cassette	2.300.000	Autogal
BMW	325i/2 p.	1989	Llantas/Radio-Cassette	2.500.000	Autogal
BMW	735i AL	1988	Full Equip.	5.700.000	Autolago
BMW	M 6	1987	Full Equip.	4.600.000	Autolago
Renault	21 2.0 LT	1988	Air. Aco./ABS	1.800.000	Autoparis
Mercedes	300 E	1985	Air. Aco./ABS/Cuero/Radio-Cassette/Llantas	3.300.000	Autoparis
BMW	320i	1985	Techo/Air. Aco./Hi-Fi/C. Central./Faros Antin.	1.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	735i	1989	ABS/Climat./Hi-Fi/Llantas/Cuero/Faros Antin.	5.900.000	Autosa (Oviedo)
BMW	320i/4 p.	1986	Elevallas/Antena Eléctrica	1.600.000	A. S. Busquets
Rover	Stearling	1988	Cuero/Climatizador	2.500.000	A. S. Busquets
Mercedes	560 SEC	1988	Full Equip.	10.000.000	Bertolín
Ford	Sierra 2.0 IS	1987	De Serie	1.250.000	Bertolín
BMW	325i/4 p.	1986	ABS/Pintura Metalizada/Hi-Fi	2.000.000	Bikar Motor
Peugeot	309 SR	1986	C. Central./Elevallas/P. Metalizada/Hi-Fi	850.000	Bikar Motor
Audi	200 Turbo	1986	ABS/Techo/Climatizador/Llantas	1.500.000	Carmelo
Mercedes	250 D	1989	ABS	3.300.000	Carmelo
BMW	735i	1987	Full Equip.	3.900.000	Engasa
Mercedes	300E 4 Matic	1988	Full Equip.	3.900.000	Engasa
BMW	735i	1987	Full Equip.	4.700.000	Fersan
BMW	M 5	1986	Full Equip.	4.500.000	Fersan
BMW	745i A	1985	Full Equip.	2.500.000	G. Guarnieri
BMW	750i A	1991	Full Equip.	8.000.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4 p.	1988	Air. Aco./ABS/Elevallas/Cierre Centralizado	2.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 E 2.3 16V	1986	Air. Aco./Llantas/C. Central./Dir. Asis./Elevall.	3.600.000	Hispanóvil
BMW	325ix	1988	Air. Aco./ABS/Elevall./Radio Cassette/Alarma	2.500.000	Keldenich
Ford	Scorpio 2.9 4x4	1986	P. Metal./Air. Aco./Alarma/ABS/R.-Cassette	1.700.000	Keldenich

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325ix/4 p.	1988	Full Equip.	3.200.000	Martín i Conesa
BMW	735i	1988	Full Equip.	4.750.000	Martín i Conesa
BMW	735i AL	1989	De Serie	5.600.000	Motor Central
BMW	535i	1985	De Serie	2.300.000	Motor Central
BMW	M3	1987	Air. Aco.	3.800.000	Movilnorte
BMW	325ix	1987	Air. Aco.	2.900.000	Movilnorte
BMW	735i	1988	Climatizador/Cuero/Ordenador/Llantas	4.500.000	Muntaña
BMW	535i	1988	Climatizador/Llantas/Preinst. teléfono	4.300.000	Muntaña
BMW	530i	1988	Full Equip.	3.500.000	Noguera Piñol
BMW	530i	1988	Climatizador/P. Metal./Radio-Cassette	2.975.000	Noguera Piñol
BMW	525i	1987	Techo/Llantas/Radio-Cassette/Cierre Central	1.800.000	Novomóvil
BMW	320i	1984	Full Equip.	1.600.000	Novomóvil
Porsche	944	1985	De Serie	2.500.000	Pirineo Motor
Fiat	Croma 2.0 IE	1988	Full Equip.	1.700.000	Pirineo Motor
BMW	316i/4 p.	1987	Radio-Cassette	1.500.000	Rex Motor
Alfa Romeo	33 1.7 QV	1987	Radio-Cassette	800.000	Rex Motor
BMW	535i	1989	Climatizador/Autoblocante/Radio-Cassette	4.700.000	Ruera Sport
Opel	Omega CD 20i	1987	ABS/Ordenador	1.400.000	Ruera Sport
BMW	525i	1989	Kit/Air. Aco./Radio/Llantas	3.550.000	Stinus
Ford	XR3i Cabrio	1989	Capota Eléctrica/Radio	1.475.000	Stinus
Alfa Romeo	164 3.0 V6	1989	Full Equip.	3.200.000	Turalsa
BMW	524td	1986	Full Equip.	1.950.000	Turalsa
BMW	324d	1986	Cierre Centralizado/Elevallas	1.700.000	Vasmotor
BMW	320i/2 p.	1987	Cierre Centralizado/Elevallas	1.600.000	Vasmotor
BMW	325i	1989	ABS/Air. Acondicionado	2.300.000	Veimsa
Mercedes	300 D	1986	Air. Aco./ABS	2.500.000	Veimsa
BMW	320i	1988	Air. Acondicionado	2.200.000	Velomóvil
BMW	728i	1984	Pintura Metalizada	900.000	Velomóvil

RUIZ NICOLI

AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA. ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTOSA Cerdeño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**

BIKAR MOTOR, S. A. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ENGASA, S. A. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**

MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osmá, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo - Oliveros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**

REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asims, 4. P. I. San Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tels. 24 21 66/24 55 58. **VITORIA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



HOSPITALIDAD
La alcaldesa de Bridgnorth acogió personalmente a los participantes recibiendo en el ayuntamiento.



IMPASIBLE VETERANO
Los más clásicos Mini, como este Riley, completaron el recorrido sin inmutarse a pesar de las exigencias deportivas.



I RALLYE MINI MADRID-BIRMINGHAM

TIO MINI

TODO vale. Quedarse con el segundo coche que mamá utilizó durante años para llevarnos al «cole», recuperar al fiel amigo de correrías de estudiante o desempolvar algún desecho dormido en un desguace; disponer de un Mini posibilita entrar en un círculo tan especial como simpático, el Club Español del Mini. Pero también queda la drástica solución, menos nostálgica, pero no por ello menos factible, de comprar un Mini a estrenar, fabricado de nuevo en la planta que la Rover ha mantenido en Birmingham desde hace treinta años. Para celebrar el renacimiento de un modelo que en muchas ocasiones ha pasado a formar parte del álbum familiar, el Club Español del Mini organizó un rallye de regularidad que, partiendo de San Fernando de Henares y tras remontar las Castillas hasta el

puerto de Santander, desembarcó en Plymouth veinte «Mini» después de la obligada singladura sobre el irascible Cantábrico. El «tour» no era una mera excusa turística y el libro de ruta pronto se reveló estricto y exigente. Buena aportación pusieron en ello los hombres de la organización, apostados cronómetro en mano, a lo largo del siniestro camino (por lo zurda de su circulación). La lucha contra el libro de ruta puede llegar a ser ardua e imprevisible, como rápidamente constataron hasta los más expertos navegantes que tomaron parte en la competición. Para el despiadado cronómetro todos resultaron iguales y los más veteranos no tuvieron ninguna deferencia hacia los impacientes jóvenes, superándoles en numerosos controles. No faltaron también pruebas especiales de orientación con brújula, una de ellas en el

espectacular Parque Natural de Carbacedo, donde quien no se hubiera perdido antes, tuvo buena posibilidad de hacerlo.

Ciudades tan diferentes como Burgos o Bath, de origen termal y asentamiento romano, acogieron la miniprocesión de coches para disfrutar en ellas de merecido descanso. Santander, Plymouth, Bridgnorth, Birmingham o Longbridge fueron excelentes paradas donde reponerse de las incidencias del camino. No faltaron agradecimientos mutuos entre viajeros y anfitriones. Como en el caso de la alcaldesa Cooper de Bridgnorth, simpaticísima dama que declaró «no habérselo pasado mejor en toda su vida»; aseveración apoyada vehementemente por su marido que, a decir lo bien que supo apreciar el vino español, embotellado para la ocasión y furtivamente importado en los minúsculos

Algunos coches consiguen a lo largo de los años establecer una relación casi de parentesco con sus dueños. El Mini ha sido el protagonista de este rallye singular, peregrino al origen mismo del carismático utilitario.

maleteros, puede ser completamente sincera.

Como todo no iban a ser atenciones a la humanidad de los participantes y los auténticos protagonistas del rallye eran los propios «Mini», se les condujo hasta los motorizados ancestros, que moran su gloriosa jubilación en el impresionante Midland Motor Museum de Shropshire. Por si fuera poco, el variopinto grupo de coches (por las diferencias de edad y distintas versiones que lo componían), se acercó con veneración a la fábrica de Longbridge donde, hace treinta años, nació y se reprodujo el Mini hasta nuestros días. Mike Kennedy, jefe de Relaciones Públicas de Rover, no dejó pasar la ocasión de proclamar lo orgullosos que están en la casa de los cuatro millones largos de unidades producidas y el perseverante éxito que ha

obtenido. Incluso mercados tan especiales y exóticos como Japón, donde se absorbe la mayor parte de las importaciones, han vuelto a demandar con avidez el encantador vehículo.

Esta excelente iniciativa del Club Español del Mini y sus entusiastas componentes, sirvió para disfrutar de una semana de camaradería (menos en los momentos más álgidos de la competición, cuando la ambición deportiva invadió a más de uno), realizar un prolongado y fascinante paseo por lo mejor de la campaña de Devon, Somerset, Avon, Gloucester y Worcester y, por último, probar que los viejos «Mini» son duros de pelar, a pesar de largos años de servicio a múltiples, y no siempre cuidadosos, conductores. Los participantes, por su parte, sorprendieron a los ediles locales con un comportamiento festivo y

alegre. Para alguno de éstos fue una auténtica sorpresa el comprobar que «los españoles no eran todos piratas» (sic), como algún historiador ha propagado con asombrosa eficacia por los textos pedagógicos anglosajones (menos alguna llave sustraída de algún hotel y un par de tornillos cogidos de la cadena de montaje de Longbridge el botín fue tan sólo deportivo y cultural).

Juan Luis Soto

CLASIFICACION

1º Gallego-De Jesús (41 mn.); 2º Alonso-Guadamillas (50 mn.); 3º Luque-Pedros (1h. 2mn.); 4º Díaz-Martínez (1h. 4mn.); 5º Montero-Matiacci (1h. 4mn.)

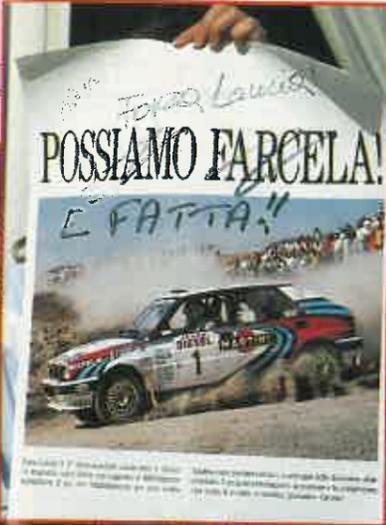
EL VIEJO IMPERIO
La Inglaterra de más solera proporcionó al rallye un ambiente especial y preciosista.



TIO BILL
Tiene setenta y seis años, un Mini y un inagotable buen humor.



No hubo sorpresa. Lancia consiguió en Sanremo su d'Écimo título mundial, quinto consecutivo desde que en 1987 se instaurase la nueva reglamentación de grupo A, gracias a un Didier Auriol en plena forma que ha podido cerrar con el dulce sabor de la victoria una, hasta entonces, aciaga temporada. Ahora sólo resta por saber el nombre del Campeón del Mundo de Pilotos.



RALLYE SANREMO

QUINTO TITULO CONSECUTIVO PARA LANCIA Y...

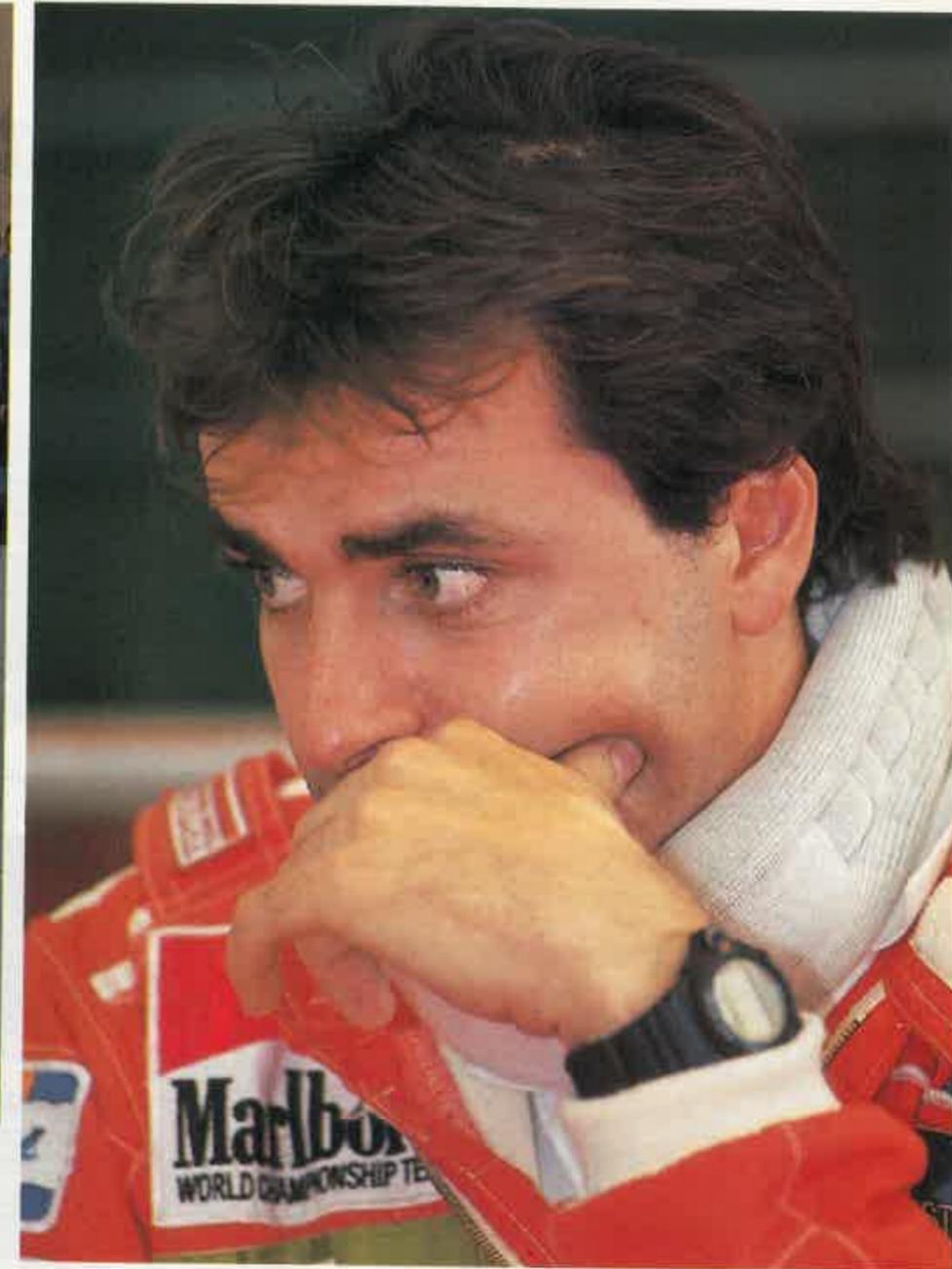
Enviado Especial
Esteban Delgado

CON un Carlos Sainz en plena forma y sin la presión que debía estar soportando el piloto español, la última etapa nocturna del Rallye de Sanremo podría haber tenido otro

resultado. Aunque la emoción fue la misma. Si al final de la tercera etapa en Arezzo dejábamos a Carlos Sainz en segunda posición a sólo 22 segundos de Auriol (ver MOTOR 16 nº 417), con posibilidades incluso de luchar por la victoria, el bucle de tramos de tierra en la región de Perugia iba a acabar con el sueño del pilo-

to español, y de Toyota, de desbancar finalmente al equipo italiano de su pedestal. Después de comprobar en los tres primeros tramos de tierra, camino de Gubbio que los Lancia ya no son los mismos que los de hace unos meses, Carlos Sainz, mermado físicamente con el collarín al cuello, decidía no afrontar más riesgos y

preservar su tercera posición tras verse superado por Miki Biasion, sumando unos puntos importantes para el título de Pilotos. Sin embargo, en el decimoséptimo tramo, el habitáculo de su Toyota empezaba extrañamente a oler a aceite a la vez que la cuarta y quinta velocidad presentaban ciertas dificultades de inserción. A 1m 33s de Auriol, el piloto de Toyota cedía otros catorce segundos en ese tramo. En la asistencia se comprobaba la causa: la rotura del rodamiento a la entrada del diferencial central. Con dos tramos por celebrar antes de la neutralización de Gubbio, de 32 kilómetros, las cosas empezaban a complicarse. Veintinueve segundos en el siguiente, con sólo la segunda y cuarta velocidad, tracción posterior y el circuito de la dirección asistida fuera de uso, Carlos Sainz y Luis Moya cruzaban los dedos en la salida del tramo largo,



EL TITULO MAS CERCA Y MAS LEJOS
De nuevo, la mala fortuna se cebó con Carlos Sainz, que desaprovechó una ocasión de oro para acercarse a la renovación del título mundial. Auriol estuvo intratable.

después de haber penalizado ya un minuto. Con el Toyota teniendo que ser empujado en ocasiones, la pareja española cedía 3 minutos y 24 segundos antes de que los mecánicos del Toyota Team Europa se abalanzasen sobre su Toyota. Una operación que normalmente requiere tres cuartos de hora era realizada en 35 minutos, penalizando sólo seis minutos y medio reales en el control horario de Gubbio, a punto de quedar fuera de carrera, lo que les llevaba a la décima posición.

Comenzaba entonces la ya habitual re-

montada de posiciones en estos casos, llegando Sainz a Sanremo en octavo lugar a 13m 35s, con el tercer piloto del Jolly Club, Andrea Aghini, en el punto de mira, a 12m 09s de su jefe de filas. Llegado este momento, iba a tener importantes consecuencias un hecho que hasta entonces había pasado inadvertido.

La salida de carretera el día anterior de Franco Cunico con su Ford Sierra Cosworth 4x4 había propiciado que se diese inicialmente a todos los pilotos que faltaban por afrontar el tramo el peor tiempo



BIASION COMO EN SUS MEJORES TIEMPOS
Esta vez, en un terreno que le es especialmente favorable, Miki Biasion sí brilló a la altura acostumbrada. Sólo un par de trompos en la segunda jornada le impidieron entablar una lucha fratricida por la victoria.



EL FORD SIERRA SIGUE PLANTEANDO PROBLEMAS
De nuevo dificultades con el diferencial delantero impidieron que François Delecour estuviese luchando entre los mejores.



SCHWARZ, UNA ACTUACION GENEROSA
El alemán Armin Schwarz penalizó tres minutos para permitir a Sainz mejorar un puesto, perdiendo un puesto en el podio.

registrado hasta entonces, el de François Delecour, Un hecho implantado por primera vez en el rallye Sanremo hace unos años. Sin embargo, con posterioridad, se reunía el colegio de comisarios deportivos cambiando ese tiempo por el obtenido por Cerrato, veinticinco segundos superior con lo que pilotos como Aghini y Piero Liatti se encontraban con un regalo inesperado a la hora de defender sus posiciones la última noche. Una acción, legitimada por el reglamento, que permite elegir entre una serie de tiempos, caso de que el peor de

ellos fuese debido a algún problema, no como en esta ocasión, lo que motivaba el comprensible enfado del piloto español. Además, Andrea Aghini había sufrido una penalización de 30 segundos en Gubbio al tener que entrar empujando su Lancia en el control horario, siendo retirada por el susodicho colegio y siendo finalmente reimplantada la última noche ante la protesta del equipo Toyota. Toda una serie de acciones que iban a caldear el ambiente y que iban a revelarse decisivas cuando Carlos Sainz llegaba al

podio en sexta posición, después de superar a Liatti en el último tramo, cuando el campeón de Europa rompía el turbo y un diferencial. Por su parte, Ove Andersson decidía detener al alemán Schwarz, haciendo que entrase con tres minutos de adelanto antes del tramo, penalizando nueve y haciendo que el piloto español ascendiese una plaza más. Posición que podía haber sido la quinta al quedar Sainz a sólo 21 segundos de Aghini, lo que hubiera significado igualar un resultado con Juha Kankkunen



FANTASIA SOBRE RUEDAS



DERBI NACIONAL MOTOR, S.A., 08100 Martorelles (Barcelona) España
Télex 94 184 DERBI E. Tel. (93) 570 20 10* Fax 570 55 02

y, quien sabe si de aquí a final de año, algo mucho más importante.

Lo que ha quedado claro es que Lancia ha logrado en estos meses que un vehículo como el Lancia Delta Integrale 16V, al límite de sus desarrollos técnicos, haya emitido su «canto del cisne» suponiendo el quinto título mundial consecutivo. En rueda de prensa, Giorgio Pianta reconocía que gran parte de esas nuevas prestaciones se debían a una mayor colaboración de Michelin, que había vuelto a reconsiderar su postura de inicios de temporada, así como a una nueva generación de motores utilizada desde el rallye Acrópolis, con excepción de Nueva Zelanda. Una nueva centralita con una gestión de potencia ligeramente inferior, idéntico par motor, pero a un menor número de vueltas, constituían la explicación oficial de esa nueva serie de resultados que han posibilitado un nuevo triunfo de la marca de Turín antes de que en el próximo Montecarlo debute el nuevo Lancia Delta Integrale HF.

Una carrera sin incidentes para Didier Auriol, salvo los 37 segundos perdidos en el sexto tramo a causa de un pinchazo, a pesar de disponer de uno de los Michelin ATS, que han permitido al piloto de Montpellier repetir su triunfo de la edición de 1990, dando al Jolly Club una gran satisfacción tras la pérdida de su actual patrocinador.

Buena actuación también del italiano Massimo Biasion, a quien solamente un problema de amortiguadores en el primer tramo de tierra le costaba dos trompos y poco más de medio minuto de retraso. Finalmente, Dario Cerrato era tercero, conquistando el título italiano con el abandono de Cunico.

El primer Ford clasificado era el de François Delecour, claramente el más rápido de los hombres de Boreham, en cu-



RECOMPENSA PARA AURIOL Y LA JOLLY
Hacia muchos rallyes que Auriol no ganaba; y lo cierto es que lo ha merecido en muchas de las mangas de esta temporada. Al final, con su triunfo, Lancia gana definitivamente el Mundial de rallyes para Marcas y la Jolly se apunta otra victoria.

SANREMO EN BREVE

Bjorn Waldegaard retorna a Lancia después de 1976 con un contrato para realizar las pruebas y el rallye Safari que el sueco ha ganado en cuatro ocasiones. De esta forma Toyota ha perdido un peón importante que deberá sustituir probablemente con **Mikael Ericsson**.

El nuevo responsable de Ford, Mark Dean, acababa con las especulaciones sobre el programa de la marca de Boreham en 1992 confirmando como pilotos a **Massimo Biasion** y **François Delecour** que estarán pre-

sentes en un total de ocho rallyes, quedando Malcom Wilson como piloto de pruebas.

Casi seguro, hay un noventa por ciento de posibilidades de que Juha Kankkunen no acuda al rallye Costa de Marfil. De esta forma, Lancia no intentará «marear la perdiz» e invertirá un notable esfuerzo económico para perseguir un título de pilotos, por el que nunca ha mostrado excesivo interés. Esto, a pesar de disponer de toda la infraestructura, de coches y neumáticos, en tierras africanas.

Piloto por un día, después de estar inscrito como piloto Mazda, Jesús Puras cuenta con participar en el Rallye de Cataluña con un Lancia, aunque también había pedido presupuesto a Subaru. Quien sí estará seguro es el argentino Jorge Recalde.

Todos los peones van ocupando sus puestos, Ari Vatanen correrá el RAC con un Subaru Legacy después de haber firmado por dos años con el equipo de David Richards, estará acompañado por François Chatriot, Colin McRae y «Possum» Bourne.

CLASIFICACIONES

1º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), 6 horas, 34 minutos, 26 segundos, **2º Biasion-Siviero** (Lancia Delta Integrale 16V), a 2m 50s, **3º Cerrato-Cerri** (Lancia Delta Integrale 16V), a 6m 41s, **4º Delecour-Pauwels** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 10m 15s, **5º Aghini-Farnocchia** (Lancia Delta Integrale 16V), a 12m 46s, **6º Sainz-Moya** (Toyota Celica GT-Four), a 13m 07s, **7º Liatti-Tedeschini** (Lancia Delta Integrale 16V), a 13m 46s, **8º Schwarz-Hertz** (Toyota Celica GT-Four), a 14m 00s, **9º Florio-Pirollo** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 15m 46s, **10º Wilson-Grist** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 20m 52s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-5, **Auriol**, TC 6-8, **Biasion**, TC 9-31, **Auriol**.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 134 puntos, **2º Toyota**, 128, **3º Ford**, 46, **4º Mitsubishi**, 45, **5º Mazda**, 38, **6º Subaru**, 32, **7º Nissan**, 16, **8º BMW**, 6, **9º Renault**, 4, **10º Daihatsu**, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 131 puntos, **2º Juha Kankkunen**, 123, **3º Didier Auriol**, 101, **4º Massimo Biasion**, 69, **5º Kenneth Eriksson**, 51, **6º Markku Alen**, 40, **7º Armin Schwarz**, 35, **8º Mikael Ericsson**, 27, **9º Jorge Recalde**, 23, **10º François Delecour**, 22



ANDREA AGHINI, MAS QUE UNA PROMESA

El reciente fichaje de Lancia, Andrea Aghini, ha cumplido a la perfección su papel. Ha obtenido un quinto puesto, que a la larga puede ser vital para las aspiraciones de

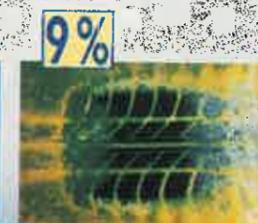
los vehículos volvían a repetirse los problemas en el diferencial delantero que motivaron su ausencia en Argentina y Australia, así como graves problemas de pérdida de potencia en sus motores.

El primer grupo N que se clasificaba era el Ford Sierra Cosworth de Giovanni Manfrinato, siendo segundo el belga Gregoire De Mevius con su Mazda 323 GT-X.

KILOMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILOMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO



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.



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



New Traditional
JEANSWEAR



GRAN PREMIO DE JAPON DE F-1

SENNA, CAMPEON Y CABALLERO

Ayrton Senna llegó al circuito de Suzuka convencido de tener a Nigel Mansell como único rival; sin embargo, no sabía que la vehemencia del mismo Mansell iba a ser su mejor aliada. A «Magic» Senna, le fueron suficientes diez vueltas para alcanzar su tercer título de Campeón del Mundo de F1, ya que el León británico fue, una vez más, víctima de su propia forma de ser, al salirse de la pista mientras perseguía a Senna.

AL contrario que en los años anteriores, en esta edición del Campeonato se ha decidido el título de una forma más deportiva, y sin triquiñuelas administrativas ni accidentes que se pudieran interpretar de diferente forma. También ha ocurrido que, por primera vez, Senna ha actuado de distinta

manera de lo que habitualmente suele hacer. En realidad, Ron Dennis -director deportivo de McLaren- ha conseguido inculcar en Senna el criterio de que las carreras y los campeonatos se ganan llegando hasta el final. De nada sirve correr y luchar a brazo partido, si luego todos los esfuerzos se quedan en agua de borrajas al cometer

errores como el de Mansell en esta ocasión.

De hecho, Dennis ha sido el verdadero artífice de este resultado, ya que, a pesar de estar en inferioridad de condiciones respecto a Williams-Renault y de haber tenido un mal momento a mitad de temporada, ha conseguido que las cosas se

desarrollaran según sus planes. En primer lugar, **logró domesticar la agresividad de Senna que, a partir del Gran Premio de Portugal, comenzó a actuar al estilo de Lauda; curiosamente, desde entonces no hizo ningún esfuerzo para lograr una *po-le position*, a pesar de tener en sus manos todos los medios.** Estaba claro que la primera medida impuesta por Dennis era la de no arriesgar para evitar accidentes. El segundo punto consistía en luchar lo justo, sin llegar a caer en errores que no permitieran poder seguir la escalada hacia el título. Buena prueba de ello fue la condescendencia de Senna al dejarse adelantar por Mansell en el Gran Premio de España: al respecto, no se puede olvidar la mirada del brasileño a Mansell en el momento más crucial del adelantamiento antes mencionado. En otros tiempos, Senna no hubiese levantado el pie del acelerador, y, probablemente, hubiese seguido el campeonato por televisión desde una clínica londinense. La encomienda era bien clara: primero no arriesgar y segundo sumar los puntos precisos, sin tener en cuenta el placer de una victoria. En resumidas cuentas, Dennis ha logrado con Senna lo que Cesare Fiorio no fue capaz con Mansell en la pasada temporada. Está claro que en McLaren manda uno sólo, no tantos como en Ferrari.

Al margen de esto, ha resultado atípico



TAMPOCO EL Riccardo Patrese logró salvar los colores de Williams Renault al clasificarse en tercer lugar. Un problema en la caja de cambios le impidió optar a una mejor clasificación. A partir de ahora tanto él como Mansell esperan alcanzar el Campeonato del Mundo de Constructores en el caso de que los McLaren rompan en Adelaida.

ver actuar a Senna como si hubiese estado sometido al síndrome Lauda, ya que decir síndrome Prost suena a polémica.

Como todos saben, esas pocas centésimas de segundo que separan al primer clasificado para la parrilla de salida de quien le sigue, significan poner en práctica una singular maestría, que en esta ocasión se sacrificó para llevar a cabo la misma estrategia que en el Gran Premio de España. Era importante que los dos McLaren de Senna y Berger ocuparan la primera línea de la parrilla, con el fin de evitar que un Williams-Renault se colara y estropear la estrategia, que consistía en permitir a Berger que obligara a Mansell a rodar al límite y situarle entre los dos McLaren. En esta ocasión, los coches de Woking estaban especialmente preparados para las características de Suzuka. Desde antes del Gran Premio de España, envuelto por un gran secreto, Allen McNish -piloto de pruebas de McLaren- estuvo rodando sin parar en Suzuka con un monoplaza MP4/6 para lograr paliar la inferioridad que separaba a los McLaren MP4/6 de los Williams-Renault FW14. Sin lugar a dudas, Honda puso toda la carne en el asador y logró unos motores RA 121 E sumamente competitivos, que se veían todavía más potenciados por una nueva composición de gasolina especialmente formulada por el coloso Shell. Jun-

to con esto, Showa -amortiguadores- dio el do de pecho al conseguir unos amortiguadores a la medida de las exigencias, y todo sumado, el clan McLaren-Honda-Senna-Berger construyeron una victoria antes de llegar oficialmente a Suzuka. Por el contrario, Williams llegó al circuito japonés como en cualquiera de las anteriores quince citas del campeonato, con la esperanza, o el convencimiento, de que su superioridad seguiría existiendo, y con el claro propósito de acercarse definitivamente al Campeonato del Mundo de Constructores; principal objetivo marcado por Renault desde que la lucha de Mansell por el título estaba en entredicho.

Como se ha dicho anteriormente, Berger tomó la salida como un misil para obligar a Mansell a forzar con el depósito de combustible lleno y así desgastar su caudal mecánico. A su vez, Senna estaba en la segunda posición, pero rodaba un segundo y medio más lento que Berger, con el fin de inducir a Mansell al adelantamiento y a la caza de Berger. De hecho, Mansell entró irremediamente al «trampillo», y al ponerse al rebufo de Senna comenzó a construir su derrota. En primer lugar, y no es la primera vez, se expuso a sobrecalentar su motor por estar tan cerca del McLaren, y segundo, la succión aerodinámica generada por el monoplaza de Senna le hacía perder estabilidad a su co-

SUZUKA EN BREVE

En las dos próximas temporadas, las escuderías Minardi y Larrousse utilizarán motores Lamborghini 3512-V12. Ambos equipos han puesto sus esperanzas en los propulsores diseñados por Mauro Forghieri, que a partir de este momento contará con un mayor apoyo económico de Chrysler para su evolución en la parte electrónica y también mecánica, relacionada con el aspecto de la distribución.

Al parecer, la ruptura entre el Cavallino y Alain Prost es cosa hecha. Después de complicadas conversaciones entre los abogados, hay indicios de un acuerdo mutuo, entre ambas partes, para hacer posible que Prost abandone Ferrari en 1992, sin cumplir una cláusula del contrato que le obligaría a pagar diez millones de dólares.

La obstinación mental de ciertos miembros del ayuntamiento de Port Erin (Isla de Man), han obligado a Nigel Mansell a poner en venta su casa ubicada en dicha localidad británica. Por lo visto, la climatología del lugar en cuestión es ingrata, y Mansell pidió el per-

miso para hacer una colina artificial que resguardara la casa del fuerte viento. Al no lograr el permiso, Mansell ha decidido abandonar el lugar para fijar su residencia en el Algarve, lugar en el que posee importantes inversiones inmobiliarias.

En la primera sesión de entrenamientos libres, Eric Bernard se salió de la pista en una de las zonas más rápidas del circuito nipón, y fue a estrellarse contra el muro de protección. Rápidamente fue atendido en el hospital de Ekisakai de Nagoya, donde se le puso un clavo para sujetar la fractura.

Por lo visto, la compañía petrolífera

Texaco, patrocinadora de Michael Andretti, ha hecho abortar la posibilidad de que el as norteamericano pasara a Ferrari. A estas alturas de la película, sólo le queda esperar al 1993, fecha en la cual su compromiso con la Texaco habrá concluido.

Después de varios meses, la justicia británica ha reconocido su excesiva dureza al juzgar a Bertrand Gachot, que por fin ha salido de la cárcel de Northeye en libertad provisional. La pasada semana, la Royal Court le ha conmutado la pena de dieciocho meses de reclusión en nueve, de los cuales ya había cumplido seis.

Para la próxima temporada, la escudería Footwork ha fichado al piloto japonés Aguri Suzuki, y al mismo tiempo ha renovado contrato con Michele Alboreto. El director técnico seguirá siendo Alan Jenkins y utilizarán motores Mugen, que en realidad serán los actuales Honda RA 109 E-V10, evolucionados por Hiroto Honda, hijo del fallecido Soichiro Honda y titular de la marca Mugen.



NIGEL MANSELL

JUGADAS DEL DESTINO Y ALGUNAS SUYAS

SIN lugar a dudas, si Nigel Mansell no ha logrado todavía ser Campeón del Mundo, es simplemente por unas malas pasadas del destino, que han encontrado en su vehemencia el terreno abonado para privarle del tan anhelado galardón.

Gran Premio de Australia de 1986: Mansell pierde la oportunidad de ganar

FOTO OBTENIDA DE LA RETRANSMISION DE TELEVISION.



su primer título por el reventón del neumático posterior izquierdo. El incidente fue causado por un defecto de la cubierta, que el piloto británico no supo detectar.

Gran Premio de Japón de 1987: En aquella ocasión, Mansell llegó al circuito de Suzuka con todas las posibilidades para llegar a ser Campeón del Mundo. Inexplicablemente, durante los entrenamientos no cronometrados, se salió de la pista y fue a chocar contra las defensas de seguridad, a raíz de lo cual se dañó la columna vertebral y no pudo correr el Gran Premio regalando a Nelson Piquet el título.

Gran Premio de Portugal de 1989: Después de haber sido descalificado por dar marcha atrás en la línea de boxes al entrar a cambiar los neumáticos, Mansell alegó no haber visto las banderas negras, ni haber escuchado la advertencia por radio. Poco después, chocó con Ayrton Senna en una maniobra incomprensible al negociar la curva de final de recta.

Gran Premio de Portugal de 1990: Sin hacer caso de las instrucciones recibidas de Cesare Fiorio, Mansell sacó de la pista a su compañero Alain Prost en el momento de la salida. Esto le quitó la posibilidad de ser campeón al francés.

Gran Premio de Portugal de 1991: Una vez más, en el circuito lusitano, Mansell fue objeto de la mala suerte. Al cambiar los neumáticos la tuerca de sujeción de la rueda posterior derecha se *transroscó*, y antes de que el mecánico pusiera remedio, se le dio la salida. La rueda se salió pocos metros después, y los mecánicos arreglaron el problema fuera del espacio reglamentario. Eso le costó la descalificación.

Gran Premio de Japón de 1991: Mansell volvió a demostrar que su forma de ser no le ha acercado al Campeonato del Mundo. Prueba de ello, es que su última oportunidad para alcanzar dicho galardón, la malgastó en la décima vuelta, momento en el que se salió de la pista por un error que únicamente a él se le puede achacar.



MONOTONIA Y SORPRESA

También en esta ocasión Alain Prost se tuvo que conformar con la modesta actuación que le permitió su monoplaça. Por el contrario, Martin Brundle consiguió ocupar la quinta posición, que significó el mejor resultado de Brabham Yamaha en la presente temporada.



che al negociar las múltiples curvas rápidas del circuito de Suzuka. Al final, o mejor dicho, al cumplirse la décima vuelta, Mansell se salió de la pista al entrar en una curva rápida, incidente causado por la falta de presión aerodinámica en la parte delantera de su Williams.

A partir de ese momento, la carrera y el campeonato habían concluido. Senna y la estrategia de Dennis habían triunfado sobre la vehemencia de Mansell, a pesar de disponer del mejor coche y el motor más competitivo de la temporada.

Al llegar a los boxes, Mansell hizo honor a sus palabras previas al Gran Premio: «Si el título tiene que llegar, llegará. Por conseguirlo no voy a arruinar mi vida».

De hecho, con gran calma explicó a Frank Williams y a Patrick Head lo ocurrido, fue a cambiarse al *motorhome*, siguió el desarrollo de la carrera en el box de Williams, y a falta de dos vueltas para el final, se fue al box de McLaren para felicitar a Senna. Y así ocurrió. Sin embargo, el abrazo entre ambos no fue tan efusivo como aquél que se dieron en Mónaco; en esta ocasión, todo se resolvió con un protocolario apretón de manos. Una vez más, la codicia había triunfado sobre el furor.

A raíz del abandono de Mansell, y comprobado que Patrese no podía rivalizar con los dos McLaren, Senna comenzó a desarrollar la carrera a su estilo. Ocupó la

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|--|--|
| 2. G. Berger (McLaren-Honda) 1 34 700 | 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1 34 898 |
| 5. N. Mansell (Williams-Renault) 1 34 922 | 27. A. Prost (Ferrari) 1 36 670 |
| 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 36 082 | 28. J. Alesi (Ferrari) 1 37 140 |
| 23. P. Martini (Minardi-Ferrari) 1 38 154 | 24. G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 38 248 |
| 19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 38 363 | 20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 38 614 |
| 33. A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1 38 842 | 22. J. Letho (Dallara-Judd) 1 38 911 |
| 32. A. Zaverdi (Jordan-Ford) 1 38 923 | 4. S. Modena (Tyrrell-Honda) 1 38 926 |
| 3. S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1 39 118 | 21. E. Pirro (Dallara-Judd) 1 39 236 |
| 25. T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 39 499 | 15. M. Gugelmin (Ilmor) 1 39 518 |
| 7. M. Brundle (Brabham-Yamaha) 1 39 697 | 26. E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 39 820 |
| 11. M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1 40 024 | 16. K. Wendlinger (Ilmor) 1 40 092 |
| 12. J. Herbert (Lotus-Judd) 1 40 170 | 14. G. Tarquini (Fondmetal-Ford) 1 40 184 |
| 30. A. Suzuki (Lola-Ford) 1 40 255 | 10. A. Caffi (Footwork-Ford) 1 40 403 |

NO PRECLASIFICADOS:
M. Blundell (Brabham-Yamaha), 1 41 289 N. Hartori (Coloni-Ford), 2 00 035

NO CLASIFICADOS:
M. Alboreto (Footwork-Hart), 1 40 844 N. Larini (Lamborghini), 1 42 492 E.V. De Poole (Lamborghini), 1 42 724

CLASIFICACION FINAL

1. G. Berger (McLaren-Honda) 1 32 10 695
2. A. Senna (McLaren-Honda) a 0 344 3. R. Patrese (Williams-Renault) a 56 731 4. A. Prost (Ferrari) a 1 20 761 5. M. Brundle (Brabham-Yamaha) a 1 vuelta 6. S. Modena (Tyrrell-Honda) a 1 vuelta 7. N. Piquet (Benetton-Ford) a 1 vuelta 8. M. Gugelmin (Leyton House-Ilmor) a 1 vuelta 9. T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) a 1 vuelta 10. A. Caffi (Footwork-Hart) a 2 vueltas 11. G. Tarquini (Fondmetal-Hart) a 3 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 91 puntos 2. N. Mansell, 69 puntos 3. R. Patrese, 52 puntos 4. G. Berger, 41 puntos 5. A. Prost, 34 puntos 6. N. Piquet, 25 puntos 7. J. Alesi, 21 puntos 8. S. Modena, 10 puntos 9. A. de Cesaris, 9 puntos 10. R. Moreno, 8 puntos 11. P. Martini, 6 puntos 12. J. Letho, 4 puntos 13. B. Gachot, 4 puntos 14. M. Schumacher, 4 puntos 15. M. Hakkinen, 2 puntos 16. M. Brundle, 2 puntos 17. S. Nakajima, 2 puntos 18. J. Bailey, 1 punto 19. I. Capelli, 1 punto 20. A. Suzuki, 1 punto 21. E. Bernard, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren-Honda, 132 puntos 2. Williams-Renault, 121 puntos 3. Ferrari, 55 puntos 4. Benetton-Ford, 37 puntos 5. Jordan-Ford, 13 puntos 6. Tyrrell-Honda, 12 puntos 7. Minardi-Ferrari, 6 puntos 8. BMS Dallara-Judd, 5 puntos 9. Lotus-Judd, 3 puntos 10. Brabham-Yamaha, 3 puntos 11. Lola-Ford, 2 puntos 12. Leyton House-Ilmor, 1 punto



AUTENTICA LOCURA
Para los espectadores japoneses la Fórmula 1 ha adquirido un valor insospechado. Es habitual ver personas disfrazadas con monos de pilotos. En la foto vemos un ejemplo que recuerda a Prost y Mansell.

primera posición ayudado por la condescendencia de su compañero Berger, que se dejó adelantar resignado a subirse al podio en el segundo escalón. Además, Senna registró el mejor tiempo en carrera en la vuelta treinta y nueve con el crono de 1.45.532, pero finalmente, en la última

vuelta y a poca distancia de la llegada, Senna esperó a Berger y con un gesto de la mano derecha le indicó que pasara. De algún modo, quiso gratificarle con la primera victoria en McLaren, agradecerle la ayuda recibida en los últimos compases de la temporada, y al mismo tiempo sellar

su tercer Campeonato del Mundo con un gesto de compañerismo, que ha venido a demostrar que Senna es rencoroso sólo con quien se lo merece.

Con este logro, Senna se ha convertido en el piloto más joven que ha conseguido tres títulos de Campeón del Mundo, y ha entrado a formar parte de esa élite compuesta por Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Nelson Piquet y su «amigo» Alain Prost. Entre todos ellos, sólo Senna puede aspirar a dar alcance a Juan Manuel Fangio, que ostenta el récord absoluto con cinco títulos. Como es lógico, más allá de lo ocurrido entre Senna, Mansell y Berger, la carrera ha carecido de interés, a pesar del accidente ocurrido entre Lheto, Pirro y De Cesaris. Tampoco han faltado sorpresas, ya que Brundle ha logrado llevar a su Brabham-Yamaha al quinto lugar, y Caffi seguido por Tarquini ocuparon las dos últimas posiciones.

A estas alturas de la película, y con un Gran Premio pendiente, será muy difícil que Williams-Renault logre hacerse con el título de constructores, ya que aun a pesar de lo ocurrido, es el equipo que más se merecería dicho galardón.

Gigi Corbetta

CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA
LA TIENDA DE WAYNE RAINEY

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



MAGNIFICA ACTUACION
Salvador Serviá con un Nissan Terrano de la Clase T-1, realizó una sensacional carrera. No solo dominó su clase a placer, además se permitió finalizar la prueba entre los cinco primeros.



LIDER DE PRINCIPIO A FIN
Vatanen ocupó la primera posición desde el primer día de la carrera. Los Citroën se mostraron muy superiores a sus rivales.

RALLYE
FARAONES

EL SABOR AMARGO DE LA VICTORIA

Citroën ha conseguido en el Faraones un rotundo éxito. Pero a la vez, también ha logrado su triunfo más triste y más caro. A la muerte de Tarin, copiloto de Ickx y hombre ligado al equipo desde siempre, hay que sumar la muerte de uno de los mecánicos de la potente armada francesa.

Enviado Especial
Manuel Madrid

UNA victoria, normalmente, suele ser motivo de alegría. Pero en esta edición del Rallye Faraones, Vatanen al cruzar la línea de meta como vencedor no estaba contento, todo lo contrario. Incluso no cumplió el rito típico suyo de subir al coche y brindar con leche por el triunfo, se limitó al bajar del coche a levantar una copa llena de leche y dedicarle el triunfo a su compañero y amigo, Christian Tarin, que falleció dos días antes en París a consecuencia de sus terribles heridas y quemaduras fruto del accidente que sufrió con Jacky Ickx.

Citroën ha dominado a placer este Rallye de los Faraones, en una carrera en la que no ha tenido un rival de su categoría. Su contrincante más directo Vismara, al volante de un Range Rover de la categoría T-3, estaba a años luz de la potente armada francesa. El insolente dominio de Citroën se ha visto empañado por los accidentes sufridos en el seno del equipo. Primero era un mecánico el que fallecía, al salirse el camión de asistencia, en el que viajaba, en una curva y caer por un pequeño talud. Más tarde era Ickx el que sufría un tonto accidente y volcaba incendiándose su coche, saldándose el vuelco con graves quemaduras para su copiloto Christian Tarin. Fue evacuado rápidamente a París, y los partes médicos que iban

UN TRISTE BRINDIS
Al final de la carrera, Vatanen levantó un vaso de leche, y dedicó su triunfo, con un gesto muy serio en su cara, a su desaparecido amigo Tarin.



llegando eran, dentro de la gravedad, esperanzadores. Finalmente, un comunicado difundido por Citroën decía que su estado era crítico, hasta que al día siguiente (final de la penúltima etapa) Frequelin, director deportivo de la marca, convocaba a los medios de prensa y a su equipo al completo, para decir que Tarin había fallecido esa mañana a las siete.

La etapa del día siguiente fue un paseo para los coches franceses, con sus ocupantes totalmente abatidos. Tan sólo se limitaron a rodar, para cruzar la línea de meta los tres juntos con Vatanen a la cabeza, Waldegaard en segunda posición y Ambrosino ocupando el tercer escalón del podio.

Nadie pudo hacer frente al potente equipo galo, que desde el primer día ya consiguieron una importante ventaja sobre sus rivales. Detrás de ellos, se situó Vismara, en tierra de nadie, que tan sólo se limitó a tener cuidado para no cometer ningún error y a cuidar al máximo la mecánica. Una impecable carrera, que a punto estuvo de estropear el último día. En esta última etapa se perdió, y justo en el momento en el que encontró la pista buena, coincidió con Salvador Serviá colisionando con él. Un despiste que afortunadamente se saldó con abolladuras de chapa.

Lo más interesante de este devaluado Rallye de los Faraones fue la lucha que mantuvieron por la quinta plaza Serviá y Tartarin. El piloto español, incluido dentro del equipo francés Nissan Dessoude, al volante de un Terrano de la clase T-1 (coches prácticamente de serie), realizó una carrera sensacional: «El truco para poder hacer una buena carrera con este tipo de coches es habituarse a él. Al ser un coche de serie hay que cuidar mucho más la mecánica y tener más cuidado con los baches, etcétera». Estos comentarios de Serviá se cumplieron a la perfección, su coche prácticamente no tuvo incidentes mecánicos, lo que sumado a una magnífica regularidad, le permitió ocupar una sensacional quinta plaza al final de la ca-



UN PLANTEAMIENTO PERFECTO
Vismara, conocedor de sus posibilidades, se aseguró un buen puesto tras los Citroën.



FIEL ESCUDERO
Ambrosino cumplió perfectamente su cometido de coche de asistencia rápida.



SIN DESCANSO
Al llegar al vivac el trabajo continúa. Gallagher, copiloto de Waldegaard estudia en su tienda el recorrido de la etapa del día siguiente.

FARAONES EN BREVE

-Al finalizar la carrera, **Guy Frequelin** anunció que a finales de este mes y durante la primera quincena de noviembre se desplazarán a **Gabón** para hacer los primeros test de preparación del **París-El Cabo**. A estas pruebas irán **Waldegaard** y **Ambrosino**. Estaba también previsto que se sumase **Ickx**, pero tras el fatal accidente del **Faraones** en el que ha muerto su copiloto, aún no hay nada decidido.



-Por fin. Esta es la primera ocasión en la que un **Quad** consigue finalizar en un raid africano. Esta proeza corrió a cargo del piloto francés **Fabrice Roche** con un **Quad Honda**.

Gran parte de los inscritos en el **Faraones** tenían sus ojos puestos en el **París-El Cabo**. Hemos podido saber que **Miguel Prieto**, ausente en la carrera egipcia, va a tomar parte con un **Nissan prototipo**, tipo **Baja California**, con un chasis tubular y con carrocería *pick-up*. Contará con el apoyo de **Coca Cola** y **Barklays Bank**. También podría tener ayuda de **Nissan Motor Ibérica**. **Serviá** lo hará con el **Lada Samara** del equipo **Trident**.

rrera. Un puesto muy peleado y que logró el último día. La etapa anterior se vio superado por su rival el francés Tartarin (Toyota Proto Diesel), al romperse un manguito del sistema de refrigeración y perder agua. Serviá se vio obligado a parar, poco después llegó Tartarin, que en un gran gesto deportivo paró y le dio agua. Con el retraso que acumuló, Serviá pasó a la sexta plaza. Con todo esto el español se mostraba satisfecho: «De todas maneras es un puesto muy bueno, nuestro objetivo era ganar la Clase T-1 y eso lo hemos logrado de sobra. El gesto de Tartarin me parece sensacional, es una buena persona. Mañana si lo tuviese al alcance y lo pudiese adelantar no lo haría». Finalmente en la última etapa la suerte estuvo del lado del español. Tartarin se perdió y Serviá cruzó la línea de meta por delante.

El resto de los pilotos españoles en la categoría de coches no tuvieron mucha fortuna. Dalmau con un Mercedes, después de realizar una carrera muy regular, en la penúltima etapa rompió el motor de su coche y no pudo acabar la carrera. Franquesa (Pegaso) que perdió mucho tiempo atrapado en arenas movedizas, realizó unas buenas etapas y finalmente su actuación se vio recompensada con el cuarto puesto entre los camiones. Juan Manubens también con un camión (Mercedes) finalizó en quinta posición en esta categoría.

Entre las motos la carrera estuvo mucho más disputada. Tras el abandono de Arcarons, se situó en cabeza Laporte, compañero de equipo del español, que logró una buena ventaja sobre sus más directos rivales, todos con Yamaha y con Peterhansel a la cabeza. El italiano Alessandro de Petri también con Yamaha y perteneciente al mismo equipo del español Carlos Mas, fue el protagonista de los últimos días de carrera, tras romper el cárter de su moto y perder mucho tiempo, se lanzó en una desenfrenada carrera que le permitió anotarse la mayoría de las etapas.

Por lo que respecta a Carlos Mas, tras

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils





UN GRAN DEPORTISTA
Tartarin cuando se jugaba la quinta plaza con Serviá, se paró para ayudar al español.



DOS GRANDES FIGURAS
Laporte (izquierda) venció con autoridad el Faraones. Sotelo por su parte, demostró que está entre la élite de los pilotos de la especialidad.



A BUENA ALTURA
Carlos Mas demostró, una vez más, que es uno de los animadores indiscutibles de este tipo de carreras. De no ser por los problemas que le acosaron en los primeros días, habría ocupado una posición mejor.

UN TRISTE FINAL

Con la muerte de Tarin, se pierde además de una persona de una enorme calidad humana, a un gran deportista enganchado por la magia del desierto. Un tonto accidente acabó con su vida, pero esta no era la primera vez que se veía entre llamas. En el pasado París-Dakar también acompañando a Ickx se incendió su coche, afortunadamente salieron en aquella ocasión ilesos. Esto hace recapacitar y al igual que sucedió con los coches de Grupo B de Rallyes, quizá sea hora de limitar los prototipos que corren en el desierto.



CLASIFICACIONES

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Citroën ZX), en 18.15.51 2º Waldegaard-Gallagher (Citroën ZX), a 1.42.53 3º Ambrosino-Guehenec (Citroën ZX), a 2.14.54 4º Vismara-Fogar (Range Rover), a 4.54.28 5º Servia-Fadhuile (Nissan Terrano), a 5.25.06 1º en la Clase T-1 6º Tartarin-Balouer (Toyota Proto), a 5.39.15 7º Picon-De Lavergne (Range Rover), a 7.29.01 41º Franquesa-Palacios-Bea (Pegaso), a 29.02.06 46º Manubens-Tibau-Sans (Mercedes), a 41.39.17

MOTOS

1º D. Laporte (Cagiva) en 26.44.55 2º S. Peterhansel (Yamaha) a 18.55 3º T. Magnaldi (Yamaha) a 43.44 4º E. Orioli (Cagiva) a 55.44 5º C. Mas (Yamaha) a 1.01.01 6º M. Morales (Stalaven) a 1.16.25 7º G. Picard (Yamaha) a 1.53.06 35º C. Sotelo (Gilera) a 34.10.51

unos primeros días en los que se vió acosado por algunos problemas mecánicos, realizó una segunda parte del raid muy buena, que le permitió finalizar en una sensacional quinta posición.

Otro español destacado fue Carlos Sotelo, la fatalidad se cebó en él y, cuando marchaba muy bien en la general, rompió el motor de su Gilera perdiendo mucho tiempo. Tras este incidente realizó unas magníficas etapas poniendo de manifiesto que se encuentra entre la élite de esta

especialidad. Peor suerte corrió Xavi Ribá, que tuvo que abandonar por problemas eléctricos en su Yamaha.

Tras esta carrera, todos tienen sus ojos puestos en el próximo París-El Cabo. Es más el Faraones sirve a muchos equipos para poner a punto sus monturas de cara a esta carrera. Este es también el caso de Citroën, que en Faraones probaron un nuevo coche y unos nuevos neumáticos Michelin especialmente diseñados para utilizarlos en arena.

LONGINES
LONGINES
LONGINES

CONCESION A CAMILO JOSE CELA Y ARANTXA SANCHEZ VICARIO DE LOS PREMIOS CONQUEST DE LONGINES

Por octavo año consecutivo han sido otorgados los premios CONQUEST de Longines, como ya es tradicional en el Salón Imperial del Hotel Ritz de Barcelona.

D. Jose Antonio Cadarso, Director General de INTERSA, presentó el acto, con palabras de agradecimiento por la presencia de Antonio Negre, presidente de la Cámara de Comercio de Barcelona, y de Walter Von Kaenel, Director General de LONGINES. A continuación dió a conocer los nombres de los premios Conquest de 1.991.

El objetivo de ese premio es distinguir el trabajo de aquellos españoles que con su esfuerzo, profesionalidad y dedicación han logrado conquistar su parcela profesional.

En la presente ocasión han sido distinguidos con este galardón la tenista ARANTXA SANCHEZ VICARIO y nuestro premio Nobel de Literatura CAMILO JOSE CELA.

A Arantxa le entregó el premio, consistente en una placa conmemorativa y un reloj de oro LONGINES valorado en un millón de pesetas, Inés Sastre, venida expresamente de París para este acontecimiento.

El académico Pere Gimferrer, después de recordar el mastrazgo ejercido sobre todos los españoles por Camilo José Cela, le entregó el correspondiente galardón. Cela correspondió a las palabras de GIMFERRER deseándole que fuera el próximo NOBEL catalán. Preciso que se llevaba un reloj para casa y explicó su agradecimiento igualmente con palabras llenas de humor.

Mónica Randall, vestida de blanco, actuó de maestra de ceremonias y presentó el acto, como ya es tradicional, con desenvoltura y profesionalidad.

En la mesa de la presidencia además



de Arantxa Sánchez Vicario y Camilo José Cela, se sentaba la esposa de D. Camilo, Marina Castaño, Mónica Randall, Inés Sastre y el matrimonio Rosa María Sardá y Josep Mª Mainat.

Analia Gadé y la princesa Smilja Mihialovitch charlaban animadamente. José Oneto comentaba su continuidad radiofónica a la tertulia de Del Olmo en Onda Cero. Entre otras caras conocidas vimos a Teresa Campos, Joaquín Prats,

Francisco Valladares, Xonia Wunsch, golfista española ganadora del Open de Italia y Silvia Esteban, Miss Internacional.

En el fin de fiesta actuaron Los Cinco Latinos, que recordaron sus conocidos temas. Finalmente los invitados más marchosos continuaron la fiesta en Oliver & Hardy hasta altas horas de la madrugada, aprovechándose a demás del cambio de hora.



FINALES INTERNACIONALES RENAULT

EL DIA DE LOS ALBACETE

Al acabar la jornada, los Albacete -porque no podemos olvidar a Antonio Senior- se llevaban para Madrid el primer Campeonato Nacional de Fórmula Renault, pero también un segundo puesto en la final internacional de la misma categoría, un resultado brillante a todas luces. Los Albacete eran este domingo los más felices.

EL domingo un sol intenso saludó a los participantes en las diversas carreras de una jornada ciento por ciento Renault. Los primeros en salir a la pista eran los pilotos de la Formula Renault Nacional. El principal polo de interés consistía en saber si Ricardo García Galiano podría enjugar la ventajita que Albacete le llevaba en el Campeonato con lo cual ambos se tendrían que jugar el título en el Circuito de La Torrecica. Albacete marcó la *pole* y Galiano se situó segundo a tres décimas, pero todo quedó visto para sentencia instantes después de que el semáforo se pusiese verde. Albacete arrancaba a la perfección, pero Galiano sólo rodaba unos metros: se había roto la transmisión cuando cambió a segunda. Con ello el piloto madrileño, que controló la primera vuelta con Carlos Pérez-Sala y Morback a sus espaldas, respiró tranquilo ya que con terminar la carrera se adjudicaba el título. Por eso cuando Pérez-Sala fue a por él, Albacete no opuso demasiada resistencia y dejó al piloto de Kernel volar hacia su primera victoria en el Campeonato. En la Copa Clio Nacional, al *poleman* Arribas, no le arrancó el coche

para la vuelta de calentamiento, con ello Aráez hizo una bonita carrera en solitario seguido a distancia, primero por Secades y luego por Rodrigo que superó a éste. De la Puente se mantiene líder pese a finalizar vigésimo. Delgado fue el gran protagonista de la Copa Iniciación, pero ello no le reportó ningún beneficio. Pues, si bien había obtenido el segundo tiempo en los entrenamientos tras Tesoro y por delante de Fernández, los comisarios le penalizaron con

un minuto por haber arrancado antes de que el semáforo se pusiese verde. Así Delgado «ganó» la carrera físicamente, pero en realidad, con el minuto a cuestas, terminó decimotercero, lo que le perjudica de cara a sus aspiraciones al Campeonato. Segundo, pero virtual primero, fue Tesoro que se coloca líder del certamen.

No dió ninguna opción a sus rivales de la Copa Clio Internacional el piloto italiano Salvatore Pirro que fue líder único y destacado y finalizó con un amplísimo



LUCHA SIN TREGUA
La Copa Clio Internacional, estuvo muy emocionante por los diversos duelos, a pesar del dominio absoluto del italiano Pirro. Gonzalo Arche fue el español más destacado aunque se tuvo que conformar con la octava posición.



ALBACETE INTERNACIONAL
En las dos mangas de la Fórmula Renault Internacional Antonio Albacete demostró que está en el máximo nivel, consiguiendo la segunda plaza en el podio.

margen de seis segundos y medio sobre el segundo clasificado, Van Vliet, que remontó con tesón y se adjudicó finalmente este puesto por delante de Molenaar. En esta categoría el español Arche había impresionado en los entrenamientos, ya que logró el segundo tiempo, pero en carrera terminó octavo.

El plato fuerte eran las dos mangas de la Fórmula Renault Internacional dominada totalmente por el gallo Pierre Derode que marcó la *pole* con medio segundo de ventaja sobre sus compatriotas Couvreur

y Clerico y los españoles Albacete y Soto. En la primera manga Derode no dió ninguna opción a Couvreur y Albacete que enseguida se colocó tercero. En la segunda, de nuevo se asistió a un festival de Derode, pero esta vez el segundo era Albacete que resistió muy bien los ataques de Couvreur primero y luego, cuando este se retrasó, los de Clerico. En el cómputo general, Albacete se adjudicaba una brillante segunda posición tras Derode y por delante de Clerico.

Texto y fotos: José Luis Aznar

CLASIFICACIONES

F. RENAULT INTERNACIONAL

1º P. Derode, 38 45 243 2º A. Albacete, 38 52 788 3º E. Clerico, 38 53 702 4º O. Couvreur, 38 54 434 5º S. Fedon, 39 02 843 6º J. Marquet, 39 09 046 7º R. Morback, 39 10 620 8º I. Arias, 39 12 014 9º R. Galliano, 39 23 988 10º I. Soto, 39 33 985

COPA CLIO INTERNACIONAL

1º S. Pirro, 31 53 384 2º M. Van Vliet, 31 59 848 3º D. Molenaar, 32 02 575 4º S. Waudby, 32 02 820 5º S. Betschart, 32 03 331

F. NACIONAL RENAULT

1º C. P. Sala, 29 17 080 2º A. Albacete, 29 24 535 3º R. Morback, 29 29 107 4º I. Arias, 29 32 113 5º B. Calatayud, 29 43 588

COPA NACIONAL CLIO 16V

1º J. M. Aráez, 25 05 719 2º J. Rodrigo, 25 08 846 3º R. Secades, 25 15 359 4º I. Arias, 25 18 446 5º L. A. Peiró, 25 23 440

COPA CLIO INICIACION

1º P. J. Tesoro, 19 47 340 2º G. de Alba, 19 51 646 3º L. Saban, 19 58 040 4º J. C. Ayuso, 20 03 295 5º I. Rodríguez, 20 03 759.

O FIAUTO

PROGRAMA ESPECIAL PARA AUTOMOCION

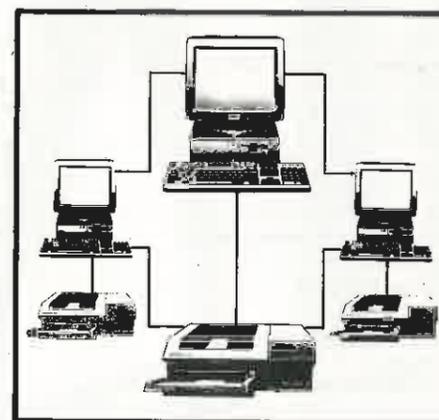
Nuestro programa OFIAUTO, está especialmente diseñado para la informatización de los Concesionarios, Talleres y recambios.

Con él obtendrá un total control de toda su organización, con sistemas operativos de rápida y fácil utilización. Y la gran ventaja de nuestra experiencia en el sector.

En OFIMÁTICA le adecuamos o realizamos toda la instalación en función a sus necesidades, poniéndose a punto de funcionamiento en un breve espacio de tiempo.

OFIMÁTICA, soluciones prácticas.

- Pedidos
- Recambios
- Ordenes reparación
- Albaranes
- Facturación
- Giros
- Impagos
- Control operarios
- Histórico automóviles/ Reparación
- Agentes y vendedores
- Gestorías y financieras
- Informes comerciales
- Contabilidad



Ofimática
LE OFRECE SOLUCIONES
Ortega Nieto, 20 - Tel. 25 01 44
Fax 25 10 77 - 23009 JAEN

MADRID: Grupo Penta - Tel. (91) 247 19 80
ASTURIAS: Comercial Eprom - Tel. (985) 23 04 59
GRANADA: Ofimática - Tel. (958) 25 28 95
CORDOBA: Ofimática - Tel. (957) 48 68 75

EPSON
Distribuidor Oficial

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

DEPORTE

EL próximo día 27 de octubre, Albacete realiza su primera Prueba Internacional de Motociclismo en las categorías de 125 c.c., Supersport y Superbikes. Las entradas costarán de 1.000 a 3.000 pesetas. Además habrá: última prueba del Mundial de Sport Prototipos en Japón, Rallye Les Planes en Dénia, Alicante, del Campeonato de España de Montaña, Rallye Valeo, del 25 al 27, Campeonato de España de Turismos en Alcañiz (también Fórmula Ford, Fórmula Fiat y Clásicos), Rallye de Tierra en Gerona, el día 26, y Rallye Costa de Marfil, los días 27 al 31 de octubre.

RAID AVENTURA

EL Grupo Moto Aventura 4x4 tiene una buena oferta para estas Navidades. Los días del 21 de diciembre al 3 de enero, organizará la ya habitual expedición a Argelia, más concretamente en el desierto del Tanezrouf. Cuenta con un recorrido de 5.500 kilómetros, de los cuales más del cien por ciento son pistas desérticas y arenales inmensos.

Más información:
Tfno. (96) 217 06 38

ALCAÑIZ EN VIVO

DOMINGO Deporte de TVE-2 emitirá el Campeonato de España de Turismos desde el circuito de Alcañiz a las 13:30 del día 27 de octubre.

PASAR LA ITV



RECORDAMOS que los turismos matriculados durante los años 1985, 1986 y 1987 deben pasar la próxima Inspección Técnica de Vehículos que deberá tener lugar antes del 31 de diciembre de 1991. Las matrículas posteriores a la lista que facilitamos deberán hacerlo en 1992.

ALAVA	4553-I	LUGO	5942-I
ALBACETE	1987-H	MADRID	9956-HK
ALICANTE	7829-AU	MALAGA	8813-AD
ALMERIA	4328-J	MURCIA	1561-Z
AVILA	4986-D	NAVARRA	0269-T
BADAJOS	7724-J	ORENSE	0819-I
BALEARES	8776-AK	OVIEDO	8409-AJ
BARCELONA	4192-HU	PALENCIA	4934-E
BURGOS	3427-J	PALMAS, LAS	4409-AB
CACERES	6624-G	PONTEVEDRA	2095-Y
CADIZ	1694-V	SALAMANCA	2525-I
CASTELLON	2963-O	SANTA CRUZ T	0587-Y
CIUDAD REAL	7616-I	SANTANDER	1431-O
CORDOBA	1165-P	SEGOVIA	6732-D
CORUÑA, LA	3889-AF	SEVILLA	6395-AL
CUENCA	9356-D	SORIA	6346-C
GERONA	2576-Y	TARRAGONA	9733-S
GRANADA	7384-M	TERUEL	6074-D
GUADALAJARA	1482-D	TOLEDO	6734-J
GUIPUZCOA	9323-X	VALENCIA	6117-BZ
HUELVA	3129-I	VALLADOLID	2631-N
HUESCA	4683-G	VIZCAYA	0214-AP
JAEN	1296-J	ZAMORA	5898-E
LEON	5712-M	ZARAGOZA	6417-X
LERIDA	1762-M	CEUTA	7227-C
LOGROÑO	2789-H	MELILLA	9760-B



Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Jefa de Publicidad:** Elvira Aricha. **Automerca:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automerca:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Ángel Durá.

Directora de Marketing:
María Lizárraga.

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

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

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

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillón de Castro, 46, 7^a 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. 1988. 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).

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.

