

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

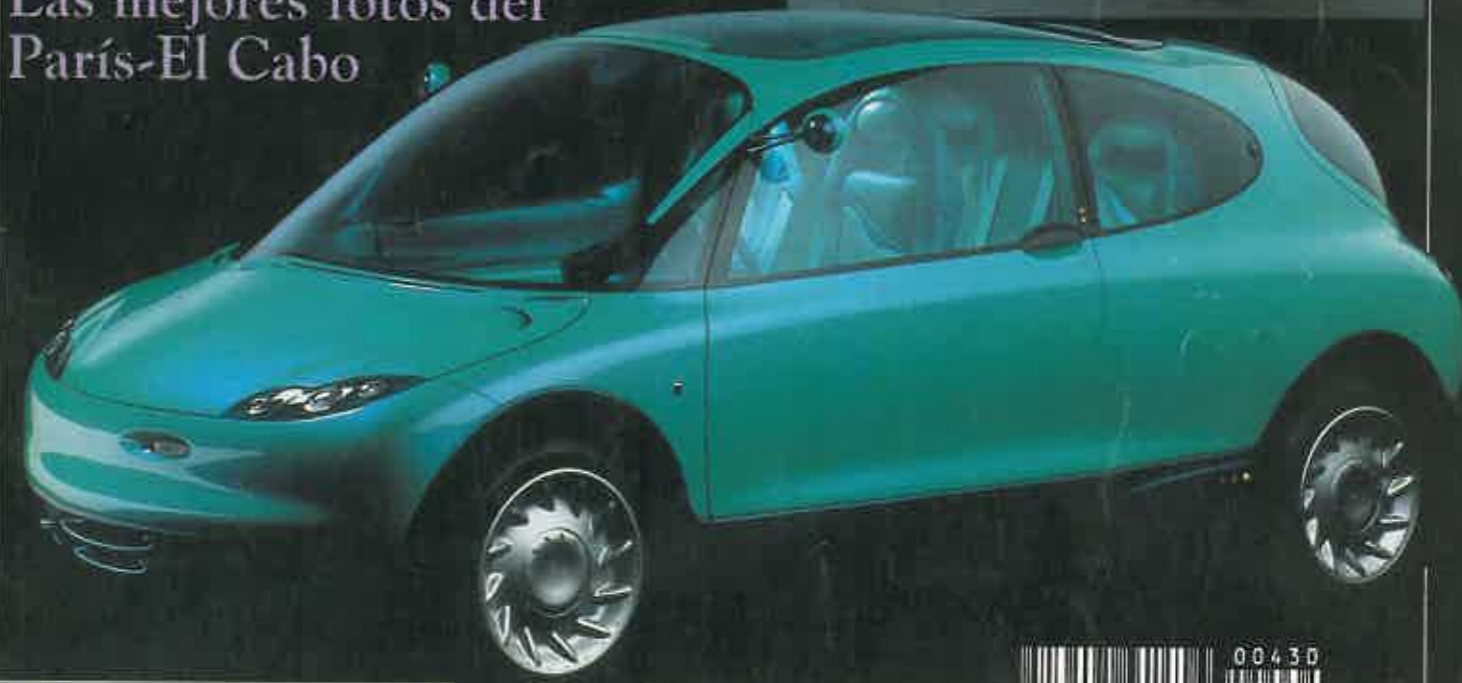
18 de enero de 1992 • Núm. 430 • 325 ptas.



USA CONTRAATAACA SALON **D**ETROIT



Opel Astra:
Los primeros 15.000 Kms.
Las mejores fotos del
París-El Cabo



8 413042 641506

00430



XRV 750

PARA EL DESIERTO



XL 600 V

PARA LA MONTAÑA



XR 600 R

PARA LAS CARRERAS



NX 650

PARA LA AVENTURA

A
M
A
M
E
S
E
T
A
S
E

Precios para Canarias, Ceuta y
Melilla: 350 ptas., sin IVA.
Gastos de transporte incluidos
Precios extranjero:
Portugal 580 escudos

HONDA
Come ride with us



ESPECIAL SALON DE DETROIT. LA RESPUESTA DE LA INDUSTRIA AMERICANA PAG11



RAID PARIS-EL CABO PAG82



AVANCE: LOS PRIMEROS 15.000 KM DEL OPEL ASTRA PAG42



FRENTE A FRENTE ALFA ROMEO 33 1.3V, LANCIA DELTA 1.5 LX PAG46

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 11 **SALÓN DE DETROIT**
- 24 **LO ÚLTIMO**
NUEVO OPEL
OMEGA PARA EL
93
- 27 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 42 **BAJO LA LUPA**
OPEL ASTRA A LOS
15.000 KMS.
- 46 **FRENTE A FRENTE**
ALFA ROMEO 33
1.3 VELOCE
LANCIA DELTA 1.5
LX
- 55 **PRECIOS**
VEHÍCULOS
USADOS
- 67 **MAGAZINE**
- 71 **FUERA DE SERIE**
SUPERMERCADO
DEL AUTOMÓVIL
- 74 **DEPORTE**
MARTINI&ROSSI
RACING
- 88 **LA HISTORIA DEL**
RALLYE
MONTECARLO
- 82 **RAID PARÍS- EL**
CABO
- 88 **A TODO GAS**
- 90 **FIRMA DE LA**
- 94 **CASA**
HUMOR:
BALLESTA

MEIZ NICOLI

¿DONDE ESTA EL LIMITE?



Con las novedades de la Serie 5, que incluyen los nuevos Touring, un tracción a las cuatro ruedas, el nuevo Turbodiesel y más equipamiento, dispondrá de nueve modelos para llegar donde se proponga.

Desde el 520i al M5, bajo el perfil de un Serie 5 tiene cabida todo lo que quiera pedirle a su automóvil: Equilibrio entre dimensiones y movilidad, prestaciones desde 143 a 315 CV, y motorizaciones de 6 cilindros, tanto en los modelos de gasolina como en el turbodiesel con intercooler, el diesel más rápido del mun-

do. Y en todos lo más avanzado de la tecnología BMW para proteger el medio ambiente.

En definitiva, desde el Serie 5 más deportivo al más familiar, 9 modelos para reflejar todo lo que usted desea. Sin límite en prestaciones ni en espacio.

Y a lo largo de toda la gama, seguridad y

MODELOS SERIE 5: 520i, 525i, 535i, M5 (Berlinas) • 520iT, 525iT y

EQUIPAMIENTO DE SERIE: ABS. Aire acondicionado. Dirección asistida. Faros de óptica elipsoidal. Cierre centralizado. Elevalunas y retrovisores

Eléctricos. Neumáticos de perfil bajo. Motores de seis cilindros de gasolina, entre 150 y 315 CV, y turbodiesel con intercooler, de 143 CV. serie, de acuerdo a la normativa legal vigente.



LOS TOURING. 520iT, 525iT y 525tdsT.

525tdsT (Touring) • 525tds (turbodiesel) • 525ix (tracción a las cuatro ruedas).
eléctricos. Neumáticos de perfil bajo. Motores de seis cilindros de gasolina, entre 150 y 315 CV, y turbodiesel con intercooler, de 143 CV. serie, de acuerdo a la normativa legal vigente.

confort al máximo nivel incluyendo ABS y aire acondicionado como equipamiento de serie.

Ahora, cuando piense en el automóvil que usted desea, no se ponga límites. En estas dimensiones y en su categoría, lo lógico es que lo encuentre entre los nueve modelos de la Serie 5 de BMW.



ACUSTI & PARTNERS

A

CARRETERA AL CIELO

L ministro **Corcuera** parece que «no le salen» demasiado bien las leyes, según se desprende de los mandobles que, en forma tipográfica, le propinan incesantemente los medios de comunicación. No nos referimos, por supuesto, a la **Ley de Seguridad Ciudadana** que, con la etiqueta de «represiva», se pasea estos días por la Cámara Alta. Es la otra **Ley de Seguridad, la Vial**, la que comienza a preocupar a los ciudadanos. Los guarismos que salpican el texto legal, más conocidos como multas, la han hecho acreedora del calificativo de «dura». Y ojalá se quede ahí.

Porque no estaría mal la «dureza» si con ella se amortiguara la cruenta guerra del asfalto. Pero mucho nos tememos que no va a ser así. Se hace demasiada demagogia con los muertos, se les echa el **idem** porque es lo más fácil. Y hala, a reprimir que las cifras apoyan. ¿Y las carreteras, qué?, ¿Nadie tiene la culpa? Hasta Roma lo ha dicho, con motivo del fallecimiento de **Monseñor Roca** en accidente de tráfico: «El mal estado de las carreteras españolas, que causan un elevado número de muertos». (**Vaticano dixit**). Aquí, sin embargo, ni dios quiere enterarse.

Ni acabaremos con el territorio pateando las puertas de los tranquilos vecinos, ni solucionaremos el problema de tráfico dando palos a los sufridos conductores. La letra con sangre no entra ya. Afortunadamente. Tenemos la obligación de **educar vialmente** al pueblo y, paralelamente, ofrecerle los medios para que todo suceda con mayor normalidad. Porque no somos los españoles los conductores más cañes de Europa. De ninguna manera. ¿No será que tenemos y hemos tenido los políticos más inútiles? A lo peor...

Félix Lázaro
Editor ejecutivo

N. del E.- Conocí un cargo de la DGT que, cuando salía a la carretera, daba ráfagas de luz, para que los que viajaban en sentido contrario levantaran el pie (Medida disuasoria). La nueva Ley castigará a los que «rafageen» para avisar de la presencia de la «pareja» o para saludar a su tía Encarna. Conviene elaborar rápidamente un código de «ráfagas», para saber cuál de ellas debe de ser la merecedora de la sanción.



Hagan juego

ENAU se está ganando a pulso el título de importador número uno en Italia. Un acto más de su campaña promocional del Clio ha tenido lugar durante el Salon de Boloña, con motivo de la celebración del Memorial Bettega y donde ha montado el «flipper» más grande del mundo.

Los participantes, conduciendo un Clio, tenían que empujar la bola como en los más típicos «ping-pong» de la época. Los participantes en el Memorial tuvieron la oportunidad de mostrar sus habilidades y dicen las crónicas que el que más puntos obtuvo



fue el piloto de Fórmula 1 Riccardo Patrese, aunque no pudo ganar en «su» carrera.



Mi regalo favorito

UN nuevo récord en subastas acaba de batirse en Nueva York. Naturalmente, ha sido en la sala Christie's. Se trata del juguete más caro del mundo: casi dos millones y medio de pesetas que, en dólares, ha pagado religiosamente el comprador de esta maravilla: un coche de bomberos, realizado en hojalata y que data de mediados del siglo pasado, cuando los atractivos coches anti-incendio estaban tirados, todavía, por caballos o mulas.

Cayeron las ventas

SE conocen ya las primeras cifras de lo que ha sido el año 91. Di-

ciembre se cerró con una caída anual del 9,8 por ciento, con un total de ventas de 866.000 coches, frente a los 982.000 del año anterior y muy lejos del millón largo de 1989, año récord de ventas en España.

Aunque las cifras son aún provisionales, se estima que en diciembre se vendieron 69.000 turismos, con un ligero aumento sobre el mismo mes del año anterior. Se tenía verdadero miedo al mes de diciembre, ante el anuncio de la bajada del IVA. La inmediata reacción de los fabricantes, bajando sus precios para igualarlos a los que entraban en vigor en el 92, ha dado sus frutos y en diciembre del 91 se superaron las ventas del pasado mes de diciembre del año 1990.

AMOR POR FERRARI

Joan Ferret es uno de los empresarios catalanes más activos, creador de la empresa Ferve, especializada en la miniaturización de accesorios electrónicos. Pues bien, Ferret tiene un hobby desconocido: pintor. En esta faceta ha realizado en Barcelona una bellísima exposición de sus cuadros, en los que refleja los coches que más le apasionan: los Ferrari.

ROBAR LA RECAUDACIÓN

Tiene alguna gracia el que a la Guardia Civil de Tráfico de Barcelona le hayan robado 11 millones de pesetas de la caja fuerte. Lo que no nos cuentan es si las multas por las ráfagas de luz serán para compensar las pérdidas.

MARQUÉS DEL RACE

Fernando Falcó, Presidente del Race, ha tenido la gallardía de decir lo que todos pensamos y todos se callan: que las sanciones por las ráfagas de luz son una soberana sandez y que es falso que aquí somos más pícaros. Eso sólo lo puede afirmar quien no ha conducido fuera de España en su vida.

PIEL DE ÁNGEL

Nada menos que 1.500.000 pesetas cobran en BMW por la tapicería de cuero del M5. Nadie duda de la calidad de la piel utilizada pero así, a bote pronto, nos parece una exageración, difícil de justificar.

París bien vale un Corsa

VARIAS veces hemos mencionado el nuevo Opel Corsa, que sustituirá al más pequeño de los coches fabricados en Europa por General Motors. Ahora se ha sabido que su presentación oficial tendrá lugar, al fin, en el Salón del Automóvil de París, en el próximo mes de septiembre.

Al igual que su hermano mayor, el Astra, el Corsa hace hincapié en los aspectos ecológicos, con unos niveles de materiales reciclables verdaderamente altos y el empleo de catalizadores al menos en las versiones más altas de la gama.

Las líneas son totalmente nuevas, más redondeadas, en el estilo del



de ofertas que incluyen diferentes tipos de carrocería.

Además de las versiones de tres y cinco puertas, es muy probable que más adelante exista un pequeño «roadster», desca- potable y deportivo.

Aunque los motores han sido objeto de profundas revisiones, para reducir sus niveles de contaminación y mejorar su rendimiento, se mantendrán básicamente los mismos de la actual gama: 1.200, 1.400 y 1.600 centímetros cúbicos, a los que añadir el excelente motor diésel de procedencia Isuzu, que incrementa su cilindrada hasta 1.600 centímetros cúbicos y que ofrecerá aspirado y turbo.



zación de los productos de su grupo. A partir de ahora Otaysa, que hasta la fecha comercializaba los productos Nissan, va a dedicarse en exclusiva a Seat, Volkswagen Audi y Skoda.

Este acuerdo tienen una gran trascendencia ya que Otaysa es un grupo tre-

pietario de Otaysa, declaró que en 1991 su grupo había vendido más del seis por ciento del total nacional de Nissan en España, casi un 39 por ciento de los vehículos industriales de Madrid y más del sesenta por ciento de los turismos de Madrid. Todo esto sin contar con las 850 operaciones cerradas a falta de que la fábrica suministre las unidades.

Las perspectivas de crecimiento son muchas, ya que para 1992 el grupo espera vender unas 6.400 unidades de las cuales 1.200 serán vehículos industriales Volkswagen.

Dentro de la filosofía del grupo Otaysa pesa mucho la cuestión del servicio, por lo que se ha realizado una inversión que rondará los 500 millones de pesetas en la modernización de unas naveas de 20.000 metros cuadrados en Coslada (Madrid).

Seat se refuerza en Madrid

SEAT ha consolidado su presencia en Madrid tras el acuerdo con Otaysa para la comercial-

mente activo que, además de las tiendas y los talleres, dispone de una compañía de alquiler de coches y una aseguradora propia. En la rueda de prensa en la que se anunció el acuerdo, Santiago Gómez Pintado, pro-



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

GENERAL MOTORS SAGINAW, división que produce bombas hidráulicas para direcciones asistidas y cajas de cambio automáticas, invertirá 400 millones de francos (unas ocho mil millones de pesetas) y creará 300 puestos de trabajo, durante los dos próximos años en su

fábrica de Estrachurgo que emplea a 2.000 personas y tiene un volumen de negocio de 850 millones de francos (17.000 millones de pesetas)

LA MARCA FRANCESA Peugeot, que llegó a controlar una tercera parte del mercado camboyano, planea volver a él, vendiendo automóviles y ofreciendo servicio de asistencia. Para comenzar con buen pie, la marca del León ha ofrecido un Peugeot 605 al

príncipe Norodom Sihanouk, nuevo jefe de Estado de Camboya.

EL DÉFICIT del balance comercial entre la Comunidad Europea y Japón - 23.000 millones de dólares en diez meses - creció un 25 por ciento durante el año anterior. Esta cifra ha sido calificada como «preocupante» por Frans Andriessen, comisario de la CE encargado de negociar el contrato relativo a los automóviles entre ambas comunidades.

CONTANTE Y SONANTE

FASA-RENAULT

va a producir 6.000 vehículos más de los previstos en el primer trimestre del año para atender la demanda suscitada tras la bajada del IVA.

MÁS DE 1.700

trabajadores de Ford en Almusafes han presentado demandas para reclamar a la compañía el abono de un plus de «penosidad por exceso de ruido».

EL FABRICANTE DE BATERÍAS

Tudor presentará en breve el proceso de reestructuración que prepara para garantizar su competitividad en Europa.

LA FINANCIACIÓN

de la autovía Burgos-León, cuyo coste asciende a 80.000 millones de pesetas, es la condición impuesta por la Junta de Castilla-León para firmar el pacto de financiación autonómica.

MERCEDES-BENZ

quiere reducir sus costes de producción, por lo que suprimirá miles de empleos en Alemania y trasladará parte de su producción a terceros países, como México.

LA CONCESIONARIA ACESA

va a ampliar su capital social en 8.063 millones de pesetas, para situarlo en 88.483 millones.

LA INDUSTRIA AMERICANA

del automóvil va a exigir un mayor proteccionismo si las negociaciones entre el gobierno y el ministerio de Industria japonés no llegan a un acuerdo.

EL TEMA DE LA SEMANA

El tráfico no respeta la Navidad

El brutal balance de siniestralidad vial de las pasadas Navidades parece haber despertado de su letargo a las autoridades responsables del Tráfico. En esas fiestas, 310 personas dejaron sus vidas en las carreteras, sólo dos muertos menos que en el mismo periodo del año anterior. Y lo que es más escalofriante: la primera noche del año se llevó por delante a 18 personas, de las cuales 17 tenían edades comprendidas entre los 17 y los 25 años.

El propio titular de la DGT, Miguel Muñoz, afirmaba, a renglón seguido, que se desconoce la incidencia del alcohol en esos accidentes «porque a la mayor parte de las víctimas no se les hace la prueba de alcoholemia». Según el señor Muñoz, «éste es un problema que tenemos no sólo en nuestro país sino en todo el mundo. Las cifras que obtenemos siempre son aparentemente muy bajas. Sin embargo, hemos realizado una investigación con el Departamento de Salud del Gobierno de Navarra, con una amplísima muestra, en la que a todos los implicados en accidentes de tráfico, y durante el periodo de observación, se les ha realizado la prueba del alcohol. Esta investigación ratificó una hipótesis de la que estábamos casi convencidos y es que en más de un tercio de los accidentes está presente el alcohol, y presente, justamente, en

la zona de prohibición, es decir, en los 0,8 gramos por litro».

Lo que si ha ido adelantando ya el director general de Tráfico son las principales líneas que contendrá el nuevo Reglamento de Circulación, bastantes conocidas, como son el uso de los cinturones en plazas traseras, casco obligatorio para todos los usuarios de dos ruedas, en ciudad y en carretera, y la limitación de velocidad en las ciudades a 50 kilómetros por hora (ahora, salvo algún caso aislado, en 60 kilómetros por hora). Según el señor Muñoz se trata de atajar la «velocidad libre que se practica en los núcleos urbanos entre las nueve de la noche y las nueve de la mañana».

Una de las novedades más llamativas sería la de la imposición de duras sanciones a los conductores que avisen a otros automovilistas, mediante destellos luminosos, de la presencia de la Guardia Civil de Tráfico en la carretera. Este hábito de gran parte de los conductores de nuestro país, nada frecuente en el resto de Europa, no estaba tipificado hasta ahora como falta o infracción. Se considerará como falta leve y se prevé una sanción de 15.000 pesetas. También se sancionará como falta leve la utilización de aparatos electrónicos para detectar desde los los automóviles la presencia de los radares policiales.

El Reglamento comentado, que sustituirá al viejo Código de la Circulación, será aprobado en breve por el Consejo de Ministros, aunque no entrará en vigor hasta la primavera. En ese tiempo, la Dirección General de Tráfico remitirá un completo folleto.

Liberalización comercial... con reparos

La liberalización del comercio español, que entró en vigor el pasado día dos de enero, va a favorecer la importación de casi dos centenares de productos de los paí-

ses asiáticos, pero no de una manera global.

De momento el Ministerio de Industria ha obtenido de la Comisión Europea permiso para vigilar las importaciones de coches y motocicletas de pequeña cilindrada procedentes de Japón. Así mismo, el aluvión de peticiones de importación de coches es abrumadora, por lo que Industria está

preparando la solicitud a Bruselas para establecer el correspondiente cupo. Para este ejercicio, el Ministerio pretende limitar esas compras a 14.000-15.000 vehículos (10.300 en el pasado año), a la



espera de la decisión definitiva de la citada Comisión.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LA CRISIS que afecta a la industria automovilística de los Estados Unidos preocupa cada vez más a los japoneses. A causa de ello, Toyota tiene previsto cuadruplicar sus compras de coches y piezas a General Motors. Según el primer fabricante japonés, «apoyar ahora a GM es de vital importancia para Toyota». En el mismo sentido, esta

marea permitirá al principal importador japonés de vehículos extranjeros, Yanase, que utilice su red expositiva para expandir las ventas de General Motors en Japón.

EL MINISTERIO JAPONÉS de Industria y Comercio Internacional, sensibilizado también por la crisis del país norteamericano, ha pedido a los constructores de su país que reduzcan la exportación de coches a los Estados Unidos.

LA DELEGACIÓN que ha acompañado a Bush durante

su reciente visita a Japón, ha tenido a su disposición 20 Jeep Cherokee cedidos por el importador japonés de Chrysler. Su presidente, Leo Lucocca, ha podido contar con un Chrysler Imperial, el modelo más lujoso de la marca.

EL HONDA CIVIC FERIO ha sido designado Coche del Año 1991-92 por un grupo de 41 importantes periodistas japoneses del mundo del automóvil. 32 nuevos modelos optaron al galardón y por detrás del Civic se clasificaron el Mazda RX-7 y el Honda Beat.

EN VOZ BAJA

LA OFERTA DEL RENAULT

Navada se amplía. En Francia se comercializa ya la versión TXI equipada con el motor 2 litros y culata de tres válvulas por cilindro o 140 caballos de potencia máxima. En España, el Nevada TXI comenzará a venderse antes de esta próxima primavera.

GENERAL MOTORS

entrará de lleno en los todo-terreno. No sólo comenzará a vender los Frontier a partir de abril, sino un modelo superior, bautizado Monterrey para competir con el Range Rover y el Mercedes G.

FINALMENTE EL 22 DE MAYO

ha sido la fecha elegida para la retirada de Raymond Levy de la Presidencia de Renault. Su sucesor será nombrado por la primera ministra francesa, pero los nombres que más suenan son Louis Schweitzer, actual número 2 de Renault, Pierre Eissen, ex presidente de Aut Inter y Daniel Gredelavert, quien sigue insistiendo en que se encuentra muy a gusto como segundo de a bordo de Volkswagen.

EN ESTA PRIMAVERA

Citroën dará un empujón a las ventas del ZX con la incorporación de nuevas versiones de 3 puertas y carácter deportivo. Con esta carrocería se ofrecerán también un diésel turbo y un superdeportivo bautizado ZX 165 con culata de 16 válvulas y 160 caballos. Irremediando a la versión familiar, conocida con el nombre código N-22, no se comercializará hasta finales del próximo año 1993.

Audi 80 Avant

Al POSTAR por la moda break parece una política acertada desde un tiempo a esta parte. En el resto de Europa las versiones familiares gozan de un éxito reconocido desde siempre. Audi está decidido a imponer esta moda también en España.

Por primera vez en la historia de Audi, la gama baja de la marca recibe una carrocería de estilo Break (Familiar). Antes del verano se podrá comprar en España el Audi 80 Avant, una versión especialmente dinámica y polivalente del nuevo modelo base de la firma alemana. Una versión que Motor 16 ha sorprendido en sus últimas pruebas por carreteras del sur de España. El parecido con su hermano mayor, el 100 Avant, que llegará a nuestro país antes, es extraordinario ya



DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

BORIS YELTSIN se entrevistó durante su reciente visita a Roma con Gianni Agnelli, presidente de Fiat. Durante el encuentro, con la presencia de Cesare Romiti y Renato Ruggiero, se discutió sobre los planes de Fiat en Rusia, donde la marca italiana está considerando la posibilidad de adquirir un 30 por ciento del capital de Lada en el

que los rasgos externos prácticamente se han calado. A excepción de los paragolpes delanteros, con los pilotos empotrados en el 80, el resto es verdaderamente similar a excepción, por supuesto, del tamaño.

Los Avant más pequeños compartirán algunas de las motorizaciones con la nueva berlina, por lo que la oferta de seis plantas motrices se presume como una de las más completas. Un motor dos litros con 90 ó 115 caballos, un 2,3 litros con 133 caballos, el V6 de 2,7 litros y 174 caballos y dos versiones turbodiésel de 75 y 90 caballos, podrían utilizarse en los nuevos Avant, combinado en algunos casos con el sistema de tracción total Quattro.

Sin embargo, las versiones que Audi proponga para el mercado español, se reducirán probablemente a tres: dos de gasolina con potencias de 133 y 174

caballos y una diésel, la más potente, con 90 caballos e inyección directa.

El 80 Avant se presenta como un elegante Break, bien equipado y con un espacio habitable aumentado en relación a la ya conseguida berlina. Se supone que el mercado de familiares experimentará en España un aumento importante, dada la gran oferta y calidad de los modelos que se esperan para este año. De momento la marca alemana tiene guardados en la recámara dos modelos capaces de plantar cara a cualquier enemigo, el tiempo dirá si la nueva moda gusta o no al conductor español.

Cambio de rombo

CON motivo de la presentación de los resultados en Francia, Renault ha presentado, oficialmente, el nuevo logo que lucirán a partir de

ahora sus modelos. Este, diseñado por la agencia Style Marque, sustituye al anterior que databa de 1972 diseñado por Vasarely. El primer modelo en lucirlo en su morro será el Renault Safrane, nuevo modelo que será presentado a final de mes y que sustituye al Renault 25.



Así mismo se anunció, este año, que la empresa francesa no tendrá beneficios, pero que ha sido un año bueno en las ventas de turismos Renault.

momento que se privatice. Yeltsin estaba especialmente interesado en firmar un principio de acuerdo hacia el día veinte del presente mes.

TODOS LOS PAÍSES en los que haya disponibilidad de gasolina sin plomo, el Fiat Cinquecento se podrá adquirir con catalizador y según los ingenieros de Fiat su nivel de emisiones sería mínimo. Según ellos, «el Cinquecento emite una tercera parte de la cantidad de CO2 expulsada por un motor catalizado de tres litros de cilindrada».

EL NUEVO ALFA 155 estará equipado, según fuentes generalmente bien informadas, con el motor diésel, desarrollado por VM Motori, denominado TurboTronic. Según esos datos, El Alfa 155 sería el primer vehículo de serie en montar este motor que fue dado a conocer en 1990, y que, según su fabricante, es el motor diésel más limpio de cuantos se fabrican, gracias a una cámara de combustión de doble turbulencia patentada por VM. A causa de ello, no necesita catalizador para cumplir con las normas.

CUENTENOS
SU CASO

Todas las respuestas

El Rolls Royce Camargue apareció en el mercado en 1975 con un motor V8 de 6,7 litros de cilindrada. Pesaba 2.330 kilogramos y su velocidad máxima era de 190 kilómetros por hora. Media 5,17 metros de largo, 1,92 metros de ancho y tenía una altura de 1,48 metros.

Las diferencias entre el Nissan Patrol 4C TD y la versión especial Dakar de la primera generación eran básicamente las llantas y los adhesivos especiales. Todo lo demás era comparativo por los dos modelos.

Efectivamente, el Fiat Uno de la comparativa no es la versión 70 SX ie. A



veces los parques de prensa de las marcas no nos pueden facilitar un modelo concreto y las fotos (sólo las fotos) se realizan con «algo parecido». Por su parte los datos exactos de recuperación en 5º de 80 a 120 kilómetros por hora de la Renault Express, son 21,0 segundos recorriendo 590 metros. Un error de transcripción nos hizo comparar ciertamente a la Express, casi casi, con un caracol.

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES



Xavier O'Callaghan

Los lectores de esta revista parecen muy entusiastas con ella, por lo menos los que escriben a este Corresponsal. Las cartas que se han recibido acostumbran a tener tres partes: felicitación por la revista, sugerencias y preguntas.

Jorge Andreu, desde Valencia, felicita a la revista y nos dice que cree «que es la mejor de su género en el mercado». Lo que ratifica Lázaro Miras, de Granada, que en una apretada carta comienza diciendo que piensa «que es la mejor que existe en España». Y, por último, Marcos X. Pérez, de La Coruña, nos felicita por el nuevo formato de la revista, que sigue desde sus inicios en 1983.

Gracias a todos ellos. Siempre son de agradecer las felicitaciones y los elogios. Pero mucho más si se acompañan de sugerencias o preguntas, porque hace ver que aquellas no son vanos.

Se hacen una serie de sugerencias: la densa carta de Lázaro Miras contiene íntegramente una serie de sugerencias, pero realmente todas ellas se concretan en algo que es lo que más le interesa, que son las pruebas; se queja de que no explicamos en la revista la duración de los distintos elementos y lo hacemos más breve; termina drásticamente: «menos rollo y hacedlo como antes que en poco espacio decíais más cosas de interés y valga lo mismo para las pruebas». Se queja que las páginas de precios actualmente no son fiables y que en la encuesta ECO no se pregunta cuál es la versión que más aceptación tiene o cuál es la opinión de los taxistas. La carta, querido lector, pasa íntegra y con estas sugerencias señaladas, a la redacción de la revista; ésta tiene especial interés en atender a los lectores: no sea pesimista y no se figure (como así dice en su carta) que todo caerá en saco roto.

Opiniones y sugerencias ayudan a hacer la revista cada vez mejor; este corresponsal de los lectores las canaliza, se hace eco en su carta y las aporta a la redacción. Confíen, lectores, en que esto se hace así o se hace caso de las sugerencias, en la medida en que es posible y razonable: no más, pero tampoco menos, ciertamente. Una brevísima carta de Ana Creu, de Barcelona, contiene dos su-

gerencias bien concretas que creo pueden ser también muy interesantes: propone que se cree una sección dedicada a preguntas sobre nuevos modelos y que se haga un reportaje dedicado al centro de diseño de alguna marca.

Y Oscar Borrego, de Rubí (Barcelona) hace una ambiciosa sugerencia: pregunta si en un futuro no muy lejano sacaremos al mercado una revista catálogo en la cual se encuentren todos o casi todos los modelos del mundo.

Como decía al principio, se hacen una serie de preguntas de carácter muy técnico, que este Corresponsal de los Lectores, con toda humildad, reconoce que no puede contestar porque sabe de esto mucho menos que ellos. Pero les transmito a la redacción de la revista para que les conteste particularmente o en las páginas de la misma.

Oscar Borrego pregunta las prestaciones, dimensiones y precio aproximado del Rolls Royce Camargue; si cuando tenga ya los datos, se lo compra, me lo dice y nos felicitaremos todos de tener un lector con Rolls. Jorge Andreu pregunta las diferencias entre el Nissan Patrol 4C TD y el Nissan Patrol Dakar (1ª Edición).

Por último, hay que referirse a la amplia y cuidada carta de Marcos X. Pérez que plantea una serie de cuestiones: acepta que esta revista haya dado un semáforo rojo al Audi por el elevado precio de una serie de opciones; advierte que en la comparación que se hace del Fiat Uno Selecta y el Fiat Uno 70 SX ie aparece una fotografía que no es de este último vehículo; nos pregunta si es un error el dato que se da del Renault Express de su recuperación en 5º: 36,5 segundos para pasar de 80 a 120 Km/h.

Y este mismo lector plantea un tema de auténtico interés para todos: el de las Compañías de Seguros. Le doy la razón en el tema de los «conductores conflictivos» que pueden «fichar» las Compañías de Seguros. Si todas estas compañías les niegan toda clase de seguro, les impiden, prácticamente, conducir, lo que significaría imponerles una sanción que no puede, en ningún caso, realizar una empresa privada.

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

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

Autoedición: José Mª Gómez-Morán, Yolanda Corrochano y José Mª Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elyra Aricha. Anuncerador: Mª Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automerca: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizárraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Tyvíno.
Director de Distribución: 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: 43874 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 88. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impreses: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcaá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 58 y 327 15 25.



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



MOTOR 16 es una publicación miembro de Euzko Erria, 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).

SALON D'ETROIT

LA GUERRA DE LOS COCHES

La crisis de los fabricantes norteamericanos se ha convertido en una cuestión de estado. El Presidente Bush viajó a Japón acompañado de los presidentes de Chrysler, Ford y General Motors para intentar resolver parte del problema. Esos mismos días se inauguraba el Salón de Detroit, que refleja la reacción de estas tres grandes marcas.

Alberto Mallo enviado especial en EE.UU



La situación actual empezó a fraguarse a finales de los años 70. Entonces, los constructores norteamericanos se desenvolvían con seguridad. La situación era demasiado cómoda, hasta el punto que la evolución del producto y, sobre todo, su calidad, entraron en una fase estacionaria. Dieron el paso a la

Precisamente los japoneses se ganaron a los usuarios descontentos del producto norteamericano de aquella época. Honda, Nissan y Toyota empezaron a instalar fábricas. Entonces la situación era tan buena que se pensaba que había sitio para todos. Luego, con la llegada de la recesión, las marcas japone-



NUMERO DOS
El Ford Taurus es el segundo coche de turismo más vendido en Estados Unidos... tras el Honda Accord. A la derecha, el primer Station Wagon de la nueva marca de GM, Saturn.

tracción delantera, lo que no les libró de ciertas dificultades que se acumularon con las derivadas de un producto mal acabado, que originaba problemas. Es entonces cuando hay que buscar el origen a las grandes pérdidas de los tres colosos, pérdidas que hoy asombran por su magnitud a los ciudadanos españoles.

FORD ELÉCTRICO
Autonomía de 320 kilómetros.



FORD: BATERIAS CONECTADAS

La cúpula directiva de Ford Motor Company es consciente de las limitaciones actuales de los coches eléctricos y es precisamente por esta razón por la que no cejan en investigar en la materia. Las baterías, que siguen siendo el gran problema de este tipo de vehículos, aún tienen que evolucionar mucho hasta que se alcance una masificación del vehículo eléctrico. Los especialistas de Ford consideran que las baterías de sulfuro de sodio por ellos desarrolladas, son actualmente las únicas capaces de ofrecer, a un costo razonable, soluciones válidas ante las exigencias actuales, a saber: autonomía mínima de 160 kilómetros y suficiente capacidad de aceleración como para evolucionar con seguridad en el tráfico habitual de vehículos con motores de combustión interna.

Esta política, sin embargo, no les impide continuar rebajando los niveles de emisiones de humos de sus motores de gasolina y aseguran que serán capaces de cumplir las más estrictas de las futuras normas californianas en materia de contaminación atmosférica.

Entretanto, han dado a conocer



COMO UN TAXI
El Connecta tiene una puerta a la izquierda y dos a la derecha.

dos modelos movidos por energía eléctrica. Uno de ellos es el Ford EcoStar (versión comercial del Escort), del que se construirán ochenta unidades en una primera fase. Se comercializa en Estados Unidos y Europa, exclusivamente para flotas. Las baterías de sulfuro de sodio alimentan un nuevo motor eléctrico, más compacto, ligero, barato y fácil de refrigerar. Desarrolla una

potencia equivalente a 75 caballos. En velocidad de aceleración de 0 a 50 kilómetros por hora es más rápido que un modelo equivalente de gasolina. La velocidad máxima es de 120 kilómetros por hora y la autonomía supera los 320 kilómetros si se circula a 40 kilómetros por hora.

Otros refinamientos técnicos, como un sistema de recarga de las baterías en deceleración, también los



LOS VIEJOS ROCKEROS NUNCA MUEREN
Ford sigue fiel al Mustang, que continúa gozando de gran aceptación.



tiene el Ford Ghia Connecta, que utiliza la misma tecnología del EcoStar. El Connecta es un monovolumen, construido y diseñado por Ghia en Turín. Es más ligero y aerodinámico que el EcoStar. Tiene cuatro plazas y una tercera fila adicional de asientos para dos niños. Para no perjudicar la habitabilidad, la parte posterior del techo tiene un marcado abultamiento.

LOS VAN DE FORD
El Aerostar es la propuesta de Ford en el terreno de los monovolumen.

ROLLS ROYCE EN USA
No podían faltar los Rolls en la muestra de Detroit.

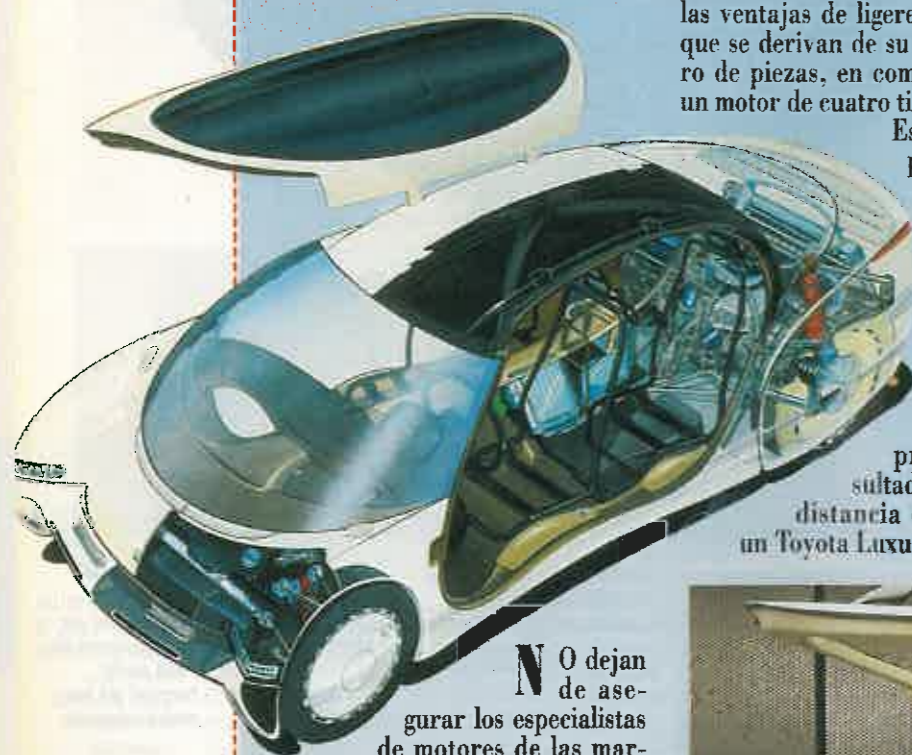


sas prácticamente no lo han notado y quienes más han sufrido han sido Chrysler, Ford y General Motors.

Paralelamente, el excedente comercial japonés no deja de aumentar y el departamento de comercio estadounidense ha expedientado por «dumping» a las marcas japonesas...

No parece que las posturas de un país y otro vayan a dar con la solución, cuando el propio presidente Bush se pregunta por

G.M. ULTRALITE CON EL MOTOR DE FUTURO



po de motor favorito a la hora de mostrar un prototipo de futuro. Sus índices de contaminación han dejado para la historia las emisiones típicas de las antiguas motocicletas, lo mismo que el elevado consumo. Sin embargo, conserva las ventajas de ligereza y sencillez que se derivan de su menor número de piezas, en comparación con un motor de cuatro tiempos.

Esta es la razón por la que los técnicos de General Motors han presentado el prototipo Ultralite, un coche de cuatro plazas y sorprendentes resultados. «Tiene la distancia entre ejes de un Toyota Lexus y la longitud



de un Mazda MX-3», dice Donald Runkle, vicepresidente de ingeniería de General Motors. Es compacto, de gran capacidad interior, gracias al poco espacio que ocupa su motor tricilíndrico de 1,5 litros, fabricado en aluminio. Va situado en la parte posterior y desarrolla una potencia de 111 caballos a 5.000 revoluciones por minuto. Ello le permite alcanzar 216 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 en 7,8 segundos. No menos destacable son sus 3 litros de con-



NO dejan de asegurar los especialistas de motores de las marcas más importante que el futuro pasa por el motor de ciclo dos tiempos. Con la llegada de la electrónica y la necesidad de abrir nuevos caminos, el motor de dos tiempos se ha desempolvado y en los últimos dos años se ha perfeccionado como no se había hecho antes. Hasta tal punto que es el ti-

LO BUENO ES CARO
La estructura en fibra de carbono del Ultralite es muy superior a la de acero o aluminio.

ECONÓMICO
Sólo se necesitan cuatro caballos de potencia para moverse a 90 kilómetros por hora, cuando los coches convencionales necesitan 15.

SALON DETROIT



PRESENCIA EUROPEA
BMW presentaba la versión de dos puertas de la Serie 3

qué los coches norteamericanos no gustan a los japoneses y afirma que deberían tomar ejemplo de los alemanes. Exportar coches y componentes a Japón sería sólo una solución parcial al problema comercial existente entre los dos países.

Es en su propio territorio donde Chrysler, Ford y General Motors tienen un campo de acción suficientemente amplio para volver a obtener beneficios. Lograr un importante volumen de nego-

cios en Japón llevaría mucho tiempo, razón por la que se esfuerzan, sobre todo, en quitarles a los japoneses parte de la cuota del mercado U.S.A. que en su día les arrebataron, o al menos frenar el crecimiento de dicha cuota. Es la táctica a seguir. Recordemos que en 1991 se han vendido 12,5 millones de vehículos y para 1992 esperan llegar a 13,5. Pero en palabras de Phillip Benton, presidente y responsable de la Oficina Ejecutiva de

AERODINÁMICA A TOPE
El coeficiente aerodinámico del Ultralite es de sólo 0,19.

sumo cada 100 kilómetros a 80 kilómetros por hora.

Estas prestaciones se deben, en gran medida, a la avanzada tecnología estructural. El motor forma parte de un conjunto modular que agrupa también la transmisión (cambio automático de cuatro velocidades) y el sistema de control de altura de las suspensiones. Este conjunto es fácilmente desmontable y hace posible la noción de que sea intercambiable. Todo este conjunto va dispuesto en la parte trasera del Ultralite para lograr la mejor aerodinámica posible. Su coeficiente de penetración en el aire (CX) es de 0,19.

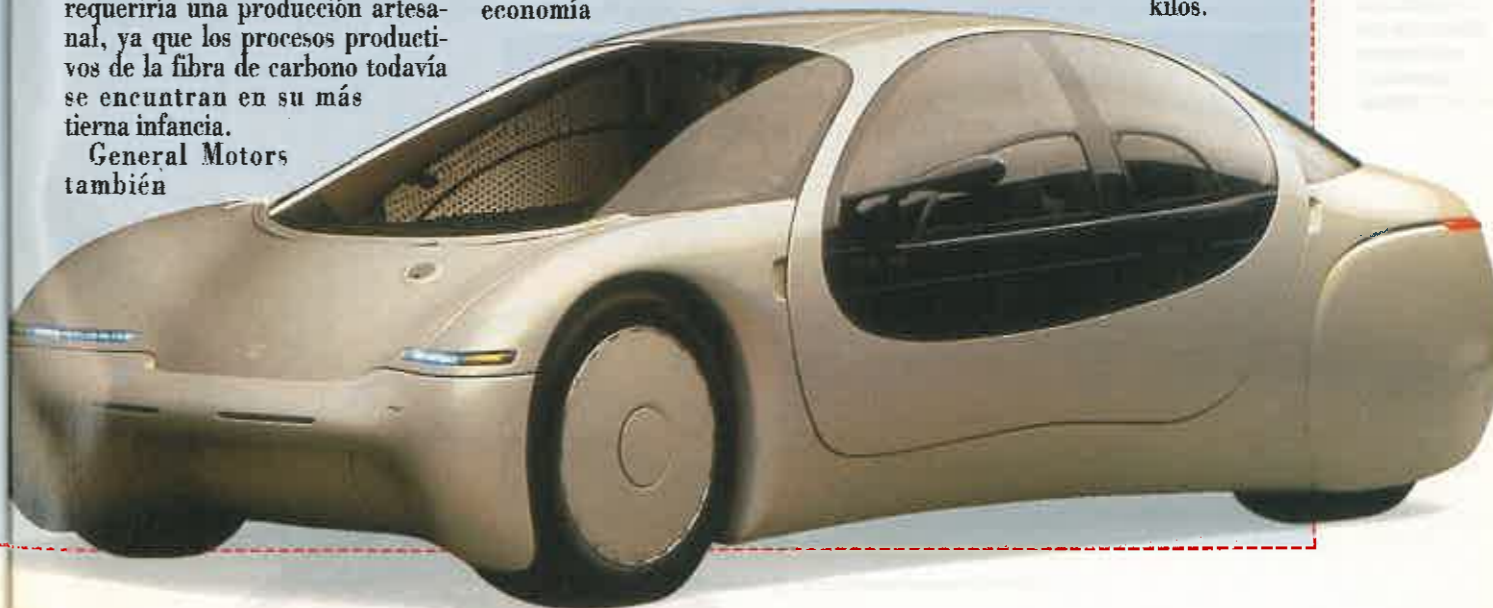
Otro aspecto destacable el Ultralite es el empleo de la fibra de carbono en la carrocería y en la estructura, con la consiguiente ligereza que supone. Sin embargo, su utilización en las grandes series requeriría una producción artesanal, ya que los procesos productivos de la fibra de carbono todavía se encuentran en su más tierna infancia.

General Motors también



dio a conocer otro nuevo motor de dos tiempos, denominado CDS2, un seis cilindros en V, que desarrolla la potencia de un V8, con la economía

de un cuatro cilindros. Tiene una cilindrada de 3 litros, desarrolla 220 caballos de potencia a 5.600 revoluciones por minuto y pesa 130 kilos.



Ford, en condiciones normales este mercado debe llegar a los 15,5 millones de unidades al año.

La situación actual en U.S.A. es de crisis, pero hay un moderado optimismo y las grandes marcas aseguran que habrá beneficios en cuanto se reactive el mercado. Algunas, incluso, piensan que esto podría ocurrir en 1992. Por otro lado, son conscientes de que su desventaja con los japoneses ha estado en el desarrollo del producto y es

no es otro que el Ford Serie, un vehículo comercial ligero como podría ser denominado en España.

La propia Ford ha presentado un nuevo Probe, un modelo deportivo realizado en Estados Unidos sobre la plataforma del Mazda MX-6 (Ford posee el 25 por ciento de Mazda) con el motor de seis cilindros en V y 2,5 litros de éste. Lincoln, la división de coches de lujo, ha preferido trabajar la especialidad del coche concepto con un prototipo, pero



LAVADO DE CARA
El popular Cherokee cambia su fisonomía por otra menos agresiva y lujosa.

precisamente en esta materia en la que más han avanzado en los últimos meses.

Efectivamente en el Salón de Detroit se ha visto un esfuerzo notable. Sobre todo después de conducir ciertos modelos, es cuando se aprecia el gran cambio que ha dado el producto U.S.A. Lo que ocurre es que el país pasa por una crisis económica, pero en esto también hay un moderado optimismo de cara al futuro. En cualquier caso, el producto que se ha visto en Detroit ofrece, para los usuarios norteamericanos, tantos atractivos como el producto japonés. No en vano el Ford Taurus es el segundo coche más vendido tras el Honda Accord, aunque a ambos les supera... un pickup, que

con soluciones como el ajuste automático de altura, el Marque X, de dudoso gusto. Más próximos son, sin duda, los estudios que la marca realiza en materia de seguridad, medio ambiente y consumo, entre otras cosas para hacer frente a las severas normas que pretende implantar la administración norteamericana.

Pero, tal vez la novedad de gran difusión, más importante de este Salón, ha sido la nueva gama intermedia de Chrysler, por lo que supone de renovación en dicha marca. El Chrysler Concorde, que en su



Nissan 240 SX CABRIO PARA AMERICA

ES la versión descapotable del Nissan 200 SX que se vende en España. En este caso dispone de un motor más tranquilo, de 155 caballos de potencia. Sin embargo, no renuncia a una capota accionada eléctricamente, imprescindible en el mercado americano, lo mismo que el programador de velocidad.

Nissan también fabrica en Estados Unidos. En 1990 fueron 109.000 unidades, pero la realiza-



ción de este descapotable está encomendada al carroceros ASC, el mismo que en Alemania hace las carrocerías del Porsche 968 Cabrio. En el caso del Nissan, ASC

elimina el techo del 240 SX, refuerza la estructura e incorpora la capota, que ha sido desarrollada en sus centros de investigación en Detroit.

En estos y en otros centros, se trabaja para diversas firmas de distintas nacionalidades, entre ellas Seat que le ha encargado su Ibiza Cabrio.

EN AUGE
Los descapotables, que fueron prohibidos en USA hace algunos años, causan ahora verdadero furor.



Pontiac SALSA CALIFORNIANA

EL Salsa es el coche-concepto de Pontiac para 1992. Pero además es el coche que le gustaría crear a cualquier diseñador vanguardista, pintarlo en color naranja fluorescente y salir con él a disfrutar del aire de California. Quizá por esta razón ha sido diseñado en el Centro de General Motors

de California, la tierra a la que todos los grandes fabricantes envían a trabajar a sus diseñadores.

El Salsa es como uno de esos «transformers» con los que juegan los más jóvenes. Se puede utilizar como descapotable o coupé, en ambos casos de cinco plazas, o bien como un pickup en cuya plataforma se puede transportar una motocicleta. No es un todo terreno, pero sí un multiuso en el pleno sentido de la palabra. Mide 1,77 metros de ancho y 3,95 de largo. Combina la originalidad con la funcionalidad, lo que no suele darse en este tipo de diseños, que normalmente se decantan por una de las dos alternativas.

El Salsa es un coche joven, que está en condiciones de ser fabricado en serie para cubrir uno de esos huecos del mercado que los fabricantes llaman «nichos», y que están reservados a vehículos especializados. No en vano es el séptimo de una disnatía de prototipos Pontiac, algunos de los cuales como el monovolumen Trans Sport han pasado a ser fabricados en serie.

Colores calientes, típicos de California, que estarán de moda en las próximas temporadas; amplitud interior, equivalente a la de una berlina media; motor de cuatro ci-



lindros en línea, 1,5 litros y dos árboles de levas en cabeza, acoplado a un cambio manual de cinco velocidades. Son algunas de las restantes características de este coche,

creado para cubrir las necesidades de utilización que se plantean en una tierra que tiene muchos puntos en común con diversos puntos de la geografía española.

EN LA ONDA
El Salsa ha sido diseñado para estar en la onda de la movida californiana. Es un coche original y funcional al mismo tiempo.



TRES EN UNO
El arco de seguridad sirve para acoplar tres tipos de módulos para el techo.

SALON DETROIT



PARA COLONOS
En el quinto centenario, no podía faltar la alusión a los colonizadores americanos, de la mano de Chevrolet

día se comercializará en España, responde a un diseño muy moderno y aerodinámico, un ejemplo de las nuevas generaciones de coches norteamericanos. Dis-

pone de un motor de seis cilindros en V y veinticuatro válvulas, pero se distingue, sobre todo, por su amplio interior. Junto al Concorde, hay que señalar el nuevo Jeep Cherokee, con un diseño de interiores sumamente atractivo. Entre los coches concepto, un minivan, el Dodge Epic, y una berlina, el Chrysler Cyrrus, con motor de dos tiempos, seis cilindros, turbocompresor y 400 caballos de potencia.

De General Motors, destacan dos coches concepto, el Chevrolet Corvette Sting Ray III y el Buick Sceptre. El primero es un deportivo puro, de carrocería redondeada y espectacular. Es uno de los más bellos descapotables

que se han diseñado últimamente. Puro diseño es igualmente el Buick Sceptre, una berlina de audaz carrocería. Menos espectacular es el Chevrolet Sziggi, evolución del Lúmina monovolumen.

Los restantes fabricantes se han centrado, sobre todo, en hacer evolucionar modelos conocidos. Tal es el caso de la versión Station Wagon de Saturn, marca que ha empezado despacio pero que tiene buenas perspectivas para el 92, concretamente duplicar las ventas del 91, que fueron 76.000 unidades. Cadillac, por su parte, ha dotado finalmente a el Allenté (el descapotable construido por Pininfarina en Italia) de un motor acorde a la raza del



Buick Skylark TÍPICO AMERICANO

más pequeño de los Buick). Su novedad refleja las tendencias de los «sedán» americanos, entre los que se ha generalizado la tracción delantera y han desaparecido los motores diésel.

En el nuevo Skylark se ha adoptado una parrilla peculiar, al estilo del Buick de 1939. El diseño del salpicadero se caracteriza por las líneas redondeadas, que sustituyen a las líneas planas, aún visibles en algunos modelos más clásicos.

El motor no es de gran capacidad. Puede incorporar un cuatro cilindros de 2,3 litros y un árbol de levas en cabeza, de 120 caballos de potencia o un tradicional V-6 de 3,3 litros y 160 caballos.

Pero no se piense que todos los coches norteamericanos son así de discretos, dentro de la gama Buick, por seguir un ejemplo estándar, se ofrecen refinamientos como el motor con compresor volumétrico de 205 caballos del Park Avenue Ultra o la tracción trasera en el Roadmaster, un modelo de 5,37 metros y motor V-8 de 5,7 litros.

BUICK PARK AVENUE
Con un motor de 8 cilindros en V y con compresor, supera los 200 caballos de potencia.

ESTILO AÑOS TREINTA
El frontal del Skylark se inspira en el del Buick de 1939



Mercedes 600 SEC. Este, que también existirá en versión 500, llegará al mercado en 1993, como el coupé de mayor nivel de la marca alemana. Su interior está dispuesto para cuatro personal, tiene el salpicadero y el cuadro de instrumentos de la Serie S, así como algunos de sus refinamientos (doble acristalamiento, asientos con memoria, filtro de climatización de carbón activado para evitar olores y «airbags» para complementar la acción del cinturón de

en la exposición de la capital del automóvil.

Las marcas europeas también acudieron con algunas primicias como el BMW Serie 3 de dos puertas, el Ferrari 512 TR o el

INTERIOR DE VANGUARDIA
En el habitáculo se busca crear un ambiente de confort y amplitud

Oldsmobile Anthem EL FUTURO COCHE MEDIO

LOS diseñadores de este Oldsmobile afirman repetidamente que su berlina media de finales de los 90 será así. Consideran el Anthem (nombre similar al de un antiguo carrocería europeo) como portador de las tendencias futuras, que se verán hasta en los albores del siglo XXI.

El Anthem se presenta como una berlina de gran distancia entre ejes. Esto permite un interior muy capaz y especialmente espacioso, como pueden imaginarse teniendo en cuenta que la base del parabrisas nace unos centímetros por delante del eje delantero. La aerodinámica no se ha descuidado (Cx de 0,26), ni la personalidad de su carrocería, en la que destaca un agresivo frontal.

El interior es el de un coche lujoso, para cinco personas, pero con un diseño sobrio y refinado. Está tapizado en piel, en colores gris y beige. Dispone de un sistema de ayuda a la

navegación y de un «Head Up Display» (HUD), que proyecta la velocidad del vehículo y otras informaciones pertinentes en un punto del parabrisas, frente a los ojos del conductor, para que éste no tenga que apartar la vista de la carretera. Otras soluciones de interés son: Un sistema de ondas sónicas que anulan el ruido del motor y de la rodadura. Un motor de cuatro cilindros, sobrealimentado

por un compresor tipo Roota, que desarrolla 242 caballos de potencia. Neumáticos de doble perfil, bajo en su flanco externo y más alto en el interno para mejor combinar comportamiento y confort.

EJERCICIO DE DISEÑO
El Anthem es un razonable proyecto para finales de los años noventa.



EL GUSTO POR LAS REDONDECES
La suavidad de las líneas redondeadas es la gran novedad en el interior de los nuevos Buick.





PURO AMERICANO
En su Ford Econo Club Wagon ha volcado todo el sabor de los Vans americanos.

TRUCKS: LOS OTROS FAVORITOS

El mercado norteamericano del automóvil se diferencia del europeo, entre otras razones, por la gran aceptación que allí tienen tanto los vehículos monovolumen o minivan como los pick up o vehículos mixtos para el transporte de personas y mercancías.

De un total de 9.780.000 coches producidos en 1990, 3.474.000 fueron de los llamados pick up, Multi Stop, Minivan o Van. Aquí se incluyen también los to-

do terreno, que se engloban en esta categoría de Trucks ligeros, de hasta 10.000 libras de peso.

A partir de ahí se entra en la categoría de vehículos pesados, camiones, etc. (Trucks de más de 10.000 libras).

Pues bien, tanto los todo terreno como los monovolumen son frequentísimos en una ciudad como Detroit, mientras que los pick up son típicos de las zonas rurales. Buen número de los jugadores de los Detroit Pistons tienen entre su flota de automóviles algún que otro



todo terreno como el Ford Explorer, el líder en su segmento con casi 160.000 unidades vendidas en los ocho primeros meses de 1991.

Pero pese a todo, del

conjunto de los trucks ligeros, los favoritos son los Pick up con 1.657.000 unidades vendidas en 1990. Que ¿qué es lo que tienen? Simplemente se adaptan a las necesidades de un enorme país en el que abundan las zonas rurales. Son unos vehículos aptos para el trabajo y para el ocio, a los que cada vez se los pide una mayor versatilidad. Un ejemplo es el Ford 150 Superflare de la fotografía a.

lo último de este tipo de vehículos, con unos resultados sorprendentes en confort y comportamiento, amén de unas características básicas como su sistema de tracción a las cuatro ruedas, que les proporciona una plena utilidad. Todo ello está perfectamente aderezado con unas soluciones estéticas especialmente atractivas tan tradicionalmente americanas.

ESPACIO UNICO
Dentro del más puro estilo de los monovolumen modernos se ofrece el Mercury Villager.



CHEVY DE CARRERAS
Entre los coches de competición destacaba este espectacular Pick Up Chevrolet ganador de su clase en el Pikes Peak.

seguridad en caso de accidente. Mecánicamente no hay variaciones respecto a la Clase S. Dispone de los sistemas ASR de control de la amortiguación. La suspensión es por dobles triángulos delante y de cinco brazos detrás. Las velocidades máximas en ambos casos está limitada a 250 kilómetros por hora, mientras que la aceleración de 0 a

versión diésel que no va a estar disponible en Europa.

Los responsables de las grandes marcas aseguran, sin embargo, que la situación responde a unos ciclos inevitables y que, igual que ha habido una época de recesión, ésta debe remitir, previéndose el inicio del nuevo ciclo casi con toda seguridad para 1992.



SEGURIDAD TOTAL
Entre las novedades del Lincoln Town Car destaca la adopción de un sistema de Air-Bag lateral.

100 kilómetros por hora es de 6,7 segundos en el 500 (322 caballos de potencia) y de 6,1 en el 600 (402 caballos). Se trata de un coche imponente, posiblemente uno de los más deseables de la producción mundial, pero ello no impide que también Mercedes haya sentido las consecuencias de la crisis de este mercado. Respecto a la Clase S, propiamente dicha, la novedad reside en la comercialización de una



Hyundai HCD-1 TRANSPLANTE COREANO

Los coreanos de Hyundai han decidido imitar a los japoneses y después de iniciar la fabricación de automóviles en Estados Unidos, con una producción inicial de 19.000 coches en 1990, han presentado un coche concepto, el HCD-1, que no tiene nada que envidiar a los de las marcas consagradas. Pero, además, se

COMO LOS GRANDES
El diseño del Hyundai HCD-1 no tiene nada que envidiar del de otras marcas más potentes.



trata de un proyecto desarrollado específicamente para el mercado americano. Se ve que los coreanos han aprendido la lección japonesa.

El HCD-1 es un excitante deportivo de dos plazas, diseñado para captar la atención de los entusiastas de los coches de sport. Tiene una carrocería, tradicional en su concepto, que parece haber sido sometido a un tratamiento de «body-building».

DEPORTIVO DEL FUTURO
El HCD-1 parece salido de una película de ciencia ficción. Sus líneas y soluciones son muy atrevidas.

El poder se impone.



Imaginate el poder de un motor 2 litros
16 válvulas que desarrolla 150 CV. Unelos
Nuevo Escort RS 2000 16V. a una sua-
vidad de
conducción inigualable proporcionada
por su gran elasticidad: sólo a 2.300 r.p.m.
dispones ya del 90% del par máximo.



Y adórnalo con un equipamiento absoluta-
mente deportivo que incluye hasta **A.B.S. de serie.**
Lo demás, preferimos que lo veas tu mismo.
Ven a conocerlo. Te asombrará su poder.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FORD. COCHE OFICIAL EXP  '92

El poder se im...

NUEVO OPEL OMEGA COSECHA DEL 93

Mucha actividad últimamente en Opel. El año pasado fue el Astra, a finales de éste aparecerá el nuevo Corsa y en el 93 le tocará el turno al Omega, cuyo sustituto será totalmente nuevo.

NUEVA LÍNEA
El sustituto del Omega seguirá las pautas marcadas por el Calibra y el Astra, con unos faros rasgados y líneas aerodinámicas.



Foto: J.R.S.

DESDE el inicio de su comercialización, allá por el 86, el Omega es un coche que ha pasado muy desapercibido, sin conseguir reeditar el éxito de su predecesor, el Opel Record. Está claro que la responsabilidad de esta indiferencia no es del coche, cuyas características técnicas quedan fuera de toda duda, sino de su posicionamiento entre dos modelos, el Vectra y el Senator que no le dejaban un espacio comercial suficiente para desenvolverse. Aunque en otros mercados la gama dispuso de un amplia variedad de motores, en España sólo se comercializaron los



DISCRETO ALEMÁN
El Opel Omega no ha conseguido el éxito que se esperaba. Esto parece increíble, debido a que cuenta con unas envidiables cualidades, en todos los aspectos, propios de la marca alemana.

— Es un Citroën ZX. Lo sé. —



Citroën ZX.

Coche del Año en España 1992.

LEIT MOTIV/RSCG



El Citroën ZX, un automóvil líder en prestaciones y fiabilidad, de robustez demostrada y con una línea moderna y elegante ha sido elegido Coche del Año en España 1992 por los especialistas de la prensa española.

Y quiere celebrarlo con una oferta muy especial: cuatro versiones y un solo precio 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX AVANTAGE 1.6i Si busca nervio y potencia le ofrecemos un motor de inyección de 89 cv con una capacidad de aceleración de 0 a 100 Km/h en 11,8 segundos.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX REFLEX 1.4 ¿Quiere aire acondicionado? El Citroën ZX Reflex incluye, en este mes, el aire acondicionado gratis o una oferta equivalente, junto con otros muchos detalles de equipamiento a su medida.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX REFLEX 1.9 DIESEL ¿Buscas prestaciones y seguridad en un Diesel? El Citroën ZX Reflex 1.9 Diesel es capaz de alcanzar 167 Km/h y una aceleración de 0 a 100 Km/h en 13,7 segundos.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX AURA 1.4 Si prefiere un acabado de lujo le ofrecemos: tapicería de terciopelo, elevalunas eléctrico, cierre centralizado volante regulable en altura. Banqueta trasera deslizable.

Precio: 1.580.000 ptas.

Citroën ZX. "Coche del Año en España 1992".

Gama Citroën ZX desde 1.416.000 PTAS.



CITROËN

Precio máximo recomendado, incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido para vehículos en stock, hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas promocionales.

NUEVO CITROËN ZX. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.



OPEL ASTRA 1.4i GLS

LOS PRIMEROS 15.000 KMS

El Opel Astra 1.4i, protagonista de nuestra prueba de 30.000 kilómetros, se está mostrando como un familiar muy eficaz. Su motor de 1,4 litros tiene a su favor unos consumos bastante ajustados, esto le convierte en un coche ideal para su utilización en ciudad. Al margen de ello, la buena calidad general de acabado está causando una grata impresión.



Las carreteras de nuestra geografía están siendo fieles testigos de la prueba de 30.000 kilómetros que estamos realizando al Opel Astra 1.4i GLS. Cuando apareció en el mercado, este modelo de la marca alemana tenía ante sí un difícil reto. Venía a sustituir al Kadett, un coche que a lo largo de su andadura se ha visto jalonado por el éxito. Un vehículo que ha estado situado durante años en el primer puesto de las listas de ventas.

En un principio, el Astra parece que cuenta con todos los ingredientes para efectuar la sustitución con éxito. Por eso, en nuestro intento de conocerlo a fondo, hemos querido ir más allá de una prueba con-

PRESTACIONES

	5.000	15.000
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	161,3	165,8
ACELERACION		
400 m salida parada (seg)	19,5	19,1
1.000 m salida parada (seg)	36,3	35,6
0-100 km/h (seg)	14,7	13,7
Metros recorridos	255,8	240,3
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg)	21,0	20,3
400 m desde 40 km/h en V (seg)	23,1	22,8
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg)	39,6	38,5
1.000 m desde 40 km/h en V (seg)	45,0	43,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg)	16,6	16,4
De 80 a 120 km/h en V (seg)	4,75	4,63
De 80 a 120 km/h en V (seg)	27,0	22,8
Metros recorridos	759	632

FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.389 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 77,6 mm. Carrera 73,4 mm. Compresión 9,8 a 1. Potencia máxima 82 CV (60 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo 11,5 mkg (113 Nm) a 3.400 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 mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con amortiguadores telescópicos, muelles miniblock y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: Michelin MXT 175/65 TR 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 960 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

POR TODA ESPAÑA
Para cubrir los 30.000 kilómetros previstos de la prueba, el Astra 1.4 está recorriendo una buena parte de nuestra geografía.



CONSUMOS



Datos en l/100 km	5.000 km.	15.000 km.
CIUDAD		
A 28,5 km/h de promedio	8,2	8,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,6	5,5
En conducción rápida	11,2	10,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,2	7,8
A 140 km/h de cruceo	9,6	9,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,4	7,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	652	646

EXCELENTE POTENCIA
El motor, con sólo 1,4 litros, ofrece 82 caballos. Un rendimiento sensacional. El Astra a lo largo de la prueba está siendo analizado por máquinas de precisión.

vencional y nos decidimos por una de larga duración de 30.000 kilómetros. Ahora, en el ecuador de nuestro test de resistencia, ofrecemos algunas de las impresiones que está causando el coche a los diferentes probadores que están colaborando para completar el kilometraje previsto.

A simple vista, el Astra no tiene nada que ver con el Kadett. Al respecto, la línea del nuevo modelo de Opel es mucho más moderna. Tiene una longitud y una anchura un poco

superior. La opinión más generalizada es que, gracias a las mayores medidas de la carrocería, el habitáculo cuenta con un espacio mucho más aprovechable. Hay más sitio para los pasajeros, sobre todo para los de los asientos traseros. Debido a su buena amplitud interior y la sensacional capacidad de carga del maletero, el Astra resulta ser un buen coche familiar.

Por lo que se refiere al diseño del interior, es moderno y la calidad de acabado es buena. Es de agradecer

que la marca se haya decidido a situar los elevallas en las puertas, resultando mucho más accesibles y fáciles de utilizar.

Opel, anticipándose a la normativa sobre contaminación que entrará en vigor a principios del 94 (fecha en la que los límites de los índices de las emisiones de escape se van a ver muy reducidos), ofrece toda la gama equipada con catalizador. En los primeros kilómetros de nuestra prueba, y al ser imprescindible utilizar gasolina sin plomo, han existido algunos contratiempos en zonas de España en las que la red de gasolineras que ofrecen este tipo de combustible no es numerosa.

ELEVADA POTENCIA

El motor, con una cilindrada de 1,4 litros escasos, ofrece un rendimiento muy bueno para su cubicaje: 82 caballos. Una potencia que no se ve reflejada en unas grandes prestaciones. Todas las personas que han pasado por el volante del Astra 1.4 han criticado los desarrollos finales de la caja de cambios, con una cuarta y quinta velocidad muy largas. Poco adaptadas a nuestras carreteras y que no permiten sacar un óptimo rendimiento al motor. Sólo hay que hechar un vistazo a los resultados del cuadro de prestaciones para comprobar que las aceleraciones y recuperaciones son lentas. El consumo, por contra, está resultando ajustado. Utilizándolo en todo tipo de condiciones, desde autopista hasta circulación en ciudad con tráfico muy congestionado, es muy difícil que supere los ocho litros de consumo medio. Por lo tanto, esta motorización de 1,4 litros, dentro de la gama Astra, se muestra como una magnífica alternativa para un uso urbano. En carretera abierta, sus 82 caballos también se desenvuelve bien, resultando igual de válido para realizar viajes de largo recorrido, siempre con un consumo bajo.

Hasta ahora, lo único que nos ha llamado la atención, en estos primeros kilómetros de la prueba, es el consumo de aceite, que en esta primera fase de la prueba se estima en torno a medio litro cada 1.000 kilómetros. De todos modos, por el momento este dato no es significativo y habrá que esperar al final de la prueba para ver si esto se corrige a

DIARIO DE A BORDO

Kilómetro a kilómetro

- 1.200** Se le realizó una revisión para comprobar si su funcionamiento era correcto después de efectuar los primeros kilómetros de rodaje. Aprovechando esto se le revisaron los niveles y se le rellenó el cárter de aceite.
- 1.500** Se efectuó una comprobación rutinaria de alineación y caída de las ruedas. También se efectuó una medición del grado de ebullición del líquido de frenos, que servirá para comprobar la pérdida de efectividad del mismo.
- 5.000** Hubo necesidad de rellenar el cárter de aceite, ya que el nivel estaba un poco bajo. Después se realizó la primera medición de las prestaciones y consumos con el Correvit.
- 11.000** Con este kilometraje se cambió el aceite del motor y se comprobó el nivel del de la caja de cambios. Además se sacó una muestra que se envió a los laboratorios de Shell.
- 12.000** El motor dejaba sentir el paso de los kilómetros y mostraba un rodar más alegre. Siguiendo con las revisiones del nivel del aceite del motor se tuvo que reponer medio litro.
- 15.000** Justo el ecuador de la prueba. Con estos kilómetros se le practicó una segunda medición con el Correvit. El motor mucho más rodado ofreció unas cifras de prestaciones mejores.



GRAN CALIDAD DE ACABADO

El Opel Astra está muy bien realizado, ya que la marca ha utilizado materiales de elevada calidad en su construcción. En este sentido es superior al Kadett.

medida que se va rodando el motor con los kilómetros. En caso contrario habrá que esperar a que esté desmontada la mecánica para averiguar la causa que lo origina.

El resto de apartados mecánicos están resultando del agrado de los probadores que están colaborando en la realización de nuestra prueba de 30.000 kilómetros. Tras haber conducido el coche por distintas regiones de nuestra geografía, todos alaban el buen comportamiento del modelo. También hay que destacar

el que Opel haya dotado a esta versión, que es la más baja de la gama, con dirección asistida. Este elemento facilita enormemente la conducción, sobre todo en ciudad.

Tras estas primeras impresiones, el Opel Astra 1.4i sigue recorriendo nuestras carreteras. Una vez que finalice el recorrido y todos sus elementos sean sometidos a un conienzudo análisis, estaremos en disposición de ofrecer datos mucho más concretos.

Manuel Madrid

ALFA ROMEO 33 1.3 VELOCE
CONTRA LANCIA DELTA 1.5 LX

VENTAJAS DE LA MADUREZ

Este enfrentamiento entre veteranos del mercado se justifica por la madurez que adquieren los productos con el tiempo, como si de dos buenos vinos se tratase. Los años no parecen pasar por estos dos modelos italianos de postín.



NADA más ni nada menos que doce años lleva presente el Lancia Delta en los mercados europeos, cuatro más que su rival, el Alfa Romeo 33. En estos momentos, en que la competencia impone unos plazos muy reducidos para sustituir el modelo, es raro ver coches que aguanten tanto en el mercado. Sin duda,

VIRTUDES

- Motor brillante
- Precio equilibrado
- Comportamiento deportivo

ALFA ROMEO 1.3 VELOCE
PRECIO: 1.439.759 ptas

- Posición de conducción
- Dirección pesada
- Acabado regular

DEFECTOS

VIRTUDES

- Dirección precisa
- Comportamiento general
- Precio interesante

LANCIA DELTA 1.5 LX
PRECIO: 1.491.729 ptas

- Desarrollo de la 5ª muy largo
- Motor perezoso
- Maletero pequeño

DEFECTOS



FICHA TECNICA



	ALFA ROMEO	LANCIA
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, opuestos dos a dos	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.351	1.498
Árbol de levas	1 x 2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	2 carburadores dobles	Carburador doble
Compresión	9,5 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	88 CV (65 Kw)/6.000	82 CV (60 Kw)/5.600
Par máximo / r.p.m.	12,4 Mkg (122 Nm)/4.000	12,7 Mkg (124 Nm)/4.600
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1 ^a /2 ^a /3 ^a	8,0/13,5/19,0	7,7/12,3/18,7
Velocidad a 1.000 rpm 4 ^a /5 ^a	24,5/29,5	26,4/31,8
Embrague	Mando hidráulico	Mando mecánico
DIRECCION		
Sistema	Cremaillera	Cremaillera
Vueltas de volante	3,4	3,7
Diámetro de giro (m)	10,4	10,5
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambor	Tambor
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Ind. MacPherson
Trasera	Eje rígido	Ind. Brazos oscilantes
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa (5,6 X 13)	Aleación (5,5J X 14)
Neumáticos	165/70 SR 13	165/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	910	955
Capacidad depósito combus.	55	57



COMPLETOS Y DEPORTIVOS
El cuadro del Alfa (izquierda) tiene un diseño muy deportivo, mientras que el Delta (derecha) resulta más convencional, pero igualmente funcional.

las buenas condiciones del diseño inicial de los vehículos, así como las diversas modificaciones que han ido sufriendo a lo largo de los años, han permitido esta longevidad comercial. A estas alturas, ya se sabe que el Lancia Delta tendrá un sustituto en un plazo de un año, más o menos, mientras que en Alfa ya se ha dado luz verde al proyecto de lanzar un nuevo 33, aunque, lógicamente,

éste se retrasará todavía algún tiempo. Comprar un modelo que se encuentra en el último tramo de su vida comercial tiene indudables ventajas. Por una parte, el comprador se beneficia de unas ofertas que difícilmente se pueden encontrar en modelos más modernos. Además hay que tener en cuenta que todos los modelos van evolucionando con el tiempo, por lo que cualquier posible pega que hubiese surgido en las

primeras series habrá quedado totalmente solucionada. Así pues, la tradicional mediocridad del acabado de las primeras series, se ve muy mejorada en estos modelos que casi nada tienen que ver en este aspecto con los que rodaban hace un lustro, en particular en el Lancia. Al margen de estas consideraciones, nos encontramos ante dos modelos que mantienen sus características de gran clase y personalidad

inalteradas. Por un módico precio, que ronda el millón y medio de pesetas, se puede disponer de un coche que llama la atención por su elegancia.

DUELO DE ITALIANOS

Las versiones enfrentadas son las básicas de sus respectivas gamas y, aunque el Lancia monta un motor de algo más de cilindrada, lo

cierto es que que las brillantes reacciones del motor 1.3 del Alfa, emparejan a ambos. En el apartado mecánico hay que destacar las peculiaridades del motor del Alfa con sus cuatro cilindros opuestos y dos carburadores dobles. Esta disposición le confiere un carácter deportivo que hace de su conducción un auténtico placer. La contrapartida de estas excelentes prestaciones reside en un consumo urbano algo

más elevado de lo que cabría esperar. Por su parte, el motor del Lancia no resulta tan brillante como el de su rival, pero a fuerza de centímetros cúbicos consigue ofrecer unas cifras dignas. Un carburador con regulación electrónica es el responsable de conseguir unos consumos razonables. Como decíamos, los dos coches comparten un ligero carácter deportivo. Ambos pertenecen a marcas

HABITÁCULOS CLÁSICOS
El Alfa Romeo (izquierda) resulta más amplio que su rival. El Lancia (derecha) en cambio es más cómodo.





REACCIONES VIVAS
El Alfa muestra sin rubor sus reacciones y permite disfrutar de la conducción rápida.



GRAN EQUILIBRIO
El Delta siempre ha destacado por su equilibrado comportamiento. Las reacciones son muy neutras.

cuya tradición deportiva queda fuera de toda duda. Dicha tradición queda bien patente en el comportamiento de estos coches. Ambos conjugan a la perfección la conducción cotidiana con la satisfacción de negociar curvas a buena velocidad y con total seguridad. Su comportamiento es noble y eficaz. El Lancia aventaja a su rival en lo que se refiere a la dirección, ya que sin ser asistida, resulta mucho más fácil de mover que la del Alfa que, sobre todo a coche parado, resulta bastante pesada. Los conductores más impulsivos se encontrarán más a gusto con el Alfa, cuyas reacciones son más vivas. Los dos coches tienen una frenada buena, pero en el Lancia se acusa la fatiga con cierta facilidad y en cuanto se abusa un poco del pedal de freno, las distancias de frenado se alargan más de la cuenta.

LOS AÑOS PASAN

El punto donde más se nota el paso del tiempo es en su carrocería. La habitabilidad no es el punto fuerte de ninguno de los modelos probados, pero el Alfa resulta algo más amplio, tanto en el maletero como en las plazas posteriores. Sin

CONSUMOS

Datos en l/100 km	ALFA	LANCIA
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	11,1	8,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,2	5,5
En conducción rápida	10,0	12,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,1	7,6
A 140 km/h de cruceo	10,0	10,1
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,3	7,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	490	680

SONORIDAD

	325	525
A 60 km/h	63,4	47,2
A 80 km/h	65,0	64,4
A 90 km/h	67,4	67,4
A 120 km/h	72,5	72,1
A 140 km/h	76,2	74,8
A tope	78,5	78,2

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

PRESTACIONES

	ALFA	LANCIA
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	175,0	165,9
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,3	18,2
1.000 m. salida parada (seg.)	34,2	34,1
0-100 km/h (seg.)	12,1	12,0
Metros recorridos	210	208
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,3	19,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,0	21,2
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,4	36,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,5	40,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,9	13,8
Metros recorridos	384	401
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,0	18,1
Metros recorridos	603	607

FRENOS

	ALFA	LANCIA
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 60 km/h	15,3	19,8
A 100 km/h	44,2	56,6
A 120 km/h	68,0	77,2

EQUIPAMIENTO

	ALFA	LANCIA
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	OP	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctricamente	NO/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavidrios eléctricos (L/R)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	SI

OPCIONES

Alfa Romeo 33 1.3 Veloce:
Pintura metacromática 34 647 pts. Aire acondicionado 182 857 pts. Llantas de aleación 64 481 pts. Techo solar 62 556 pts. Servodirección 62 556 pts

Lancia Delta 1.5 LX:
Techo solar eléctrico 101 120 pesetas

MECANICA

1º ALFA ROMEO Este motor es una auténtica delicia, tanto por su alegría de funcionamiento, como por su cautivador sonido.

2º LANCIA DELTA Este cuatro cilindros resulta bastante equilibrado pero no destaca por su brillantez de reacciones.

COMPORTAMIENTO

1º LANCIA DELTA Es muy noble en toda circunstancia y confiere mucha seguridad al conductor. Resulta muy fácil de conducir.

2º ALFA ROMEO Se trata de un coche muy eficaz, pero requiere unas manos apasionadas para exprimir sus posibilidades.

RENDIMIENTO

1º ALFA ROMEO Sin duda las prestaciones de este motor resultan sorprendentes para tratarse de un 1.300. Su consumo en ciudad es un poco alto.

2º LANCIA DELTA Resulta económico de funcionamiento, pero decepciona un poco a la hora de acelerar y recuperarse.

CONFORT

1º LANCIA DELTA Resulta claramente más confortable que su rival gracias a unos asientos mejor adaptados, pero es más pequeño interiormente.

2º ALFA ROMEO La posición de conducción no está especialmente bien conseguida y la suspensión resulta más dura que en el Lancia.

CARROCERIA

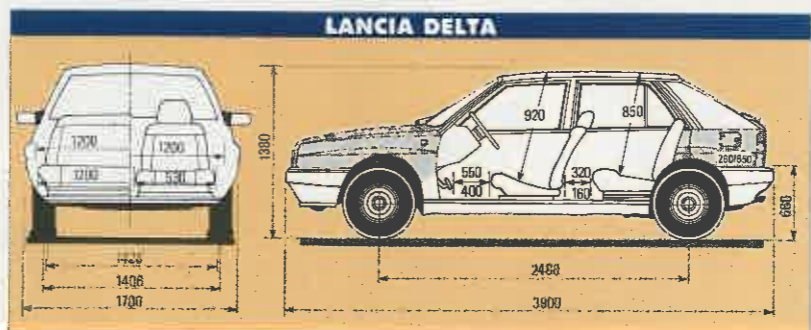
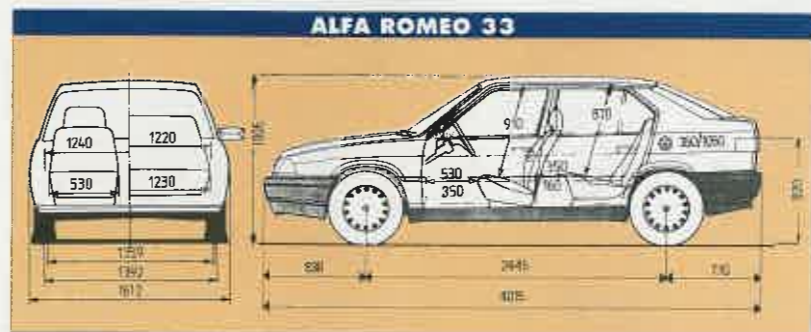
1º ALFA ROMEO Sin llegar a los niveles de los diseños más modernos, tiene unas características razonables. El acabado está muy mejorado.

2º LANCIA DELTA Los años pesan en este aspecto y tanto el maletero como el habitáculo quedan por detrás de su competencia.

ECONOMIA

1º LANCIA DELTA Gracias a su equipamiento más completo y a una terminación mejor, el Lancia resulta un coche muy atractivo y distinguido.

2º ALFA ROMEO También resulta económicamente atractivo, pero la terminación es algo peor y el equipamiento tiene algunas lagunas.



DATOS DEL COMPRADOR

ALFA ROMEO
Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera Madrid-Burgos N-I, kilómetro 18,700. San Sebastián de los Reyes 28700 Madrid. Teléfono (91) 654 40 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 200 puntos de asistencia en toda España.

LANCIA
Importador: Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74 28036 Madrid. Teléfono (91) 536 65 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.

embargo, la postura de conducción está más conseguida en el Lancia.

Al conducir estos coches se nota la evolución que han sufrido con el tiempo. Así pues, la climatización de ambos ha sufrido importantes mejoras respecto a sus versiones originales. En ambos entra un caudal suficiente de aire en cuanto se rueda medianamente deprisa.

Si se hacen las cuentas correctamente, se obtienen unos precios muy semejantes, puesto que la ligera diferencia, a favor del Alfa, la compensa el Lancia con un equipamiento algo más completo. En con-

SOLUCIÓN BOXER
El cuatro cilindros opuestos del Alfa tiene un rendimiento sorprendente para su cilindrada.



tra del Lancia hay que decir que no dispone, ni como opción, de aire acondicionado, mientras que el Alfa Romeo sí que lo puede montar.

La elección entre uno y otro es difícil pero las pistas están claras. El Alfa es más deportivo, mientras que el Delta resulta más familiar. En estos momentos, los concesionarios de ambas marcas ofrecen grandes ventajas por la compra de estos modelos, tales como la valoración ventajosa del coche usado, que vienen a mejorar las ya de por sí buenas condiciones de venta de éstos. Un buen precio por un modelo de alta costura italiana.

Víctor Piccione
Fotos: José Antonio Díaz



Bienvenidos al Polo.

A los inconformistas. A los independientes. A los innovadores. A los que buscan otro punto de vista sobre coches, Volkswagen les dice: bienvenidos al Polo.

Bienvenidos a una amplia gama

de motorizaciones. Desde 45 hasta los 115 CV del Polo G40.

Bienvenidos a un coche donde la mecánica responde siempre a las más duras exigencias.

Donde el consumo y el mantenimien-

to no representan ningún problema.

Bienvenidos a una forma especial de entender la fiabilidad. La de un auténtico Volkswagen.

Bienvenidos a un coche que se diferencia por su línea deportiva de

fuerte personalidad. Por un interior cuidado al detalle. En confort y equipamiento.

Bienvenidos a una forma de conducir más ágil y divertida. Bienvenidos a un mundo aparte. Donde son

muchos los que vienen para descubrir que realmente en el Polo tienen el coche que mejor responde a sus deseos.

Si tú eres de los que piensan como nosotros no dejes de visitarnos.

Ya sabes dónde encontrarnos. Te daremos la bienvenida al Polo. En tu concesionario Volkswagen.



VOLKSWAGEN

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valderribas, 75. Dr. Esquardo, 108. Telf. 551 48 00 Fax 561 48 08 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

AUTO PEREZ DEL SUR

ALFA 164 3.0 V6, año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 Km 2.900.000 ptas

Tel: 6 90 60 21

AUTOMASTER

Opel Calibra 2.0i 16V, A.A., D.A., etc. 90	3.100.000
Opel Kadett GSi 16V, 90	1.825.000
Nissan Patrol GC TD, top line, A.A., 90	2.600.000
Saab 9000i 16V Turbo, full equip, 86	1.600.000
Renault 21 Turbo DX, A.A., ABS, etc. 90	1.950.000
Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86	3.350.000
Jeep Cherokee Laredo, (nuevo)	3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

VENDO Talbot Rallye Maximo GR R, ex campeón montaña, carrocería fibra, caja cerrada y autoblocante, gomas Avon nuevas y gomas agua, ocho llantas 7 y 8 pulgadas, remolque 2 ejes, con soporte para ruedas y cajones recambios, conjunto completo (coche-remolque) 700.000 ptas. Raúl Borreguero. Tel. (91) 366 98 08. Horas de oficina.

TECNIPAUTO S.L., terreno 3 y 5 puertas, disponibles. Tel. (948) 26 27 62, Pamplona. Tel. (972) 30 15 30, Gerona. Nuevos, a estrenar.

PATROL GR 2.8 TD corto, 3 puertas, Tecnipauto, S.L. Tel. (948) 26 27 62, Pamplona. Tel. (972) 30 15 30, Gerona. Disponibles, nuevos, a estrenar.

TRIUMPH Spitfire 1500, rojo, tres capotas, perfecto estado, 1.500.000 ptas. Teléfono (95) 464 11 49.

MERCEDES 190 Evolucion, rojo, tres capotas, en perfecto estado, 1.500.000 ptas. Tel. (95) 464 11 49.

SEAT Spider 850, particular, colección, muy buen estado, llantas radios Borrani. Tel. (945) 22 02 46/22 70 80.

PARTICULAR Mercedes 190 E 2.5 16V, 33.000 km., full equip, como nuevo. 5.350.000 ptas. Tel. (91) 715 82 55.

M-3 año 89, todos los extras, techo, radio, ABS, alerón, ruedas, teléfono, llantas, ruedas, aire, impecable, 30.000 km. Teléfono particular (91) 467 53 63. Ana, tel. (91) 650 36 71. Noches.

COMPRO motor E inyección Suzuki Swift 1.3 16V, en buen estado. Tel. (972) 30 15 30. Horas de oficina. Preguntar por Jordi.

VISA GTI 116 CV, particular, perfecto estado, único dueño, 750.000 ptas. Teléfono (925) 81 72 32. Mediodías de 2 a 4. Felipe. Talavera (Toledo).

TELEFONO móvil Alcatel, manos libres, portátil, etcétera, muy poco uso. Tel. (91) 549 49 46.

VOLKSWAGEN Escarabajo 130 L, 1.600, MHB, impecable estado, sólo 600.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

BMW 316, A-AC, modelo antiguo, muy bien conservado, llantas, sólo 650.000 ptas. Tel. (91) 256 82 24, noches. Oficina, tel. (91) 356 64 37.

M-3 fabuloso, aire, techo, cuero, impecable, admitimos cambio. Facilidades. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

ATENCION coleccionistas, Mercedes 350 SLC, cambio manual, ocasión, sólo 1.500.000 ptas., negociables. Tel. (91) 255 86 22.

F. TOME, S. A. Renault 11 Broadway, con 18 meses de garantía, 695.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Polo Coupe GT, año 89, garantía 2 años, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500

F. TOME, S. A. Mercedes 300 E, precioso, con muchos extras, con garantía de 6 meses, por 3.500.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Ascona 2.0 GT, año 87, con aire acondicionado, garantía 18 meses, por 890.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

Tel.: 747 82 00

F. TOME, S. A. Renault 21 TXE, con todos los extras, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.175.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Alfa 33 1.5 Tl, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 730.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Seat Ibiza SXI, año 89, con garantía de 2 años, por 895.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Kadett GTI, año 85, con garantía, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

890.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Vectra GT, precioso, con aire acondicionado, garantía de 2 años, por 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Peugeot 309 GT, con aire acondicionado del año 88, con garantía de 18 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Corsa 4 puertas, año 89, garantía de 24 meses, por 775.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Golf, automático, año 89, con garantía de 18 meses, por 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Golf GTI, año 90, con pocos kilómetros, con garantía de 2 años, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/15.

AUTOMOBILH Ast. MBM Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida 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, importador desde Alemania.

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

CITROËN AX, color blanco, 19.000 km., B-LB. Tel. (91) 268 13 24, horas de oficina.

AUTO RADIO UNION ALARMAS

● GRUNDIG
 ● PIONEER
 ● PHILIPS
 ● BLAUPUNKT
 ● ALPINE
 ● SONY
 ● AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

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

ALARMAS **GEMINI** PROFESIONAL

● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES	50.900 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

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

ALEACION EN CONJUNTO

PARTICULAR Lancia Integrale 16V, blanco, techo eléctrico, año 90, 16.000 km., 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 262 85 84. Noches, tel. (91) 441 06 79.

PROMOCION Suzuki, todos los modelos con regalo importante. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

OCASION BMW 735i, M-EJ, climatizador y todos extras, único dueño, impecable. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES 190 2.3, completísimo de equipo e impecable, estrenado en España, garantía 12 meses, admitimos cambio. Azcona, 62.

ANTIGUO Mercedes 250 S, bien conservado, automático, aire acondicionado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E 2.3, 1988, original español, muchos extras, impecable, garantía oficial 12 meses. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

LANCIA Thema Turbo i.e. 16V, M-JH, pocos kilómetros, impecable, garantía 12 meses. Tel. (91) 255 86 21.

VOLKSWAGEN Golf Diesel, M-FW, 850.000 ptas, llantas. Azcona, 62.

ALPINE V6 Renault, 1986, precio a ofrecer. Tels. (977) 23 07 01.

VOLKSWAGEN Golf cabriolet, último modelo, 1989, blanco, perfecto, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

BMW M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equip, precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22.

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

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

VENDO Saab 9000 CD Top Line, V-DM, año 90, azul marino, climatizador, cuero, ABS, kit aero, garantía oficial, perfecto estado. Rafael de Pablo. Tel. (91) 366 96 18. Horas de oficina.

CITROËN 19, familia TRS, aire, servodirección, impecable. Azcona, 62.

INTERESANTE Peugeot 309 GT, 105 CV, servodirección, poco uso, precio interesante. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

PORSCHE 911 Carrera, 1987, aire, cuero, asientos eléctricos, alerón, llantas, etc. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 255 86 21.

Comunidad de Madrid
 Consejería de Economía
 Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En **ENERO**

De: **M-9957-HK** a: **M-1170-HM**

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

¡ANUNCIARSE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

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

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.



MITSUBISHI ECLIPSE

C/ ANTONIO LEYVA, 23
28019 MADRID
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70

ALFA GTV 2.000, muy equipado, aire acondicionado, muy cuidado, 550.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.
PARTICULAR Opel Kadett GSi 2.0, impecable, 30.000 kms., alarma, equipo hifi, etc., por traslado convenir. Tels. (91) 534 72 54.

PEUGEOT 205 GTI 1.9, M-HN, extras, único dueño, 700.000 ptas. Tel. (91) 339 75 61.
PARTICULAR Lancia Integral 16V, blanco, techo eléctrico, año 90, 16.000 kms., 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 262 85 84. Noches 441 06 79.

PORSCHE Carrera 3.2, 1987, original español, todos extras, impecable. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
CAMBIO piso Benalmádena-Costa, por uno o dos coches Mercedes, BMW, Audi, nuevos modelos. Tels. (953) 26 60 37, noches.

FERRARI Mondial, 1989, 15.000 kms., como nuevo. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
TOYOTA Celica 2.0i, 16V, impecable, garantía 12 meses, buen precio. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
HONDA NSX, nuevo (es-treno), 9.800.000 ptas.

CITROËN AX, color blanco, 19.000 kms., B-LB. Tel. (91) 268 13 24, horas oficina.
PEUGEOT 309 GT. 105 CV. Llantas, servodirección. Un coche para un amigo. Oferta navidad. 950.000 ptas. Cansa. Azcona. 62. Garaje 255 86 21

AMR
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

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

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

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES

K&K

Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P: de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

COMERCIAL de Automoción y Náutica, ofrece todos los automóviles del mercado, nuevos, tarifa oficial y ofertas, también stock de usados, garantizados y revisados. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 255 86 21/22.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio, 1984, extras, 850.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.
MERCEDES 350 SLC V8, buena conservación, sólo 1.500.000 ptas. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
VOLKSWAGEN Escarabajo, varios modelos, varios precios. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 190 2.5, 16V, 1989, nuevo, 204 CV, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.
BMW 735i, 1981, estrenado en España, primera mano, excelente estado, 1.400.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.
BMW 316, aire acondicionado, 1981, original español, buen estado, 650.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.
BMW Coupe 635 CSI, 1987, M-HM. Todos extras. Super Garantizado. 2.900.000 ptas. Impecable estado. Azcona (62) 255 86 22.
BMW 75i, 1988. 3.900.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.

PROMOCION Suzuki, todos los modelos con regalo importante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.
BMW 735i, siniestrado, full equipo, cuero, todos extras, Miguel. Tels. (924) 23 76 21/23 71 95.
VENDO o cambio por berlina Mitsubishi Starion 2.000 Turbo, año 88, full equip, perfecto estado. Interesados tel. (968) 53 36 00. Noche.
PEUGEOT 205 GLD, cinco puertas, rojo, B-HK, primera mano, poco usado, 500.000 ptas. Teléfono (93) 784 06 40.
R-19 GTX, año 1988, gris plata, 990.000 ptas. José Luis. Tel. (91) 323 02 03.

ESCARABAJOS descapotables y cerrados desde 450.000 ptas., Miguel. Teléfonos (924) 23 76 21/23 71 95.
VENDO o cambio Renault Fuego, R-20, R-5 TX, Sierra 2.0i S, CX familiar diesel y turbodiesel BX, todo equipo.
MUSTANG descapotable, 1986, 30.000 km., el genuino americano, jdistingasél, impecable, 5 litros, capota automática, 2.900.000 ptas. Tel. (93) 750 77 16.
OPORTUNIDAD única, Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equipo, impecable, 3.850.000 ptas. Teléfono (93) 459 34 59. Horario de oficina.
MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equipo, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.
R-19 TXE, 3 puertas, año 1989, M-KZ, 1.500.000 ptas. José Luis. Tel. (91) 323 02 03.
GOLF GTI, B-JH, buen estado, precio O.K. Sr. Torrente. Tels. (93) 785 82 02-280 40 40.
SUZUKI 750 R GSX, año 89, color rojo y blanco, muchos extras, 26.000 km. Lérida. Tel. 27 26 66. Preguntar Paco. 850.000 ptas.
BMW M-3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21/22.
MERCEDES 300 SL, último modelo y Porsche 928 S, completísimos, de particular aceptamos cambio por Mercedes o BMW grande seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.
BMW 750i full equipo, 1988. Un solo dueño. 5.950.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.
BMW 325i full equipo, 1986. Un solo dueño. 1.950.000. Tel. (91) 411 36 29.
BMW 635 CSI, 1987, original español, garantizado, muy buen precio. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.
OPEL Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. 255 86 21/22.

MERCEDES 300 CE Aut., año 90, M-KT, full equip, hifi, siempre garaje, impecable. 6.000.000. Tel. (91) 554 18 64. Oficina.
BMW M3 1987, 3.600.000. Luis. Tel. (96) 241 19 69.
PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.
VENDO motor Sierra Cosworth. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.
MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equip, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.
PORSCHE 911 T 2.4, clásico, 1.700.000 ptas. Teléfonos (91) 559 26 12-373 51 49. Sr. Lorenzana.
CONCESIONARIO oficial BMW vende BMW 635 CSI, nuevo, a estrenar, aire, ABS, llantas, etc., último precio: 6.000.000 ptas. Teléfono (96) 287 42 50.
MERCEDES 190 E. Varios modelos. Tels. (91) 255 86 21/22.
PARTICULAR vende Porsche modelo 944-S, año 1988, comprado y revisado Porsche España, 85.000 km., perfecto estado, 3.500.000 ptas. Llamar teléfonos (91) 441 16 96/14 16.
MERCEDES 250-S, antiguo, conservación excelente, 400.000 ptas. total. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
BMW 535 i, serie nueva, año 1988, Full Equip, matriculación nacional. 3.300.000 ptas. Tels. (96) 370 15 12 / 383 23 18.
CAMBIO vendo Alfa 75 Americo Turbo, pocos km., 1 año, precio a convenir. Tel. (918) 22 98 50.
PORSCHE 944 Targa, muchos extras, motor nuevo con factura, perfecto, buen precio. Tels. (91) 255 86 21/22.
BMW M3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

DITECNICA

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.



EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tfmos.: 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

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 Equip



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 (Desvío S. Martín Km.5)



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO

NEC DE REGALO

E
M
I
Z
L
A
G
A
Z
L
A
G
A
Z
L
M
A
G
A
Z
L

ACTUALIDAD

LOS JAPONESES
ABRIRAN SUS PUERTAS

La práctica totalidad de los grandes fabricantes japoneses de automóviles han expresado, durante la visita del presidente Bush a Japón, su disposición a vender coches norteamericanos en su red de distribución doméstica. Esta postura coincide, a su vez, con el hecho de que, por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, la industria nipona de coches se enfrenta a una reducción en el crecimiento de sus ventas.

El gigante Toyota Motor parece ser el más dispuesto a abrir la mano en el mercado propio, e incluso a promover la venta de coches procedentes de las factorías de sus más directos rivales, General Motors, Ford y Chrysler. Esta marca, que ya adoptó en el pasado otoño la iniciativa

La crisis de la automoción ha llegado también al Japón, cuando nadie lo esperaba. Las ventas han caído en un 6,5 por ciento

de permitir a sus concesionarios la venta de modelos de origen extranjero en sus puntos de venta, no va a ser la única empresa nipona en este tema.

En una reunión que los presidentes de las cinco grandes firmas japonesas (Toyota, Nissan, Honda, Mazda y Mitsubishi) han mantenido con sus tres colegas norteamericanos, todas ofrecieron alguna iniciativa similar que impulse la venta en Japón de los coches norteamericanos. La oferta, que aún no se

ha concretado, incluirá aspectos tales como el número de coches que las firmas japonesas están dispuestas a vender y la fecha de inicio de las operaciones.

Al mismo tiempo, Toyota ha llegado a anunciar su intención de cuadruplicar sus adquisiciones de piezas y componentes fabricados en Estados Unidos durante los próximos seis años, si-

guiendo la iniciativa de otros fabricantes locales como Nissan y Mazda.

Pero estas buenas intenciones se enfrentan, como decíamos más arriba, con el hecho de que por primera vez en los últimos cua-

Los fabricantes japoneses sustituirán la espectacular expansión de sus productos por una etapa de consolidación

renta y seis años, la industria japonesa se enfrenta a un retroceso en el aumento de sus ventas. Este incremento, que ha sido superior al 10 por ciento en la mayor parte de los años 80, se ha quedado en un 6,5 por ciento en el pasado año.

La situación ha llevado a los responsables del sector a considerar que en los próximos años la espectacular expansión del coche japonés se sustituirá por una nueva estrategia de consolidación, menos pródiga que la actual en inauguraciones de plantas industriales.

Ahora mismo, las principales marcas niponas han congelado sus proyectos de construir nuevas instalaciones fabriles en Estados Unidos y Europa.

Más significativo aún es el hecho de que la mayor parte de los grupos japoneses del motor hayan decidido reducir sus contratacio-



nes durante 1992. Nissan, por ejemplo, contratará este año a tan sólo 2.500 trabajadores, un tercio de los de 1991. Sus inversiones de capital para el actual ejercicio fiscal serán también un 30 por ciento inferiores a las del ejercicio anterior.

La ralentización ha llegado, incluso, a que algunas de las empresas más pequeñas comiencen a sufrir el impacto de la recesión. Tal es el caso de Isuzu Motors, que registró en el ejercicio 1990-91 pérdidas por valor de 47.000 millones de yenes (unos 37.000 millones de pesetas). Mientras tanto, Toyota, como Nissan, anuncian para el mismo periodo citado caer en sus beneficios de un 30 y un 48 por ciento, respectivamente.

Este panorama conduce a la creencia de que la expansión se detendrá durante algunos años. Según ha declarado Shoichiro Irimajiri, vicepresidente ejecutivo de Honda,

«nuestra principal misión en 1992 será ajustarnos a un crecimiento más lento», una opinión refrendada por Atsushi Muramatsu, vicepresidente de Nissan, quien ha declarado que «iniciamos una época de consolidación, no de expansión».

En paralelo, con la llegada de las «vacas flacas» a la industria japonesa, la de

Estados Unidos sufrió en el pasado año uno de los peores ejercicios de su historia. Según los últimos datos dados a conocer, las ventas locales cayeron a su nivel más bajo desde 1983 al situarse en 12,4 millones de vehículos, cifra que representa una retroceso del 11,4 por ciento respecto a 1990.

Tan sólo las ventas globales de los tres grandes (General Motors, Ford y Chrysler) retrocedieron un 12,6 por ciento en el pasado año. Por marcas, la caída fue del 12,5 por ciento para GM, del 11,2 por ciento para Chrysler y del 13,6 por ciento para Ford.

Las filiales norteamericanas de los grupos japoneses tampoco se escaparon de la quema, al sufrir un retroceso total del cinco por ciento. Honda superó a

Los planes de expansión japonesa en Europa y en los Estados Unidos, han quedado por el momento congelados

sus rivales con un seis por ciento de retroceso, mientras que las ventas de Toyota en USA cayeron un 4,4 por ciento.

Y lo peor de todo ello es que los tiempos que se avecinan no se presentan nada favorables. Tanto Ford como Chrysler anunciaron en días pasados que sus ventas caerán durante 1992 un 13,6 y un 14,7 por ciento, respectivamente. General Motors no ha realizado ningún tipo de previsión, o al menos no lo ha anunciado.



¿A qué obliga el nuevo Reglamento?

Por lo que se conoce (puede ser objeto de alguna modificación antes de su promulgación), obligará a que los coches nuevos, vendidos con posterioridad a la entrada en vigor, lleven instalados cinturones en las plazas traseras.

La obligatoriedad de usar estos cinturones traseros no está del todo definida. Lo único que parece obvio es que en los coches ya matriculados que no lleven instalados cintu-

las plazas traseras. Las noticias sobre esta disposición han dado pie a algunas interpretaciones, no siempre acertadas. Intentemos aclarar algunas dudas.

En la actualidad, ¿Qué obligaciones existen a propósito de los cinturones de seguridad?

Hasta que entre en vigor el nuevo Reglamento (dentro de pocos meses),

turones de seguridad pierden efectividad con su uso?

Sí, es cierto. Los fabricantes recomiendan su sustitución al cabo de cinco años o siempre que haya sido sometido a esfuerzo, tras un golpe.

Las fibras textiles tienen determinadas características de robustez y flexibilidad que se pierden con el tiempo, por lo que los cinturones pueden llegar a ser ineficaces. Los sistemas de enrollamiento y de trabado por inercia tam-

seguros (tan celosas a la hora de cobrar), hacen la menor indicación al respecto y ni siquiera los fabricantes de cinturones tienen la honradez de fijar, en lugar visible y claro, la fecha de caducidad.

En mi coche tengo instalado un sistema airbag, ¿Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad?

Es obligatorio y recomendable. El air bag se acciona en caso de un golpe bastante violento o un vuelco. Incluso en estos casos, estar bien sujeto con un cinturón es recomendable. El cinturón será también eficaz en aquellos golpes más pequeños en los que el colchón de aire no llega a inflarse.

¿Hay que tener alguna precaución especial en el uso del cinturón?

Siempre hay que llevarlo bien tensado. Las pinzas que se colocan para evitar el tensado sobre el cuerpo, son más perjudiciales que beneficiosas. Las personas de poco peso o tamaño (como los niños), deben utilizar cinturones especialmente dimensionados para ellos, ya que pueden escurrirse por debajo o salir despedidos. Este tipo especial de viajeros jamás deben hacerlo en los asientos delanteros.



rones traseros, no será obligatorio montarlos, por lo tanto no habrá sanción.

La obligatoriedad de usar el cinturón en las plazas delanteras, en la circulación urbana, sí que se contempla en el nuevo Reglamento.

¿Es cierto que los cin-

bién deben ser revisados para que en todo momento funcionen correctamente.

Lamentablemente, este importantísimo elemento de seguridad (como tantos otros) no es objeto de ninguna atención en las Inspecciones Técnicas. Tampoco las compañías de

tiva gama, que también va a tener una fuerte presencia en España. Aquí, en nuestro país, gracias a la mayoría accionarial de Iveco sobre Enasa-Pegaso, es posible adquirir los EuroCargo, tanto con la marca Iveco como Pegaso.

En la votación, llevada a cabo por los más prestigiosos periodistas europeos, especialidades en el mundo del Camión y el Transporte, se han clasificado en las siguientes posiciones, Scania, gracias a su modelo TC 4000 Turbocompound, que aprovecha aún más los gases de escape para incrementar su potencia. Mercedes Benz, en esta ocasión, ha

VOTACIÓN 1992		VENCEDORES DESDE 1977	
Iveco EuroCargo	80	1977	Seddon Atkinson
Scania TC 400	54	1978	MAN 19280
Mercedes LEV	11	1979	Volvo F 7
DAF FA 45	7	1980	MAN 13321
Renault G 340 T/TI	1	1981	Leyland T 45
Volvo NL 10/12	1	1982	Ford Cargo
		1983	Renault G 260
		1984	Volvo F 10
		1985	Mercedes 709
		1986	Volvo FL 7/10
		1987	MAN F 90
		1988	DAF Serie 95
		1989	Scania Serie 3
		1990	Mercedes 1733
		1991	Renault VI

(muy amante de sus propios conceptos sobre camiones), como el europeo, disponen de una competi-



CINTURONES DE SEGURIDAD

EL nuevo reglamento de Circulación, que debe ser aprobado en un Consejo de Ministros de este mismo mes de enero, se contempla la obligatoriedad de montaje de cinturones de seguridad en

sólo es obligatorio el uso de cinturones en las plazas delanteras (conductor y pasajero), cuando se circula por carretera o en las vías urbanas especialmente señaladas, como la M-30 madrileña.

PESOS PESADOS

IVECO, CAMION DEL AÑO

LOS nuevos EuroCargo de Iveco acaban de lograr el título internacional «Truck of the Year»

empresa conjunta Ford-Iveco. Ahora, con la aparición de los nuevos EuroCargo, tanto el mercado británico



AMOR A LOS ANIMALES

No nos duelen prendas a la hora de defender la coherencia, venga de donde venga. Y este es el caso de Tomás Cavanua, Gerente de Asuntos Públicos de Ford España, como puede deducirse por la carta que parcialmente reproducimos:

«...lamentándolo mucho, me veo obligado a devolverte la agenda forrada en piel de lagarto que acabo de recibir... reconozco tener un pelo de andaluz, que me impide llevar en mi bolsillo algo tan gafe como un trozo de bicha. Pero eso no es el caso, sino mi rechazo a consumir pieles naturales de animales protegidos y creo que el lagarto lo está, por el Convenio Internacional de CITES. Agradezco pues el detalle, pero no puedo aceptarlo por motivos de conciencia, en una lista que incluye también las corridas de toros, la caza y los ruidos africanos.»



presentado batalla gracias a sus motores LEV de baja contaminación y DAF, con su camión FA 45, de clara vocación urbana, ha obtenido el cuarto lugar.

Con fuerte presencia en España, Renault VI ha aportado el G 340 T/TI Manager, una solución pa-

ra el sector del tractocamión de 340 caballos de potencia y, cuando nadie lo esperaba, Volvo ha vuelto a ser noticia con la presentación de un «dumper» con tracción a los tres ejes, que ha logrado una nominación en la edición del presente año.

MOTO CENTRO

MOTO Centro es uno de los concesionarios oficiales de Derbi en Madrid. Pero en Moto Centro, además de exponerse los modelos de la marca catalana, se muestran al público todas las versiones de Kawasaki y Aprilia que importa y distribuye en nuestro país Derbi.

Una de las mejores ba-



zas con que cuenta Moto Centro es su excelente equipo de ventas que está compuesto por tres profesionales que conocen a la perfección los productos que comercializan. Este dominio del producto redundará positivamente en las ventas y durante el pasado ejercicio comercializaron un total de 350 unidades. Los modelos más vendidos en este año han sido las Kawasaki GPZ 500 y ZZR 600.

En Moto Centro no sólo se pueden adquirir motocicletas, sino que la oferta de equipamiento es tan amplia que permite comprar cualquier tipo de accesorios, cascos, cazadoras, guantes, etcétera, a pre-

cios sumamente interesantes. Dentro de este apartado hay que mencionar que esta tienda es concesionario de Hein Gericke y los productos de esta marca están ampliamente representados en la zona de boutique.

Además, en Moto Centro se ofrece a los clientes un servicio de alquiler de ciclomotores, scooters y motocicletas hasta 250 centímetros cúbicos que se alquilan bajo la denominación de Alquimoto a precios asequibles.

Exposición: No es muy amplia, 125 metros cuadrados, pero en su interior se muestran al público un total de 25 unidades que prácticamente cubren toda la gama de las tres marcas que comercializan. La exposición se complementa con una amplia zona destinada a boutique.

Marcas: A parte de trabajar con los productos de

Hein Gericke, comercializan productos de Shoei, Arai, etc...

Usadas: Todas las motos de ocasión que comercializa Moto Centro provienen de operaciones de cambio. La garantía es variable y puede llegar hasta los tres meses.

Taller: Disponen de dos servicios técnicos. El que se encarga de reparar los modelos de Kawasaki se encuentra en la calle Ardemans número 66, mientras que el servicio de Derbi y el de Aprilia se encuentran en la calle Alonso Heredia número 31.

Financiación y Seguros: En el primero de estos apartados, trabajan con las entidades Banesto

Consumo y Finamersa, mientras que en materia de seguros la mayoría de las pólizas las suscriben con Dapa.

En ambos casos admiten las soluciones que aporte el cliente.

Dirección: Moto Centro se encuentra en la madrileña calle de Cartagena, número 65. El teléfono es el (91) 355 50 87.

Rapidez en la entrega y profesionalidad

Poco espacio en la exposición

MERCEDES SE HACE CON AVIA

EL grupo Mercedes Benz va a invertir unos 28.000 millones de pesetas, de aquí a 1998, en la empresa conjunta que creará con el fabricante checoslovaco Avia, tras la firma de un «joint venture» que deberá ser creado antes del 30 de junio. Del conjunto de inversiones, 22.000 millones se destinarán a la modernización de la fábrica de Avia en Letnany. El objetivo es fabricar unos 30.000 vehículos anuales, tanto turismos como camiones medios, destinados principalmente a los mercados del Este.

VALEO SE ASOCIA

ENTRO de su nueva estrategia industrial, Valeo ha decidido convertirse, en el futuro, en uno de los grandes socios de los grupos automovilísticos japoneses en Europa. El primer grupo francés y segundo de Europa de componentes para el automóvil, pretende de esta forma conseguir multiplicar por dos su cifra de negocios en el Reino Unido, país en el que ya ha suscrito un acuerdo para suministrar componentes a la fábrica británica de Nissan.

DERBI: UN SCOOTER VIVO

El nuevo scooter de Derbi, denominado Vivo 75, ya es una realidad.

Se trata de un modelo que ha sido realizado en colaboración con una conocida marca de scooter radicada en Taiwan, que se caracteriza por un dise-

correspondiente botón o recurriendo en situaciones de emergencia a la tradicional palanca. El Vivo se comercializará en color blanco y en un precio de 224.931 pesetas matriculado. La otra gran novedad de Derbi para este año ha sido el Varian Top. Un ci-



ño elegante y a la vez muy funcional. El nuevo Vivo dispone de un motor monocilíndrico de dos tiempos con una potencia de 6 caballos. El arranque puede realizarse mediante el

clomotor que dispone de un motor potenciado que alcanza la cifra de 4,2 caballos de potencia. De momento se desconoce el precio de esta nueva versión.

MUTUA Y CHAPISTAS, A LA GRENA

La Mutua Madrileña Automovilista ha denunciado que varios cientos de talleres de reparación de la Comunidad Autónoma de Madrid han recibido amenazas para que no colaboren con la compañía en el arreglo de vehículos asegurados en ella. Según la Mutua, las coacciones parten de un

pequeño grupo de talleres y se dan porque la Mutua se opone a que acuerden la subida de sus tarifas, «lo que supondría un atentado contra la libre competencia». Por otra parte, cerca de 2.000 talleres de chapa y pintura de la citada Comunidad podrían protagonizar una huelga indefinida, desde el 13 de enero, si la Mutua no acepta sus reivindicaciones. Los propietarios de los talleres acusan a la Mutua de actuar sin contar con ellos e imponer sus condiciones.



AGENDA

EXPOSICION EN PARIS

Hasta el próximo 4 de octubre permanecerá abierta en París una de las exposiciones más bonitas e interesantes que podemos imaginar. Se trata de una muestra de juguetes de todos los tiempos, con el título



de «Los deportes y el Tiempo Libre».

Allí, grandes y pequeños podrán disfrutar de reproducciones y juguetes que han hecho soñar a generaciones enteras; desde reproducciones de los Citroën de 1922 de «La Croisière Noire» (como el de la fotografía), hasta el último Tour de Francia. Deportes como el esquí, el automovilismo, la pesca, el

billar o los bolos, con la evolución de los accesorios y la vestimenta.

La exposición se encuentra ubicada en el Museo de Artes Decorativas, Galería de Juguetes. Palacio del Louvre, 107 rue de Rivoli. El precio de la entrada es de 10 francos y 5 para los niños, abierto todos los días de 12:30 a 18:00 y los domingos de 12:00 a 18:00.



SELECCION CAMEL TROPHY

Un año más, el Camel Trophy se ha puesto en marcha. Las

25.000 solicitudes han sido ya convenientemente seleccionadas y en los

próximos días comenzará la segunda fase de preselección, la destinada a la Selección Regional, en la que participarán 350 solicitantes y de la que saldrán los finalistas.

Las fechas de estas selecciones regionales son: 18 de enero en la ciudad de Sevilla; 2 de febrero en Galicia; 7 de febrero en Salamanca; 15 de febrero en Cataluña; 19 de febrero en Valencia y 23 de febrero en San Sebastián.

La final tendrá lugar el próximo día 6 de marzo, sin estar claro si será en los Pirineos o en los Picos de Europa.

CASCOS YAMAHA: CABEZA SEGURA

Yamaha acaba de poner a la venta en nuestro país sus nuevas gomas de caucho que se comercializarán dentro de las líneas YFX, GPV y la espectacular YFR destinada a la competición. Las tres líneas están formadas por cascos

fabricados con el material FLEX-FRP 2 que se configura en forma de «sandwich» de kevlar de gran resistencia entre capas de vidrio reforzado con fibra de filamentos orgánicos. Una de sus peculiaridades se encuentra en la rapidez con que se



sustituye la visera y en el revolucionario sistema de ventilación.

STORACAR

SUPERMERCADO DEL AUTOMOVIL

Acoplar bajo techo propio una colección de vehículos altamente cotizados puede ser una afición rentable. Pero en otros casos, se trata únicamente de un lucrativo negocio.

ALMACÉN DE LUJO
Allan Cowen es el propietario de este singular negocio.



EXISTE en Inglaterra una gran pasión, fuertemente arraigada entre sus ciudadanos, por los automóviles clásicos, jalonada por innumerables colecciones privadas de primer orden. Sin embargo, no es habitual encontrar una concentración ingente de vehículos míticos, con la cual sólo se pretende ganar dinero. Se trata de un «storacar» (almacén de coches), cuyo propietario, Allan Cowen, no siente nin-

gún apego por los modelos que dan esplendor a sus naves y lo justifica: «Yo no me impresiono por la riqueza o las posesiones. Los coches son un producto como cualquier otro y yo sólo estoy interesado en prestar el mejor servicio a mis clientes».

Está claro que cuando Allan Cowen habla de servicio no lo dice por que sí. Los Ferrari GTO, algunos Bentley, un Alfa Romeo Superleggera, un Austin Seven, algún que otro

Rolls Royce, un Ferrari 250 SWB y un 365 GTB, o aquel Aston Martin Nimrod Grupo C están cuidados con el máximo esmero por los mejores especialistas del mundo del automóvil clásico.

Las granjas en las que están guardados los vehículos, de las que se mantienen especiales reservas sobre su localización para no crear tentaciones, están acondicionadas para albergar en óptimas condicio-

DELICADAS JOYAS
En estos graneros debidamente preparados se guardan todo tipo de vehículos.



SERVICIO COMPLETO
Todos los vehículos son llevados al punto que el cliente desee.

MODELOS LEGENDARIOS
Como este Jaguar XK120 que está siendo reparado junto a un Alfa Romeo Superleggera.

REFUGIO DE COCHES
La Guerra del Golfo atrajo varios coches.



nes estas delicadas joyas. Los sistemas de alarma y seguridad son de una total garantía, el aire acondicionado mantiene la temperatura estable durante todo el año y un deshumidificador se encarga de que el porcentaje de humedad en el aire sea constantemente la apropiada para este tipo de vehículos. También los seguros, impuestos y otros

papeleos son realizados por la compañía de Allan Cowen, que cuando se hizo cargo de esta empresa, él provenía de un negocio de industria textil, no contaba con más de un par de graneros descuidados. «Nosotros somos una empresa de servicios y debemos proveer al cliente de todo aquello que solicite». Ello incluye, por ejemplo, recoger y devolver el vehículo en el punto que el dueño disponga. Si se trata de Europa, Storacar manda sus propios transportistas. Fuera de Europa, se recurre a la vía marítima, encargándose Storacar del flete



y despachos de aduana sin que el cliente deba mover más dedos que los de firmar talones. Durante la reciente Guerra del Golfo, numerosos Lamborghini Countach dejaron el desierto árabe para refugiarse en las naves de Storacar, en previsión de posibles desgracias.

Si bien, el anonimato de sus propietarios se guarda con auténtico celo, los coches son tratados como reyes coronados. Un mecánico, un tapicero y un restaurador se encargan de mantener los coches en perfecto estado, aunque trabajos de mayor envergadura se encomiendan

a reconocidos especialistas. Existe un *Active Storage Programme* para sistematizar todas las atenciones a que son sometidos los vehículos, porque según Cowen «los coches son temperamentales, se sienten viejos si no son utilizados con una cierta regularidad».



Ian Adcock

Fotos: Mike Valente



PLANES MARTINI RACING 1992

INVITACION A LAS CARRERAS

PLANTILLA AL COMPLETO
En la foto inferior, el nuevo Lancia HF Integrale 16V rodeado de todo los pilotos.

La sorprendente noticia del abandono de Lancia de la competición en rallyes, antes de Navidad, era rápidamente contrarrestada por el anuncio de su sponsor en los últimos once años, Martini & Rossi, de recoger el testigo, participando con los mismos hombres y el material de la marca italiana en el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1992.



Esteban Delgado
Enviado especial

La fuerte baja del grupo Fiat en la cuota del mercado italiano, que ha supuesto, desde el inicio de este año, una fuerte reducción de plantilla, fue una de las principales causas que motivaron esa decisión. También la monotonía de victorias del plurivictorioso equipo italiano, sin más reflejo en la prensa que sus derrotas, como en el último Memorial Bettega, se sumó a fortalecer la decisión tomada por el ingeniero Paolo Cantarella. Este hecho se ve corroborado por la ampliación de la actividad deportiva de Alfa Romeo y los rumores acerca del trasvase de cinco mil millones de pesetas del presupuesto de Lancia a la Scuderia Ferrari.

Sea cual sea la razón, Daniel Schildge, responsable del Martini Racing, junto al conde Ascanio Calvi, director de Relaciones Exteriores de M&R, decidieron pasar de anunciantes a participantes, tomando todo el material de Abarth y encargando al Jolly Club la dirección deportiva para hacer correr a sus dos pilotos, Juha Kankkunen y Didier Auriol.

Con el paso de Mario Petronio a su antiguo puesto y con Giorgio Planta como responsable de la gestión deportiva de Fiat Auto Spa, el nuevo director deportivo no va a ser otro que Claudio Bartoletto, mien-



tras que a Nini Russo se le ha situado como simple coordinador entre Fiat y el Martini Racing.

Planta aseguró en la conferencia de prensa celebrada en los alrededores de Niza, que no se trataba de un desprecio de Fiat hacia el deporte y que no se había decretado el desmantelamiento de Abarth. «Las carreras son como montar en bicicleta; cuando se aprende, no se olvida», asegurando que se soportará técnicamente al Martini Racing, con ingenieros y parte de sus mecánicos de competición, asegurando el

buen desarrollo del nuevo Lancia HF Integrale 16V, de cuyo nombre se ha dejado caer la palabra Delta.

El futuro estará ligado a la política de la FISA para poder evaluar qué nuevo modelo será el adecuado para rallyes según el nuevo reglamento. En cuanto a la participación, Bartoletto declaraba que siempre se participará con tres coches con los colores del Martini Racing, y dos nuevos pilotos: Bugalski y Aghini, esperándose hasta el Rallye Acrópolis para tomar la decisión de participar en otras pruebas.



PARTICIPACION DEL TEAM MARTINI EN EL MUNDIAL 92



Rally	Fecha	KANKKUNEN	AURIOL	BUGALSKI	AGHINI	WALDEGAARD	RECALDE
MONTICARLO	23/01	●	●				
PORTUGA	03/03	●	●		●		
SEMPER	27/03	●				●	●
TORCEGA	02/05		●	●	●		
ACRÓPOLIS	30/05	●	●	●			
ACRÓPOLIS	25/08	●	●	●			
TAN PENU	11/10	●	●		●		
ESPAÑA	07/11	●	●	●	●		
RAC	22/11	●	●	●			

OTRAS PRUEBAS

ESPAÑA	07/04	●		●			
CAMPIONE	-/12	●	●				
ESPAÑA	16/12	●	●				

MECÁNICA VENCEDORA
Las modificaciones introducidas en el motor del Lancia HF Integrale le convierten en uno de los máximos favoritos de cara a la próxima temporada.

MONTECARLO EL RALLYE MAS ANTIGUO DEL MUNDO



1981-1992 La era de la tracción total

La aparición como vehículo «0» del Audi Quattro en el Rallye del Algarve a finales de 1980 había causado expectación. Los sistemas de tracción a las cuatro ruedas, asociados hasta entonces a los vehículos todo terreno, rudimentarios, costosos y que sólo tenían utilidad en determinadas situaciones o zonas, iban a demostrar que todos estábamos equivocados respecto a los mismos. Las prestaciones de Hannu Mikkola iban a asombrar a todo el mundo.

La época de los «supercoches» acababa de dar comienzo. Tanto Renault, con su modelo R5 Turbo, como el Audi Quattro son los primeros exponentes de una generación de vehículos cuyo predecesor generacional no había sido otro que el mítico Lancia Stratos. En seis pruebas especiales, con poco más de ciento cincuenta kilómetros, cubiertas de hielo y nieve, Mikkola obtenía 5 minutos y 54 segundos de ventaja sobre su más inmediato perseguidor, antes de que su pie resbalase del pedal del freno y su Audi Quattro acabara fuera de la carretera. Con el mismo coche con el que lograra la victoria en el Tour de Corse un año antes, alquilado a los hermanos Almeras, su compatriota Jean Luc Thierier heredaba la primera posición al comienzo de la Etapa Común hasta el primer paso por el Col de Turini, la última noche en la que el normando se saldría, rompiendo la transmisión de su Porsche. Aun así la victoria no iba a escaparse a los vehículos de la nueva generación, gracias al Renault 5 Turbo de Jean Ragnotti, que después de muchos problemas de cambio y un pequeño accidente, iba a beneficiarse de un cambio de turbina más pequeña y potente y de sus neumáticos para llegar a Mónaco en primera posición.

1982 fue el año de la entrada en vigor de la nueva reglamentación de grupo B, con la que el Campeonato del Mundo de Rallyes alcanzará su máximo esplendor. También fueron las «bodas de oro del Rallye de Montecarlo», su 50 edición. Una conmemoración a la que se sumó el buen tiempo en la primera de las ediciones, sin el blanco elemento que todavía sigue faltando. En esas condiciones Walter Rohrl, sin empleo tras la retirada de Mercedes y fichado por Opel en el último momento, no tuvo dificultades para imponer la fiabilidad y maniobrabilidad de los Ascona 400 frente a los temibles Audi Quattro. Sólo la presencia de traicioneras placas de hielo como la que acabó con el Audi Quattro de la piloto francesa Michele Mouton, constituyó la máxima preocupación del piloto alemán que logró anotarse el segundo de sus triunfos en el 82, por delante de Hannu Mikkola y su Audi Quattro.

No hay dos sin tres y Walter Rohrl lograría en 1983 renovar su victoria en Montecarlo tras su regreso al grupo Fiat. Con la planá técnica de



1981 Jean Ragnotti con un Renault 5 Turbo llevó de nuevo los colores de la marca del rombo al puesto más alto del podio.



1983 Walter Rohrl conquistó su tercer triunfo en esta prueba. En cada ocasión con una marca diferente, en ésta con Lancia.

Abarth, reticente todavía al uso de un sistema de tracción total, Lancia presentaba su modelo 037 Rally con la intención de enfrentarse al todopoderoso Audi Quattro. Un modelo clásico, derivado casi de los circuitos con propulsión trasera y motor sobrealimentado por compresor. La meteorología iba a ser decisiva una vez más y como el año anterior iba a mostrarse en contra de Audi y su sistema de tracción total. Tras prever el cambio de los neumáticos en medio de los tramos por parte de Lancia, Walter Rohrl desbancaba a su compañero de equipo Markku Alen en su primer contacto con el Lancia 037 Rally, para superar al Audi Quattro de Stig Blomqvist, que también conducía su vehículo por primera vez, al principio



AMBIENTE ASEGURADO Al Rallye de Montecarlo acuden, cada año, un elevado número de aficionados. El espectáculo está asegurado y se puede ver en acción a los mejores del mundo de la especialidad.

de la Etapa Común. Nada ni nadie iba a detener al ecléctico germano dando a Lancia unos importantísimos puntos que iban a ser decisivos para que la marca de Turín lograra un nuevo título mundial.

El Rallye de Montecarlo parecía reticente a rendirse a las nuevas tecnologías. Cuatro años tuvo que esperar Audi para imponerse en la prueba en la que su nueva tecnología debía resultar terriblemente eficaz. Y no fue sino de la mano de un piloto llamado... ¡Walter Rohrl! La poca nieve caída resultó suficiente para dejar apartados a los Lancia y los Renault 5 Turbo oficiales, a pesar de sus estrategias de cambio de neumáticos y de tomar algunos riesgos en la elección de sus gomas. De esta forma, el recién llegado comenzaba a coger confianza a su nueva montura y a pesar de algunos problemas de presión del turbo, no tardaba en superar a su compañero y consumado especialista en la conducción sobre nieve, el sueco Stig Blomqvist. Audi lograba copar

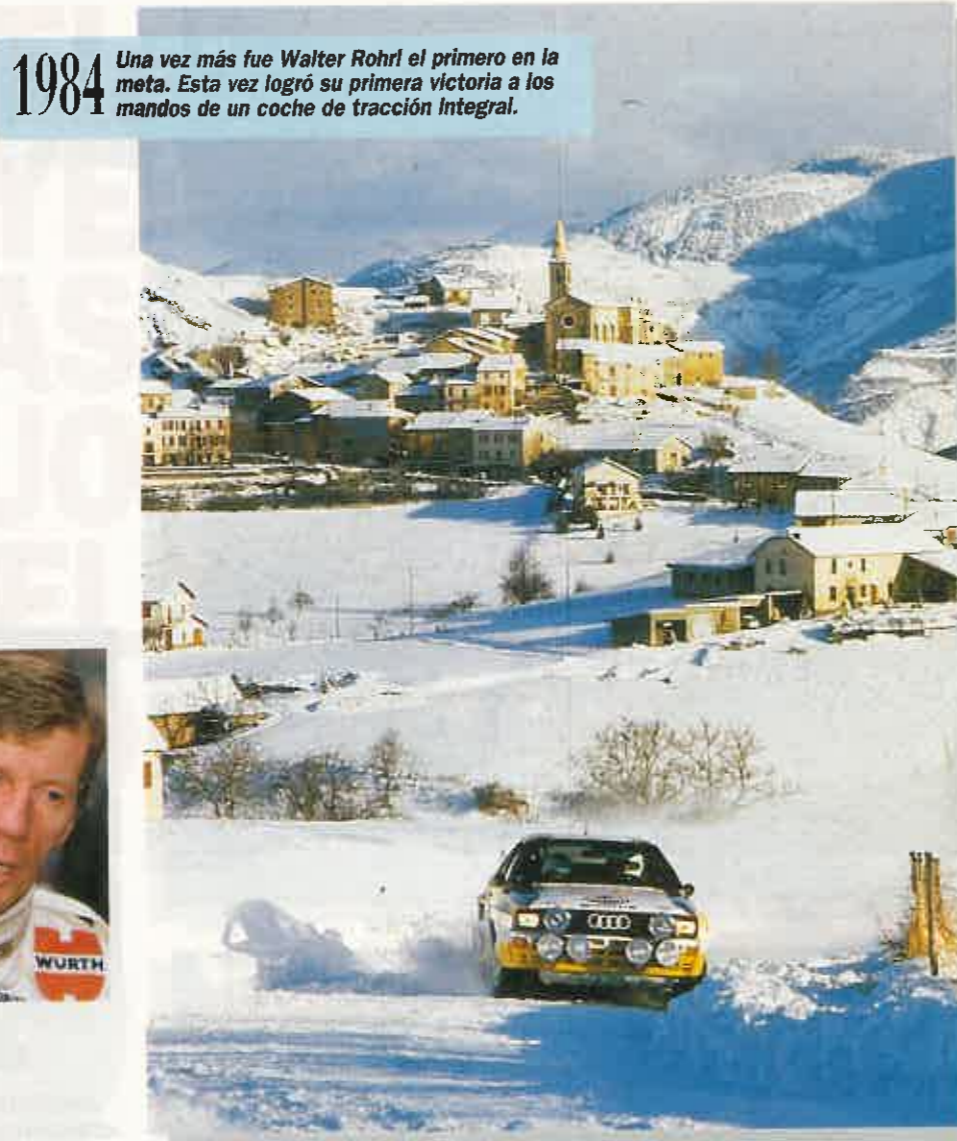
ASÍ LO CUENTA

Walter Rohrl

Con el Fiat 131 Abarth, por primera vez un coche de rallyes parecía uno de carreras. Los frenos eran fantásticos, podías cambiar de marcha realmente rápido y el motor tenía buena potencia a bajas revoluciones. Sugerí utilizar amortiguadores Bilstein y la dureza de la suspensión desapareció, quedando como único problema la dirección, ya que si deslizabas demasiado acababas dando un trompo. Creo que el 131 Abarth fue el coche que cambió mi estilo de conducción. Ahora me concentro en ir recto... antes sólo conducía para evitar un trompo. Como vehículo clásico, el Opel Ascona 400 era muy bueno. Su motor tenía un buen par y era muy conducible, pero la gran sorpresa fue su dirección. Tenías que girar el volante treinta centímetros antes de que el coche cambiase de dirección. Hasta que me acostumbré a ello fue muy duro. En asfalto el Opel era mejor que el Audi y creo que quien tuvo mucho que ver con mi victoria en Montecarlo fue el freno de mano, que me salvo de situaciones muy apuradas sobre placas de hielo. Nunca pude entender porque en esas condiciones era mejor, supongo que porque al ser las ruedas delanteras, no sólo parte de la dirección sino también motrices, hacían perder confianza al piloto. El Lancia Rally no tenía nada que ver con el Stratos. Tenía la potencia de un turbo, el par motor de un V6, la manejabilidad en curvas lentas de un Stratos, la manejabilidad en carreteras rápidas del 131, un freno de mano como el Ascona 400 y el coche más fiable que he conducido. Decidí marchar a Audi porque quería tener también experiencia con el sistema de tracción a las cuatro ruedas. Evidentemente es el camino a seguir.



1985 Peugeot desembarcó con unos medios insospechados. Ari Vatanen con un 205 T-16 no dio opción a ninguno de sus rivales.



1984 Una vez más fue Walter Rohrl el primero en la meta. Esta vez logró su primera victoria a los mandos de un coche de tracción integral.



1986 Henri Toivonen, tras una carrera de infarto, logró el mejor resultado de su vida deportiva. Poco meses después moría en accidente.



1987 Primer año de los vehículos de Grupo A. Tras un polémico rallye el vencedor fue el italiano Massimo Biasion con un Lancia Delta.



1988 Una edición muy descafeinada, en la que Lancia se quedó sin rivales. El francés Bruno Saby le dio un nuevo triunfo a la marca italiana.



no sólo las tres primeras posiciones, si no las victorias en los grupos A y N, dejando al primer vehículo de dos ruedas motrices, el R-5 Turbo de Jean Luc Therier a más de veinticuatro minutos. La espera había valido la pena.

El anuncio, el 28 de diciembre en el plazo de pocas horas, de la suspensión y la celebración del Rallye de Montecarlo a causa del pulso mantenido entre Jean Marie Balestre, presidente de la FISA y Michel Boeri, presidente del ACM, por los derechos de televisión del G.P. de Fórmula 1, tenía todos los visos de una desagradable inocentada. La intervención del estado francés solventó la situación. La marca Peugeot, llegada unos meses antes al Campeonato del Mundo de Rallyes con unos medios casi ilimitados en su modelo 205 Turbo 16, iba a lograr reeditar con Ari Vatanen la victoria lograda cincuenta y tres años antes. Un triunfo que iba a ser una demostración de poder, como lo fue en su día la llegada de Audi, al im-



nerse el piloto finlandés a Walter Rohrl y su Audi Sport Quattro, tras una penalización de ocho minutos por adelanto en un control. Eso y un error en la elección de sus neumáticos por parte del cuádruple triunfador de la prueba monegasca, a parte de un problema eléctrico en el último tramo, propiciaron la derrota del piloto alemán por primera vez desde 1979.

Veinte años después el hijo sucede al padre. Tras la victoria de Pauli Toivonen en 1966 por descalificación de los Mini Cooper, su hijo mayor, Henri, lograba inscribir su nombre en el palmarés del rallye más famoso del mundo. Una victoria que la historia se encargaría tristemente de convertir en algo así como un título mundial póstumo. Cinco equipos oficiales con

UNA CARRERA DIFÍCIL
Los tramos del Montecarlo son muy difíciles. En ellos se pueden alternar la nieve, el hielo o el asfalto seco.

la última generación de los monstruos del grupo B: 500 caballos con enormes y espectaculares alerones. Un plantel de excepción. Con el nuevo Lancia Delta S4, Henri Toivonen parecía haber encontrado el guante a su medida: su compañero Alesandro Fiorio le seguía a un minuto después de seis tramos. Pero en un tramo de enlace un vehículo de un espectador se interponía en su camino. Afortunadamente para el pequeño finlandés allí estaban sus asistentes que se encargaban hasta de enderezar los pedales de su Lancia. Un pinchazo de Toivonen daba el liderato al Peugeot de Timo Salonen y la desagradable misión de abrir la carretera en la última noche. Pero tras él, dispuesto a no perder su oportunidad Henri Toivonen lograba para Lancia una nueva victoria dando comienzo la era Delta en el Rallye de Montecarlo.

Con la desaparición del finlandés acababa la era de los «supercoches» de grupo B, lograba sólo Lancia convertir en seis meses un vehículo de calle en competitivo para la nueva reglamentación de grupo A. De esta forma en el Rallye de Montecarlo de 1987 Lancia y Mazda disponían de un modelo realmente competitivo, mientras que Audi, Ford, Renault o VW se habían limitado a echar mano de su catálogo de productos. Con Juha Kankkunen, Campeón del Mundo en 1986, encuadrado en el equipo italiano, el dominio de Lancia fue total desde el primer tramo en el último de los Montecarlo realmente nevados hasta la fecha. El italiano Massimo Biasion, el francés Bruno Saby y el piloto finlandés se alternaron en el liderato hasta que el director deportivo de Lancia, Cesare Fiorio, decidió congelar posiciones cuando Biasion estaba en cabeza para impedir un duelo fratricida. Juha Kankkunen pareció no entender la situación y siguió forzando la marcha hasta que su patrón decidió dar el rallye al que lograra el mejor crono en el primer paso por el Col de Turini. Desafortunadamente para el finlandés la luz de temperatura se encendió, teniendo que ralentizar su marcha. Descontento Kankkunen siguió en la misma tónica hasta que después de unas palabras con Fiorio decidió esperar a su compañero de equipo delante del crono del Turini, cediéndole a la vista de todos la victoria. No acabaron ahí los problemas para el responsable del equipo Lancia ante una reclamación

1989 Todo para Lancia. El equipo italiano se volvió a adjudicar una vez más esta mítica prueba. En esta ocasión hizo triplete.



1990 Un triunfo muy polémico el de Didier Auriol, al volante de un Delta al que «milagrosamente» le aumentó el rendimiento en la última etapa.



1991 Una victoria para la historia. Era la primera vez que un piloto español, Carlos Sainz se imponía en Mónaco.

de Achim Warmbold, jefe del Mazda Rallye Team Europe, sobre las fijaciones de los parachoques que permitían montar ruedas más altas, pero la interpretación del reglamento fue finalmente dada por correcta.

Con una inscripción reducida a la mínima expresión, con tan sólo Lancia y Mazda como equipos oficiales, la edición 88 fue el punto mínimo de interés por parte del público, alcanzado por la prueba monegasca casi desde su creación. Los problemas de motor (Mikkola), diésel mezclado con gasolina (Salonen) y accidente en un enlace (Carlsson) dejaron a Lancia en solitario. El abandono en el tercer tramo del Campeón del Mundo, Miki Biasion, por rotura de la bomba del aceite, dejó la victoria entre los pilotos franceses Bruno Saby e Yves Loubet, hasta que una importante salida de carretera del piloto corso daba en bandeja el triunfo al de Grenoble.

Un año más tarde aparecen Toyota y Mitsubishi sobre las carreteras del sur de Francia. El primer líder era el Toyota de Juha Kankkunen, pero primero su sustituto en Lancia, el francés Didier Auriol y Massimo Biasion después, pusieron los puntos sobre las íes en su dominio sin interrupción de la primera prueba del calendario. Problemas de transmisión y una elección arriesgada en sus neumáticos hicieron que desapareciesen Bjorn Waldegaard y el español Carlos Sainz, en tanto que la sorpresa venía de parte del Mitsubishi Galant de Ari Vatanen, que llegaba a Mónaco en tercera posición antes de tener un despiste. En cuanto a los hombres de cabeza, ningún problema para Massimo Biasion mucho más a gusto en terrenos mixtos hielo-asfalto que su compañero Auriol en su primera participación con el equipo italiano, teniendo sólo que lamentar en esta edición el accidente de Alex Fiorio que se salía de la carretera llevándose por delante al piloto sueco Lars Erik Torph.

La edición de 1990 volvió a estar regida por la polémica. En unas condiciones climatológicas benignas que impidieron el uso de neumáticos con clavos y cuya media de velocidad, entorno a los 93,5 kilómetros por hora, constituyó todo un récord, el duelo Didier Auriol (Lancia)-Carlos Sainz (Toyota) será recordado por su intensidad. Nada menos que once cambios de líder hubo entre ambos protagonistas, con nunca más allá de un minuto de



DESDE 1981

Palmarés de la prueba

- 1981 J.Ragnotti-J.M.Andrie (Renault 5 Turbo)
- 1982 W.Rohrl-C.Geistdorfer (Opel Ascona 400)
- 1983 W.Rohrl-C.Geistdorfer (Lancia 037 Rally)
- 1984 W.Rohrl-C.Geistdorfer (Audi Sport Quattro)
- 1985 A.Vatanen-T.Harryman (Peugeot 205 Turbo 16)
- 1986 H.Toivonen-S.Cresto (Lancia Delta S4)
- 1987 M.Biasion-T.Siviero (Lancia Delta HF 4WD)
- 1988 B.Saby-J.F.Fauchille (Lancia Delta HF 4WD)
- 1989 M.Biasion-T.Siviero (Lancia Delta Integrale)
- 1990 D.Auriol-B.Occelli (Lancia Delta Integrale 16V)
- 1991 C.Sainz-L.Moya (Toyota Celica GT-Four)

diferencia hasta llegar a Mónaco. Sin embargo, y a partir de un cambio de turbocompresor, las prestaciones de Didier Auriol dieron un cambio radical, bajando sus cronos de una forma increíble en un mismo tramo. Un nuevo chip en la centralina fue la explicación oficial, pero la polémica surgida con la instalación de una brida de ad-

misión en el turbocompresor para reducir la cantidad de aire comprimido en el motor y, por tanto, la potencia y su marcaje, indistintamente con plomos y pinturas, hizo surgir el rumor acerca de una posible eliminación de la misma en un momento dado. El clima entre los dos protagonistas no volvió a ser nunca el mismo, ni siquiera la amistad entre dos hombres como Sainz y Auriol, compañeros de equipo un año antes en Ford.

Nada mejor para acabar esta historia del Rallye de Montecarlo que el que acabó finalmente con la victoria de un piloto español. La victoria de Toyota y Carlos Sainz significó el primer triunfo de un vehículo no europeo en la prueba monegasca. Sin embargo, la estrella fue el piloto francés François Delecour que en su primera prueba para Ford superaba a sus compañeros de equipo para situarse entre el Toyota de Sainz y el Lancia de Biasion, limando rápidamente sus diferencias con el español al que superaba en la última noche. Sin embargo, una rótula de su Ford Sierra Cosworth se rompía en la ascensión al último tramo y la nueva estrella francesa debía ceder la victoria a quien un año antes también había conocido el sabor de la hiel. Lágrimas en la llegada devolvían el romanticismo de otras épocas al rallye más famoso del mundo.

Esteban Delgado

TRIUNFO ESPAÑOL
La victoria de Carlos Sainz en la edición del año 1991 se gestó tanto en la nieve como en el asfalto.



TRAS el diluvio inicial en Libia, sólo Mitsubishi ha cosechado los frutos de la ventaja. Para su único rival, Citroën, el desierto trajo una auténtica sequía de resultados que no ha podido remontar en África Central. Parece que la todopoderosa marca francesa ha encontrado esta vez la norma de su zapato. Lo cierto es que, primero en

las etapas del desierto, en las que perdió mucho tiempo y todos sus hombres quedaron retrasados con respecto a los de Mitsubishi y más tarde en las estrechas pistas de la selva ecuatorial, donde los adelantamientos son prácticamente imposibles, a no ser que se asuman unos riesgos elevados, el equipo de Camel no ha podido recuperar el

tiempo perdido. Hasta el momento se están conformando con victorias parciales de etapa. En este sentido Vatanen es el que más ha conseguido.

Tras su mal paso por el desierto, único lugar en el que se podían establecer diferencias, Citroën tenía mucha confianza en las pistas ecuatoriales. No en vano meses antes

RAID PARIS-EL CABO

SEQUIA PARA CITROËN

Mitsubishi, que en esta primera edición del Raid París-El Cabo ha puesto en juego un enorme potencial, domina la prueba con cierta facilidad. Tan sólo un percance imprevisto o la fatalidad, alejaría a la armada japonesa del triunfo, que domina los tres primeros puestos de la general, con Hubert Auriol al frente, teniendo el francés la posibilidad de ser el primer piloto que logra la victoria en motos y coches. Puesto que ya se impuso en el París-Dakar en los años 81 y 83 a los mandos de una BMW.





bilidad de recuperar tiempo. Aquí una vez que se acabó el desierto, que era donde se podía adelantar, recuperar tiempo es imposible. Tenemos que aguantar el ritmo del coche que va delante y sólo se le puede pasar arriesgando en exceso. Estos parecen tramos del Mundial de Rallyes, con la diferencia de que en esa especialidad vas sólo en el tramo sin que nadie te estorbe. En los raids prefiero el desierto, tienes más posibilidades de recuperar posiciones, aunque también te puede



salir mal. De todas formas siempre queda alguna esperanza». Si para Vatanen es más duro el desierto y hay más posibilidades de lucha, el líder, Hubert Auriol, está encantado con el recorrido del París-El Cabo y al respecto no duda en afirmar que la carrera está muy bien y que ha sido una buena idea cruzar toda Africa. En definitiva, y según un viejo dicho, «cada cual ve la feria según le va».



Serviá volcó y se quedó con las ruedas para arriba. Afortunadamente no sufrió muchos daños mecánicos y con la ayuda de un grupo de espectadores pudo poner el coche sobre las ruedas y seguir la etapa sin perder mucho tiempo. Otra suerte corrió su camión de asistencia, despeñado por un barranco y todavía sin rescatar. Serviá también se queja de la imposibilidad de poder realizar adelantamientos, cosa que podría propiciar que pudiese recortar algo de tiempo con respecto a sus rivales. También la imposibilidad de perderse, al circular por unas pistas perfectamente marcadas, merma las posibilidades del español. En etapas en las que la navegación hubiese sido un factor importante, Serviá, acompañado por Jaime Puig,

habría tenido mucho más que decir. Puig es un experto navegante y cuando ha tenido que sacar a relucir sus dotes todo a funcionado perfectamente. No olvidemos que gracias a él, en una de las primeras etapas, llegaron a encabezar la carrera, siendo el Lada de los españoles el único coche no Mitsubishi que lo ha hecho hasta el momento. El resto de los participantes españoles están corriendo peor suerte. En el equipo Nissan-Repsol, el mejor clasificado es Jordi Torra. En su primera actuación en el continente africano está demostrando unas magníficas cualidades. Tras algunos imprevistos, en los que ha perdido mucho tiempo, mantiene una posición muy honrosa, ocupando el puesto doce de la general. Juan Porcar, debido a los problemas de caja

AMBIENTE PECULIAR
El beduino bebiendo té envasado en tetra-brick no es otro que el siempre bromista Salvador Serviá. Este año, las etapas más cortas han propiciado un ambiente más relajado en los parques de trabajo.

POTENCIAL CAMPEÓN
La experiencia de Hubert Auriol como piloto y la maestría del navegante solitario, Philippe Monnet, con los instrumentos de orientación, han dado un resultado claro desde el principio de carrera.



DEMASIADO TARDE
Cuando el equipo Citroën ha querido reaccionar ya era demasiado tarde para remontar diferencias. Para Ari Vatanen, el error ha sido de los pilotos que «hemos hecho tonterías en las etapas iniciales».

de la carrera habían estado probando en Gabón diferentes adaptaciones de sus coches al barro. Lo malo es que los responsables de la marca francesa no previeron que ahora es época de sequía, por lo que no cae una sola gota de agua en la zona. Todo el trabajo realizado en meses anteriores quedó, en poco tiempo, estéril sobre los estrechos senderos selváticos. Con respecto a estas pistas que configuran el recorrido de la prueba, al margen de discurrir por unos parajes de ensueño, algo en lo que coincidían embelesados todos los participantes, son más apropiadas para un rallye del Mundial. Vatanen tiene una opinión muy clara al respecto: «Comparando esta carrera con el París-Dakar, prefiero el Dakar. El rallye duraba mientras había posi-

DÍA A DÍA

Día 4.- Bouar-Yaoundé. La carrera penetra en territorio del Camerún. Citroën se toma un desquite simbólico al adjudicarse la etapa Vatanen, seguido de sus compañeros Waldegaard y Lartigue. En motos hace lo propio Cagiva con una victoria de Edi Orioli. Mientras el Nissan de Babler y Ortiz se despeña en una fuerte subida, Serviá y Arcarons se mantienen como los mejores españoles.

Día 5. Yaoundé-Oyem. Aproximándose al Ecuador la carrera pasa a Gabón. Una curva complicada con un gran bache hace volcar a Auriol y a Serviá, y salirse a Lartigue. El incidente se salda sólo con daños «de chapa».



RETIRADA POR LUTO
Carlos Mas, junto con el resto del equipo Chesterfield, se retiró de la carrera tras la muerte de su compañero Gilles Lalay.

Los mejores en la etapa son Vatanen y Peterhansel en moto, siendo esta vez Jordi Torra y un sorprendente Carlos Sotelo, llegando con su Gilera a tan sólo dos minutos del vencedor, los

Diario de a bordo

españoles más rápidos.

Día 6. Oyem-Franceville. Ya en el hemisferio sur la temperatura ambiente empieza a subir. Las estrechas pistas hacen que la carrera discurra «en fila india» sin posibilidad de adelantar. Esta vez le toca a Lartigue el honor de la victoria y Serviá se ve retrasado por una electrónica que comienza inesperadamente a fallar. Torra pierde, así mismo, un puesto en la general al dañar el puente trasero en un vuelo algo violento. Charbonnel es la sorpresa del día al ganar la etapa en moto para su equipo, Suzuki. En cuanto a Arcarons, vuelve a ser el mejor de nuestros representantes en el décimo puesto.

Día 7. Franceville-Punta Negra. La tragedia llega a la prueba en forma de violento accidente. La Yamaha de Gilles Lalay choca de frente contra un vehículo de los médicos en el tramo de enlace final con la meta. El vencedor del París-Dakar del 89 fallece prácticamente en el acto y su equipo, el Chesterfield, se retira, en bloque, de la carrera. El novel en estas lides, Bruno Saby, gana en coches a bordo de su Mitsubishi, siendo Serviá y Torra décimo y undécimo respectivamente. Arcarons, Sotelo y Más llegan entre los diez primeros confirmando su nivel.

Día 8. Día de descanso. Las mecánicas son revisadas a fondo y se embarca en el ferry «Republica di Genova» que trasladará la comitiva hasta Lobito en Angola.

Las noticias de ese país no son muy tranquilizadoras ya que la guerrilla UNITA había asesinado dos días antes a tres británicos. Los problemas políticos parecen perseguir a los participantes que se inquietan ante las etapas que restan.

Día 9. El día transcurre en el barco y cada uno se distrae como puede y preguntándose qué encontrarán al desembarcar.



BUENA PROGRESIÓN
Salvo el accidente de Babler-Ortiz, el Equipo Nissan-Repsol progresó de forma segura rumbo al sur. Jordi Torra y Francesc Selga fueron los más rápidos.



CONTRASTE TROPICAL
Los pilotos tuvieron que adaptarse rápidamente a la diferencia entre el desierto y las pobladas pistas ecuatoriales.

de cambios que sufrió en las primeras etapas en las que perdió mucho tiempo, va recuperando poco a poco puestos en la clasificación. Peor suerte tuvo Hansi Babler y su copiloto Angel Ortiz, que cayeron por un profundo precipicio con el Nissan Patrol que ocupaban. El más perjudicado fue Hansi Babler que sufrió diversas fracturas, siendo necesario evacuarle a Barcelona. Al llegar a la Ciudad Condal fue necesario inter-

TRISTE ADIOS

CUANDO una tragedia como la muerte de Gilles Lalay se produce entre la comunidad motociclista del París-Dakar/París-El Cabo, algo especial conmociona el ambiente. Los pilotos se cierran en un dolor muy personal y los periodistas han de ir con mucho tiento para no verse rechazados de plano. Gilles Lalay era un gigantón duro, rápido y de carácter fuerte, algo esencial en este tipo de aventuras deportivas. Su equipo se retiraba compungido de una carrera que ya no tenía significado para ellos.

Carlos Mas comentaba aún anonadado por la visión de su compañero inerte al lado de una moto destrozada por el impacto: «Era muy francés, discutíamos y le llamábamos «Pinocchio» por su nariz sobresaliente. Papi, el manager de Yamaha-Italia, le trataba siempre de francés de mierda pa-



ra meterse con él». Mundo duro, hombres duros y carreras duras, y, sin embargo, las lágrimas afloraron sin pudor en Punta Negra por una ausencia irremplazable.

ADIOS «PINOCCHIO»



EL FIN DE UN CAMPEÓN
Ganador del París-Dakar del 89 y campeón del mundo de enduro, Gilles Lalay dejaba definitivamente la competición al chocar paradójicamente contra un coche médico, en un enlace.

venirle quirúrgicamente y ahora se recupera satisfactoriamente de sus lesiones.

Por lo que respecta a la categoría de motos, el francés Stéphane Peterhansel, con una Yamaha, está dominando la carrera, aunque aún no está decidido el vencedor. El norteamericano Danni Laporte y el español Jordi Arcarons, ambos del equipo Cagiva, están al acecho para arrebatarse el triunfo a Yamaha. Por lo que respecta a Jordi Arcarons, una vez más a vuelta a poner de manifiesto que está entre los mejores y en condiciones de luchar por la victoria.

Otra baza, para las aspiraciones españolas en este apartado, la constituía Carlos Mas, siempre situado entre los cinco primeros. Pero la muerte de su compañero de equipo, Gilles Lalay, tras un fatal accidente provocó que todo el equipo se retirase en señal de luto. A su llegada a España el piloto español criticó duramente la decisión de la organización de llevar la carrera por este tipo de pistas, muy estrechas y rápidas, siempre flanqueadas de árboles. También criticó la precipitación con la que se trazó el recorrido y confía en que en sucesivas oca-



AMBIENTE BÉLICO
Desde su llegada a Trípoli la carrera ha estado acompañada de tensiones políticas. Atravesar zonas con conflictos bélicos ha obligado a la TSO a hacer mucha labor diplomática.

siones la TSO tenga todo esto en cuenta.

Otro español que está demostrando que se encuentra entre los mejores es Carlos Sotelo, situado entre los diez primeros, siendo el primer hombre de Gilera en la general, realizando diariamente unas etapas sensacionales.

Tras la etapa de descanso y la de la travesía en barco, los participantes llegan a Angola con la incerti-

dumbre de la guerra que asola aquel país. La carrera, de nuevo, vuelve a discurrir por la sabana, por lo tanto al ser las pistas más anchas y con menos vegetación, puede volver a adquirir parte del interés perdido. De todas formas en los últimos cuatro días tan sólo se disputarán poco más de novecientos kilómetros cronometrados, por lo que la carrera puede darse ya por sentenciada. ○



Bulo en Benetton

■ **UCIANO** Benetton, padre de Alessandro Benetton, este último patrón de la escudería de Fórmula 1 que lleva su nombre, le comentó en Uruguay a un periodista que podría haber algún contacto con Alain Prost. El periodista lo confundió con un contrato y lanzó la noticia de que Prost correría con Benetton. Después de extenderse este rumor por todo el mundo y hacerse eco de él casi todos

los medios de comunicación, Alessandro Benetton en una rueda de prensa lo ha desmentido por completo.

De Madrid a Nairobi

■ **ACTION** Life Enterprise se organiza el «Open Africa Tour Madrid-Nairobi».

Una prueba reservada a aficionados y en la que exclusivamente se podrá tomar parte con vehículos de estricta serie. La salida tendrá lugar en el madrile-

ño Parque del Retiro el día 12 de octubre, coincidiendo con la conmemoración del 5º Centenario y finalizará en Nairobi.

La organización no ha previsto un recorrido obligatorio, lo deja a libre elección de los participantes. Los únicos puntos de paso obligado son unos controles que han establecido: Marbella, Niamey, Bangui y Luanda. Estos controles se abrirán cuando pase el primer participante y se cerrarán ocho días después, periodo de tiempo máximo para pasar por ellos.

El participante que no

tenga sellado uno de ellos, o los tenga en un orden de paso diferente, quedará excluido de la carrera. Una cosa a su favor es la inscripción, que será de 300.000 pesetas por vehículo, pudiendo viajar en cada coche las personas que quieran, hasta el máximo de plazas previstas por cada automóvil. Todo esto, compartiendo gastos, supone un desembolso económico muy pequeño.

Otra cosa muy interesante de esta travesía son sus premios, nada menos que 25.000.000 de pesetas para el primero, el segundo 5.000.000 de pesetas, el tercero 2.000.000 de pesetas y del cuarto al noveno 500.000 pesetas.

Siguen los preparativos

■ **CUANDO** faltan muy pocos días para que con el Montecarlo dé comienzo el Mundial de Rallyes, los diferentes equipos siguen planeando su estrategia. Mazda, por ejemplo, sólo participará de forma oficial en una carrera, el Rallye de Suecia con Mikkola y Carlsson. El nuevo 323, si está homo-



UN PILOTO NUEVO
Piero Liati, disputará seis rallyes del Mundial.

logado a tiempo, podría también tomar parte en el RAC de Inglaterra. Por otro lado, el sueco Per Eklund pilotará un Subaru Legacy oficial en dos carreras del Mundial: Suecia y RAC. Un nombre nuevo comenzará a sonar en el Mundial de la especialidad, el de Piero Liati, campeón de Europa en título, que participará en seis carreras con un

Lancia Delta del Alessandro Racing Team. Las carreras previstas son: Suecia, Portugal, Córcega, Grecia, Finlandia e Italia. Al margen de esto, el Rallye Safari estará patrocinado por Martini.

De Córdoba en Córdoba

■ **LA** expedición que partió en abril del pasado año desde el puerto de Algeciras, con el objetivo de recorrer las 34 Córdobas, está teniendo un gran éxito. La caravana está compuesta por diez participantes, que viajan en dos Land Rover y un camión Pegaso 7217 4x4 por la Ruta UAP de las Córdobas. Además de la aventura que esto significa, están estudiando la cultura de los pueblos que atraviesan y la fauna y la flora de la zona. Llevan una carta del alcalde de la

Córdoba española, Hermínio Trigo, dirigida a las autoridades cordobesas americanas, invitándolas a celebrar un encuentro común en el 92.

Malos tiempos para la F-1

■ **CUANDO** falta menos de un mes para que se cierre el plazo de



inscripción de los equipos de Fórmula 1 en el Mundial, tan sólo doce equipos han formalizado su inscripción: Lotus, McLaren, Williams, Ferrari, Ligier, Benetton, Dallara, Footwork, Fondmetal, Jordan, Larrousse y Minardi. Esto significa un total de 24 coches, dos menos de los mínimos exigidos para la formación de una parrilla de salida. Todavía no se han inscrito: Tyrrell, Brabham, Leyton House y Andrea Moda Fórmula.

● **Nelson Piquet, a semejanza de Nigel Mansell, ha creado su propia escudería de F-3000, llamada Piquet Racing F-3000. Los coches elegidos son Ralt-Cosworth y el piloto es el monegasco Olivier Beretta.**

● **Finalmente la escudería Tyrrell, la próxima temporada, usará los motores Ilmor V-10.**

● **Con motivo del Gran Premio de Mónaco, McLaren presentará su coche de calle, el McLaren F-1. Un «dream car» equipado con un motor BMW V-12 de 6 litros. Afirman que se tratará del coche más rápido del mundo, con una velocidad máxima superior a 350 kilómetros por hora.**

ALLARD AL ATAQUE

LA MARCA inglesa tiene pensado volver a la competición. Para ello está desarrollando un espectacular vehículo, que podría competir en C-1, la categoría de Sport Prototipos. El modelo es todo un ejercicio de estilo, parece un Fórmula 1 carrozado y tiene un aspecto de coche «caza récord» con forma de flecha. De momento es sólo un proyecto, para impulsarlo tienen previsto utilizar un motor Cosworth de 3,5 litros, pero en caso de participar en el Campeonato

IMSА Americano recurrirán a un motor Chevrolet V-8. Los pilotos que tiene en mente son Henri Pescarolo, que está muy entusiasmado



con el proyecto y Alessandro Nanini, que cuenta con la aprobación de todos los sponsors y patrocinadores.

O F I A U T O

PROGRAMA ESPECIAL PARA AUTOMOCION

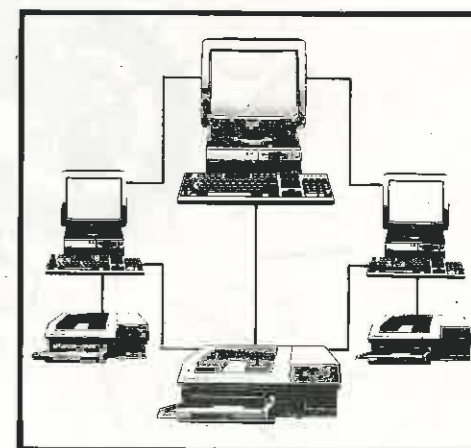
Nuestro programa OFIAUTO, está especialmente diseñado para la informatización de los Concesionarios, Talleres y recambios.

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 OFIMATICA le adecuamos o realizamos toda la instalación en función a sus necesidades, poniéndose a punto de funcionamiento en un breve espacio de tiempo.

OFIMATICA, soluciones prácticas.

- Pedidos
- Recambios
- Ordenes reparación
- Albaranes
- Facturación
- Giros
- Impagados
- 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

¡Patinazo!

PASAR las Navidades en compañía del París-Dakar, ahora convertido en París-El Cabo, se ha convertido en una tradición que acompaña al dulce turrón. Y parece ser también una tradición, la disconformidad de la Santa Madre Iglesia respecto al raid africano, que con sutileza disfrazada de bondad, hace público por medio de L'Osservatore Romano, órgano, oficioso y tendencioso, de la Santa Sede.

Al mismo tiempo, uno se sorprende de no encontrar en las páginas de los cotidianos una nota que refleje el profundo cabreo de los ecologistas, que, con sobradas razones científicas en sus manos, acusan al raid de devastador.

A la vista de esto, se llega a la conclusión de que el «personal» anda un poco flojo de estadística, y sobre todo en la Ciudad Eterna. La ágil pluma de L'Osservatore Romano, define al París-El Cabo con las siguientes palabras: «Con la suspensión de esta absurda y loca competición se pondrá fin definitivo a una tragedia y también a un insulto».

Lo que es realmente insultante, es presenciar como dos personas se denigran a puñetazos bajo el pretexto de practicar el noble arte del boxeo. O todavía peor, hacer caso omiso del constante incremento de las artes marciales, que no pasan de ser la viva apología de la violencia aplicada a la calle que, en muchos casos, han causado múltiples asesinatos. Al respecto, la bondadosa pluma de L'Osservatore Romano no hace hincapié, ya que a diario eso ocurre. Pero lo más descorazonador, es comprobar que se pide la abolición absoluta del famoso raid africano por haber tenido treinta accidentes mortales durante catorce años de vida.

Therry Sabine, creador del raid, personaje ácrata, periclitado y pesetero, no fue muy listo al privar a Su Eminencia Reverendísima, el cardenal de París, de dar la bendición a todos los participantes en el momento de tomar la salida desde la Place de la Concorde, y de paso, celebrar una misa, «in memoriam» a los que no han vuelto.

Si se contabilizan los kilómetros recorridos a lo largo de las ediciones, en relación con el gran número de participantes y los accidentes ocurridos, se llega a la conclusión, estadística, de que el París-Dakar es mucho menos peligroso que volar en ultraligero o en avioneta y provoca menos accidentes mortales que el vuelo con ala delta, así como la práctica del alpinismo o de la pesca submarina.

En Europa, ocurren más de treinta accidentes mortales entre los cazadores de diferentes clases, y por si fuera poco, la práctica del esquí se cobra más de cincuenta muertos cada año. A pesar de estos datos, un tanto sorprendentes, la bondadosa y altruista pluma de L'Osservatore Romano parece desconocerlos, ya que al no pedir a diario su prohibición quiere decir que los ve con buenos ojos, o quizás la obcecación con el París-El Cabo no los deje ver. ○

Gigi Corbetta



BALLESTA



T. Ballesta

PRECIO ANTERIOR 485.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 441.400 PTAS.



NSR 125F

IRRESISTIBLES



NSR 125R

PRECIO ANTERIOR 545.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 495.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.

ACUSTI & PARTNERS



SIGUE EL VERTIGO.

140 C.V.



Clio 16v

Sigue al Clio más potente: Clio 16 V. 140 c.v. Una sensación de vértigo que te llevará hasta 210 Kms. hora. Clio es el coche que te hace disfrutar a fondo. Porque puedes elegir mucho más: 3 ó 5 puertas, distintos tipos de motores que aceptan gasolina con y sin plomo indistintamente y hasta una versión Diesel con 65 c.v. de potencia. Además, con Clio vivirás la calidad de un equipamiento excepcional, de auténtico lujo en el caso del Clio Baccara. Sigue a Clio. Sigue el vértigo.

Clio 16v

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubrificantes ELF

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

18 de enero de 1992 • Núm. 430 • 325 ptas.

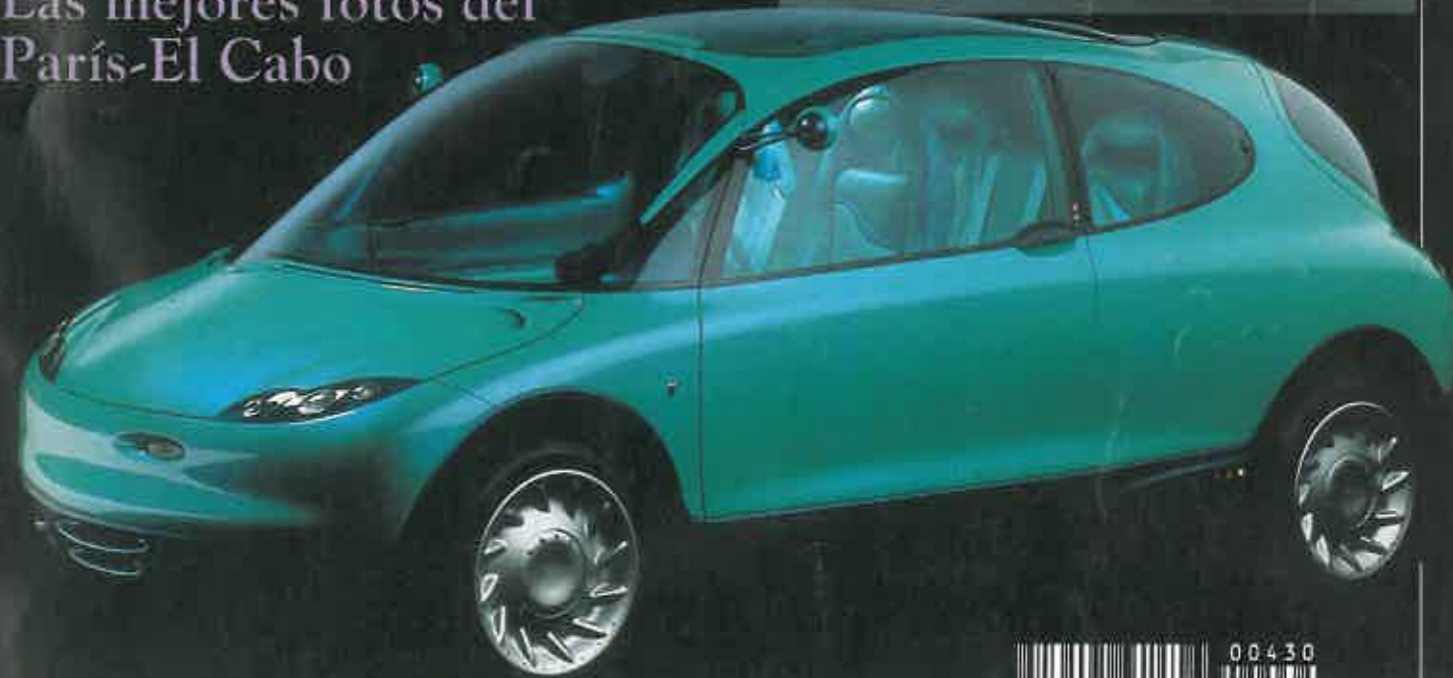
USA CONTRAATAACA
SALON

DETROIT



Opel Astra:
Los primeros 15.000 Kms.

Las mejores fotos del
París-El Cabo



8 413042 641506 00430