

ESPIONAJE SEAT IBIZA 93

Todo sobre el futuro modelo



CONTACTO BMW Coupé:
El deportista de la Serie 3



Chrysler Voyager: **PRUEBA**
7 plazas por 2,5 millones





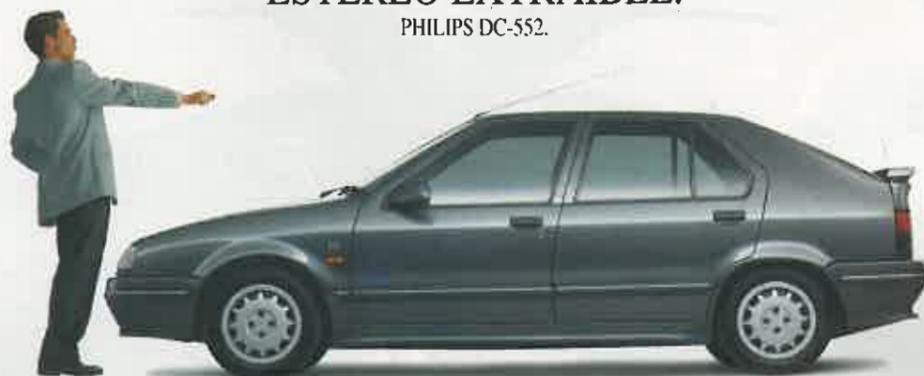
DIRECCION ASISTIDA.



ELEVALUNAS ELECTRICO.



RADIO CASSETTE
ESTEREO EXTRAIBLE.
PHILIPS DC-552.



MANDO A DISTANCIA DE
CIERRE DE PUERTAS.

Vívelo a tu aire.



Es la nueva serie especial Renault 19 Wind. Un coche fuera de serie.

En el que podrás encontrar un equipamiento* realmente especial: ordenador de a bordo, faros antiniebla, cinturones de seguridad traseros, elevalunas eléctrico, radio-cassette estéreo extraíble Philips DC-552...

En una amplia gama, con versiones de 3, 4 y 5 puertas, para que puedas elegir motorizaciones que van desde los 65 CV. diesel hasta los 107 CV. gasolina inyección.

Porque el nuevo Renault 19 Wind tiene tu aire. Disfrútalo como quieras.

No esperes más y vívelo.

NUEVO RENAULT 19

WIND

SERIE ESPECIAL

*Según versiones.

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones RENAULT a tu servicio.
Renault recomienda lubricantes

E

LOS HUMOS DEL GASOLEO

En una sociedad que cada día presume de ser más ecológica y respetuosa con el medio ambiente, no dejan de ser incomprensibles las humaredas que desprenden la mayoría de los vehículos con motor diésel. El gasóleo que consumen es menos contaminante que la gasolina, pero su emisión de partículas es, en contrapartida, superior. Esas partículas, que son precisamente las que se ven y causan tales humaredas, podrían eliminarse fácilmente si las empresas petroleras se decidieran de una vez o fueran obligadas a elaborar un gasóleo «limpio». Este gasóleo, cuyos humos serían menos visibles, tendría un solo inconveniente: costaría tres pesetas más por litro.

Está claro que los fabricantes de automóviles pueden hacer mucho para que sus productos emitan menos gases nocivos, pero es en las refinerías donde esta labor puede completarse. Por ejemplo, en Estados Unidos se han hecho pruebas con gasolinas ecológicas y los resultados han sido sorprendentes: un 15 por ciento menos de emisiones contaminantes.

El gasóleo «invisible» es lo único que necesitan los coches diésel para convertirse en los indiscutibles campeones de la ecología. Porque además de que sus emisiones sean menos nocivas, gastan menos, queman menos combustible y por tanto expelen a la atmósfera menos sustancias contaminantes. Un ejemplo: el Fiat Tempra 1.6 SX de gasolina tiene un consumo medio de 8,1 litros, mientras que su equivalente en diésel, el Tempra TZD T, se conforma con 6,1 litros. Son datos inapelables, que dicen suficiente de las ventajas del diésel en este sentido.

Alberto Mallo.



Renault y Volvo se entienden mal

El Gobierno francés se muestra cada día más insatisfecho con el «joint venture» entre Renault y Volvo y estaría considerando la posibilidad de deshacerlo, según rumores que circulan en medios económicos. Uno de los aspectos que más preocupa al Gabinete galo son los pobres resultados de Volvo y el hecho de que la marca sueca haya firmado un principio de acuerdo con Mitsubishi para fabricar coches en Holanda. Además, Volvo está negociando su fusión con la empresa alimentaria-química Procordia, por lo que la participación de Renault se reduciría respecto a lo pactado en su día.

Nissan apuesta fuerte por Europa

Nissan Motor ha anunciado que incrementará en un tercio respecto a las previsiones iniciales la producción de coches en su planta británica de Sunderland, que alcanzará las 270.000 unidades en 1993. Esta iniciativa, que costará al segundo fabricante japonés de coches cerca de 200 millones de libras esterlinas adicionales (unos 36.000 millones de pesetas), convierte la inversión de Nissan en la más importante jamás efectuada por una firma

japonesa del automóvil en Europa. Entre sus planes figura un aumento de la producción del modelo del Nissan Primera y el inicio de otro nuevo coche, el homólogo del Micra, que será lanzado en Japón a finales del mes de enero y que Nissan no tiene previsto exportar al Viejo Continente.

Menos beneficios para Citroën

Citroën Hispania obtuvo en el pasado año de 1991 unos beneficios netos de siete mil millones de pesetas, aproximadamente, cifra que



pese a ser bastante alta supone una caída de casi un cincuenta por ciento respecto al ejercicio precedente.

Una de las razones de este estrepitoso retroceso es el mal año generalizado en todos los mercados exteriores, a donde dirige la mitad de su producción. En concreto, la marca Citroën había previsto una recuperación de las ventas en países europeos como Francia y Reino Unido, cosa que no ha sucedido y que ha terminado por desbaratar todas las expectativas posibles.

REPSOL, VERDE

Pese a que con frecuencia se acusa a las compañías petroleras de agresión al medio ambiente, a menudo se desconoce el esfuerzo por recuperar el entorno. Este es el caso de Repsol, que continuando con su política ecológica, acaba de patrocinar la edición del libro «La Naturaleza en Madrid», del que es autor Antonio López Lillo.

COMO UNA CUBA

Durante nada menos que 20 kilómetros circuló por sentido inverso, en la autovía entre Torrejón y Madrid, el ciudadano que responde a las iniciales J.M.R.A. y que dio en el análisis de sangre 2,1 gramos de alcohol por litro. Durante todos estos kilómetros, no pudo ser detenido el veloz Seat Panda que conducía.

CAPITAL DEL CAOS

Durante el pasado año, hubo en Madrid 1.059 manifestaciones, de las cuales, más de 700 no contaron con la debida autorización. Al fin parece que el Ayuntamiento y la Delegación del Gobierno van a controlar estas manifestaciones, que tantos problemas de tráfico producen. Nos manifestaremos para que haya menos manifestaciones.

MENUDA BIRRIA

No es precisamente modelica la rapidez con que se construyen las carreteras en este país. Pero el MOPT debería de somojarse con la rapidez con que se deterioran.



Tres puertas para el Tipo

La gama Tipo va a ampliarse, según ha manifestado Paolo Cantarella, responsable de Fiat Auto, durante una reciente alocución celebrada con todos los medios informativos especializados. Uno de los proyectos más avanzados es la carrocería de tres puertas para el Tipo, que debe ver la luz durante el año 1993.

Para reducir los gastos en desarrollo y utillaje que una nueva carrocería supone, la marca italiana Fiat lanzará simultáneamente una versión del Tempra, con dos puertas, destinada al mercado brasileño, en donde las carrocerías de sólo dos puertas tienen, sobretodo, importantes ventajas fiscales. Además, el diseño de la estructura de dos puertas será también utilizada para el automóvil que reemplaza al actual Lancia Delta, que también está destinado a hacer su aparición en el mercado internacional en el próximo año 1993 y del que se ha venido hablando en los últimos años, como Dedra Coupé o como nuevo Lancia Delta.



El Mini de Renault se fabricará en España

El micro coche que la marca francesa Renault va a comercializar en el año 1993, también será fabricado en España (en Valladolid o en Palencia, todavía está por decidir), según ha declarado Francis Sthal, director gerente de FASA.

Este mini coche, cuyo nombre todavía no se ha determinado, (ver Motor 16 número 428) tiene una carrocería monovolumen y estará animado por un motor de 45 caballos.

Se trata de un concepto totalmente nuevo y revolucionario, que podríamos definir como un Espace de reducidas dimensiones y con un carácter marcadamente urbano, en el que Renault ha puesto muchas esperanzas y por el que apostará bastante fuerte.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

JACQUES CALVET, presidente del grupo francés PSA, (Peugeot-Citroën), el más agresivo de los ejecutivos europeos frente a la competencia japonesa, ha relizado las siguientes declaraciones: «Mientras nosotros estamos debatiendo el tratado de Maastricht, ellos pretenden

que los europeos deben ratificar un horario laboral de 2.300 horas anuales, frente a las 1.600 de la actualidad, y reducir su periodo de vacaciones a dos semanas festivas por año».

EL MINISTRO FRANCÉS de economía y finanzas, Pierre Berezgoy, fue informado en Tokio de que la Comunidad Europea podría beneficiarse de una ayuda similar a la aceptada por Japón para Estados Unidos durante la reciente visita de Bush a ese país.

EL DESEMPLEO ha propiciado una inusitada caída del absentismo laboral en Suecia desde el 20 hasta el 5 por ciento.

LA REVOLUCIONARIA e innovadora «rueda verde» de la marca Michelin (de mayor duración y que reduce el consumo de combustible), presentada en el pasado Salón de Detroit, será comercializada en todo el mundo durante este año.



Las dos ruedas también caen

EN el pasado año las ventas de motocicletas experimentaron descensos continuados, salvo una pequeña recuperación en octubre que no se mantuvo en los dos meses siguientes, tal y como esperaban los fabricantes. El sector se vio afectado, además de por la crisis de demanda, por una clara preferencia del mercado hacia la gran cilindrada, así como por la masiva entrada de los scooter, que provocó el retroceso de marcas tradicionales en pequeña y mediana cilindrada. Vespa se mantuvo en cabeza del ranking de ciclomotores al vender 86.259 unidades (con una caída del 17 por ciento), seguida por Derbi

con 79.050 unidades y un retroceso del 10 por ciento. El número total de motocicletas matriculadas fue de 117.219 unidades (con un retroceso del 0,4 por ciento), con las japonesas Honda, Yamaha y Suzuki copando los tres primeros puestos.

Renault: milagro alemán

La diferencia de lo que ha sucedido en 1991 en otros países, en Alemania las ventas automovilísticas han aumentado. En esto ha jugado un papel muy importante el floreciente mercado de la Alemania del Este. Lo cierto es que la reunificación alemana, ha permitido que en este país se hayan vendido 4.150.000 coches en el 91. Esto significa un 27 por ciento más que en el 90. Con esta cifra, el mercado alemán pasa a ser el tercero del mundo, detrás de Estados Unidos y Japón.

Renault ha sido una de las marcas que más ha crecido en este mercado. Está situada justo detrás de los grandes fabricantes alemanes, siendo la marca de importación que más vende, con 240.000 coches. En este sentido han jugado un papel muy importante el R-19 y el

Clio, sobre todo en el mercado de la ex-RDA, donde los usuarios, por los lógicos impedimentos monetarios, compran vehículos de los segmentos pequeño y medio. Por modelos, el coche más vendido en Alemania Oriental fue el Opel Kadett, con 60.000 unidades, seguido del Renault 19 con 40.000.

Según palabras de Alexandre Menard, director general de Renault Alema-

estatales. En tan sólo dos meses nombraron 200 concesionarios, teniendo en la actualidad 340, y esperan llegar este año a los 400.

La marca francesa ha realizado una intensa campaña de formación. El principal apartado en el que se han centrado ha sido en la electrónica, muy poco conocida en los países del Este. También se han preocupado en contar con



Representantes de FASA Renault (Gastaut y Stahl), con el responsable del mercado alemán, Alexandre Menard.

una buena red de comunicación. Para ello, y teniendo en cuenta el deficiente funcionamiento de teléfonos, decidieron crear su propia red, vía satélite, que les permite comunicarse con la central y pueden disponer de cualquier repuesto en pocas horas. Todo parece indicar que el mercado alemán sufrirá una recesión en el año 1992.

una buena red de comunicación. Para ello, y teniendo en cuenta el deficiente funcionamiento de teléfonos, decidieron crear su propia red, vía satélite, que les permite comunicarse con la central y pueden disponer de cualquier repuesto en pocas horas.

Todo parece indicar que el mercado alemán sufrirá una recesión en el año 1992.

EN VOZ BAJA

EL SUCESOR DE LEVY

El actual presidente de Renault, será casi con toda seguridad su director general, Louis Schweitzer, pese a no contar con el apoyo de Edith Cresson. Raymond Levy se jubila en el mes de mayo.

EL SEAT TOLEDO

ha sido modificado considerablemente desde las primeras series. Amortiguación, cerraduras, gomas de juntas y guarniciones, figuran entre los elementos mejorados.

LA VERSION BITURBO

del Renault Safrane (200 caballos de potencia) se fabricará exclusivamente en versión de cuatro ruedas motrices. Se dará a conocer en el Salón de Ginebra, pero su comercialización es para después del verano. Acelerará 250 km/h y cubrirá el kilómetro con salida parada en menos de 28 segundos.

PAOLO AMAGLIANI

actual responsable de la división Alfa Romeo en España, podría pasar a dirigir la filial belga de esta misma marca. Claudio Silvi, el hombre de marketing de Fiat Auto España, sería el nuevo responsable de Alfa en nuestro país.

HACE VARIAS SEMANAS

que los nuevos Ford Escort median por las carreteras alemanas. Además de una nueva patrilla y unos grupos ópticos posteriores iberos, incorporan el novísimo motor Zeta.



Per la teva seguretat, coneix el teu cotxe.

Seguridad a la catalana

ANTE el desconocimiento que gran parte de los conductores tienen acerca de su vehículo y de los elementos mecánicos que inciden con la seguridad, el Instituto Catalán de Seguridad Vial y la Dirección General de Seguridad Industrial han lanzado una campaña titulada: *Por tu seguridad, háztelo mirar*. Los dos puntos en los que se incide directamente son los frenos y amortiguadores, y muy especialmente los primeros, dado que a ellos se les imputan el mayor número de deficiencias detectadas en las estaciones ITV. En esta campaña han colaborado la Confederación de Talleres, Bendix, Jurid, Valeo, Boge y Monroe como fabricantes de los elementos objeto de la misma,

Siguen los cupos para Japón

LA Comunidad Europea ha autorizado a España a prorrogar el sistema de cupo máximo para la importación de coches japoneses desde otros países de la CE, contingente que ha quedado fijado para 1992 en



12.860 vehículos, de ellos 6.000 durante el primer semestre. Este límite es una práctica autorizada a varios países de la Comunidad, y se basa en la excepción comercial del artículo 115 del Tratado de Roma. Tras el acuerdo alcanzado en julio con Japón, la entrada de 45.000 coches nipones al año en nuestro país irá creciendo progresivamente hasta alcanzar las 79.000 unidades en 1999. Las importaciones directas a través

de los concesionarios se completarán con las reexportaciones efectuadas desde otros países de la CE.

Almusafes, primera planta de Ford en Europa

POR vez primera en su historia, la planta de Almusafes, de Ford en Valencia ha logrado convertirse en la primera fábrica de la marca en Europa. Con una producción total de 341.302 coches fabricados, se ha situado por delante de la de Genk, en Bélgica (338.539 unidades), Saarlouis, en Alemania (317.553 unidades), Dagenham, en Gran Bretaña (238.392 unidades) y otras instalaciones en Alemania, Gran Bretaña y Portugal.

En el balance del año 91 de Ford Europa destacan algunos aspectos, como el de ser la primera marca individual más vendida del continente o el importantísimo crecimiento de Ford en Italia, con más del 43 por ciento respecto al año anterior y el modelo Fiesta como segundo coche más vendido del país, justo por detrás del Fiat Uno.

CONTANTE Y SONANTE

EL ABSENTISMO laboral en la empresa Fasa-Renault supera el 5 por ciento, cifra que se sitúa un punto por encima de la media del sector.

LA FACTURACION de la firma Volvo España alcanzó en el pasado ejercicio los 18.065 millones de pesetas, con un aumento del 47 por ciento.

IBERPISTAS, la concesionaria de la autopista Villaba-Adanero, consiguió duplicar sus beneficios en el pasado ejercicio, al alcanzar los 801 millones de pesetas.

PETROLEOS Mexicanos va a llegar hasta el 5 por ciento del capital de Repsol, por lo que se convertirá en el segundo accionista de la compañía tras el Instituto Nacional de Hidrocarburos.

GENERAL MOTORS está estudiando ampliar su capital en 75.000 millones de pesetas para cubrir sus pérdidas operativas.

¿Menos IVA a los profesionales?

EL Ministerio de Economía y Hacienda está estudiando fijar una deducción, al menos parcial, del IVA soportado por la compra de automóviles, en casos en que se produzca una utilización empresarial o profesional del vehículo, según publica el rotativo «Cinco Días». Esta deducción se introduciría dentro de un proyecto de reforma del Impuesto sobre el Valor Añadido que entrará en vigor el 1 de enero de 1993. La renovación de la fiscalidad incluiría el impuesto o tasa de matriculación cuya implantación está vinculada a la derogación del tipo incrementado del IVA y que ya fue adelantada por Carlos Solchaga como medio para que no caiga la recaudación fiscal por este concepto.



Agnelli culpa a Enasa

LOS costes de reestructuración e integración de nuevas empresas, en particular de Enasa-Pegaso y de la Ford New Holland, han pesado sobre los resultados del grupo Fiat en 1991, según un informe de Giovanni Agnelli al Consejo de Administración. Los beneficios brutos de Fiat ascendieron a 4,6 billones de liras, cifra inferior en 1,4 billones a la registrada un año antes. En los datos consolidados también figura una facturación de 58 billones de liras, similar a la de 1990, pero inferior en unos dos billones a la prevista.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

EL CHEVROLET CAMARO, modelo de 1986, siguió siendo en 1991, por quinto año consecutivo, el coche preferido por los ladrones en Estados Unidos, según informa CCC Information Services Inc., compañía que informa a las aseguradoras. El Hyundai Excel GL, en séptimo lugar, fue el primer modelo no fabricado por una de las tres grandes

compañías en Estados Unidos. El primer japonés situado en la lista fue el Toyota Corolla del 83

LAS VENTAS de Nissan y Toyota, en Japón, cayeron un 4,2 y un 5,9 por ciento respectivamente en el pasado año 1991. Toyota vendió 2,36 millones de automóviles y vio disminuir sus ventas por primera vez en los últimos diez años. Por su parte, Nissan vendió 1,34 millones y también experimentó su primera bajada, en los últimos cinco años. En las exportaciones, en cambio, mejoraron un 0,5

y un 1,6 por ciento, respectivamente.

HONDA va a retirar del mercado 25.000 unidades de los modelos Accord, Ascot, Prelude, Legend, Integra, Civic y Civic Ferio, fabricados el pasado noviembre, por haberse encontrado defectos en elementos relativos a la conducción de aceite y que podrían llegar a incendiarse.

MAZDA Y KINTETSU Motors, retirarán 5.131 unidades del Ford Taurus por encontrarse defectos en las bombas de combustible.



DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

EN LA TRADICIONAL CARTA firmada por Giovanni Agnelli y dirigida a los accionistas de Fiat Auto SpA, el presidente afirma que la sociedad ha vendido 2.066.200 coches en 1991, cifras que incluyen a la propia Fiat, Alfa Romeo y Lancia. Esto supone un descenso del 3,06 por ciento con respecto a 1990. El peor mercado para Fiat ha sido el propio, cuya penetración bajó

desde el 52,8 por ciento hasta el 46,7 por ciento. En términos financieros, Fiat Auto facturó 2.3 billones de pesetas. Durante el mismo periodo las inversiones crecieron un 7,5 por ciento (180.000 millones de pesetas) y el número de empleados descendió un 3,3 por ciento.

RENAULT tiene previsto detener la producción del Renault 4 en su factoría de Novo Mesto, Eslovenia, para comenzar a fabricar el Clio en dicha planta. Estos cambios se deben a la necesidad de obtener

espacio en su planta de Flint para comenzar a fabricar el futuro vehículo pequeño de Renault, que se espera sea desvelado en el próximo Salón de París.

EL SEAT TOLEDO turbodiésel puede ser lanzado al mercado italiano en el momento más indicado. Hace pocos días, el ministro italiano de finanzas anunció que su ministerio está presto a retirar la llamada «Supertasa» en vehículos diésel limpios. El ahorro puede suponer unas 50.000 pesetas anuales para sus propietarios.

LA SORPRESA DEL TAMAÑO



En ciudad, es difícil conducir con agilidad y encontrar un sitio donde aparcar. Con el nuevo Peugeot 106, esto no representa ningún problema, porque, aunque grande y amplio por dentro, es uno de los automóviles más compactos que se puede disfrutar, ofreciendo una increíble

maniobrabilidad en cualquier situación.

En su interior, la columna de dirección, situada en plano superior, aumenta aún más su amplitud, proporcionando más espacio para maniobrar, mientras que el volante, de inercia reducida, asegura un control de alta precisión en la conducción. Además, su motor ha sido

creado para ofrecer no sólo una gran potencia cuando se necesita, sino también la mejor respuesta a bajas velocidades, y su visibilidad, gracias a las grandes superficies acristaladas, es realmente espléndida. Todo ello hace posible que la conducción en ciudad se convierta en un auténtico placer.

Así pues, con el nuevo Peugeot 106, prepárese para sentirse admirado. Es el precio que hay que pagar por el éxito.

PEUGEOT 106
LA REVOLUCIÓN DEL ESPACIO

**CUENTENOS
SU CASO**



Un poco de educación

Muchos accidentes

DES abajo firmantes, que utilizan varias veces al día la autovía de Burgos, desean que se tomen las medidas oportunas con respecto a lo siguiente: En el punto kilométrico 76, donde se produce el enlace entre el tramo terminado de autovía La Cabrera-Buitrago y la antigua carretera de Burgos, justo a la salida de Buitrago, vienen produciéndose numerosos acci-



dentos de tráfico. El fin de autovía en doble curva, con conexiones en ambos sentidos para entrada y salida a Buitrago, con falta de visibilidad y con peralte cambiado en el carril de doble sentido, convierten el citado punto en una amenaza.

No sólo las víctimas han sido quienes han considerado que la señalización indicaba un final normal de autovía, sino también aquellos que respetando todas las normas de tráfico han resultado alcanzados por vehículos fuera de control en sentido contrario.

Claudio García y
36 firmas más
Madrid

SOY un asiduo lector de su revista y aparte de felicitarles por ella, me tomo la libertad de manifestarles mi queja dirigida a aquellos conductores que siempre tienen tanta prisa y abusan de los que circulan por el carril reservado a los vehículos lentos. Al final de este carril suele haber una señal de ceda el paso y aquellos que quieren aprovechar el último momento para adelantar, lo hacen de manera temeraria abusando de ese ceda el paso y obligando, por ejemplo, a los camiones incluso a pararse. Yo soy camionero y me encuentro muchas veces en situaciones límite. Creo que las cosas no deberían llegar a esos extremos y nos podríamos apañar entre unos y otros.

J.M.Castillo
Manresa

Consulta y crítica

DESEARIA me informasen, a fondo, sobre la comparativa Opel Astra GSi 16V, Volkswagen Golf VR6 y Nissan Sunny GTi 16V.Cuál es el mejor de los tres teniendo en



cuenta el precio, velocidad, potencia y calidad.

A su vez aprovecho para realizar una queja a D. Miguel María Muñoz (Director General de Tráfico) sobre las pruebas que obligan a realizar para obtener el permiso de conducir de moto. Creo que el examen al que someten a los aspirantes es injusto por el hecho de que no es suficiente para demostrar que puedas llevar o no una moto por la vía pública. Se podría hacer un carné conjunto de moto y coche con un examen paralelo mucho más completo. Por ejemplo, las pruebas de moto podrían realizarse en un parque de tráfico con señales de circulación imitando una vía pública sin bordillos y barreras injustas que no tienen nada que ver con la conducción habitual.

José Vicente
Elche

R.- En las próximas semanas tendrá usted ocasión de adquirir un Motor 16 en el que se analicen todos los aspectos que quiere conocer de estos tres deportivos. La decisión, nada fácil, queda ahora desconocido, del Volkswagen Golf VR6.

Camuflaje a la vista

EN un viaje reciente por la vecina Francia, me sorprendió ver un coche que yo nunca había visto. Cuando me acerqué me di cuenta de que era el nuevo Citroën BX sin camuflaje y matriculado. ¿Ha aparecido ya este coche en Francia? También quisiera saber si se va a traer a España la VW Caravelle California.

Joaquina Castilla
Barcelona

R.- Es posible que se tratase del nuevo BX sin camuflaje aunque nos extraña, pues se prepara su comercialización para dentro de un año y medio. Quizá se trataba de otro modelo nuevo del grupo PSA (de lanzamiento más inminente) al que le habían puesto el logo de Citroën para despistar.

La Volkswagen Caravelle California se puede adquirir en España desde hace tiempo, aunque debe ser bajo expreso pedido debido a sus especiales características.



Obras descuidadas

MADRID está repleto de calles en obras con grandes y profundas zanjias mal tapadas con planchas metálicas. Sin embargo, convendría que estas obras fuesen señalizadas de una manera coherente, y no como se hace de forma habitual. Las señales las pone cualquier peón de obra, sin ni siquiera carné de conducir, a veces se colocan señales erróneas y la confusión, sobre todo de noche, es muy grande.

Alfonso Díaz
Madrid

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernada. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simón La Garía, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turri. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Mailleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Canizal (Cierre); José María Casanovas; Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oñarza (Cierre); Francisco Posadera (Diseño) y José Luis de la Vía (Náutica).

Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazabal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Autocomercio: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Autocomercio: Lotes Peira. 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 Lázarraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Tbledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, s.l. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 06 00. Telefax: 408 49 44. Tel: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (98) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 6^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPE COPYRIGHT
1988. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euracito, 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).

ofensiva uno

CORRE HACIA EL TRIUNFO



La Federación Española de Automovilismo, en colaboración con Fiat Auto España, busca jóvenes pilotos de fórmula. Si tienes madera de campeón y entre 15 y 18 años, corre al Concesionario Fiat más próximo y solicita las bases de inscripción.

Tú puedes ser uno de los dos elegidos para participar, con todos los gastos pagados, en la temporada 92 del Campeonato de España de Fórmula Fiat Uno.
Corre, date prisa, porque el plazo de inscripción termina el 18 de Febrero.



FIAT

El insólito despliegue de Audi para el presente año comenzaba ya en 1991, cuando a los concesionarios de la marca alemana llegaban en noviembre no menos de 15 nuevos modelos. Los Audi 80, que sustituyen a la hasta ahora gama 80/90, los Coupé con nuevas mecánicas y las dos versiones Cabrio del Audi más pequeño.

Mecánicamente hablando, las principales novedades se encuentran en el motor V6, que comparte las versiones 100, 80 y Coupé, y el económico turbodiésel adaptado en los Audi 80 y que, paralelamente, se han montado en los Seat Toledo.

Respecto al primero, al seis cilindros, destacar su impresionante rendimiento y silencio de marcha, aprovechado por los modelos 80 y Coupé al máximo. Las nuevas berlinas de iniciación a la gama alemana se convierten, con el V6 de 174 caballos, en vehículos deportivos

de altas prestaciones. Su conducción no requiere, en general, grandes dotes al volante dado su noble comportamiento; sin embargo, buscando el límite, la falta de motricidad se hace patente, sobre todo, cuando la amortiguación tiene que estar absorbiendo irregularidades del piso.

Las versiones Quattro, con tracción a las cuatro ruedas, quizás a nuestra manera de ver sean las más razonables para esta motorización. El sistema Quattro reparte constantemente la potencia entre ambos ejes e impide cualquier pérdida de tracción en situaciones apuradas.

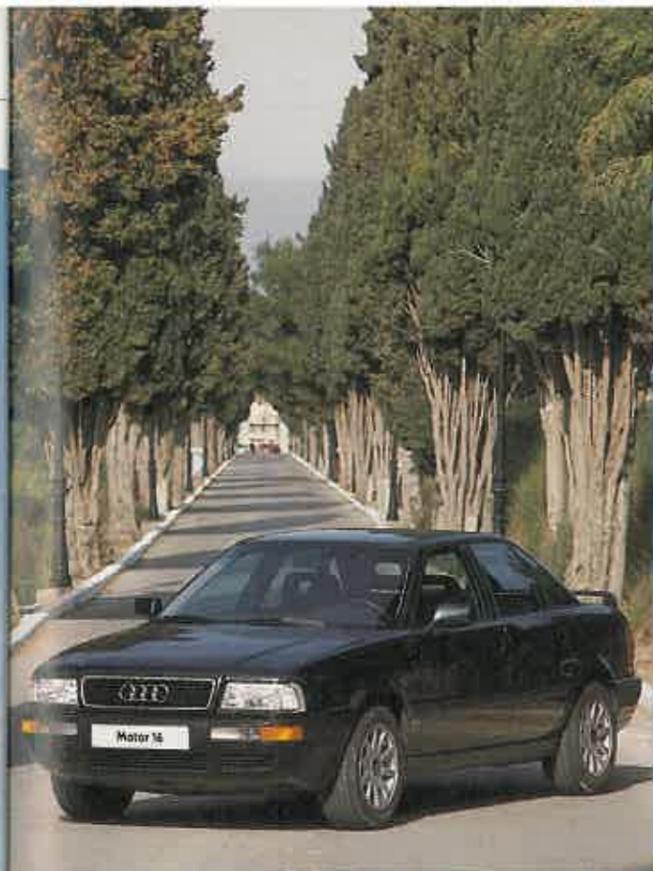
Los motores de 2,3 litros con cinco cilindros y 133 caballos buscan y encuentran el equilibrio, tanto en la versión de cuatro puertas como en el Coupé y en el Audi Cabrio.

La versión Cabrio es la más atractiva, tanto desde el punto de vista

visual como desde el de conducción. El mecanismo de pliegue de la capota y el de almacenaje es moderno y eficaz y el conjunto general se encuentra entre los más conseguidos. La opción con cambio automático de este modelo pone, por su parte, mucho más al alcance del conductor el placer de conducir.

La carrocería de la versión descubierta ha sido reforzada en sus puntos vitales, los que reciben las mayores torsiones, y supera con notable las torsiones que produce un piso en mal estado o una marcha apurada por zona de curvas.

Entre todas las novedades destaca, por sus características, el Audi S2, el más deportivo, con sus 2,2 litros, cuatro válvulas por cilindro, turbo e intercooler y 220 caballos de potencia. Este modelo cuenta de serie con tracción total y sus prestaciones ponen en aprietos a algún que otro deportivo carismático. ○



POTENCIA Y BELLEZA
El V6 de Audi proporciona una potencia de 174 progresivos y silenciosos caballos. La versión Cabrio se reserva para los más exigentes.



NUEVOS AUDI

EL TOQUE MAESTRO

14 / Motor 16

La imagen habitual ofrecida por la marca alemana Audi de seguridad, robustez y deportividad se ve ampliada desde hace unos meses por nuevas mecánicas, potentes pero a su vez ecológicas. Por nuevos modelos en los que se han subsanado los fallos más significativos y por versiones atractivas a través de las cuales se puede llegar a valorar de otra manera el medio automóvil. Motores de seis cilindros, tremendamente brillantes y económicos o aconsejables diésel, potentes y limpios para el medio ambiente. Berlinas de aspecto elegante como buen comienzo de gama o Cabrios impactantes y llamativos.

Motor 16 / 15



BMW SERIE 3 COUPE

CONducIR POR DEPORTE

Un coupé, en puridad, es un vehículo afilado, de dos puertas, tracción trasera y alto espíritu deportivo. Ya quedan pocos modelos que conserven estos placeres añejos, pero algunos los evocan en cuanto se recorren los primeros metros.

Enviado especial
Javier Moltó

EL BMW Serie 3 Coupé es casi un coupé del más puro estilo, pero su carrocería, de tres volúmenes bien diferenciados, no permite encuadrarlo con rotundidad en este segmento. Sin embargo, por las sensaciones que transmite su conducción, y también por su línea, más desenfadada que la del cuatro puertas, el segmento más próximo a este BMW Serie 3 dos puertas es el de los Coupés, que por otro lado está experimentando un importante auge de ven-

tas durante los últimos años en toda Europa.

Para convertir los modelos de la Serie 3 de cuatro puertas en los actuales Coupé, según BMW ha sido necesario modificar o hacer completamente nuevas un 70 por ciento de las piezas del anterior modelo. Exteriormente, dejando aparte la evidente diferencia de contar con dos puertas menos, también se distingue que los montantes traseros son más finos y que, para estilizar la línea, el techo se ha rebajado. El parabrisas delantero está ligeramente más inclinado y la distancia entre la puerta delantera y el paso de rueda

anterior es superior. Así mismo, para realzar su presencia deportiva, los paragolpes y los espejos retrovisores van pintados del mismo color que la carrocería.

En el interior también se cuenta con diferencias evidentes. La instrumentación es básicamente la misma, pero el volante y la palanca de cambios van de serie, forrados en cuero. Aun así, en las plazas traseras, lugar al que se accede con suficiente comodidad, se encuentran las diferencias más significativas. Los pasajeros que ocupen esos asientos cuentan con menor espacio que los de la berlina, especial-

FICHA TECNICA



	318iS	320i	325i
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.991	2.494
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,5 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	140CV/(103 kW)/5.800	150CV/(110 kW)/5.900	192CV/(141 kW)/5.900
Par máximo / r.p.m.	17,9mkg(175Nm)/4.500	19,4mkg(190Nm)/4.700	25,0mkg(245Nm)/4.700
TRANSMISIÓN			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 vel (Aut 5 v)	Manual, 5 vel (Aut 5 v)
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,1	11,1	11,1
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.240	1.315 (1.350)	1.330 (1.365)
Largo/ancho/alto (mm)	4.433/1.710/1.366	4.433/1.710/1.366	4.433/1.710/1.366
Capacidad del depósito (l)	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,2	10,0 (11,0)	8,0 (9,0)
Velocidad Máxima (km/h)	213	214 (214)	233 (231)
Consumo Urbano (l/100 km)	10,9	12,8 (13,5)	13,2 (13,8)
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	7,1 (6,5)	7,0 (6,3)
A 120 km/h (l/100 km)	7,7	8,7 (8,0)	8,4 (7,7)



mente en la cota de altura hasta el techo en la que se pierden exactamente dos centímetros. También en anchura se ha perdido holgura, tres centímetros, y en longitud. Hay modelos del mismo estilo, como el Opel Calibra, que cuentan con mayor espacio para los pasajeros, gracias en parte al mejor aprovechamiento que se logra en los vehículos de tracción delantera.

En cuanto al bastidor, las suspensiones han recibido variaciones en cuanto a dureza y recorrido. Las cotas tanto del eje delantero como del posterior también se han variado,

aunque mínimamente, la altura del casco se ha rebajado quince milímetros en el eje posterior y las barras estabilizadoras son de mayor diámetro que en los modelos de cuatro puertas.

Los frenos, de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie en las tres versiones, y la dirección no varían con respecto a las versiones de cuatro puertas más potentes. Los desarrollos de la caja de cambios tampoco varían y los tres modelos pueden incorporar, opcionalmente, autoblocante. Por último, los Serie 3 Coupé se comercializarán con

EFFECTIVO
La rigidez de la suspensión otorga una elevada estabilidad al Coupé de la Serie 3 de BMW. En pisos deslizantes se agradecería la presencia de autoblocante, disponible opcionalmente.

tres motores distintos. Los dos de seis cilindros más potentes disponibles en esta serie y el cuatro cilindros de cuatro válvulas por cilindro y 140 caballos de potencia, que no se comercializa con la actual carrocería de cuatro puertas.

Pero un coupé tiene adeptos, desde siempre, entre los amantes de la conducción. Teóricamente al menos, su carrocería es más rígida que la de los modelos de cuatro puertas y su comportamiento en carretera se beneficia de ello.

EFFECTIVO

En la práctica, la diferencia de comportamiento entre el chasis de un Serie 3 Coupé y un cuatro puertas es imperceptible, pero para aumentar la efectividad con respecto a este último, el Coupé cuenta con suspensiones más rígidas. Sobre asfalto seco, esta modificación mejora la efectividad, ya muy alta en los de cuatro puertas. Pero sobre asfalto mojado, la suspensión más rígida pone en evidencia con mayor facilidad las dificultades de tracción y se echa de menos la presencia de autoblocante, que bien pudiera estar incluido en el equipamiento de serie. Conducir rápido con estos



modelos, aunque requiere un elevado nivel de conducción sobre piso poco adherente, resulta un placer. De momento, en España sólo está disponible el motor más potente, el único que pudo ser probado durante la jornada de pruebas. Aunque no sea un adalid de elasticidad, tiene un comportamiento suave y a partir de cuatro mil revoluciones entrega la potencia con fluidez y se alcanzan con él prestaciones de primer orden. Pero los otros dos motores también cuentan con suficiente potencia y permitirán disfrutar mucho de la conducción. La escasa dife-

rencia de potencia entre los dos motores pequeños, con ventaja de peso para el menos potente, convierte estas opciones en similares. Claro que no es lo mismo un cuatro cilindros que un seis cilindros, pero definir la diferencia de precios entre ambos, resulta una labor ardua. Si hay mucha, pueden dejar de ganar bastante dinero, ya que los clientes pueden inclinarse por el pequeño. Si hay poca diferencia, una de las dos versiones tiene dudoso sentido. A primera vista, parece más lógico pensar que un motor menos potente aumentaría el abanico de posi-

bles clientes, aunque lógicamente los responsables de la marca habrán hecho un estudio y tendrán sus motivos para realizar esta oferta. Pero de momento, en febrero, quien quiera un BMW Serie 3 Coupé, deberá conformarse con el 325i, que se venderá a un precio de 4.206.000 pesetas en versión manual y de 4.470.000 con la caja automática de cinco velocidades. Habrá que esperar hasta marzo para poder adquirir el 318is, y hasta abril para hacerse con el 320i, a unos precios que no se conocerán hasta el último momento. ○

COUPÉ
La ventanilla posterior podrá abrirse desde la plaza delantera mediante un interruptor y un motorcito eléctrico. El maletero, más pequeño que en el cuatro puertas, se amplía abatiendo los asientos.

DIFERENTE
Aunque la línea del coupé de la Serie 3 de BMW recuerde a la versión de cuatro puertas, los responsables de la marca aseguran que un 70 por ciento de las piezas son especiales para este modelo.



Estos son los tres puntos fuertes de un **Stadio**: Potencia, donde el sprint y la eficacia de un buen motor demuestra su capacidad para dominar hasta el final. Resistencia, otra de las pruebas donde el **Tempra Stadio** ha sabido

TODO UN RECORD

vencer al desgaste, gracias al proceso de galvanización al que han sido sometidas todas sus partes expuestas.

Seguridad, para abordar todos los obstáculos y todos los terrenos con firmeza. Pero en definitiva lo que

realmente importa en un estadio son las cifras y los tiempos. Estos son los del **Tempra Stadio**: Motor 1.400 c.c., 78 CV., 172 km/h. de velocidad máxima, de 0 a 100 km/h. en 13,4 seg. con un consumo de 5,6 litros. Todo un récord.



DMB&B

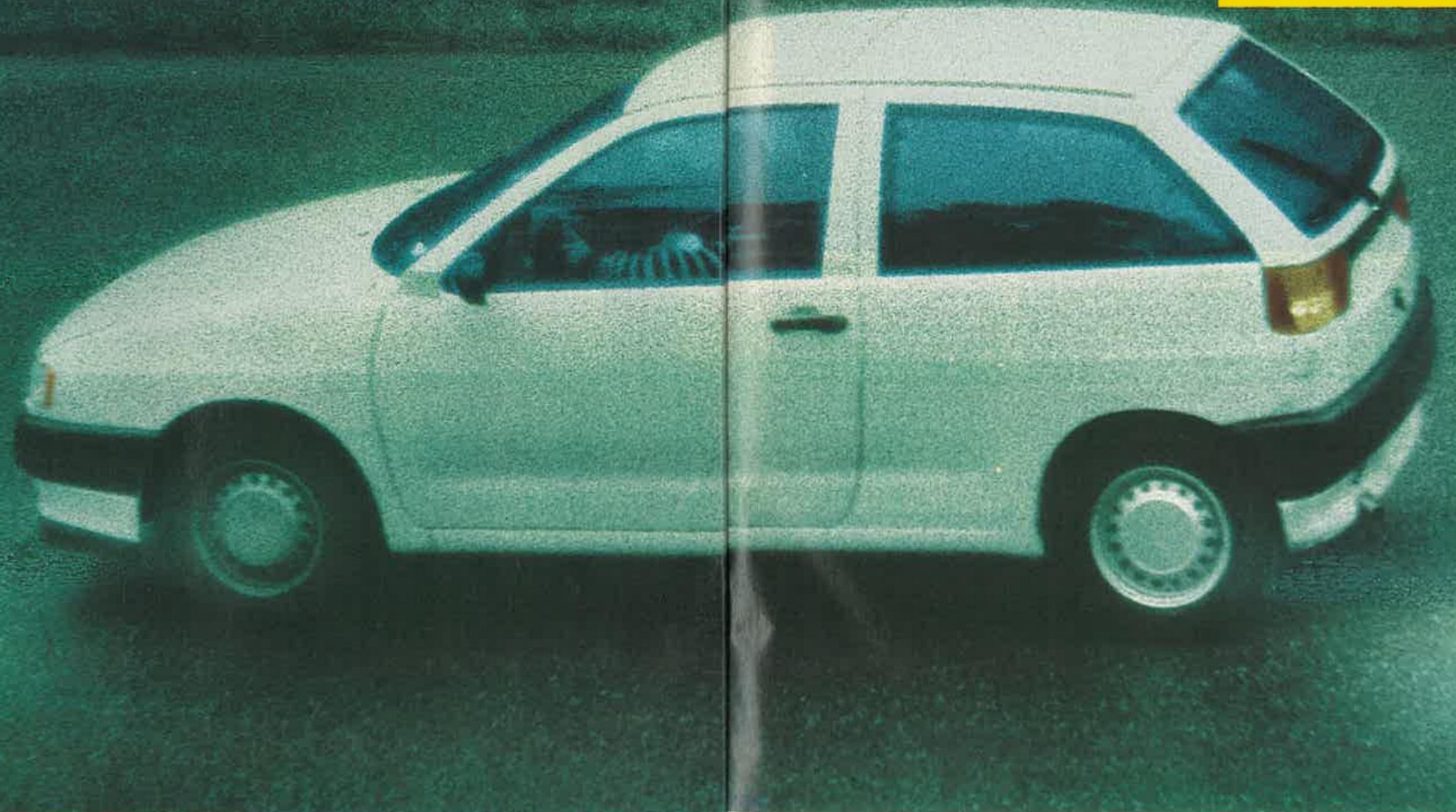
CON O SIN
PLOMO
FIAT PLUS SERVICE

TEMPRA STADIO 1.525.000 PTS. FIAT

SEAT IBIZA 93

ULTIMAS PINCELADAS

Todo parece estar a punto para que se cumpla el calendario previsto por la marca. A finales de este año veremos las primeras fotos oficiales del nuevo Ibiza y su comercialización se iniciará en 1993. Las líneas maestras del coche han salido del estudio de diseño de Itai Design, del genial Giorgio Giugiaro. Ya hay rodando cuarenta prototipos, de los cuales, nuestra cámara espía ha captado las primeras fotos de la versión de tres puertas, que hasta ahora no se conocía.



FOTOS
ESPÍA



ESTILO LATINO
Las formas del nuevo Ibiza delatan la mano de Giugiaro, responsable del diseño. El frontal definitivo será el de las fotos de abajo.

TAL y como anunciábamos el pasado mes de abril (ver MOTOR 16 número 391), el sustituto del Seat Ibiza va cumpliendo sus plazos. En estos momentos, cuarenta unidades del futuro coche ruedan por las carreteras de todo el mundo para realizar los ensayos de resistencia habituales. En uno de estos trayectos de pruebas, una unidad con la carrocería de tres puertas ha sido sorprendida. Tal y como se ve en la foto, las líneas generales se mantie-

nen respecto a la versión de cinco puertas. Su redondeado perfil permite augurar un coeficiente de penetración aerodinámica en torno al 0,30. La gran superficie acristalada que caracteriza al diseño del nuevo Ibiza, se ve realizada en la versión de tres puertas, gracias a su generosa ventana trasera, con unos montantes posteriores más esbeltos que en la versión de cinco puertas.

Este Ibiza, denominado internamente como S-03, se diferencia del

actual modelo por disponer de unas dimensiones más grandes, con lo que la habitabilidad interior crecerá considerablemente. Con sus nuevas dimensiones, el Ibiza se situará a caballo entre el segmento de los pequeños, compitiendo con el Renault Clio, Ford Fiesta, etcétera, y el siguiente, donde se enfrentará a coches como el Ford Escort o el Opel Astra.

El desarrollo del nuevo Ibiza se está realizando a la vez que el del susti-



tuto del Volkswagen Polo, por lo que no es de extrañar que ambos modelos vayan a compartir muchos elementos. No obstante, los responsables máximos de diseño del grupo Volkswagen, han dejado claro que estos dos modelos deben presentar caracteres muy diferentes, ya que de lo contrario, uno de los dos dejaría de tener razón de ser. Por este motivo se ha encargado el diseño a Itai Design. Bajo el mando de Giorgio Giugiaro, que también fue el responsa-

ble del diseño del actual Ibiza y del Toledo, se ha realizado un coche de líneas redondeadas, pero con un cierto aire deportivo, que responde a la idea de la marca denominada *Ecosport*, coches populares con buenas prestaciones y aspecto destacable. En esta ocasión, Giugiaro ha tenido mucha más libertad para realizar su trabajo. Salvo las cotas de distancia entre ejes, anchura y longitud, el resto responde a su criterio. Las líneas son atrevidas y hay pequeños

detalles, como el frontal, que realzan la personalidad del coche.

También en el interior está presente la mano de Giugiaro. Aunque será inevitable encontrar muchos elementos en común con el resto de las gamas del grupo, en particular con el Toledo, el diseñador se ha esmerado para evitar caer en la tradicional monotonía de los coches alemanes y dar a su interior un alegre color latino. La disposición de los mandos y el volante corregirá el mal endémico del

AIRE DE FAMILIA
En el cuadro se utilizan elementos del resto de las familias del grupo, pero con una personalidad propia.





SEAT IBIZA CABRIO

A cielo abierto

La gran novedad de la próxima familia Ibiza será la difusión de un modelo descapotable tipo Speedster, cuyas carrocerías se producirán en la nueva fábrica de Martorell, que ya tiene prevista una zona destinada a la producción de las carrocerías descapotables. El proyecto de la carrocería ha sido encargado a la multinacional ASC, especialista en descapotables y conocida por su cooperación con marcas tan prestigiosas como Porsche. Será la primera vez que el modelo español se descubra, después de un intento realizado en 1987 también por ASC, pero que no pasó de la fase de prototipo. El Ibiza Speedster toma como base la carrocería de dos puertas, convenientemente reforzada para aguantar las torsiones de una

estructura sin techo y con la peculiaridad de carecer de arco central, solución ya adoptada por el modelo Cabriolet del Renault 19. La capota se esconde en un compartimento para que la superficie trasera mantenga una armonía de líneas; sin embargo, esto perjudica las plazas traseras, que ven reducido así su espacio. El nuevo descapotable llevará elementos propios tales como llantas, asientos o volante, que no se montarán en los otros Ibiza. Los motores que muevan el Ibiza Speedster serán de procedencia Volkswagen. El más potente será un dos litros y dieciséis válvulas que desarrolla 136 caballos, pero habrá un 1.800 centímetros cúbicos con casi 100 caballos.

Ibiza: un volante demasiado horizontal.

En cuanto al apartado mecánico, los hombres de Seat guardan su secreto, pero parece claro que los motores serán íntegramente Volkswagen, por lo que los actuales motores System Porsche dejarán de emplearse. Estos cuatro cilindros irán dispuestos delante en posición transversal, tal y como mandan los cánones. Su gama será muy amplia, ya que el comprador podrá elegir desde el pequeño 1.000 centímetros cúbicos de unos 50 caballos, hasta el brillante dos litros de dieciséis válvulas de 136 caballos. Entre estos dos modelos hay sitio para una gran variedad de cilindradas y potencias, entre las que no hay que olvidar a los diésel. No es probable que haya motorizaciones más potentes en este modelo, pero no hay que olvidar que por sus dimensiones podría ser posible montar el motor G-60 de 1.800 centímetros cúbicos. Otros puntos del desarrollo, que ya están totalmente determinados, son la aparición de una versión cabrio, en cuyos últimos detalles trabaja el carrocer americano ASC.

El Ibiza del 93 estrenará una nueva fábrica que se está construyendo en Martorell. Más adelante, el fabricante español se pondrá manos a la obra con el sustituto del Málaga, que estará realizado sobre la misma base que el Ibiza y que verá la luz en 1994. La renovación de la gama culminará en 1995 con la aparición de un coche del segmento más bajo. Habrá que esperar a ver que pasa con los acuerdos con Suzuki. ○



S
NUEVOS

O

I

R

O

S

A

R

O

R

O

R

O

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. O/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Ele: Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Ele	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ALEKO*														
Aleko 2141	930.650	1.505	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO*														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.6 le Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 le Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.982	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.982	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie		Serie	Serie	Serie		Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie
ARO*														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Gero	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.480	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0							
AUDI*														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.254.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
160 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 54	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	8,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.215.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Cabrio	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Cabrio Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 4.2 Aut.	9.981.457	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
BERTONE*														
Freeclimber TD T. Duro	3.094.535	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Freeclimber 2.7 i 7. Duro	3.094.535	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	232.053	S					

LO QUE HAY QUE SABER

Del mismo modo que a un Porsche no se le critica por no poder subir por una pista forestal, a un todo terreno no le podemos exigir las mismas prestaciones que a un turismo. Las últimas generaciones de estos coches han variado sustancialmente y cada vez se acercan más al gran público, por lo que corren más, son más cómodos y resultan más fáciles de conducir.

AL CAMPO EN COCHE

DURANTE los últimos años, el segmento del todo terreno ha crecido por encima del resto del mercado. Curiosamente, sólo un pequeño porcentaje de los vehículos se destinan al uso para el que han sido diseñados. Un estudio interno de un fabricante de todo terreno arroja el escalofriante dato de que más de la mitad de los poseedores de un todo terreno no han engranado jamás la tracción a las cuatro ruedas. Esto da muestra del desconocimiento de las características reales de este tipo de coches.

Los todo terreno tienen un fin muy específico; poder rodar por casi cualquier sitio, por lo que sus elementos mecánicos y estructura están dimensionados para soportar un duro trato. Por su altura y la tracción a las cuatro ruedas, pueden rodar en condiciones desfavorables como nieve, hielo, barro, etcétera. Por otra parte, tienen algunas limitaciones al rodar por carretera.



¿Es cierto que un todo terreno es más seguro que un turismo convencional?

Rotundamente no. Debido a su mayor peso, altura, tipo de suspensión y neumáticos, un todo terreno tiene una estabilidad claramente peor que un turismo. La dureza de su bastidor tampoco es una característica que mejore la seguridad, ya que su estructura transmite la energía del impacto en lugar de absorberla.

¿Son más económicos los todo terreno?

Antes, cuando apenas había coches con motor de gasoil, se tenía la idea que un todo terreno resultaba más económico de uso. Lo cierto es que, al ser más pesados y menos aerodinámicos que un turismo, consumen más. Al estar sometidos a unas solicitudes más fuertes, el mantenimiento es también más exigente y, por lo tanto, más caro.

¿Por dónde se puede circular con un todo terreno?

La legislación, salvo lo que se refiere a zonas naturales protegidas y expresamente prohibidas, es bastante imprecisa. En términos generales se puede circular por cualquier tipo de camino abierto al público. Estos coches son ideales como medio para acercarse a la naturaleza, no para destruirla, por lo que no hay que salirse de los caminos establecidos y ser siempre respetuoso con el entorno.



ACTUALIDAD

GUERRA DE PRECIOS EN NISSAN INGLATERRA

NISSAN Motor, el fabricante japonés de vehículos, se hizo el pasado día uno de enero, tras una prolongada batalla legal, con el control directo de la distribución de sus vehículos en Inglaterra, poniendo fin a la franquicia a favor de Nissan UK.

Pero esta última empresa, que cuenta aún con un considerable stock de vehículos, ha continuado vendiéndolos a través de la red de distribución de su aliado AFG, pero a unos precios considerablemente más bajos que Nissan Motor. Por ejemplo, el Nissan Micra se ofrece por un precio de 700 libras esterlinas (unas

125.000 pesetas) inferior al del fabricante. En la campaña publicitaria que acompaña a esta ofensiva, Nissan UK anuncia «condiciones especiales y tasación generosa del vehículo usado».

La nueva red de concesionarios establecida por

GUINDAS DE LA SEMANA

En esta ocasión hemos elegido dos automóviles que pueden ser adquiridos en Cova Pacifico. Una tienda que se distingue por contar con modelos que han recorrido muy pocos kilómetros. Cova Pacifico se encuentra en la madrileña Avenida Ciudad de Barcelona número 190, teléfono (91) 552 55 05.



Ford Orion 1.6 CLX. La matrícula de este modelo corresponde a los últimos meses del pasado año

Nissan Motor, está todavía en fase de desarrollo. Sus 150 puntos de venta apenas llevan un mes en funcionamiento y los clientes de la marca están desconcertados. Para informar a la opinión pública y devolver la confianza a sus clientes, Nissan Motor ha gastado más de 3.500 millones de pesetas en una campaña de publicidad, pero el público permanece confundido sobre el precio de los vehículos y los niveles de equipamiento incluidos en el precio de origen. Por otro lado, Nissan Motor ha enviado un escrito a Nissan UK conminándole a retirar el nombre de Nissan de todos sus locales y de la publicidad, según Akio Sumimoto, director gerente de Nissan Motor (GB) para «proteger el buen nombre y la reputación de Nissan». Según él, la red de concesionarios aumentará hasta 400 ó 450 hacia finales de 1995. Sus perspectivas de venta son de alrededor de 70.000 turismos este año y 6.000 vehículos comerciales ligeros con la pretensión de incrementarlas hasta 150.000 unidades en 1995. A largo plazo pretenden incrementar su penetración en el mercado británico desde el 4 al 10 por ciento.

RENAULTISSIMO

SI LOS PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE LOS 90 se van a caracterizar por la aparición de los Van monovolumen, el segundo lustro va a estar marcado por la proliferación de los roadster pequeños, en el estilo puesto de moda por el Mazda Miata. Proyectos en este sentido tienen Honda, Toyota, Suzuki o Alfa Romeo, por citar algunos. Nos llega ahora la noticia de que Renault trabaja en un modelo de estas características, que podría



ser el Alpine de 1995. El bureau de estudios de la marca francesa ha realizado una maqueta a escala 1/5 en la que se han estudiado los elementos aerodinámicos y estéticos, como primer paso para establecer un boceto de lo que podría ser este deportivo de tracción a las cuatro ruedas. De momento es sólo eso: un espectacular boceto, pero pone de manifiesto el gran interés de la marca Renault en este «nicho» del mercado, que podría ser interesante explotar en los próximos años. Asunto a seguir.



y desde ese momento tan sólo ha recorrido 3.000 kilómetros. El Ford es de color rojo y no cuenta con extras destacables. La garantía es de un año y el precio de venta es de 1.425.000 pesetas.



Renault 21 TXE. Un modelo de color rojo que se matriculó en el año 89 y que cuenta con una garantía de 6 meses. Tan sólo ha recorrido 25.000 kilómetros y cuenta con aire acondicionado y dirección asistida. El precio en que se comercializa este modelo es de 1.590.000 pesetas.

MAPFRE, AL FRENTE DEL «RANKING»

LA compañía Mapfre Mutualidad ocupa el primer puesto del «ranking» de las aseguradoras del automóvil español, según los primeros resultados, hechos públicos recientemente, del pasado ejercicio.

De acuerdo con esos datos, correspondientes al primer semestre del ejercicio, Mapfre ocupa ese destacado lugar gracias a un volumen de primas de 34.522 millones de pesetas, seguida por la Mutua Madrileña Automovilista, con 26.828 millones de pesetas. A continuación fi-

gura Schweiz, que ha facturado en concepto de primas 12.867 millones de pesetas.

Con una cifra muy similar (12.268 millones) Winterthur ocupa la cuarta plaza, quedando en quinto lugar la compañía aseguradora de la Unión y el Fénix, con un total de 11.568 millones de pesetas, antes de la entrada en funcionamiento de su división exclusiva de automóviles, Fenix Auto. El «ranking» de las diez primeras aseguradoras queda completado con empresas como la Multinacional

Aseguradora, Allianz Ras, Catalana de Occidente, Pelayo y AGF, por este orden.

Dentro de este competitivo ramo, las primas adquiridas en seguro directo durante los seis primeros meses del pasado ejercicio han alcanzado los 323.135 millones de pesetas.

Las previsiones técnicas por riesgos en curso al principio del año alcanzaban la cifra de 248.000 millones, cifra que iba a ser superada a pesar de los cálculos establecidos al cierre del año, por lo que se prevé una inevitable y, a la vez, fuerte caída de los ya cortos beneficios que se generan en el ramo del seguro.

MERCADO

LOS IMPORTADOS GANARON CUOTA DE MERCADO EN 1991

Las ventas de automóviles de importación del pasado año alcanzaron 360.558 unidades, con un descenso del 4,3 por ciento en relación a los 376.833 coches de importación vendidos durante el 90. Sin embargo, como las ventas de vehículos importados en España descendieron un 13,1 por ciento, la penetración de automóviles importados alcanzó el 40,7 por ciento, frente al 38,4 por ciento del año anterior. Del total de importados en 1991, un 54 por ciento

corresponden a modelos importados por marcas con plantas de fabricación en España. Esto supone un descenso del 9,7 por ciento con relación al año precedente, mientras que los importadores puros lograron un incremento del 2,1 por ciento.

De estos últimos, la marca italiana Fiat sigue manteniendo el liderazgo

entre los importadores netos con 49.400 unidades, que unidas a las ventas de sus asociadas Lancia y Alfa Romeo, superan los 72.600 vehículos vendidos en España, cifra que de todos modos supone una pérdida del 13,4 por ciento para este grupo.

Si bien Fiat mantiene el liderazgo en cuanto a número de ventas, de entre los importadores puros de turismo el que ha experimentado un crecimiento más importante ha sido Nissan, con un incremento del 48,3 por ciento, segui-

do por Rover, Volvo y BMW. Otras marcas, en especial japonesas, han conseguido incrementos superiores, pero por su reducido volumen de ventas no se pueden considerar de la misma importancia.

En la actividad importadora de los fabricantes españoles, hay que distinguir entre los grandes importadores, como Opel, que importa el 45,6 por ciento de sus ventas, Peugeot, el 42,1 por ciento y el grupo Volkswagen (Seat-Audi), con el 38,7 por ciento y el resto de las marcas.

Volkswagen es líder, con 64.000 coches importados y también el que sufre mayor descenso, en torno a un 24 por ciento, le sigue Opel, con 48.000 unidades y una caída del 12,4 por ciento, a continuación Peugeot, con 36.000 unidades y un ligero descenso con respecto al año anterior. La otras marcas se mueven en cifras mucho más bajas. Destaca la marca francesa Renault, que con 20.800 unidades ha duplicado la cifra de todos sus importa-

LIBROS

UN AÑO DE AUTOMÓVILES

Volkswagen edita un folleto, que por la calidad de su información y la amenidad con la que está tratado merece un espacio en esta sección de libros. A modo de subtítulo lleva la siguiente inscripción: «Consejos para los conductores respetuosos con el medio ambiente», que define perfectamente el propósito del libro. A poco que uno quiera, utilizar el coche no supone dañar nuestro entorno y tomando una serie de medidas fáciles de aplicar con un mínimo esfuerzo, las repercusiones negativas causadas por utilizar el coche son mínimas. El librito, cuyo narrador es una rana locuaz, está disponible en todos los concesionarios Audi-Volkswagen y toda la información contenida en él también se encuentra en los nuevos Manuales del Usuario de todos los modelos de dichas marcas.

Impaciente de los automovilistas con retraso, pueden convertirse en una pesadilla para hombres y animales. Permitid a los demás que gocen de su merecido descanso, nuestro entorno ya es bastante ruidoso de por sí.

Luz verde para nuestro medio ambiente



- Circular a una velocidad razonable resulta lo más prudente. Así beneficiamos al medio ambiente, al coche, a nuestros nervios e, incluso, a nuestro propio bolsillo.

- Tres minutos con el motor al ralentí consumen tanta gasolina como un kilómetro de marcha. Para tiempos de espera superiores a veinte segundos, ya vale la pena parar el motor.

- La música a todo volumen con las ventanillas abiertas o, sobre todo, el claxon

- Circular a una velocidad razonable resulta lo más prudente. Así beneficiamos al medio ambiente, al coche, a nuestros nervios e, incluso, a nuestro propio bolsillo.

- Cambiar con prontitud a una marcha más larga (o no pasar a las marchas más bajas mientras no sea necesario) ayuda a ahorrar combustible y reduce el nivel sonoro.

- Mantener la distancia de seguridad ahorra combustible porque permite circular a una marcha elevada y a un bajo número de revoluciones, sin tener que frenar constantemente.

- Los viajes cortos son un veneno para el medio ambiente. Un motor frío



AUTOSONIDO

SALON DE CONCIERTOS

FUJITSU TEN una de las marcas de aparatos de alta fidelidad para el automóvil de mayor prestigio y patrocinador del Toyota Team Europe en el campeonato mundial de rallyes, tiene entre su amplia oferta de sistemas de audio para automóviles una nueva estrella, el Alfa

4000 PHA Sound Processor. Un avanzado y completo sistema de sonido que convierte un automóvil en una sala de conciertos rodante. Este aparato se controla a través del C33 TR cassette toner y el CS2 TR/ C31 TR Cassette Receiver. Este sistema está unido al F-Bus Advanced



Data Line System, el cual presenta un nuevo sistema que separa el audio y la señal de control de sonido del coche, con lo que permite lograr una red en la que se podrán integrar sin problemas nuevos sistemas futuros.

Entre las características más destacadas de este sofisticado sistema de procesamiento de sonido se encuentra una respuesta de frecuencia entre 20 y

20.000 Hz, distorsión armónica del 0,08 por ciento.

Logra cuatro distintos ambientes musicales, adaptando las cuatro diferentes posibilidades, Concert Hall, apropiado para la música clásica y pop; Live Music House indicada para la música de jazz; Church para música de órgano y, finalmente Stadium para rock. Para el

manejo de este sistema se cuenta con un mando a distancia.

Por su parte el radiocassette de control C33TR, ofrece unas prestaciones de primer orden y puede combinarse con el cargador de discos compactos Alfa 4500 AC que permite hasta un máximo de doce discos.

Esta gama se sitúa a un nivel realmente notable entre lo más destacado del mercado.

AGENDA

ESCUELA DE PILOTOS

El mes de febrero va a ser pródigo en cursos de conducción de

la escuela de pilotos de Emilio de Villota, que se celebrarán en el circuito del Jarama. El primero de ellos tendrá lugar los días 10 y 11 y será un curso de competición, destinado a pilotos o personas con altos conocimientos de conducción. El precio aproximado es de unas 100.000 pesetas.

Para los días 12 y 13 está previsto un curso de la Escuela Porsche, exclusivo para propietarios o usuarios de Porsche. El precio es de 75.000 pesetas. Por último, el día 21 y 22 tendrá lugar un cursillo de Iniciación a la Conducción Deportiva, cuyo pre-



cio es de 89.000 pesetas.

Para inscripciones en los cursos propuestos por la Escuela de pilotos de Emilio de Villota, los telé-

fonos son los siguientes: (91) 859 25 85/859 27 61.

Para las inscripciones en el curso de la Escuela

Porsche, ponerse en contacto con el teléfono: (91) 383 83 52 o cualquier concesionario de la marca Porsche.

TURISMOS IMPORTADOS AÑO 1991

MARCA	1991	1990	%91/90
IMPORTADORES PUROS:			
FIAT	49.406	57.422	-14,1
BMW	16.140	13.735	+17,5
AUSTIN-ROVER	16.041	11.040	+45,0
NISSAN	13.248	8.933	+48,3
LANCIA	13.053	13.530	-3,5
MERCEDES	12.585	12.477	+0,9
ALFA ROMEO	10.173	12.930	-21,3
VOLVO	8.713	6.199	+40,4
TOYOTA	5.091	5.055	+1,4
LANCIA	4.816	4.387	+9,8
MITSUBISHI	2.789	2.222	+25,5
MAZDA	2.720	1.962	+38,6
HONDA	2.625	1.568	+67,4
SUZUKI	1.337	2.110	-36,6
OTROS	7.374	7.985	-2,1
TOTAL	166.081	161.555	+2,1
IMPORTADORES CON FABRICACION EN ESPAÑA:			
VOLKSWAGEN AUDI	64.253	84.797	-24,7
OPEL	48.244	55.090	-12,4
PEUGEOT	36.038	37.058	-2,8
FORD	22.293	23.900	-6,7
RENAULT	20.849	10.323	+102,0
CITROËN	2.800	4.130	-32,2
TOTAL	194.477	215.298	-9,7
TOTAL IMPORTADOS	360.558	376.853	-4,3
% Sobre ventas totales	40,7	38,4	(2,3) +6,0

REACCIÓN EN CADENA

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

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

KindvoX
CAR AUDIO

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



KX 500 R



PREMIO VOLVO AL CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA



¿ES USTED UN CONDUCTOR SEGURO?

En Europa hay hoy día más de 160 millones de automóviles (60% más que en 1975). Lamentablemente, cada año, también ocurren cerca de 1.5 millones de accidentes graves en las carreteras Europeas con casi dos millones de víctimas, de las que 70.000 son mortales. Este alto índice de muertos en las carreteras de Europa se refiere en primer lugar a los conductores de los automóviles (32%), seguido de los pasajeros (22%) y peatones (21%).

El comportamiento del conductor es el factor crítico para mejorar estas cifras y convertir las carreteras Europeas en un lugar más seguro. Ahora está Ud. invitado a probar su aptitud para conducir con destreza y responsabilidad y tener, al mismo tiempo, la oportunidad de ganar un nuevo Volvo 850.

El premio Volvo al "Conductor Más Seguro de Europa" se ha creado como reconocimiento a aquellos conductores que reúnan las características necesarias para mantener, e incluso mejorar, los niveles medios de seguridad en las carreteras Europeas, pudiendo participar conductores de Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Luxemburgo y Portugal.

El concurso consiste en la búsqueda de 36 participantes españoles, que a bordo de automóviles Volvo, competirán en tres finales regionales en Madrid, Barcelona y Jerez de la Frontera en el próximo mes de Marzo. El primer clasificado en cada final regional competirá posteriormente en la Final Europea que se celebrará en Saalfelden (Austria), del 15 al 17 de mayo de 1992, a la que asistirán invitados con todos los gastos pagados para ellos y un acompañante.

Además podrá competir en la final Europea, un cuarto participante Español, que será el que haya obtenido mejor puntuación entre los segundos clasificados en cada final regional.

El concurso en España estará controlado y supervisado por el R.A.C.E. (Real Automóvil Club de España), que además jugará un importante papel en el procedimiento y desarrollo de las finales regionales que incluirán, entre otras, pruebas de maniobrabilidad, conducción activa y frenado.

PREMIOS Los ganadores en cada final regional, así como el mejor clasificado de entre los segundos, obtendrán como premio un viaje para dos personas a Saalfelden en Austria para participar en la Final Europea, en la que el vencedor absoluto ganará un Volvo 850 GLT, un nuevo Volvo construido pensando en la seguridad con un sistema de protección totalmente nuevo.



Conductores de toda Europa pondrán a prueba sus cualidades en las mejores instalaciones para pruebas de Europa en Saalfelden (Austria)

CUESTIONARIO A continuación encontrará ocho preguntas para evaluar sus conocimientos como conductor seguro. Cada pregunta ofrece distintas alternativas. Elija la respuesta correcta marcando con una cruz la casilla o casillas apropiadas.

1. ¿En cuál de los países siguientes es obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en los asientos traseros, en el caso de que el automóvil los traiga de fábrica?

Suiza Inglaterra Austria Luxemburgo

2. ¿En cuál de los siguientes países no es obligatoria todavía una inspección técnica para los automóviles con menos de cinco años de antigüedad?

Bélgica Luxemburgo Francia Alemania

3. ¿Cuál de los siguientes países tienen una disposición por la que un neumático se considera dentro de las normas de seguridad, si el dibujo de éste tiene como mínimo 1 mm. de profundidad a todo lo ancho de la banda de rodadura?

Italia Holanda Alemania España

4. ¿Cuál es la velocidad máxima en Km/h permitida en Autopista en:

Francia (peaje) 110 Km/h 120 Km/h 130 Km/h Otra

Alemania 110 Km/h 120 Km/h 130 Km/h Otra

Bélgica 110 Km/h 120 Km/h 130 Km/h Otra

Austria 110 Km/h 120 Km/h 130 Km/h Otra

Portugal 110 Km/h 120 Km/h 130 Km/h Otra

5. ¿Cuál es la distancia de frenado en metros de un automóvil en circunstancias normales, de acuerdo con la fórmula ya establecida de reacción y frenado?

A 40 Km/h 16 m. 28 m. 37 m.

A 80 Km/h 51 m. 63 m. 88 m.

A 120 Km/h 157 m. 180 m. 198 m.

6. Después de las frontales, las colisiones laterales son las más comunes en los accidentes de automóvil en Europa. ¿Qué ha incluido Volvo en su nuevo modelo 850 GLT para proteger adicionalmente en este sentido al conductor y pasajeros?

7. ¿Qué dice el Código de la Circulación respecto al significado de las marcas amarillas en zig-zag en la calzada frente a un colegio?

Permitida la parada sólo para dejar o recoger niños Aparcamiento sólo para autobuses del colegio Prohibida la parada o aparcamiento en todo momento

8. En una autopista con puentes elevados de señalización luminosa, ¿Qué debe hacer Ud. si se encuentra sobre su carril la luz roja intermitente?

Precaución, peligro próximo No continúe, cambie de carril Conecte sus luces de emergencia

REGIS PARA PARTICIPAR

1. La competición está abierta a cualquier persona que tenga Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones, que su profesión no sea la de conductor, ni que sus ingresos económicos procedan directamente de la conducción (profesionales del volante, pilotos de automóviles, profesores de autoescuelas, etc).
2. El Jurado de la competición estará formado por representantes de "La Prevention Routière Internationale", y el fallo de los premios, así como, cualquier pregunta en relación con la competición será contestada por ellos. Sus decisiones deberán ser aceptadas como irrevocables, sin posibilidad de posteriores reclamaciones.
3. Los empleados de Volvo, de los Concesionarios Volvo, de "La Prevention Routière Internationale" y las organizaciones del Motor participantes, quedan excluidos de la competición.
4. Todos los participantes deben residir en el país en el que participan.
5. Para participar no es necesario comprar nada, no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.
6. Los seleccionados para participar en las finales regionales, serán examinados profesionalmente en pruebas prácticas, tanto de maniobrabilidad como de frenado a bordo de vehículos Volvo.

Complete este cuestionario y envíelo antes del 1 de Marzo de 1992 a:

R.A.C.E.
"CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"
C/ José Abascal, 10
28003 MADRID

Nombre y Apellidos _____

Nacionalidad _____ Edad _____

Dirección _____

Código Postal _____

Profesión _____

Teléfono de contacto _____

LA SEGURIDAD VIAL Y ESPAÑA

En España circulan más de 14 millones de vehículos. Es el 11,78% de los 165 millones que circulan por Europa.

No sólo el número de vehículos sino también su movilidad se ha ido incrementando constantemente, también lamentablemente el número de accidentes de tráfico hasta alcanzar la cifra global para la Europa del Mercado Común de 70.000 muertos al año. En España el número por este concepto ronda los 9.032 muertos en el año 1990, lo que supone una mayor siniestralidad en proporción al número de vehículos, siendo incluso más desfavorable, teniendo en cuenta el menor número de kilómetros recorridos por vehículo y año, aunque esta evidencia se ve paliada por la afluencia mayor de vehículos extranjeros a España, que a la mayoría de los países de nuestro entorno.

Aunque durante los dos últimos años ha decrecido ligeramente el número de víctimas de accidentes de tráfico, el problema sigue siendo dramático y de unas también graves consecuencias sociales, puesto que afecta mayoritariamente a nuestra economía y muy especialmente a nuestra población joven.

La entrada en vigor de una normativa nueva de Seguridad Vial y la entrada en servicio de unos 3.600 Km. de autovías previstos para 1993, es previsible que incida favorablemente en la accidentalidad del tráfico. Sin embargo, para obtener una sustancial mejora de la situación, será preciso un esfuerzo permanente en concurrencia de los tres factores principales de la Seguridad Vial:

- La red viaria.
- La calidad del parque de los vehículos.
- El comportamiento del usuario.

Volvo, consciente de que es importante el apoyo de todos los Organismos y estudios para paliar este gran problema, convoca por primera vez en nuestro País, el premio al "CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA". Para ello, cuenta con la colaboración de todos los Automóviles Clubs de Europa, siendo el RACE su colaborador en nuestro País. Este premio servirá, sin duda, para concienciar a todos los usuarios de que también ellos deben ayudar a resolver este grave problema que es de todos.

CHRYSLER VOYAGER SE VUELVE LA ESTRELLA AMERICANA

Chrysler no es un nombre nuevo para el usuario español, ya que la marca ha estado presente en nuestro país durante mucho tiempo y ahora retorna como importador.

DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★
PRECIO	★★★★

DE la gama de productos que se van a importar, el que más ha llamado la atención es, sin duda, el Voyager. Este familiar de los denominados monovolumen, viene avalado por el tremendo éxito comercial que ha conseguido en los Estados Unidos, donde se fabrican más de medio millón de unidades al año. En España, la gran revolución de este segmento está todavía por producirse, pero, desde luego, este modelo puede contribuir decisivamente a que se materialice. El modelo elegido para esta primera prueba es el Voyager SE, que en este momento es el básico de la gama. Por algo más de dos millones y medio de pesetas se puede optar a un coche capaz de albergar a siete ocupantes, con un nivel de acabado razonable, aunque sin alardes.

FILOSOFÍA FAMILIAR

A diferencia de otros modelos de su categoría, el Voyager es un coche especialmente diseñado para aprovechar al máximo el espacio útil sobre su plataforma. Los asientos están colocados en tres filas. Los dos asientos de delante, con

VIRTUDES

- Precio atractivo
- Amplitud interior
- Comportamiento sano

CHRYSLER VOYAGER SE
PRECIO: 2.538.478 pts

- Radio de giro grande
- Pedales altos
- Consumo de combustible

DEFECTOS



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: 2.501 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,5 mm. Carrera: 104,0 mm. Compresión: 9,1 a 1. Potencia máxima: 99 CV (75 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (179 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 12,5 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con brazos transversales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con ballestas semielípticas y amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: 205/70 R 15. Llantas de aleación de 5,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.555 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l.

CONCEPTO MONOVOLUMEN
El Voyager se encuadra perfectamente en lo que se denomina monovolumen, es decir un solo volumen. El espacio se aprovecha perfectamente.



reposabrazos centrales, son amplios y cómodos. El asiento central es corrido, pero no llega a ocupar la totalidad de la anchura del coche, ya que deja un hueco en el lado de la puerta para facilitar el paso a la tercera fila de asientos. En la última fila, el nivel de confort es razonable, aunque el espacio para las piernas es un tanto justo. Con las tres filas de asientos, todavía queda espacio para un pequeño volumen de equipaje. La capacidad de maletero se puede incrementar en función de las necesidades. Los asientos posteriores son fácilmente plegables, e incluso desmontables, con lo que el Voyager se convierte en una pequeña furgoneta. Con todas las filas de asientos utilizables, el volumen de carga es de unos 550 litros. Esta capacidad es algo justa para las necesidades de siete ocupantes, pero se puede incrementar con las barras portaequipajes que se pueden montar en el techo opcionalmente. Debajo de los asientos también queda sitio. El volumen de carga se puede ir incrementando progresivamente hasta llegar a casi tres metros cúbicos con las dos filas de asientos desmontadas. Además se pueden colocar objetos debajo de los asientos y en los múltiples huecos que hay previstos en los lados y debajo del asiento del acompañante. El acceso es bueno en general. En las plazas delanteras las puertas se abren normalmente, mientras que detrás hay una única puerta deslizante en el lado derecho. El funcionamiento de la misma sorprende por su suavidad. El maletero se carga a través de un portón de gran tamaño.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

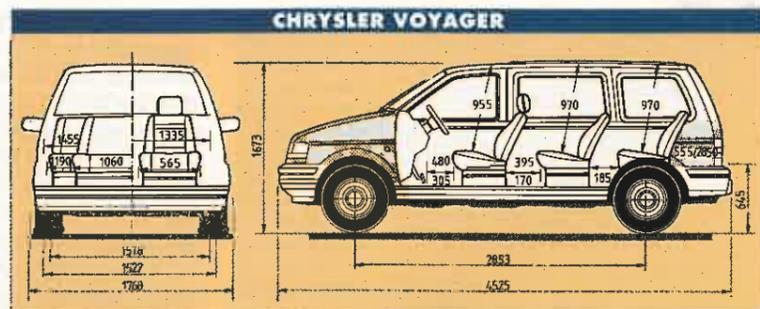
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	13,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,7
En conducción rápida	15,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	13,1
A 140 km/h de cruceo	14,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	591

SENCILLEZ FUNCIONAL
La instrumentación es bastante completa. El diseño es bastante cuadrado, pero resulta muy sencillo y práctico a la hora de utilizar los mandos.



MODELO BÁSICO

El Voyager SE dispone de un agradable motor de cuatro cilindros que desarrolla 99 caballos. Decimos agradable ya que, a pesar de no disponer de una potencia excesiva para los más de 1.500 kilos que pesa el coche, responde con mucha suavidad y sin protestar. La caja de cambios es manual en esta versión, mientras que, en los modelos con el motor tres litros, el cambio es automático de cuatro velocidades. Por la personalidad del motor se distingue el origen del coche. En efecto, este cuatro cilindros funciona a gusto a bajo régimen. Está pensado pa-



ra rodar a una velocidad cruce en torno a los cien kilómetros por hora, con unas buenas dosis de par para superar los repechos sin tener que cambiar de marcha. Se puede mantener una velocidad cruce en torno a los 130 kilómetros por hora sin exprimir el motor. La velocidad máxima se aproxima a los 160 kilómetros por hora. El desarrollo de la quinta velocidad es muy largo, para

Todo lo que hacemos



Por ti, la calidad, la tecnología, la investigación, el diseño, la seguridad. Para que siempre tengas en tus manos un producto excelente.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El equipamiento básico es suficiente, con un cuadro de instrumentos muy completo.
- ▲ Los asientos posteriores se desmontan con facilidad.
- ▲ Hay muchos huecos portaobjetos por todo el habitáculo con lo que aumenta, considerablemente la funcionalidad.

EN CONTRA

- ▼ Curiosamente, no hay ningún reloj entre la instrumentación básica.
- ▼ Los pedales quedan bastante altos y obligan a una postura forzada, sobre todo para los más bajitos.
- ▼ El cierre centralizado no se acciona con la llave, hay que tener cuidado de no dejarse el coche abierto.

ESTE ES SU OBSEQUIO POR DISFRUTAR
3 MESES GRATIS
DE CIENTOS DE
CONSEJOS
UTILES

- Una agenda de bolsillo-tarjeta de suscriptor.
- Listín telefónico.
- Banco de datos.
- Alarma.
- Horario internacional.
- Control de memoria.
- Calculadora.
- Apagado automático.
- Código secreto, etc.



GRATIS



RECIBALAS GRATIS
3 MESES DE PRUEBA

¿DONDE JUEGAN
LOS NIÑOS?

DESPEÑA ESTE SELLO-REGALO
Y PEGUELO EN SU
ORDEN DE SUSCRIPCIÓN



ESPACIO
PARA TODOS
En el interior
del Voyager
caben siete
ocupantes
con bastante
equipaje.

a ti.



las carreteras españolas, este desarrollo exige cambiar a cuarta o a tercera, para realizar adelantamientos con rapidez. Si se insiste en el acelerador, el motor sube de vueltas con alegría, pero se deja oír y se nota en el consumo. El cambio de marchas tiene un buen funcionamiento aunque la disposición de la palanca queda algo retrasada. Aun-

namiento, requiere un cierto tiempo de adaptación. Respecto a la posición de conducción lo más reseñable es la excesiva altura de los pedales del freno y el embrague, que obliga a levantar el pie para accionarlos.

En ciudad se conduce con toda facilidad, ya que la visibilidad es excelente en todas las direcciones. El

zozco y a pesar de tener un diámetro de giro un tanto grande, su agilidad no tiene nada que envidiar de la de un turismo. La altura está justo en el límite para que se pueda entrar en los aparcamientos subterráneos sin problemas.

El Voyager se ha revelado como un excelente viajero. El nivel de confort es bueno y aunque en el eje

RECIBA GRATIS DURANTE 3 MESES "OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS"

LAS REVISTAS QUE LE AYUDARAN A AHORRAR EN SUS COMPRAS Y A HACER VALER SUS DERECHOS COMO CONSUMIDOR

OCU
Compra Maestra

Cada mes, 11 veces al año, información exclusiva y fidedigna para **comprar mejor y más barato**, proteger su salud y la de su familia. **40 páginas** con los resultados de análisis comparativos realizados por expertos **independientes** en estrecha cooperación con organizaciones de consumidores de toda Europa: para que Ud. sepa realmente lo que ofrecen los fabricantes con **marcas, modelos y precios**. Y para hacer una verdadera **Compra Maestra**: en cada número, los productos con la **mejor relación calidad/precio**.



"OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS" TRATAN TODOS LOS TEMAS QUE LE INTERESAN CON UN ENFOQUE CRÍTICO Y SINCERO, AL MARGEN DE TODO GRUPO IDEOLÓGICO O POLÍTICO Y SIN PUBLICIDAD ENTRE SUS ARTÍCULOS.

ALGUNO DE NUESTROS CONSEJOS

EXTRAIDOS DE "OCU-COMPRA MAESTRA".

LECTORES DE CD. Diferencias de precios entre varias tiendas para el mismo modelo. Eligiendo bien el lugar de la compra, puede ahorrar hasta 24.000 ptas. en el mismo aparato.

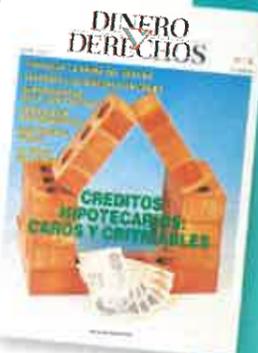
NEUMÁTICOS. Por 10.000 ptas. puede adquirir un neumático que resiste 50.000 km. u otro que dura 30.000 km. ¿Cuál prefiere?

CÁMARA COMPACTAS. ¿Por qué comprar una cámara de fotos compacta por 43.000 ptas., cuando se pueden encontrar cámaras de calidad cuando menos equivalente por tan sólo 26.000 ptas? Su ahorro: 17.000 ptas.

SONDEO EN LOS SUPERMERCADOS. La visita a 100 supermercados españoles: en la misma ciudad puede haber una diferencia de precio de hasta el 45% en un carrito lleno con los mismos productos.

DINERO
DERECHOS

La revista que le ayuda a **defender sus derechos** en todas las ocasiones. ¿Cuáles son sus derechos frente a las investigaciones de Hacienda? ¿Cuándo conviene hacer separación de bienes? ¿Qué banco le ofrece las mejores condiciones en créditos? ¿Qué seguro del hogar es más ventajoso? ¿Dónde reclamar? ¿Qué precauciones hay que tomar a la hora de alquilar o comprar un piso? ¿Invertir en acciones españolas o extranjeras? ... Preguntas como éstas le pueden surgir en cualquier momento. En un lenguaje sencillo y ameno, "Dinero y Derechos" le brinda cada tres meses **40 páginas** con multitud de **consejos indispensables para ahorrar dinero, invertirlo mejor y saber actuar ante el laberinto de leyes, procedimientos administrativos y judiciales.**



EXTRAIDOS DE "DINERO Y DERECHOS".

PRESTAMOS PERSONALES. La oferta es tan amplia como entidades bancarias y cajas de ahorros existen. Elegir bien puede suponerle un ahorro de 60.000 ptas. en 3 años.

AUTOMOVIL NUEVO. Por 4.000 ptas. puede matricular Ud. mismo su coche, ¿prefiere llegar a pagar hasta 30.000 ptas. si se lo tramita el vendedor? Además, asegurarlo (modelo R 11 TSE) a todo riesgo le puede costar hasta 70.959 ptas. más según la compañía que escoja.

CUENTAS AHORRO-VIVIENDA. Si aportamos todos los años 1.000.000 de ptas. a la cuenta de ahorro-vivienda designada como MEJOR ELECCION, al finalizar el cuarto año tendremos 354.361 ptas. más que si lo hubiéramos depositado en otra cuenta.

FONDOS DE INVERSION. ¡Ojo con las comisiones! De una comisión del 0,75% a otra del 2,40%, suponiendo una rentabilidad bruta en ambos casos del 14%, las diferencias de invertir 1.000.000 de ptas. cada año durante 20 años llegan a 12.406.892 ptas.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El equipamiento básico es suficiente, con un cuadro de instrumentos muy completo.
- ▲ Los asientos posteriores se desmontan con facilidad.
- ▲ Hay muchos huecos portaobjetos por todo el habitáculo con lo que aumenta, considerablemente la funcionalidad.

EN CONTRA

- ▼ Curiosamente, no hay ningún reloj entre la instrumentación básica.
- ▼ Los pedales quedan bastante altos y obligan a una postura forzada, sobre todo para los más bajitos.
- ▼ El cierre centralizado no se acciona con la llave, hay que tener cuidado de no dejarse el coche abierto.



OBSEQUIO

SUSCRIBIÉNDOSE AHORA,
3 MESES DE PRUEBA GRATIS Y
ESTE OBSEQUIO.

Envíenos la Orden de Suscripción a "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" y compruebe gratuitamente durante 3 meses la utilidad de los consejos que le brindan estas revistas. Si después de este periodo desea suscribirse, sólo abonará 1.498 ptas. por trimestre. En caso contrario, bastará una notificación escrita. De cualquier forma, recibirá GRATIS esta agenda de bolsillo que es también su tarjeta de suscriptor y le da derecho a acudir a nuestro servicio de asesoramiento e información al consumidor.

Con su memoria de 2.000 caracteres y su pantalla digital de 20 dígitos, le servirá de agenda telefónica, calendario, calculadora, le avisará con su alarma de citas importantes, etc. Por su reducido tamaño y su sencillez de manejo la llevará siempre con Ud. y le será muy útil en multitud de ocasiones.

ORDEN DE SUSCRIPCIÓN A "OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS"

Sí, deseo recibir "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" durante 3 meses de prueba gratuita. Para ello, les envío esta orden que incluye rellena mi domiciliación bancaria. Si pasado este periodo decido suscribirme, abonaré 1.498 ptas.* por trimestre y recibiré los números siguientes sin interrupción alguna. En caso contrario, se lo comunicaré por escrito 15 días antes del vencimiento de la prueba y no les deberé nada. Envíenme mi agenda de bolsillo a la recepción de esta orden.

Nombre _____
Apellidos _____
Dirección _____ Nº _____ Piso _____
C.P. _____ Localidad _____
Provincia _____

DOMICILIACION BANCARIA

Muy Sres. míos:
Les ruego que con cargo a mi Cuenta o Libreta nº _____ atiendan hasta nuevo aviso los recibos que les sean presentados por "OCU-Compra Maestra" (EDOCUSA).

Banco o Caja _____ Suc./Ag. nº _____
Dirección Bancaria C/ _____ nº _____
C.P. _____ Población _____
Provincia _____

EL TITULAR _____
Fecha ____ / ____ / 1992 FIRMA _____

Recorte y envíe este cupón
(sin sello) a OCU - Compra Maestra -

ABCDEFGHIJKL

Compra Maestra

EP192-E

Pegue aquí su Sello-Regalo para recibir su agenda de bolsillo.

las carreteras españolas, este desarrollo exige cambiar a cuarta o a tercera, para realizar adelantamientos con rapidez. Si se insiste en el acelerador, el motor sufre de vueltas con alegría, pero se deja oír y se nota en el consumo. El cambio de marchas tiene un buen funcionamiento aunque la disposición de la palanca queda algo retrasada. Aun-

namiento, requiere un cierto tiempo de adaptación. Respecto a la posición de conducción lo más reseñable es la excesiva altura de los pedales del freno y el embrague, que obliga a levantar el pie para accionarlos.

En ciudad se conduce con toda facilidad, ya que la visibilidad es excelente en todas las direcciones. El

pesar de tener un diámetro de giro un tanto grande, su agilidad no tiene nada que envidiar de la de un turismo. La altura está justo en el límite para que se pueda entrar en los aparcamientos subterráneos sin problemas.

El Voyager se ha revelado como un excelente viajero. El nivel de confort es bueno y aunque en el eje

ESPACIO PARA TODOS
En el Interior del Voyager caben siete ocupantes con bastante equipaje.

a ti.



FORD. COCHI

SUS CINCO GARANTIAS DE INFORMACION FIABLE Y OBJETIVA

1 COMPRAMOS SIN IDENTIFICARNOS

Un equipo de colaboradores anónimos compra los artículos en el comercio minorista. Se encomienda el estudio, el análisis y la comparación de estos productos a laboratorios independientes.

2 TOTAL INDEPENDENCIA

Los suscriptores constituyen nuestra única fuente de ingresos. No recibimos subvenciones de ningún grupo político o ideológico.

3 MARCAS DE LOS ARTICULOS ANALIZADOS

Frigoríficos, lectores de compact-disc o alimentos para bebés... en cada análisis comparamos marcas, modelos y precios, y señalamos los productos que mejor relación calidad-precio ofrecen.

4 NINGUNA PUBLICIDAD

Al aceptar publicidad, nos sentiríamos dependientes de las empresas. Aún más, para no manchar nuestra reputación de independencia, prohibimos la utilización con fines comerciales de los análisis y estudios que publicamos.

5 COOPERACION EN EL AMBITO EUROPEO

Los análisis resultan caros, por eso trabajamos con otras organizaciones de consumidores europeas para llevar a cabo más análisis y, de este modo, que Ud. salga ganando.



To

os nos conduce a ti.

ESPACIO PARA TODOS
En el interior del Voyager caben siete ocupantes con bastante equipaje.



CORTE ESTE CUPÓN SIGUIENDO LA LINEA DE PUNTOS

GARANTIA DE PRUEBA GRATUITA

Esta oferta de prueba gratuita se hace para que Ud. conozca "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos". El primer cobro domiciliado sólo se realizará pasados los tres meses, salvo notificación en contra.

Uuqica
El Redactor Jefe

RESPUESTA COMERCIAL
Autorización nº 8131
B.O.C. y T. nº 90 de 13/11/90

HOJA PEDIDO LIBRERIA

NO REQUIERE SELLO

OCU-Compra Maestra
APARTADO Nº 905 F.D.
28080 MADRID

FORD. COCHI

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El equipamiento básico es suficiente, con un cuadro de instrumentos muy completo.
- ▲ Los asientos posteriores se desmontan con facilidad.
- ▲ Hay muchos huecos portaobjetos por todo el habitáculo con lo que aumenta, considerablemente la funcionalidad.

EN CONTRA

- ▼ Curiosamente, no hay ningún reloj entre la instrumentación básica.
- ▼ Los pedales quedan bastante altos y obligan a una postura forzada, sobre todo para los más bajitos.
- ▼ El cierre centralizado no se acciona con la llave, hay que tener cuidado de no dejarse el coche abierto.



Para tu entera satisfacción.

Porque tú nos conduces a todo.

Porque todo lo que hacemos nos conduce a ti.



conseguir unos consumos bajos. En las carreteras españolas, este desarrollo exige cambiar a cuarta o a tercera, para realizar adelantamientos con rapidez. Si se insiste en el acelerador, el motor sube de vueltas con alegría, pero se deja oír y se nota en el consumo. El cambio de marchas tiene un buen funcionamiento aunque la disposición de la palanca queda algo retrasada. Aun-

que no afecta para nada al funcionamiento, requiere un cierto tiempo de adaptación. Respecto a la posición de conducción lo más reseñable es la excesiva altura de los pedales del freno y el embrague, que obliga a levantar el pie para accionarlos.

En ciudad se conduce con toda facilidad, ya que la visibilidad es excelente en todas las direcciones. El

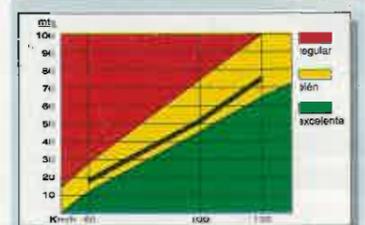
volante se mueve sin esfuerzo y a pesar de tener un diámetro de giro un tanto grande, su agilidad no tiene nada que envidiar de la de un turismo. La altura está justo en el límite para que se pueda entrar en los aparcamientos subterráneos sin problemas.

El Voyager se ha revelado como un excelente viajero. El nivel de confort es bueno y aunque en el eje

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	159,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,1
1 000 m salida parada	37,2
De 0 a 100 km/h	16,2
Recomendo (metros)	287
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,6
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	38,6
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	45,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,5
recomendo (metros)	490
De 80 a 120 km/h en 5ª	32,2
recomendo (metros)	919

FRENOS



A 60 Km/h	18,0
A 100 Km/h	51,0
A 120 Km/h	76,1

SONORIDAD



Ai ralenti	47,6
A 60 Km/h	62,1
A 90 Km/h	66,5
A 120 Km/h	69,5
A 140 Km/h	73,5
A Tope	77,8

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Sociedad Española Chrysler Iberia S.A. c/ Cervantes, 44 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 21 puntos de asistencia en toda España.

BUEN ACCESO
Al Voyager se puede subir sin el menor problema. En la parte posterior sólo tiene puerta en el lado derecho.



CUATRO CILINDROS
Esta versión dispone de un motor modesto pero agradable para un uso convencional.

traseño se utiliza un sistema de eje rígido con ballestas, no se producen sacudidas. El comportamiento en curva es muy sano. Como todos los tracción delantera, se nota un ligero tirón de delante, que nunca llega a ser un verdadero inconveniente. Para los gustos europeos, llama la atención la gran ligereza de la direc-

ción cuando se rueda a gran velocidad. Esto también requiere un cierto periodo de adaptación.

COMPLETA SENCILLEZ

Aunque se trata de la versión más económica de la gama Voyager, el SE tiene un equipamiento bastan-

te completo. El cuadro de instrumentos tiene de todo y su disposición resulta muy funcional. El diseño de los interiores es bastante cuadrado, pero todos los mandos quedan bien ordenados. Tan sólo los mandos de la climatización obligan a acercarse hacia delante. Es curioso el hecho de que, entre

toda la instrumentación que hay disponible, no se incluye ningún reloj. La climatización es potente, pero la distribución no demasiado buena, ya que mientras los ocupantes de los asientos delanteros sudan por todos los poros, en las plazas traseras apenas llega el calor. Lo mismo sucede con el aire acondicionado,



DETALLES, DETALLES
Los huecos portavasos y otros "chismes" resultan muy útiles.

GRAN VOLUMEN
Al abatir los asientos se consigue una enorme capacidad de carga.

que es opcional. Las ventanillas de las plazas traseras no bajan, tan sólo se abren unos centímetros mediante una bisagra.

El interior está muy cuidado y el acabado, a primera vista, parece bueno. En la unidad probada tan sólo detectamos algunos ruidos aerodinámicos en la puerta, que se corrigieron al ajustar mejor la cerradura. Llama la atención el sistema de cierre centralizado de este coche. En lugar de abrir y cerrar todas las puertas con la llave, es necesario abrir la puerta y luego accionar un interruptor situado en la misma. Hay que acordarse de dar a este botón, o de lo contrario se puede quedar el coche abierto.

En estos momentos, el Voyager es una excelente opción, para aquellas familias que necesitan un coche amplio y confortable a un precio razonable. El consumo puede resultar un poco alto para la economía familiar, pero si no se abusa de las posibilidades del motor, las cifras obtenidas son razonables. El hecho de que se haya establecido una red oficial, también supone una garantía de cara al servicio postventa.

Victor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

OPCIONES

OPCIONES: Elevalunas eléctricos: 69.120 pts. Retrovisores exteriores con control eléctrico: 25.600 pts. Aire acondicionado: 192.000 pts. Rieles portaequipajes: 28.800 pts. Pintura metalizada: 41.344 pts.

FRENTE A SUS RIVALES

El mercado del monovolumen está todavía por despertarse en España y la oferta no es muy amplia. La versión probada entra en competencia directa con el Renault Espace RN 2.2 (2.882.400 pesetas). El americano dispone de una habitabilidad superior, ya que las plazas son más amplias y dispone de un maletero más grande. Por su parte, el Espace tiene unas características dinámicas mejor adaptadas a las condiciones de España y un motor algo más potente. Finalmente, el fenomenal precio del Chrysler parece inclinar la balanza hacia su lado, ya que hay unas trescientas mil pesetas de diferencia a su favor. Los pequeños detalles de equipamiento que tiene el Renault, no justifican, en absoluto, esa diferencia de precio.



VIRTUDES

- Consumo mínimo
- Facilidad para aparcar y de manejo
- Precio popular

FSM 650 E
PRECIO: 690.000 PTAS.

- Motor ruidoso
- Mando de cambio impreciso
- Acabado espartano
- Suspensión incómoda

DEFECTOS

FSM 650 E
MINIMA EXPRESION

Procedente de Polonia el FSM 650 aguanta el paso de los años, nació en el 72, gracias a su tamaño, sencillez y precio. Lo cierto es que no deja de ser un producto superado pero, ciertamente, atractivo para la utilización urbana.

DISEÑO	★★
CALIDAD	★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★★

EN el tráfico urbano el tamaño manda sobre la potencia o el lujo, sobre las prestaciones o la habitabilidad. El mejor vehículo ciudadano tiene que reunir unas cualidades imprescindibles, tales como un consumo ridículamente bajo y un tamaño comparable, casi casi, al de una moto. La combinación ideal para redondear todo esto se consigue con un precio de impacto como en el caso del FSM 650. Mide 3,1 metros, cuesta 690.000 pesetas, se construye en Polonia (en la misma fábrica donde se fabrica el nuevo Fiat 500) y se vende en Italia bajo patente Fiat y con el nombre de 126.

Lo cierto es que muchos tomaron por loco al constructor de automóviles francés que dijo a comienzos de



FICHA TECNICA

MOTOR: Trasero transversal de dos cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de dos apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 652 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 77 mm. Carrera: 70 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 24 CV (17,6 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 4,2 mkg (41 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador Weber invertido. Combustible: Gasolina normal de 92 octanos.

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 9,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 15,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: De rosca sin fin. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 4,3 metros.

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

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente, de triángulos transversales con resorte semielíptico transversal y amortiguadores telescópicos. Trasera: Independiente, con brazos triangulares, amortiguadores telescópicos y resortes helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 135 SR 12. Llantas de chapa de 4J x 12 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 600 kg. Capacidad del depósito de combustible: 21 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	7,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción rápida	7,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	-
A 140 km/h de cruceo	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	6,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	270

JUSTITOS
Las plazas del FSM 650 son justas pero impresionan la forma de aprovechar el espacio disponible. No son regulables pero lo cierto es que la postura al volante no es tan mala.



cinco metros y nadie pensaba que la masificación urbana de medio siglo después obligaría a construir micro coches de tan sólo tres metros.

Actualmente, la llegada a Europa de un grupo importante de estos minúsculos vehículos parece inminente. Marcas como Fiat, Renault o Seat están preparadas para el reto, sin embargo, hasta que éstos lleguen, las alternativas no son muchas y el modelo de nuestra prueba, aunque importado de forma paralela, ofrece importantes ventajas a tener en cuenta.

El FSM 650 no es muy conocido en nuestro país, ni por ese nombre ni por el de 126, de ahí la expectativa que levanta a su paso. Pero este mini-coche no sólo sorprende por

BICILÍDRICO
El motor de dos cilindros, 652 centímetros cúbicos y 24 caballos refrigerado por aire, empuja al FSM hasta los 110 kilómetros por hora.

los años 30: habrá que ir pensando en fabricar vehículos mucho más pequeños. Por aquel entonces, el coche más reducido rondaba los



LOS PRIMEROS PINITOS
Este coche es ideal para principiantes por su facilidad de conducción. Se comporta muy bien.



SENCILLEZ
No se le puede pedir mucho a un coche de 690.000 pesetas. Plásticos de dudosa calidad, terminación descuidada, equipamiento muy ajustado. Es el precio a pagar por un coche, ante todo, práctico.

su diminuto tamaño o por su espartano aspecto. El peculiar sonido de su motor de dos cilindros refrigerado por aire lo envuelve constantemente, transportando a pasajeros y espectadores tiempo atrás, cuando ejércitos de Citroën 2CV surcaban el asfalto.

Pero si esta «caja de zapatos» rodante sorprende por su tamaño o su sonido, no es menor, y sí mucho más agradable, la sorpresa que se lleva uno cuando descubre el mínimo hueco que se necesita para dejarlo bien estacionado. Con 3,1 metros de longitud (medio centímetro más que un Mini de Rover), aparcar en los huecos más inverosímiles es cosa de niños. Es una de sus mayores ventajas junto con el precio,

690.000 pesetas ya matriculado, el más barato del país. Pero el comprador tiene que tener claro lo que quiere y para qué lo quiere.

El 650 no es un vehículo cómodo, las suspensiones, más bien duritas y de corto recorrido, maltratan a los ocupantes siempre que el terreno no sea uniforme.

MINI POLACO

Hay que reconocer, que el mini polaco se comporta noblemente contrarrestando las inercias que pueden producir sus honestos 24 caballos de potencia. Es difícil imaginar que esa mínima fuerza pueda poner en aprietos al conductor y al propio coche, de todas formas, y a

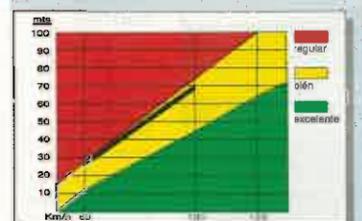
pesar de lo nervioso de las reacciones por su corta batalla, el cochecito se maneja como un juguete.

El 650 de la Fábrica Samochodów Malolitrażowych (FSM) es suficientemente amplio como para transportar en recorridos urbanos a cuatro adultos o a dos adultos y tres niños (Juan Antonio Orenga, el cotizado jugador del Estudiantes de baloncesto, probó a meterse en el coche con poco éxito). Ahora bien, para lo que ya no hay sitio es para los lujos superfluos. El respaldo de los asientos no es regulable, sólo la banqueta, las puertas no tienen asidero (hay que tirar de la guantera para cerrar) y el acabado o la calidad de los materiales es puro plástico mal rematado. Pero atención: cuenta



MILAGRO
Son posibles los milagros con el FSM 650. Se aparca en dos patadas en los huecos más inverosímiles. Su aspecto no deja de ser coqueto.

FRENOS



A 60 Km/h	27,8
A 100 Km/h	69,6
A 120 Km/h	-

SONORIDAD



Al ralentí	55,2
A 60 Km/h	71,5
A 90 Km/h	81,5
A 120 Km/h	78,2
A 140K m/h	-
A Tope	-

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	110
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	23,9
1 000 m salida parada	47,0
De 0 a 100 km/h	40,1
recorriendo (metros)	802
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	23,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	-
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	47,4
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	-
recorriendo (metros)	-
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorriendo (metros)	-

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: INSA Comandante Zorita 13 Madrid Exposición y Venta: CAR 10 Infanta María Teresa 10 Tlef: 563 27 28 Garantía: Un año sin límite de kilómetros Red de postventa: En formación.

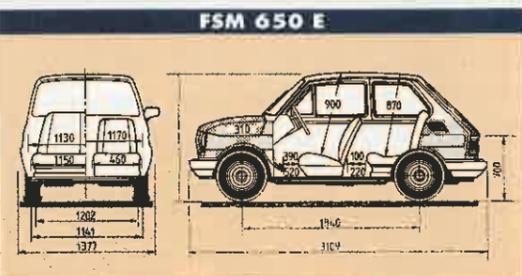
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ A este nivel es destacable la presencia de múltiples guanteras por todo el habitáculo.
▲ Cuenta con intermitentes de emergencia, luz de falta de combustible, faro trasero anti-niebla y luz de marcha atrás.
▲ Tampoco falta el espejo de cortesía en el parasol derecho.

EN CONTRA

▼ No hay asideros en las puertas por lo que hay que cerrar tirando de la guantera.
▼ Los cinturones de seguridad no son de inercia y terminan normalmente descansando en el suelo.
▼ Los pedales se sitúan muy altos y el volante está desplazado a la derecha.



COMO PEZ EN EL AGUA En Italia, y con el nombre de 126, este cochecito triunfa por su facilidad para moverse por las congestionadas ciudades.

Comprar o no comprar

Por lo que vale nuevo un FSM 650, existen otras alternativas en el mercado de segunda mano que no habría que olvidar. Desde luego, son modelos de superiores prestaciones y siempre más amplios, pero se alejan de la filosofía de micro-coche urbano con la que el 650 se hace valer en las atestadas ciudades españolas. Quien quiera que busque entre los miles de anuncios que cada día se publican, encontrará ejemplos como estos: Citroën AX

con intermitentes de emergencia, espejo de cortesía para el acompañante, cenicero, tres guanteras especialmente grandes, luz de marcha atrás y piloto de niebla, que no es poco.

El espacio para el equipaje sólo da para una maleta mediana, pero en cambio sí admite una compra de supermercado de una semana para una familia de cuatro miembros (que no coma mucho).

Al volante, la visibilidad es extraordinaria en todos los sentidos salvo en uno, falta un espejo lateral en el lado derecho, mucho más útil de lo que pueda parecer para la conducción diaria entre la riada motorizada de nuestras calles.

En el aspecto mecánico, predomina la sencillez. La primera velocidad no está sincronizada, por lo que es desagradable y perjudicial engranarla sin que el coche se haya detenido. A esto no es fácil acostumbrarse, dada la poca potencia del coche y la necesidad de efectuar esta maniobra con cierta asiduidad. El cambio es bastante impreciso, aunque realmente lo que más cuesta es arrancar en parado. La poca precisión del sistema de alimentación, junto con el corto recorrido efectivo del embrague, obligan a mantener el motor alto de revoluciones para arrancar sin que se cale. Salvando este contratiempo, del resto sólo cabe destacar la dureza del pedal de freno aunque con una efectividad excelente en la frenada y la dirección, nada pesada en maniobras de aparcamiento.

Andrés Más
Fotos: J.A. Díaz

Eterno dilema

del 89 por 590.000 pesetas, Seat Ibiza del 89 por 675.000 pesetas e incluso hasta un BMW 316 del año 81 con aire acondicionado por 650.000 pesetas. Las ofertas son sin duda atractivas, pero de nuevo entran en juego otros factores. El comprador del FSM 650 debe tener muy claro lo que quiere y necesita, y una vez que ha comprado el coche, su tamaño y consumo deben compensarle lo suficiente para desestimar el resto.

HONDA CB TWO FIFTY

LA ASPIRANTE

La nueva Honda CB Two Fifty, es decir «Dos y medio», viene a llenar un hueco en la gama española del mayor fabricante mundial. Es una moto que se ha hecho esperar, pero con sus dos cilindros tiene un as decisivo para imponerse a sus rivales en el sector del mercado que mayor número de ventas registra.



CON esta bicilíndrica eminentemente ciudadana, Honda apunta directamente al sector en el que reina la líder de ventas del mercado español: la Yamaha SR 250. Es, por lo tanto, una aspirante que tiene un gran futuro pese a que debe luchar con la citada Yamaha, un tanto más económica, pero también algo más espartana y monocilíndrica. La CB Two Fifty se ha hecho esperar puesto que sus rivales, además de la Yamaha no podemos olvidar la Suzuki GN 250, le llevan años en la palestra, lo que la obliga a ofrecer algo más que éstas. A simple vista, este «algo más»

es el motor bicilíndrico y las llantas de aleación, por que en cuanto a la estética eso es algo muy personal y en este segmento las tres optan por solucio-

FIGHA TECNICA

MOTOR: Bicilíndrico cuatro tiempos. Refrigerado por aire. Diámetro por carrera: 53 x 53 mm. Cilindrada total: 234 cc. Par máximo: 1,87 Kg·m a 6500 rpm. Potencia máxima: 20 CV a 9000 rpm. Arranque eléctrico.

ALIMENTACION: Carburador Keihin de 26 mm de difusor.

ENCENDIDO: Encendido Electrónico CDI.

LUBRICACION: Cáster húmedo.

TRANSMISION: Primaria por engranajes y secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR: Tubular simple cuna. Suspensión delantera: horquilla telescópica de 31 mm de diámetro. Trasera: dos amortiguadores hidráulicos. Basculante trasero de acero de sección rectangular. Freno delantero de disco de 240 mm. Tambor trasero de 130 mm. Neumáticos: Pirelli 90/100-18 delante y 120/90-16 detrás. Llantas de aleación de cinco radios.

DIMENSIONES: Longitud total: 2090 mm. Distancia entre ejes: 1425 mm. Altura del asiento: 750 mm. Ancho: 755 mm. Altura total: 1090 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 146 Kg. Depósito de combustible: 19 litros.

CONSUMOS

CIUDAD	4,6
CARRETERA (120 km/h.)	4,1
AUTOPISTA (a tope)	5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	130
Km/h	
ACELERACION (seg.)	16,3
400 m salida parada	
De 0 a 100 km/h	7,0

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: MONTESA-HONDA S.A.
Garantía: 2 AÑOS. PRECIO: 490.000 Ptas.

SEGURIDAD
La CB Two Fifty incorpora un freno de disco delantero que proporciona una respuesta adecuada.



ACABADO PRECISO
La Fifty está dotada de un completo y sofisticado cuadro de relojes cuya visibilidad es perfecta, destacando los testigos luminosos de intermitencia.



nes muy clásicas y conservadoras, incluso algo «retro».

Como queda dicho, el motor es el gran as que esta moto tiene para enfrentarse a sus rivales. No es que sea revolucionario pero ofrece dos cilindros cuando los de sus rivales tienen uno solo. En este caso, ser bicilíndrico no es un argumento técnico que justifique altas potencias ni regímenes de giro alucinantes, porque éste es un propulsor tranquilo. Los dos cilindros aportan suavidad de funcionamiento y menos vibraciones sin detrimento del par a bajas vueltas en virtud del «pacífico» diagrama de distribución del único árbol de levas en cabeza. La alimentación se lleva a cabo mediante un carburador que desemboca en una tobera que luego se subdivide en dos. Aquí no tenemos «más que» dos válvulas por cilindro mientras que el cambio es de cinco velocidades. Como vemos todo es muy poco sofisticado, pero evidentemente es efectivo y perfectamente adecuado a lo que del conjunto se espera.

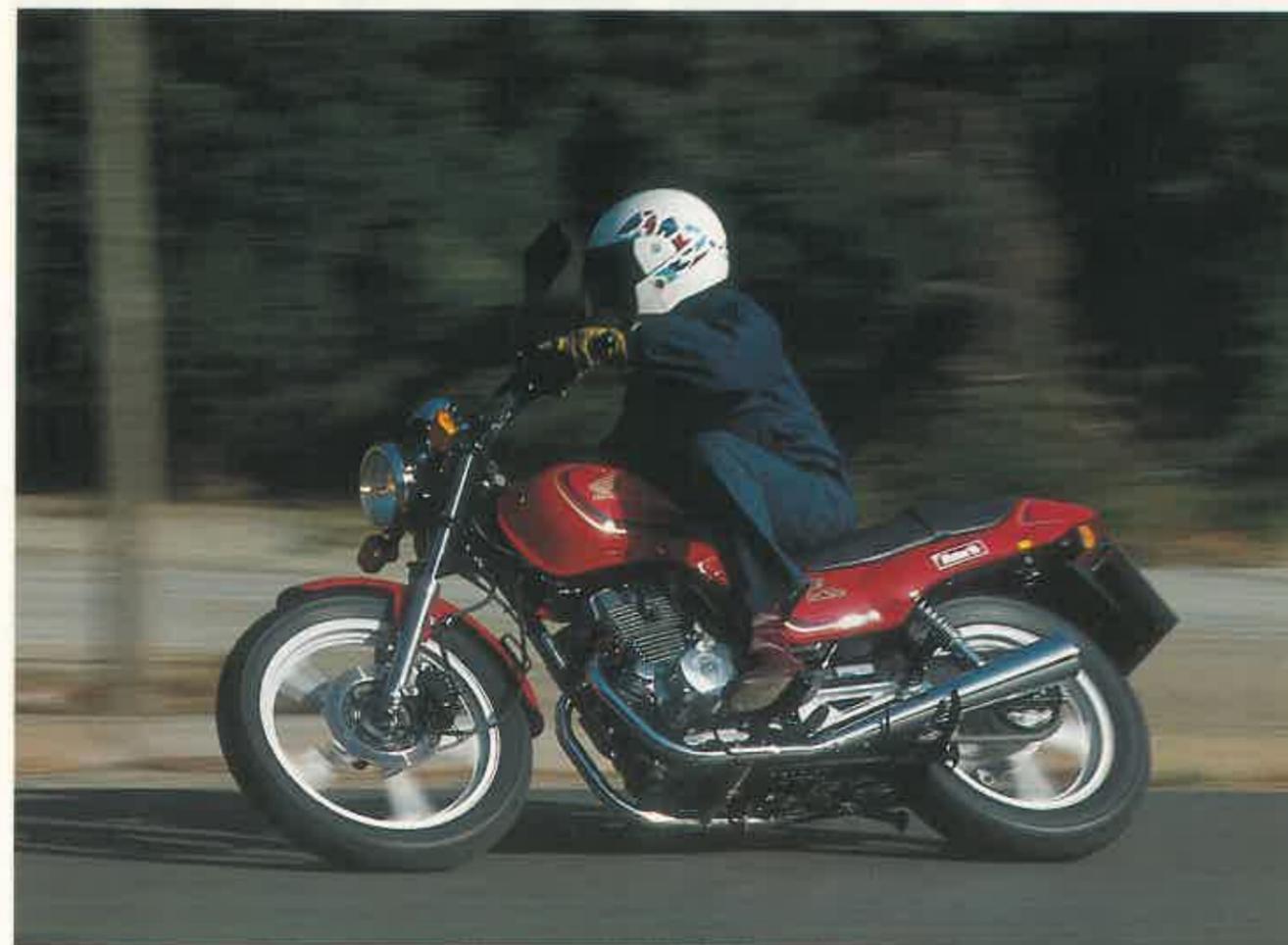
Chasis tubular interrumpido bajo el motor, suspensiones muy clásicas, freno de disco delantero y de tambor atrás, son, a grandes trazos, las demás características mecánicas de la moto.

La posición de conducción es cómoda, tal vez demasiado, porque las rodillas quedan muy altas, pero esto se ha hecho para que todos los usuarios lleguen al suelo sin problemas. En marcha, lo primero que juzgamos es, evidentemente, el comportamiento del bicilíndrico. Suave, pacífico, progresivo, sin altibajos, son los calificativos que más le convienen. Es un motor honesto, que no engaña y ofrece lo que los diseñadores le han pedido: eficacia. Eso en la ciudad, que será su campo de batalla, le convierte en agradable de conducir y perfectamente adecuado para desenvolverse con agilidad en medio del tráfico. Nosotros sólo le pediríamos el que a altas vueltas se estirara un pelín más, nada más que un pequeño golpe de genio simplemente para justificar los dos cilindros...

ÁGIL Y LIGERA

En cuanto a la parte ciclo, si no perdemos de vista el carácter de la moto, hay que decir que cumple de sobras. El chasis permite inclinar con cierta generosidad y en los virajes veloces de carreteras despejadas el comportamiento es satisfactorio y la agilidad en las curvas enlazadas y en los vericuetos urbanos es también excelente. Las suspensiones ofrecen un buen confort y sin embargo no son un flan: hay que apurar mucho el freno delantero para poner en aprietos la horquilla, mientras que el doble conjunto muelle-amortiguador trasero sujeta bien la moto sin que por ello nuestros riñones queden resentidos. En suma, un excelente compromiso. El disco delantero es también eficaz y plenamente acorde con las prestaciones, el chasis y las suspensiones. En cuanto al tambor trasero, casi ni lo utilizamos...

Las prestaciones se resumen en una velocidad de 130 kilómetros horarios con unas aceleraciones francas, aunque no alucinantes, pero ya lo hemos dicho, ese no es el objetivo de la moto. El consumo está en consonancia y para pasar de los cinco litros cada cien kilómetros



también hay que «pasarse» con el acelerador.

En cuanto a línea y acabados, las valoraciones tal vez no sean tan optimistas. Siendo severos al juzgar el estilo diríamos que un depósito tan clásico no se aviene con una cola tan bien resuelta. Es decir, a ese depósito le vendría bien un faro trasero separado, o al revés, ese colín tan elegante, limpio de líneas y con el faro integrado, merecería un depósito un tanto mejor resuelto. No es que el conjunto sea feo, no, pero

parece un poco incongruente. Otro tanto sucede con las llantas, de aleación, muy bonitas, pero pintadas en un blanco demasiado llamativo que las hace excesivamente vistosas para una moto con la filosofía de la Two Fifty. Evidentemente, ésta es una opinión personal y sobre gustos no hay nada escrito... Honda la ofrece con dos opciones de color: rojo o bien un elegante azul azafata.

Los conmutadores son sencillos, mientras que el estérter es incómodo, tanto por su dureza como por su

posición debajo del cable de embrague en el centro del manillar. Tampoco a estas alturas es justificable un bloqueo separado del contacto. Los relojes son vistosos y visibles y entre ellos se encuentran los testigos de intermitencia, largos, punto muerto y caballete lateral.

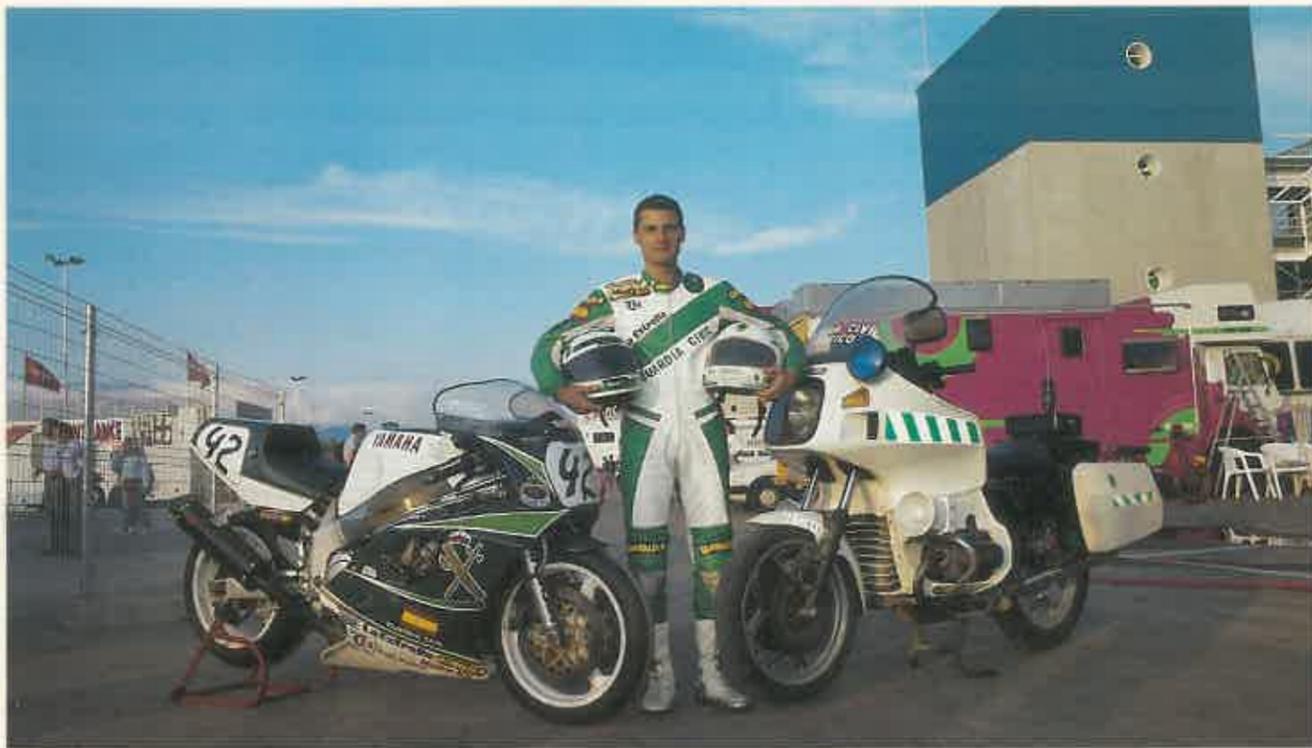
Para terminar hemos de hablar de números. Su precio de cuatrocientas noventa mil pesetas la sitúa unas treinta mil por encima de su rival más directa. A cambio ofrece actualidad -pese a ser una moto discreta, durante la prueba fueron numerosos los motoristas que en los semáforos nos preguntaron acerca de ella-, un motor bicilíndrico suave, frugal y eficaz y unas cualidades ruterías satisfactorias. Es evidente que las treinta mil pesetas pesan, pero técnicamente se aprecia el hecho de haberse hecho esperar. El combate será pues reñido entre la aspirante y la actual reina del segmento: ¿segundos fuera! ○

José Luis Aznar

Fotos: J.L. Aznar y E. Delgado

CITIZEN FIFTY
La pequeña Honda demuestra sus mejores cualidades en las calles de las atestadas ciudades.





GUARDIA CIVIL Y PILOTO AGENTE DOBLE

Al conductor que intente escapar cuando el agente Gálvez, de la Guardia Civil de Tráfico de Barcelona, le dé el alto, va listo.

Y es que Gálvez es uno de los más veloces motoristas de la Benemérita. A Gálvez le gustan las carreras y no desaprovechará la ocasión de poner a prueba sus facultades cuando tenga que perseguir a alguien. El agente Gálvez tiene una

doble personalidad motorista: los días en los que tiene servicio recorre las carreteras barcelonesas con su reglamentaria BMW, pero cuando hay una carrera del Campeonato de España de Superbikes, cambia el uniforme por el mono de cuero y la BMW por una Yamaha preparada por Moto Acción.

Salvador Gálvez Pinto nació en Cártama, provincia de Málaga, en febrero de 1966. Casado y padre de un hijo, es miembro de la Guardia Civil de Tráfico y hace cinco años que está con las motos de la Benemérita. Sin embargo, para él las carreras tenían un irresistible atractivo e intentó vencer a sus superiores y tanta fe pu-

so en el empeño, tanta ilusión en su proyecto, que logró que la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Guardia Civil le ayudase. Así, en febrero de hace dos años pudo tomar parte en su primera competición. Eran tiempos difíciles porque iba casi sin medios: «hice cuatro carreras pero tuve muchos problemas mecánicos porque la moto me la preparaba yo». Sin embargo, en 1991 las cosas cambiaron y pudo correr sin tener que poner dinero de su bolsillo ya que, gracias a algunos patrocinadores y a la Junta Central que sufragó todos los gastos de desplazamientos y dietas, además de conseguirle los permisos, hizo todo el Campeonato con una Yamaha alquilada al equipo madrileño de Moto Acción que dirige Andrés Pérez Rubio. La moto, por supuesto, luce los colores del Cuerpo encargado precisamente de reprimir a los que corren en exceso. Por el momento, el mejor resultado lo consiguió en el Trofeo de Verano disputado en el Jarama, donde terminó décimo.

Sus compañeros son los primeros en animarle y en la Junta Central están tan ilusionados que son ellos quienes le han encontrado algunos de los patrocinadores. Este año piensa correr el Nacional y el Europeo, simultaneando profesión y pasión. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar



APOYO TOTAL El empeño y el interés que Salvador Gálvez puso en las competiciones, le supuso el máximo apoyo de sus compañeros y de las autoridades de la Guardia Civil.

USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86	
Alfa 33 SL	—	—	—	—	560	
Alfa 33 QV	—	—	—	—	600	
Alfa 33 QV (nuevo)	2610	2350	2170	—	—	
Alfa 33 1.3 S	950	810	730	670	—	
Alfa 33 1.5 4x4	—	950	870	790	710	
Alfa 33 1.5 TL	1020	860	780	630	—	
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	—	
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	—	—	
Alfa 33 1.7 SW	—	1050	950	—	—	
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—	
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—	
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—	
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—	
Alfa 75 1.6 C	1140	950	—	—	—	
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	—	—	
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	—	—	—	
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	1260	1010	
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	—	—	
Alfa 75 2.0 C	—	1180	1090	930	800	
Alfa 75 2.0 TS	1600	1380	1200	1110	—	
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840	
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	—	—	—	
Alfa 75 2.5 QV	1580	1500	1360	1216	930	
Alfa 75 3.0 América	2260	1920	1740	1570	—	
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	580	
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	700	
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	830	670	
Sprint 1.5	—	—	810	660	530	
Sprint 1.7 QV	—	—	930	840	—	
GTV 2.0	—	—	—	880	700	
GTV 2.5	—	—	—	1100	890	
Spider 2.0 FL	—	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—	
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—	
164 2.5 TD	2640	2380	—	—	—	

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86	
80 CD	—	—	—	—	760	
80 GTE	—	—	—	—	810	
80 Quattro	—	—	—	—	1360	
80 CD TD	—	—	—	—	710	
80 Special	1850	1490	—	—	—	
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—	
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—	
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—	
90 2.0 Front	2570	2400	—	—	—	
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—	
100 CC	—	—	—	1030	790	
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840	
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950	
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900	
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—	
200 CD	—	—	—	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860	
200 V8	5850	5270	—	—	—	
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930	
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290	

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316i	1440	1350	1220	1060	990
316i 4p	1530	1440	1350	1180	1030
318i	1520	1530	1400	1200	1060
318i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318i 5	1900	—	—	—	—
320i	1890	1760	1620	1450	1280
320i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
324 D	1760	1620	1540	1420	—
324 TD	2100	1890	1710	—	—
325i	2400	2230	2060	1890	1760
325i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	—

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
M3	4690	4330	3970	3610	—
520i	—	—	—	1150	980
520i (nuevo)	2610	2350	2170	—	—
525i	—	—	—	1440	1270
525i (nuevo)	3350	2970	2760	—	—
528i	—	—	—	1620	1440
M 535i	—	—	—	2480	2120
535i (nuevo)	4200	3840	3610	—	—
524 TD	—	—	—	1580	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	—	—
726i	—	—	—	—	1580
730i	4150	3700	3320	2970	—
735i	—	—	—	—	2310
735i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	—
745i	—	—	—	—	2430
750i	6990	6320	5860	—	—
628 CSi	—	—	—	—	1710
636 CSi	4500	3990	3600	3260	2790
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86	
2 CV 6 CT	—	—	—	260	200	
Mehari 4 p.	—	—	—	290	230	
LNA	—	—	—	—	160	
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	200	
AX 11 RE	710	610	520	—	—	
AX 11 RE 5 p	750	640	—	—	—	
AX TRE	760	650	580	490	—	
AX TRE 5 p	800	680	580	—	—	
AX 14 TRS	820	700	630	540	—	
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—	
AX 14 T2S	880	750	680	580	—	
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	—	—	
AX GT	960	820	740	630	—	
AX GT 5 p	980	830	—	—	—	
AX 14 RD	770	660	—	—	—	
AX 14 RD 5 p	800	680	—	—	—	
AX TRD	810	690	—	—	—	
AX TRD 5 p	850	710	—	—	—	
Visa 11 Clavo y ES	—	—	—	350	280	
Visa 11 Super E y X	—	—	—	370	280	
Visa GT	—	—	—	440	330	
Visa 11 E	—	—	—	370	270	
Visa 11 RE	—	—	—	350	300	
Visa Challenger	—	—	—	430	310	
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	500	380	
Visa GTI	—	—	—	850	730	580
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470	340
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500	360
GSA X1	—	—	—	—	290	
GSA X3	—	—	—	—	230	
BX	—	—	—	720	610	430
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450	
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570	
BX 16 RS	—	—	—	—	500	
BX 16 TS	1060	900	—	—	—	
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—	
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	960	830	590	
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—	
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740	
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—	
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—	
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820	
BX D	1220	1040	930	720	530	
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560	
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580	
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	—	—	
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730	
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510	
CX 25 GTI	—	—	—	1190	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920	
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370	
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630	
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800	
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760	
XM 2.0 i Luxe	2090	—	—	—	—	
XM 2.0 i Grand Luxe	2560	—	—	—	—	
XM 1.6 i	3180	—	—	—	—	

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
XM Diesel Luxe	2190	—	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2770	—	—	—	—

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86	
308 GTS	—	—	—	4200	3100	
400 GT	—	—	—	6700	5900	4800
Mondial 8	—	—	—	6200	5500	4800
Mondial Cabrio	9650	8400	7500	6750	—	
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000	
412	13800	11500	10350	—	—	
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300	

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86		
Panda 1000 S Fire	630	—	—	—	—		
Panda Siseley 4x4	850	—	—	—	—		
Uno 45 Sting 3p	—	—	590	500	420		
Uno Brio 45 3p	—	—	580	490	—		
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440		
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430		
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450		
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460		
Uno 60 S 5p	870	—	—	—	—		
Uno 70 SL 5p	980	840	760	640	540		
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—		
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—		
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640		
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	—	—		
Uno DS 5p	930	790	710	550	470		
Tipo 1.400	1080	920	790	—	—		
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	—	—		
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	—	—		
Tipo 16V	1350	—	—	—	—		
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	—	—		
Tempra 1.400	1140	—	—	—	—		
Tempra 1.400 SX	1250	—	—	—	—		
Tempra 1.600	1270	—	—	—	—		
Tempra 1.600 SX	1360	—	—	—	—		
Tempra 1.800 SX	1506	—	—	—	—		
Tempra 1.900 D	1180	—	—	—	—		
Tempra 1.900 TD	1550	—	—	—	—		
Regata 70 C	—	—	—	—	460	390	
Regata Mare	—	—	—	640	570	480	
Regata 70 S	—	—	—	700	640	520	400
Regata 70 ES	—	—	—	—	—	340	

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Balcar 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	400	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta XR2	—	840	700	630	540
Fiesta C 1.1	750	650	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat.	990	850	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 5p	930	800	—	—	—
Escort 1.1	—	—	—	—	350
Escort Laser C y GL 1.1	—	—	—	—	410
Escort 1.1 3	—	—	—	—	370
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	640
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GL y Mark	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD y Xtra 1.6 D	—	—	640	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GHD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Onion GT y Miliar 1.6	1050	900	800	—	—
Onion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Onion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	—	—	—
Onion GLD y GLD 1.6	—	—	700	680	560
Onion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	950	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	—

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra CL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XRA y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra XRA 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2610	2390	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	—
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	—
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	—	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	—
Sierra Fam Ghia 2.0 i	—	—	—	—	770
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1500
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	—	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2690	2290	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Janus TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Miliar	—	—	—	—	340
Y 10 Fila	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX E	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 30 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1400 E	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo E	1250	1060	960	800	680
Delta 4M	—	—	1390	1130	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema 6V	—	—	1780	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2345	2090	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2720	2450	2200	—	—
Debra 1.600 ie	1460	—	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3620	3050	2680	2350	2110
300 D	3820	3310	2910	2550	2290
300 TD	4300	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E 1.8	2200	—	—	—	—
190 E 2.0	2890	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2670	2360	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4450	3880	3400	2950	—
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3560	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4180
560 SE	8230	7050	—	—	—
560 SEC	9520	8160	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B, Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corsa Swing 1.2 5p	850	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B, Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	900	770	660	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	950	810	690	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	930	790	670	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 5p	—	—	—	—	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1450	1250	1150	1000	—
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GT 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett LS 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	920	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Veetra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—
Veetra GL 1.7 D 4p	1360	1180	—	—	—
Veetra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	—	—	—
Veetra GLS 2.0 i 4p	1510	1280	—	—	—
Veetra CD 2.0 4p	1720	1460	—	—	—
Veetra GT 2.0 i 4p	1660	1400	—	—	—
Veetra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	—	—	—
Veetra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—
Veetra GL 1.7 D 5p	1440	1220	—	—	—
Veetra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—
Veetra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—
Veetra GT 2.0 i 5p	1710	1450			

MODELO	90	89	88	87	86
R-19 GTD 5p	1160	990	840	—	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	—	—
R-21 TS	1230	1040	870	—	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	—	—
R-21 TX i	1820	—	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	—	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	—	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	—	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	—
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	—
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	—	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1880	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 Turbo D	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	—	—	—
Espace TSE	—	—	1620	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	—

ROVER

MODELO	90	89	88	87	86
216 S	970	810	700	—	—
216 Sprint	1010	850	750	—	—
216 SE EFI	1130	1000	870	740	630
216 Vitesse	1280	1100	960	830	730
214 S i	1200	—	—	—	—
214 GS i	1300	—	—	—	—
216 GS i	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2600 S	—	—	—	—	570
3500 Vitesse	—	—	—	—	790
Vandion plus EFI	—	—	—	—	840
820 Si	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitesse	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro 1.6	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mayfair	—	—	—	830	720
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	1000	900
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	—
Montego DSI Turbo	1250	1100	—	—	—

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella L y Playa	—	—	—	450	380
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	660	570	480	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	380

MODELO	90	89	88	87	86
Ronda CUP 1.5	—	—	—	—	380
Ronda LD	—	—	—	—	280
Ronda GLD	—	—	—	—	290
Ibiza Disc. Str. y Soc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL 3p	790	670	610	510	330
Ibiza XL 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	610	510
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	—	—	—	620	530
Ibiza Crono 1.5 3p	—	—	—	620	530
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	860	780	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	620	530
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 5p	800	680	620	530	—
Ibiza XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1840	770	650	—	—
Ibiza Inyección 5p	1040	880	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun D3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	600	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	600	500	370
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	820	690	630	480	—
Ibiza GLD 5p	910	780	700	540	—
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga L y GL 1.2	—	—	—	530	450
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	—	590	480
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Brisa	—	—	—	610	490
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	—	570	430
Malaga GLD	—	—	—	600	470
Malaga GL XD	900	770	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon LS	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	—	440
Horizon GT	—	—	—	—	500
Horizon GLD	—	—	—	—	440
Horizon EXD	—	—	—	—	510
Horizon GTD Aut.	—	—	—	—	510
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	490
Solara Escorial D	—	—	—	—	580

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Oxford	—	—	—	—	280
Polo 45 C	730	630	580	420	340
Polo Fox 1.0	730	630	580	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	460	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	—	—
Polo Classic Cl. D	870	740	670	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590

MODELO	90	89	88	87	86
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1360	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartet	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	—	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	—	—
Passat 1.8 C.L.	—	—	—	650	510
Passat 2.0 GLS	—	—	—	810	690
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	500
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	670
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1700	1450	1230	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1480	1260	1080	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	—	850
Santana GX GTD	—	—	—	—	630
Santrocco GT	1250	1070	960	810	660
Santrocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Santrocco GT 16v	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GLT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
340 DL	—	—	—	900	770
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	—	1040	880
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1890	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	—	—	—	—
740 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	2080	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	—	1570	1320
740 200 cv	3500	—	—	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diésel	2180	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diésel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	2690	2610	2180	1880	1490
750 Turbo					

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 106. Tel. 551 48 00 Fax 561 48 06 28027 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FRANCIACION 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

AUTOMASER

Opel Calibra 2.0i 16 V, varios desde 2.875.000
 Honda Prelude 2.0i 16 V 4WS full equip, 88 2.300.000
 Mercedes 300 E, full equip, 87 3.300.000
 Audi 90 2.2 E, A.A., D.A., etc., 89 2.300.000
 BMW M3, full equip, 87 3.400.000
 Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 2.175.000
 Jeep Cherokee, nuevo 3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

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, importado desde Alemania.

PORSCHE 944, blanco, año 82, aire acondicionado, alarma, motor y ruedas nuevas, 90.000 km. Javier, teléfono (91) 803 61 41. 2.600.000 ptas.

BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluímos 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. (93) 268 13 24. Horas oficina.

BMW Copue 635 CSI, espectacular, suspensiones sport, asientos deportivos, cuero, llantas, etc. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. Polo Coupe, año 88, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Alfa 33 1.5 TI, con pocos km., año 87, garantía 18 meses, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Jetta 90 CV, año 88, con aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Ascona 2.0 GT, año 87, con aire acondicionado, garantía 18 meses, por

675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Gof GTI, año 90, con pocos km., con garantía de 2 años, por 1.475.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

CUATRO llantas de aleación BBS 6 1/2J15H2, 4 agujeros con neumáticos Michelin MXV2 medidas 195/50R15-82 V, seminuevo. Tel. (968) 13 53 88.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

C.A.N.S.A. Azcona, 62. Asesoramiento, todas marcas, ofertas permanentes, coches nuevos. Tel. (91) 256 17 17.

BMW 316, aire, 650.000 ptas., particular. Noches, tel. (91) 256 82 24.

FIAT Uno Turbo IE, MHT, 1988, rojo, 900.000 ptas. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

ESCARABAJOS varios, revisados. Azcona, 62 Garaje.

OPEL Rekord, última generación 2.2i, estado impecable, 800.000 ptas., garantía C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 255 86 21/22.

JEEP Cherokee 4.0, 1989, azul, aire, muchos extras. Llamar a American Motors. Tel. (952) 23 89 64.

PORSCHE Carrera 3.2, todos extras, español, impecable. Azcona, 62.

New Mode

Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29 28600 NAVALCARNERO (Madrid) TELEFONO (91) 8 11 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

PORSCHE 944, 87, negro, full equip, 60.000 km. 2.300.000 ptas., valorado en más de 3.000.000 ptas. Tel. (91) 525 49 04.

OPORTUNIDAD única Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equip, impecable, 3.600.000 ptas. Tel. (93) 459 34 59.

VENDO Porsche 944 II, M-GH, año 86, color blanco, climatizador automático, muy buen estado. Juan Meri, tel. (96) 466 97 03, horas de oficina.

MERCEDES 560 SEL, 1988, todos los extras, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

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

F. TOME, S. A. Peugeot 309 Green, año 89, con garantía de 24 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Manta, impecable, año 84, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Ocasión única, Alfa 75 2.0, año 86, garantizado por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

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

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

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

F. TOME, S. A. Opel Manta, impecable, año 84, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Ocasión única, Alfa 75 2.0, año 86, garantizado por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

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



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

CON LA **AMPLIACION** DE NUESTRAS INSTALACIONES, ESTAMOS SEGUROS DE CONTRIBUIR A SU COMODIDAD Y A FACILITAR SU ELECCION. EN NUESTROS TALLERES LE MONTAMOS TODOS NUESTROS PRODUCTOS PARA OFRECERLE UN SERVICIO INTEGRAL.

● ASIENTOS RECARO ● LLANTAS ● SONIDO ● ELEVACIONES Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION

Antonio López, 117
 Tel: (91) 4 75 47 93
 Fax: (91) 4 76 90 77
 28026 MADRID

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES **LAOR**

C/ Teatinos s/n. Nave GH 28820 COSLADA (MADRID) TEL: 6 69 36 72

C/ Mallorca, 533 08026 BARCELONA. TEL: 2 35 22 80

En los mejores Establecimientos del Ramo **ALEACION EN CONJUNTO**

merber
 ramOverc
 ALUMINA

MERCEDES 2.3 16 V, M-JW, equipamiento completo excepto A.A., extras, excelente oportunidad, por cambio de residencia. 2.000.000 ptas. Tel. 908 61 52 58.

JEEP Cherokee Limited, año 90, sólo 30.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (91) 401 61 54.

PORSCHE 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.

VENDO llantas aluminio Calibra 16 V, nuevas, 60.000 ptas. Tel. (923) 21 31 48. Horas comercio.

VOLKSWAGEN Golf G-60, particular 12 meses, alarma, radiocasete, 16.000 km. 2.000.000 ptas. Teléfono (91) 811 27 37.

ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, verde oscuro metalizado. 1.490.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, champagne metalizado, último año de fabricación, un sólo dueño, 1.690.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

MERCEDES 230 E, 5 vel., tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas.

MASERATI 228, año 90, Matri 92, 36.000 km., impecable, único dueño, urge por cambio de domicilio. 6.000.000 ptas. Andrés. Tel. (91) 639 34 84 a partir 19 horas.

911 Turbo Porsche, 300 CV, full equip. Tel. (91) 435 23 47.

C.A.N.S.A.

VISITENOS, ENCONTRARA:

AUTOMOCION

- Ofertas fabulosas, vehículos nuevos.
- Tasaciones inmejorables, vehículos usados.
- Especialidad: BMW, VW, Audi, Ford, Mercedes, Suzuki.

NAUTICA

- Concesionario oficial Suzuki, ventas y servicios técnicos.
- Todo tipo embarcaciones.
- Motos agua, Kawasaki, Yamaha.
- Seguros, gestión, financiación.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

TEL: 2 55 86 21
 2 55 86 22
 2 56 17 17

«FINANCIACION 12 MESES SIN INTERESES»

PEUGEOT 405 MI 16, M-JT, 35.000 km., color blanco, ABS, alarma, 2.000.000 ptas. Sr. Navarro. Teléfono (91) 630 41 45. Dejar recado contestador automático.

TRIUMPH TR7 descapotable, 1983, 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.

VENDO Spoiler trasero y delantero y cuatro llantas Fuchs, 15 pulgadas para Porsche 911, precio muy interesante. Tel. (93) 719 13 60.

MERCEDES 190 2.3, 5 v., ABS, techo, etc., estrenado en España, 1988, perfecto. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

¡ANUNCIENSE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.800 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

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

Inspección Técnica de Vehículos

En **FEBRERO**

Deben acudir a la ITV

De: **M-1171-HM** a: **M-4423-HN**

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Opel Corsa	89	Blanco	26.000	645.000	VW Golf GTI 16V, A.A., BBS, Techo	87	Blanco	37.000	1.575.000
Opel Kadett, 4p.	88	Rojo	36.000	790.000	VW Golf Turbo Diesel	90	Blanco	24.000	1.575.000
Alfa Romeo 33 1.5, A.A.	87	Marrón	38.000	650.000	Peugeot 405 SRL, A.A.	88	Gris	41.000	1.575.000
Citroën AX GT	90	Blanco	15.000	690.000	Opel Kadett GSI, A.A.	88	Blanco	37.000	1.575.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Rojo	11.000	690.000	Renault 19 TRL, A.A.	91	Gris	7.000	1.625.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Blanco	12.000	690.000	VW Passat 1.8 CL, A.A., Mod.	88	Blanco	31.000	1.650.000
Citroën AX 14 TRD, Sp.	89	Negro	21.000	675.000	Citroën BX Turbo Diesel, A.A.	89	Gris	23.000	1.725.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	1.800	950.000	Ford Scorpio 2.4 GL, F.E.	89	Gris	30.000	1.750.000
Peugeot 205 GTI	87	Blanco	57.000	975.000	Ford Sierra 2.0 L Ghia, Sp., A.A.	89	Blanco	29.000	1.790.000
Seat Ibiza Diesel	91	Blanco	17.000	950.000	Audi 100 CD, F.E.	89	Azul	28.000	1.825.000
VW Polo Coupé GT	88	Negro	32.000	790.000	Lancia Delta 1.8 IE, A.A.	91	Burdos	18.000	1.825.000
Opel Corsa 1.4 S, 4p.	91	Azul	7.800	990.000	Peugeot 405 Turbo Diesel Fam., A.A.	90	Blanco	21.000	1.850.000
Opel Corsa 1.4 S, 5p.	91	Rojo	9.000	990.000	Renault 21 Turbo, ABS, A.A.	89	Blanco	26.000	1.950.000
Opel Corsa 1.6 GSI	91	Rp+j	18.000	1.125.000	VW Golf GTI Cabrio, D.A.	91	Blanco	13.000	1.975.000
Fiat Tempra 1.6 DGT, A.A.	88	Burdos	29.000	1.175.000	Opel Vectra 2.0 GT, A.A.	90	Blanco	22.000	1.975.000
Ford Fiesta XR3i, Mod.	90	Rojo	24.000	1.175.000	Ford Sierra Cosworth, F.E.	89	Gris	30.000	2.150.000
Ford Escort 1.8 D.	90	Blanco	21.000	1.220.000	Renault 25 Turbo Diesel, A.A.	90	Gris	28.000	2.150.000
Ford Escort XR3i, A.A.	89	Rojo	36.000	1.250.000	Lancia Thema IE, Climat.	91	Verde M.	15.000	2.250.000
Ford Sierra 2.0 1.5, A.A.	86	Blanco	32.000	1.250.000	Renault 21 TRL, Climat., ABS, D.A.	91	Rojo	11.000	2.250.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	Blanco	53.000	1.250.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul M.	29.000	2.250.000
Renault 19 Diesel	88	Rojo	36.000	1.275.000	Rover 820 Si 16V, F.E.	90	Verde	16.000	2.250.000
Ford Orion 1.8 L Ghia, A.A.	90	Blanco	21.000	1.325.000	Land Rover Discovery	91	Blanco	16.000	2.650.000
Alfa Romeo 75 1.8 E, A.A.	90	Blanco	15.000	1.375.000	Ford Sierra XR4i 4	81	Blanco	19.000	2.390.000
Citroën BX 1.6 TS, A.A.	91	Gris	16.000	1.390.000	Range Rover TD, A.A.	88	Granate	38.000	2.650.000
Peugeot 405 Familiar	90	Gris	23.000	1.550.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	90	Gris	18.000	2.700.000

BMW M3, 1989, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW 735i, 1987, 3.800.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

PORSCHE 911 Carrera Cabriolet, modelo aniversario, capota eléctrica, full equip. Calle Castelló, 98 (Garaje).

SUZUKI Vitara, Suzuki Swift, Samurai, todos llantas regalo, etc. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 256 17 17/255 86 21.

ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, azul claro, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).

ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, amarillo limón, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).

MERCEDES 220 SE Coupe, 1965, precioso, 2.200.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

GMC Pick Up Cyclone, 280 HP Turbo, tracción 4 ruedas, 0 a 100 km/h. en 5,3 segundos, único en España. Calle Castelló, 98 (Garaje).

BMW 750i, 1988, un solo dueño, full equip, 5.450.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

BMW 325i, full equip, un solo dueño, 1.950.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

PORSCHE 911 Turbo, color rojo, impecable, 6.900.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

BMW Coupe 635 CSI, espectacular, suspensiones sport, asientos deportivos, cuero, llantas, etc. C.A.N.S.A., Azcona, 62.

MERCEDES 2.5 16V, 1989, muy buen estado, extras, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 350 SL, perfecto estado, también techo duro, recién revisado, Mercedes oficial, C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES 350 SLC Coupe, baratísimo (necesita pequeña revisión), Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

ALFA Romeo GTV 2000, aire, servodirección, baratísimo, Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

ALFA 75 2000, aire, servodirección, baratísimo, Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

PORSCHE 911 SC, llantas Fuchs magnesio, precio de escándalo. Azcona, 62.

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas.

BMW Z1, rojo 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas.

PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km. 6.900.000 ptas.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km. 3.300.000 ptas.

RANGE Rover Vogue, 4 p., blanco, full equip, M-HY, 40.000 km. 2.850.000 ptas.

FERRARI Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas.

RENAULT Fuego GTX, 2 litros, M-FD, gris metalizado, aire, 100.000 km., 300.000 ptas.

MERCEDES 2.3 16V, M-JW, equipamiento completo excepto A.A., extras, excelente oportunidad por cambio de residencia, 2.000.000 ptas. Tel. (908) 61 52 58.

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. (96) 366 96 18. Horas oficina.

VENDO Porsche 944 II, M-GH, año 86, color blanco, climatizador automático, muy buen estado. Juan Meri. Tel. (96) 366 97 03. Horas oficina.

VENDO Mercedes 230 E (124), V-BP, año 85, muy buen estado, aire, cierrres y elevas eléctricos, dirección asistida, 2.300.000 ptas. Raúl Borreguero. Tel. (96) 366 98 08. Horas oficina.

VENDO Talbot Rallye, Maximo G.R.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. (96) 366 98 08. Horas oficina.

ZX Volcane, año 91, M-ML, con 10.000 kms., y todos los extras, 1.900.000, con un año de garantía. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

GOLF GTI 16V, perfecto estado, alarma, buen precio. Tel. (96) 240 05 90, V-CV, 1.475.000 ptas.

VENDO Saab 9000 CD Top Line, V-DM, año 90, azul marino, climatizador, cuerpo, ABS, kit Aero, garantía oficial, perfecto estado. Rafael de Pablo, tel. (96) 366 96 18, horas de oficina.

MERCEDES 350 SLC Coupé, baratísimo (necesita pequeña revisión). Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

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

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevos.
- Toyota Celica 2.0 GTi 4x4 Turbo
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Ferrari 328/348 TB/IS, nuevos.
- Porsche 964 Turbo, nuevos.
- Nuevos Volkswagen Golf VR6.
- Mercedes 500 SL, 300 SL.
- Porsche 911 2.7 L, clásico.
- Lamborghini Diablo, nuevo.

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

MAZDA RX7 1989. ROJO

TODOS EXTRAS.
PERFECTO ESTADO

3.000.000
TEL: (91) 5 55 95 83

BMW K 100 RT GRIS M-IT

GRAN OPORTUNIDAD

¡¡¡NUEVA

TELF: 7 67 05 28

ALFA Romeo GTV 2.000, aire acondicionado, llantas, 550.000 ptas. Tel. (91) 255 86 22.

BMW aire acondicionado, llantas, M-EC, sólo 650.000 ptas. Noches, tel. (91) 256 82 24. Oficina, tel. (91) 356 64 37. Admito cambio.

SAIER IBERICA, S.L. IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER



08860 CASTELLDEFELS (BARCELONA) TELS. (93) 636 00 88 Y 636 15 16
FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16

MODELOS ACTUALES: FIAT, COUNTACH, PORSCHE, SPEEDSTER, AC-COBRA, M-1, MG, FORD STREETROD, MB-SLR, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B. (BUSCAMOS CONCESIONARIOS. P. F. HABLAR CON SR. ENLERT)

CONCESIONARIOS OFICIALES

ALICANTE, ALBACETE, MURCIA
«DIESEL CAR»
TEL. (968) 23 09 96/97
FAX (968) 23 09 94

SEGOVIA, MADRID
«DA CUNHA»
SR. GERARDO DIAZ
TEL-FAX: (911) 48 32 31

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 74b
Tfnos. 364 55 56
564 56 31

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

VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 15 11- 6 06 51 49

**MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA**

**TOYOTA CELICA
ENTREGA INMEDIATA**



● MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92' 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
● MITSUBISHI 3000 GT 222 CV. FULL EQUIPE

● MITSUBISHI ECLIPSE GS '92' ● MITSUBISHI GS TURBO 190CV.
● ECLIPSE GSX TURBO 190 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

KARTS competición, nuevos y usados. Masallés. Tel. (93) 692 18 24.
DATSUN 280 ZX Targa, compro. Tel. (91) 450 03 62/39 74.
SE VENDE BMW 745i Automático, 252 CV, año 85, modelo ejecutivo, full equip. 2.000.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

VENDO 205 GTI, elevulanas, cierre, A. A., tapa potencia, baffes, 2 volantes, gris, antracita, revisiones periódicas, 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 250 46 56.
JAGUAR Sovereign, 1985, todos los extras, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

COLECCIONISTA Mercedes 190 SL, 1959, color rojo, impecable, revisado según normas suizas. Tel. (91) 373 75 14 07-41 58 21 14 92.
TRIUMF TR 6. Tel. (91) 409 72 63.
TRIUMF TR 7, descapotable. Teléfono (91) 409 72 63.

TRIUMF TR 3, perfecto. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 190 E 2.3 16V, año 86, inmejorable estado, facilidades, garantía, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 408 14 92.
ALFA 75 2.000, aire, servodirección, baratísimo. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

VENDO MGB Estado 1.3, capotas, ruedas de radios cromadas, 1.800.000 ptas., y vendo Triumph T-R6 inyección, perfecto, 1.900.000 ptas. Tel. (957) 48 21 37.
BX 16 TRS, vendo por poco uso, M-HM, 625.000 ptas. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.



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



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.)



Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

KENT CAMS

Árboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

MERCEDES 500 SE, 1984, todos los extras, 2.600.000 ptas.
MERCEDES 190 E 2.6, 1989, todos los extras, 2.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.
BMW 735i, 1988, todos los extras, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

MERCEDES 350 SL, perfecto estado, también techo duro, recién revisado. Mercedes oficial. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.
SUZUKI promoción especial, en todos sus modelos, super regalo, entregas inmediatas, financiación. C.A.N.S.A., Azcona, 62.

CITROËN AX, color blanco, 19.000 kms., B-LB. Tel. (91) 268 13 24, horas oficina.
PORSCHE 911 Carrera, todo equipo. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.
COMPRO Buggy o Ural con sidecar. Tel. (95) 287 86 31.

RENAULT 11 Turbo, 1986, 82.000 kms., alarma, Pioneer, 570.000 ptas. Teléfono (91) 717 25 22.
GOLF GTI 16 V, negro, Recaro, llantas, techo, Pioneer, suspensión gas, alarma, nuevo, 1.600.000 ptas., discutibles. Tel. (91) 556 39 25.

MERCEDES 190 2.3, ABS, aire, etc., estrenado en España, garantía 12 meses. C.A.N.S.A. Tels. (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.



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

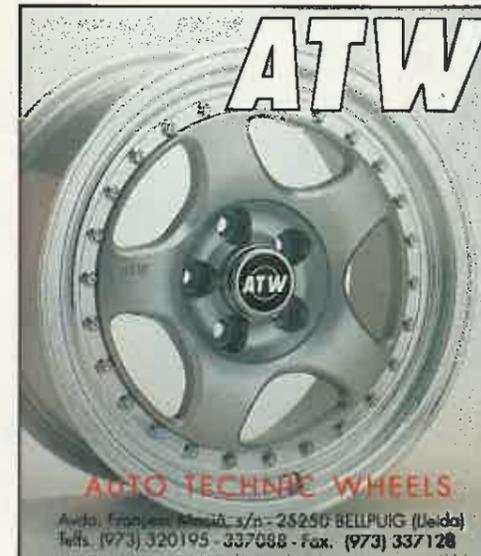
EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

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



AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !



VOLKSWAGEN Escarabajo, varios modelos, varios precios. Tels. (91) 255 86 21/22.
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 Diesel, M-FW, 850.000 ptas, llantas. Azcona, 62.
LANCIA Thema Turbo i 16 válvulas, como nuevo. C.A.N.S.A., Azcona, 62.
ALPINE V6 Renault, 1986, precio a ofrecer. Tels. (977) 23 07 01.

TOYOTA Celica 2.0i, 16V, impecable, garantía 12 meses, buen precio. Teléfonos (91) 255 86 21/22.
BMW 735i, siniestrado, full equipo, cuero, todos extras, Miguel. Tels. (924) 23 76 21/23 71 95.
BMW M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equipo, precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22.
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.

DITECNICA

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.



CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

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

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

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

UNA CREACION DE CALIDAD



- CHAPADO EN ORO DE 18 KILATES
- AUTENTICO CRISTAL MINERAL
- SUMERGIBLE A 30 METROS

Ringopal S. A.

Alcantara, nº 3 - 28006 MADRID. Teléfs: 575 44 24 - 575 44 44 - 575 45 45 - 575 46 45 Fax: 575 44 25



ES SUIZO - ES ESTILO

NOTICIAS DE EMPRESA

5.000 DAF

Los vehículos de la Serie 45 de DAF, han alcanzado en apenas ocho meses en el mercado, unas ventas de 5.000 unidades, fundamentalmente en los mercados de la CE. La producción de la Serie 45 se realiza en la planta de Leyland en el Reino Unido.



Tudor, mejor proveedor

El Grupo Tudor, tercer fabricante europeo de baterías, ha obtenido el primer premio absoluto en la segunda edición de los galardones concedidos por Seat para distinguir a los mejores suministradores de componentes y equipos. Además de este galardón, Tudor conquistó el premio específico en el apartado de mejor Proveedor de Equipos Eléctricos del Motor.

Además de Seat-Volkswagen entre los clientes hijos de la prestigiosa marca Tudor, se encuentran marcas como Renault, el Grupo PSA, Nissan, Mer-

cedes, Porsche, Opel-General Motors, Iveco, Volvo, Scania, Saab y Suzuki Santana.

Mercedes, un líder

Mercedes-Benz España ha sido galardonada con el «Echo Award» de Oro 1991 a la mejor campaña mundial de marketing directo en la categoría «Manufacturing-Wholesale Business». Esta campaña fue realizada por su agencia especializada de Marketing Directo Kobs and Draft. Los Echo Award se conceden desde hace 62 años por la Asociación de Marketing Directo Norteamericana (D.M.A.) y son los premios más importantes y prestigiosos dentro de este sector.



Nissan Asistencia

Nissan Motor Ibérica y el Real Automóvil Club de España han suscrito dos nuevas pólizas de asistencia. Desde el 1 de enero, los camiones Nissan de más de 3.500 kilogramos de peso autorizado disfrutan de un seguro de asistencia gratuito durante un año. Por lo que se refiere a los vehículos hasta 3.500 kilos, el periodo de disfrute gratuito de la póliza se ha ampliado hasta los 3 años. El grupo asegurador para todos los casos es Uacsa y la asistencia se prestará a través de Race Asistencia.



vehículos y necesidades. Destacan, por su amplitud, la gama Radial-Matic compuesta por más de 450 amortiguadores telescópicos, 140 columnas y 300 cartuchos que cubren las necesidades del 99 por ciento de todo el parque automovilístico europeo.

Pioneer Ecológica

La empresa líder en nuestro país en la comercialización de autorradios, Pioneer, lanza una ofensiva ecológica adoptando nuevos envoltorios para sus productos, entre los que destacan como más comercializados los cassettes con carátula extraíble (antirrobo), los compact disc y altavoces. Pioneer está sustituyendo sus habituales embalajes de «porexpan» por envoltorios de papel reciclado.

Gama completa

El fabricante de amortiguadores Monroe, líder en el sector, presentaba recientemente su amplia gama de amortiguadores para todo tipo de

Potencia silenciosa

El último lanzamiento de Evinrude es el nuevo motor fueraborda 25XP de alto rendimiento: Un motor compacto y silencioso, gracias a sus bocas de escape con silenciador, situadas por encima del nivel del agua.



VODKA VON HAUPOLP

La prestigiosa marca de bebidas Rives-Pitman S.A., lanza ahora un nuevo tipo de presentación para su producto Vodka Von Haupolp. Las principales características de este lanzamiento residen en una nueva botella con capacidad superior a la habitual en este segmento del mercado: 1 litro. También el diseño del embase y el etiquetado han sufrido una sustancial transformación para adaptarse a los actuales gustos del consumidor, basándose en la sencillez de líneas y en la transparencia.



ITAL DESIGN NAZCA C2

UN SUEÑO DE BMW

Imagínese un BMW de 350 caballos de potencia, motor central, frenos de carreras y sólo dos plazas. Italdesign lo ha hecho realidad con esta segunda edición del Nazca, ahora convertido en un superdeportivo con reacciones de coche de competición.

Enviados especiales

Alberto Mallo/José Robledo

EL BMW 850i es un automóvil extraordinario, que responde más a la vocación de un Gran Turismo que a la de un deportivo a ultranza. Tal vez por este motivo, su motor de doce cilindros ha enfebrecido las mentes de los diseñadores más audaces, que han imaginado límites insospechados para esa mecánica excepcional. Gordon Murray lo hará ver en el McLaren F1, pero, antes que él, Fabrizio Giugiaro ha hecho realidad un prototipo de Italdesign, que exalta las cualidades mecánicas de ese motor.

Fabrizio Giugiaro inició la experiencia con el Nazca M12 (ver Motor

16 número 401). Pero aquel fue un producto *light*. El joven Giugiaro se convenció muy pronto que el chasis de fibra de carbono por él concebido era un producto puro y duro, más cerca de los circuitos de alta competición que de los bulevares de Munich. Fue entonces cuando se puso en marcha el proyecto Nazca C2, un soberbio supercoche que Motor 16 ha tenido la oportunidad de probar en exclusiva en el sur de Francia, en el circuito de Miréval propiedad de Goodyear.

Fabrizio Giugiaro ha hecho un coche nuevo, bien diferente al M12, aunque conserva su estructura mecánica. Suspensiones por paralelogramos, articulados sobre casquillos de nylon en vez de goma; motor

preparado por el especialista alemán Alpina, con 50 caballos de potencia suplementarios; 1.000 kilos de peso en vez de 1.100; relaciones de cambio más deportivas; vías más anchas; neumáticos traseros de 335 milímetros de anchura en vez de 295... Agítese bien y el resultado es un coche rabioso, que se desenvuelve en un circuito como en su espacio natural, girando en las curvas con la precisión que sólo es posible hallar en los coches de carreras. El Nazca se ha transfigurado tras esta operación de cirugía, no sólo estética, aunque también hay que señalar que la carrocería ha alcanzado cotas de belleza superiores a las de su antecesor. Sin embargo, el C2 atrae al probador por lo bien

que se desenvuelve en la pista, hasta el punto de que se echa en falta un BMW de estas características en la gama de modelos de la marca de Baviera.

Giugiaro ha rizado el rizo, por ejemplo en materia de frenos. Los Brembo se han sustituido por unos conjuntos Alcon, la marca que equipa a los Jaguar del Mundial de Prototipos. A diferencia de los Brembo, que eran unos frenos de competición, estos Alcon tienen la misma tecnología procedente de las carreras, pero adaptada a una utilización de carretera. Además, cada disco se construye bajo unas especificaciones precisas, según vaya a izquierda o derecha, para que su ventilación sea lo mejor posible. De



COMIENZA EL ESPECTÁCULO

Todo se pone a punto antes de salir a la pista, donde el Nazca C2 se desenvuelve de maravilla. Junto al coche, Fabrizio Giugiaro y los periodistas.





COLOR PLATA
Tan típico de
Ital Design
como de
algunos BMW
históricos

**NAZCA
PRIMERA PARTE**
El primitivo M12
rueda tras el nuevo
C2. Los frenos
incorporan
termómetro de
temperatura en las
pinzas.

TOMAS FALSAS
Las laterales sólo sirven para ocultar los faros del
BMW 850 i.

MÁS ANCHO
El nuevo Nazca
es mucho más
ancho y el
capó trasero
acaba en un
alerón.



Brembo quedan únicamente unas pequeñas pinzas en los discos traseros, accionadas por el freno de estacionamiento. En movimiento, la entrada en acción del ABS en las dos frenadas más críticas del circuito, nos hace ver lo rápido que se va con este coche, que acelera con presteza y sin plantear dudas al conductor, aunque se salga cruzado de una curva. Pero, en definitiva, su presencia no deja de ser un tanto anacrónica en un coche como éste y en un circuito, por cuanto impide apurar los límites un poco más.

Ciertas dificultades para su desconexión, según palabras de Giugiaro, y tal vez su oportunismo como aviso para recordar la cercanía de situaciones extremas, aconsejaron su presencia. El motor, elaborado por Alpina, tiene otro sonido, pero sobre todo coge vueltas con más facilidad y puede llegar a 7.000 revoluciones por minuto, lo que unido al desarrollo de la transmisión daría una velocidad máxima de 330 kilómetros por hora.

Del BMW 850 i se conserva tam-

bién el sistema de control de tracción, pero, aunque en alguna ocasión entró en acción, no hace falta; los enormes neumáticos posteriores no dejan que se escape ni un caballo a la salida de las curvas más cerradas. El sistema de dureza variable de los amortiguadores se mantiene. Pese a girar en un circuito, todas las pruebas se hicieron con la dureza mínima. Ante nuestra sorpresa, Fabrizio Giugiaro y su hombre de confianza, Franco Mazon, aseguraron que la utilidad del sistema sólo se pone de manifiesto

en carretera de asfalto desigual. Lo cierto es que, en la pista, el reglaje del coche era francamente eficaz.

Un detalle adicional referente a las suspensiones es que los anclajes de los cuadriláteros delanteros inferiores van debajo del chasis, no en el lateral. Tienen la ventaja de que facilitan la tarea de construcción del propio chasis (¿pensando en una ulterior producción en serie...?). A este respecto, Ital Design podría iniciar su construcción en serie limitada, pero éste es un proyecto que necesitaría financiación y,

por otra parte, Giugiaro preferiría que se llevara a cabo por otra empresa para no inquietar a sus habituales clientes, los grandes constructores. La calidad del trabajo visto hasta el momento es irreprochable. Por ejemplo, el M12 ha cumplido ya más de 7.000 kilómetros (casi todos en Mireval y a todo trapo) y lo único que necesitará será un cambio de neumáticos, en tanto que la fibra de carbono del chasis, con las operaciones de mantenimiento pertinentes a base de una rociada de un spray especifi-

co, tiene su longevidad asegurada, según dice Franco Mazon.

No es fácil imaginar un BMW como éste cuando la marca alemana está especializada en coches de gran producción y de lujo, pero su vocación, indiscutiblemente deportiva, nos hace lamentar la ausencia de un modelo como el primitivo M1, que fue construido por la propia Ital Design. Hoy, un proyecto como el C2 sería algo diabólico, pero mucha gente dentro de BMW se arriesgaría a tenerlo como escaparate de todo su inmenso capital tecnológico. ☺



COPA AMERICA EL DESAFIO ESPAÑOL

El barco español ha logrado el triunfo en las dos primeras pruebas de las rondas de selección de los "challengers". De esta esperanzadora manera ha comenzado la Copa América, el más antiguo y prestigioso trofeo deportivo que se disputa en la actualidad.



LOS avatares de sus 141 años de historia han conducido a esta jarra victoriana de plata, de gusto más que dudoso, desde sus orígenes ingleses hasta estas costas californianas de San Diego, y es que los veleros estadounidenses han logrado la victoria en 26 de las 27 ocasiones en las que esta Copa América se ha disputado desde mediados del pasado siglo, cuando la goleta América conseguía vencer a una docena de los mejores yates ingleses de la época, en la primera

confrontación deportiva internacional de la moderna historia. Los intentos ingleses de recuperar este trofeo nunca han fructificado, pero sí han dejado tras de sí una compleja tradición de tenacidad y lucha deportiva. A lo largo de su historia, la Copa se ha disputado con muy diferentes tipos de veleros, siempre los más grandes, los más eficaces y costosos de cada momento, en una imparable evolución en la técnica y el diseño de sus más diversos componentes.

Australia 87 supuso el momento de mayor auge de la Copa América, con decenas de retadores. Para la actual edición se estrenan los poderosos AC, barcos de hasta 26 metros de eslora, casi 40 metros de mástil, hasta 26 toneladas de desplazamiento y generosa cantidad de vela, todo ello controlado por una estricta fórmula de medición.

Los cascos se construyen en compuestos de fibra de carbono y resina epoxi, lo mismo que el ala de la quilla, que sujeta el enorme bulbo donde se alojan las 20 toneladas de plomo que forman el lastre. Los mástiles se construyen en carbono curado en autoclave, siguiendo las más modernas técnicas aeronáuticas. El titanio y las aleaciones de cobalto

se utilizan en los herrajes y jarcias, mientras que las velas y la cubeyría son de kevlar y spectra.

Estos barcos se sitúan en precios diez veces superiores a los de los 12 M. Esto pesa como una losa en medio de la actual crisis, que sufren especialmente los dos únicos proyectos norteamericanos, que solamente cuentan con un barco cada uno de ellos, frente a los cinco del poderoso sindicato italiano de Raul Gardini y los cuatros de Nueva Zelanda; países como Suecia, Francia y España han tenido y tienen graves problemas para financiar los costos multimillonarios de los proyectos.

España no ha podido empezar con mejor pie su primera participación en la Copa América. Las victorias ante Australia y Suecia sitúan a nuestro barco en una posición que, por ejemplo a Francia, le costó cuatro ediciones alcanzar.

Texto y fotos: José Luis de la Viña



TÉCNICAS AERONÁUTICAS
Los barcos han mejorado mucho desde sus principios: los cascos se construyen en compuestos de fibra de carbono y resina epoxi. En los herrajes y jarcias se utiliza titanio y cobalto, mientras que las velas son de kevlar y spectra.

A PRECIO DE ORO
El alarde tecnológico que despliegan estos barcos desorbita sus precios, superiores en diez veces a los de los 12 M. Países como Suecia, Francia y España se han salvado de la crisis gracias al apoyo de instituciones públicas.



PRESENCIA ESPAÑOLA
Ya ha comenzado la selección del yate retador. Podremos ver ahora el rendimiento real del barco español, patroneado por Pedro Campos y con Toño Gorostegui como táctico.

— Es un Citroën ZX. Lo sé.



Citroën ZX. Coche del Año en España 1992.



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. ¿Busca 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, elevavinas 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

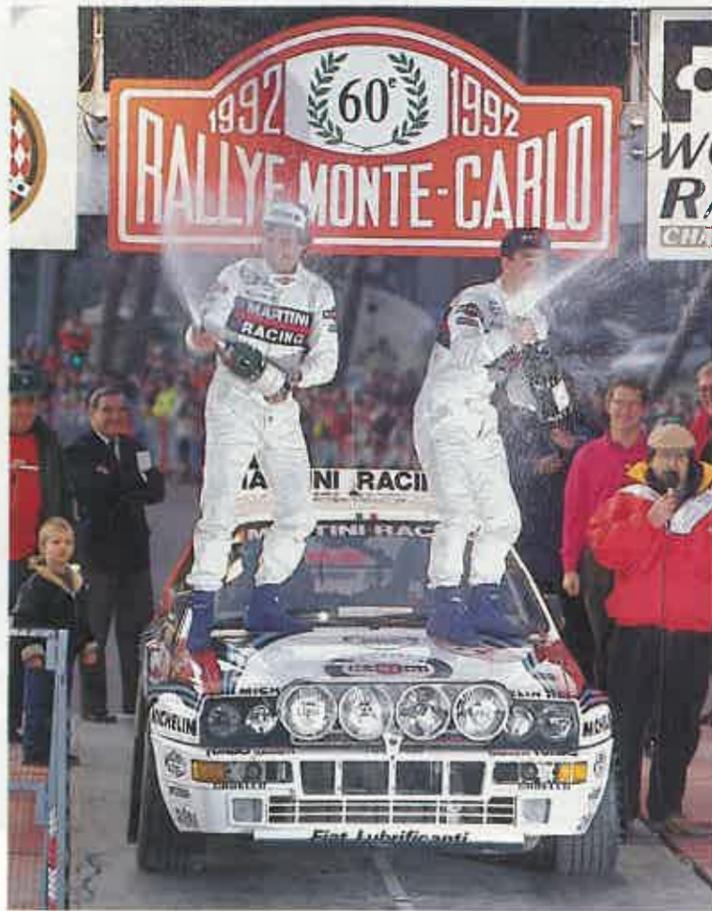
Precio máximo recomendado. Incluye IVA, transporte y oferta promocional.
Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.

NUEVO CITROËN ZX. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.

RALLYE DE MONTECARLO

LA BELLA Y LA BESTIA

Didier Auriol ha sido el justo vencedor de la 60ª edición del Rallye de Montecarlo, conduciendo su Lancia HF Integrale, ante el que ni siquiera Carlos Sainz ha podido hacer nada con su nuevo Toyota. ¿Neumáticos?, ¿motor?, ¿equipo? ¿Cuál fue la causa?



Enviado especial
Esteban Delgado

S IEMPRE es difícil valorar o medir, en un deporte que implica una serie de medios técnicos como el del automóvil, hasta qué punto interviene el hombre y cuándo empieza a contar la máquina.

Tras el resultado de la primera prueba valedera para el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1992, la respuesta se inclina por un claro componente como es la competitividad del nuevo Martini-Lancia HF Integrale 16V. No es quitar méritos a un piloto como Didier Auriol, que



LA BESTIA
Agresiva, colores vivos, el nuevo Martini-Lancia HF Integrale 16V poco le que envidiar al viejo Delta S4 de gran. Las prestaciones de Auriol así lo demuestran.



LA BELLA
A primera vista, la línea del nuevo Toyota Celica Turbo 4WD - Carlos Sainz dice. Quien sabe si bajo esa elegante escena se haya dormida una bestia potente.

ya en la pretemporada se revelaba como uno de los candidatos al título mundial, pero sólo su aspecto exterior ya dio que hablar en su reciente presentación y los hechos le han venido a dar la razón.

LAS MECÁNICAS

En la primera toma de contacto de Juha Kankkunen con su nuevo vehículo, en Burzet hace apenas dos semanas, el triple Campeón del Mundo no ocultó su satisfacción: «¡Now it's like Toyota!», decía refiriéndose al comportamiento del nuevo Lancia. Y así lo ha demostrado, con un tercer puesto sobre un trazado con asfalto seco en el que nunca ha sido un piloto rápido, como quedase claro en el último Rallye Catalunya.

La principal diferencia del nuevo

perdidos, pero, en contrapartida, la potencia máxima está ahora disponibles a quinientas revoluciones menos, 6.000 rpm. Se ha encontrado la forma de evacuar el calor por detrás de la toma de aire del capó, en lugar de por debajo del motor y se ha homologado un sistema de refrigeración del turbo por agua con un depósito de veinte litros en el maletero.

Es evidente que la mayor diferencia del Lancia con el nuevo Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz limited edition» es la potencia del motor. La doble entrada de alimentación de aire del turbo, principal novedad a nivel de planta motriz, no parece haber compensado la reducción en dos milímetros del diámetro de la brida. Las quejas de Sainz en los entrenos del Montecarlo, se vieron confirmadas en la carrera. La ventaja de un

tiempo de respuesta más rápido y mejores bajos no ha permitido al vehículo japonés ser tan veloz como su rival italiano.

Los hombres de Ove Andersson deberán trabajar sobre el mapa de la centralina electrónica para conseguir esos caballos suplementarios. Igualmente tendrán que reducir su peso, 1.206 kilogramos contra los 1.149 del Lancia de Auriol, aunque si tenemos en cuenta que el Toyota de calle está en tone-

lada y media, su trabajo ha sido ejemplar, ya que no intervienen, casi en absoluto, en las especificaciones de los diseñadores japoneses.

LOS PILOTOS

Si bien las apuestas daban una ligera ventaja a Didier Auriol en las carreteras del Principado, el único piloto no francés en contar para la victoria era el español Carlos Sainz.

Nueve victorias contra siete para el madrileño no es mucha diferencia, pero las logradas por Auriol han sido en rallies de asfalto o mixtos, quedando pendiente todavía la asignatura sobre tierra. El conocimiento del francés en los últimos tramos de la Etapa Común de Montecarlo ha sido determinante, ya que pruebas como



FRACASO FORD
François Delecour no pudo repetir su actuación del año pasado tras sufrir dos roturas de turbo en su Sierra Cosworth 4x4. La fragilidad del Ford es ahora la misma en asfalto que en tierra.

Lancia HF Integrale 16V son los brazos de suspensión, más largos, que permiten aumentar el movimiento vertical de las ruedas, 25 milímetros en las delanteras y 15 en las traseras, junto a los nuevos neumáticos de hasta 670 milímetros de diámetro, ya sea en llantas de 15, 16 ó 17 pulgadas. Ello permite a sus pilotos gozar de una suspensión más progresiva y aplicar la potencia de forma menos brutal en las curvas, lo que en definitiva se traduce en el crono.

La reducción en el diámetro de la brida de admisión de aire del turbocompresor, no parece haber afectado al motor del Lancia en términos de par máximo, que continúa igual, a 4.500 revoluciones por minuto. Los técnicos de Abarth estiman en una veintena los caballos de potencia



KANKKUNEN SORPRENDIÓ
La confianza del piloto finlandés en su nuevo Lancia hizo que el triple Campeón del Mundo lograra tiempos más que interesantes sobre el asfalto, una superficie en la que nunca ha sido un especialista.



SIEMPRE ARMIN
El piloto alemán volvió a dejar claro su rapidez, aún a costa de tomar riesgos excesivos que acabaron, una vez más, contra un muro.

Michelin/Pirelli

Neumáticos

Si Lancia y Ford mantienen una dura batalla por la victoria, buena parte de la diferencia entre ambas se debe al pulso que, así mismo, sostienen Michelin y Pirelli en ofrecer a sus clientes el mejor neumático. La marca de Bibendum acapara ahora el mercado tras su vuelta, sirviendo a Lancia, Ford y Mitsubishi, mientras que Pirelli lo hace para Toyota y Subaru, siendo nueva en la plaza Dunlop que suministra a Nissan.

TRAMO	ESTADO	AURIOL	SAINZ	DIFERENCIA
TC 1	Seco, 1 km helado	S05	D4	+ 8s
TC 2	Seco, placas hielo	S05	C7	=
TC 3	Seco	S05	C7	-7s
TC 4	Seco, placas nieve	S05	C7	+ 33s
TC 5	Seco, humedades	S05	C7	+ 7s
TC 6	Seco, 2km. nieve	A2 clavos	S4 clavos	+ 18s
TC 7	Seco, hielo, nieve...	A3 clavos	S4 clavos	+ 30s
TC 8	nieve	A3 clavos	S1 clavos	-19s
TC 9	Seco, humedades	S05	C7	+ 23s
TC 10	Seco, humedades	S05	C5	+ 9s
TC 11	nieve, humedades	S05	C7	-2s
TC 12	Seco, 3km. nieve	S05	C7rayados	-2m. 29s
TC 13	Seco	S05	D4	+ 8s
TC 14	Seco	S05	C7	-1s
TC 15	Seco	S05	C7	+ 7s
TC 16	Seco	S05	D4	-2s
TC 17	Humedades, gravilla	S20	D4	+22s
TC 18	Seco, poco hielo	S05	C7	+12s
TC 19	Seco, bolas nieve	S05	C7	-1s
TC 20	Seco	S05	D4	+ 9s
TC 21	Seco	S05	D4	+13s
TC 22	Seco	S04 ATS	C4	+16s
TC 23	ANULADO			
TC 24	Seco	S05	C7	+ 26S
TC 25	Seco	S05	C7	+ 46S
TC 26	Seco	S05	C7	+ 19S

NEUMÁTICOS RAYADOS
Florenzo Brivio, el técnico de Pirelli, talla a mano los C7 para los Toyota, antes de la salida del tramo de Sisteron.



Les 4 Chemins (TC 18) se disputan una y otra vez en rallyes como Antibes, Var o el propio Montecarlo, logrando Auriol una ventaja sustancial en los mismos.

El mejor tiempo de Carlos Sainz en el primer Turini, con siete segundos de ventaja en el Col, reducidos a un solo segundo de ventaja en el final, convencieron finalmente a Sainz de que era inútil, como único superviviente del equipo Toyota, luchar con



TODO SIGUE IGUAL
Las asistencias de Lancia siguen siendo tan eficaces y competentes como en ocasiones anteriores.

un Auriol que afrontó el descenso de la montaña con el cuchillo entre los dientes, sabedor de poseer una mecánica inferior a la de su rival.

LOS EQUIPOS

Existían dudas acerca del funcionamiento del nuevo equipo del Jolly Club con los colores del Martini Racing. Pero han quedado pronto despejadas. Las caras han vuelto a ser las mismas en las asistencias del equipo italiano.



«PETIT BUG»
Philippe Bugalski logró cronos interesantes sobre asfalto en un difícil debú en Montecarlo.



Claudio Bortoletto conoce a la perfección su trabajo, sus relaciones con los pilotos son excelentes y el equipo rueda a la perfección. Eso sí, la reducción en Abarth, en el «reparto corse», va a ser efectiva. Incluso a niveles de material de trabajo ya es una realidad. Pero las ganas y la experiencia siguen siendo las mismas. Además, Lancia ha dejado las carreras, pero lo ha hecho dejando tras de sí una material de primera y aunque no tenga un apellido en el regis-

SALONEN SEXTO
Tras la retirada de Eriksson, Timo Salonen logró llevar el Mitsubishi Galant hasta la meta.



TRABAJO POR DELANTE
François Chatriot tendrá una dura tarea para hacer competitivo al Nissan Sunny GT-R. En Montecarlo fue séptimo.

CLASIFICACIONES

1º Auriol-Oceilli (Martini-Lancia HF integrale 16V), 6 horas, 54 minutos, 20 segundos; 2º Sainz-Moya (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 05s; 3º Kankkunen-Pihonen (Martini-Lancia HF integrale 16V), a 2m 57s; 4º Delecour-Grataloup (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 4m 42s; 5º Bugalski-Giraudet (Martini-Lancia HF integrale 16V), a 10m 12s; 6º Salonen-Silander (Mitsubishi Galant VR 4), a 11m 01s; 7º Chatriot-Perrin (Nissan Sunny GTI-R), a 16m 27s; 8º Biasion-Siviero (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 16m 58s; 9º Makinen-Harjanne (Nissan Sunny GTI-R), a 18m 38s; 10º Spillotte-Spillotte (Ford Sierra Cosworth 4x4, 1º Grupo N), a 48m 21s

LÍDERES SUCESIVOS

TC 1-4, Schwarz; TC 5-11, Auriol; TC 12-19, Sainz; TC 20-27, Auriol

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol, 20 puntos; 2º Carlos Sainz, 15; 3º Juha Kankkunen, 12; 4º François Delecour, 10; 5º Philippe Bugalski, 8; 6º Timo Salonen, 6; 7º François Chatriot, 4; 8º Miki Biasion, 3; 9º Tommi Makinen, 2; 10º Christian Spillotte, 1

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 20 puntos; 2º Toyota, 17; 3º Ford, 11; 4º Mitsubishi, 6; 5º Nissan, 4

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Auriol	11	7	4	1	-	1
Delecour	5	7	2	4	4	-
Sainz	4	5	2	3	7	2
Schwarz	4	4	3	2	1	-
Kankkunen	2	5	5	7	1	4
Bugalski	-	1	4	5	3	3
Salonen	-	1	1	1	1	2
Biasion	-	-	-	1	4	2
Chatriot	-	-	-	-	2	8

La película de la carrera

EL primer líder del Rallye de Montecarlo era el alemán Armin Schwarz, por delante de François Delecour y Didier Auriol. Un error de neumáticos del piloto de Toyota dejaba en cabeza al piloto de Lancia al final de la Etapa de Clasificación, en la que abandonaban Kenneth Eriksson (Mitsubishi) y Markku Alen (Toyota) por salida de carretera. Con Burzet comenzaba la Etapa Común en la que Auriol cimentaba su liderato. Schwarz se salía en St. Bonnet le Froid rompiendo la suspensión y François Delecour rompía el turbo de su Ford Sierra Cosworth, perdiendo más de tres minutos. Pero en el último tramo del día, Sisteron-Thoard, las cosas se complicaban en el equipo Lancia, al tener que tomar Auriol la salida con problemas de embrague. Peor fue cuando los pilotos del equipo Lancia se encontraron con problemas de motricidad en los trozos de nieve, perdiendo Bugalski 2m 33s, Kankkunen 2m 34s y Auriol 2m 57s, por lo que el liderato pasaba a Carlos



Sainz por 49 segundos, después de lograr con sus Pirelli C7 rayados a mano el segundo mejor crono a 28 segundos de Schwarz. Sin embargo, al día siguiente, el piloto español no podía detener el ataque desenfrenado de Didier Auriol que se presentaba a las puertas de Mónaco a solo tres segundos de Carlos Sainz. Quien no llegaba al principado era Armin Schwarz que chocaba violentamente contra un muro en el último tramo del día. Una nueva rotura de turbo retrasaba a Delecour, mientras que su compañero Miki Biasion rompía dos veces el turbo y tres veces la dirección asistida de su Ford. Carlos Sainz lograba el mejor crono por un segundo en el primer paso por el Turini, pero no podía contener el ataque de Auriol, prefiriendo ser segundo al final.

tro civil, no va a dejar de seguir cuidándolo con todo cariño.

LOS NEUMÁTICOS

Los errores en la elección de neumáticos estuvieron a la orden del día. Auriol se equivocó en el Col de Perty (TC 4), pero acertó en Antraigues (TC 6) con los neumáticos lisos, en tanto que Sainz lo hacía con clavos. El madrileño también erró en Burzet (TC 7), donde se quedó sin clavos y en St. Jean en Royans (TC 10) al montar un compuesto más duro que Armin Schwarz.

Ningún técnico de Michelin supo dar explicación a lo ocurrido en el tramo de Sisteron donde ya el año pasado, Schwarz obtuviera un minuto de ventaja usando lisos. Los más de dos minutos perdidos por los tres Lancia fueron un auténtico golpe de

teatro. Los Michelin SO1 habían sido usados antes en condiciones similares, Mitsubishi utilizó el mismo tipo que Lancia y su ventaja fue superior al minuto. Didier Auriol llegó a pararse en dos ocasiones sobre la nieve, esperando la ayuda de los espectadores para llegar a perder 2m 29s sobre Sainz, que tan sólo disponía de Pirelli C7 ligeramente tallados. La asistencia de Lancia en Sisteron fue una auténtica locura, casi una película de Federico Fellini. Una diferencia tan abismal no tenía explicación. Por ello el Montecarlo siempre será el Montecarlo.

AYRTON SENNA

EL REY DEL DOLAR



¿Quién es este hombre cuyo silencio es tan autoritario, capaz de imponer su talento desmesurado hasta extremos insultantes, y artífice de una fortuna personal, amasada en sólo seis años, que

se calcula en unos seis mil millones de pesetas? Es «Magic Senna», el piloto más rápido de la historia de la Fórmula 1, un hombre singular que se ha hecho a sí mismo, un mito viviente sin precedentes.

**SHELL, BOSS,
MARLBORO,
HONDA Y
COURTAULDS**
1.500
millones de
pesetas

NACIONAL
100 millones
de pesetas



NADIE puede poner en duda que la naturaleza reparte a su libre albedrío el talento entre los hombres. Del mismo modo, adjudica la ingratitud de ciertas enfermedades, que condicionan irreparablemente la existencia de ciertos seres humanos.

Ayrton Senna fue, hasta sus catorce años, víctima de una grave parálisis facial, que en aquel entonces se perfilaba tan incurable como condicionante para que el joven Ayrton pudiera ser piloto de Fórmula 1.

Un toque de suerte, reforzado por la ayuda de la bioquímica moderna y respaldado por la voluntad férrea de Senna, hicieron posible su curación. En 1979, disputaba el Campeonato del Mundo de Kart en la categoría de cien centímetros cúbicos.

TAG HEUER
100 millones
de pesetas

Cinco años más tarde, en 1984, Senna se ponía a los mandos del Toleman-Hart; se había convertido en piloto de F-1, y su sueño se había hecho realidad. Sin embargo, nadie sospechaba que tras la figura de aquel chico pálido, con carácter introvertido y de aspecto enfermizo, se escondía el piloto que había de convertir a los grandes de la F-1 en el eco triste de su quehacer futuro.

Como suele ocurrir con todo piloto novato, su fichaje en Toleman fue condicionado por la aportación de un patrocinador, y en su mono aparecían diminutos y escasos anagramas publicitarios. En resumidas cuentas, a Senna le costó dinero sentarse por primera vez en un Fórmula 1. En su primera temporada sumó trece puntos, acosó en repetidas ocasiones a pilotos de la talla de Rosberg, Arnoux, De Angelis, y en el Gran Premio de Mónaco se colocó segundo por detrás de Prost, que pilotaba un McLaren-Tag Turbo.

Lo que a principio de la temporada se consideraba una diminuta estrella que titiraba en el firmamento de la F-1, se convirtió de pronto en un astro resplandeciente del que muchos equipos querían apoderarse.

Mauro Forghieri aconsejó a Ferrari su fichaje, Frank Williams se desplazó en varias ocasiones a diferentes zonas de muchos circuitos para ver como se desenvolvía el joven Senna,

mientras que Peter Warr -director deportivo de Lotus-, se apresuró a ofrecerle un millón de dólares si formaba parte de su escudería, como segundo piloto junto a De Angelis.

Para Senna, el camino de la gloria se había abierto, y los laureles comenzaban a brotar. De hecho, en un tiempo récord entró en el «club del millón de dólares». Los patrocinadores veían en él una inversión publicitaria segura, aunque muchos le tachaban de piloto temerario, poco técnico y todavía menos estratega.

Por el contrario, en el Gran Premio de Portugal de 1985, segunda carrera del campeonato, Senna logró una victoria abrumadora bajo un aguacero memorable. Estaba claro: Ayrton era un valor seguro, se perfilaba el heredero de Ickx en conducción sobre pista mojada, y las siete *pole position* sumadas a lo largo de su



primera temporada a los mandos de un monoplace competitivo, le consagraron definitivamente.

Warr le fichó en su escudería con un contrato de cuatro millones de dólares anuales, más suculentas primas por cada victoria y *pole position*. En cada Gran Premio, aparecían nuevos logotipos publicitarios en su mono, y para lograr un espacio en el casco, había verdaderas luchas entre los patrocinadores.

La cotización de Senna en el mercado de pilotos y en el publicitario, encontraba rivales sólo entre los Campeones del Mundo. Ese era el

SU GRAN AFICIÓN
El aeromodelismo es uno de los pasatiempos preferidos. Posee piezas técnicamente muy sofisticadas que personalmente elabora, diseña y repara.



LE GUSTA PILOTAR
Últimamente el manejo del helicóptero es una de las actividades que más le divierte.

¡QUÉ RECUERDO!
Entre sus juguetes conserva la miniatura del McLaren con el que fue Campeón del Mundo.



EN SUS PROPIEDADES
Senna dirige personalmente las obras de su finca.



RELAX TOTAL
El descanso absoluto es también una de las terapias de Senna, su siesta es inamovible.



A DISFRUTAR
Las motos de agua representan uno de los deportes favoritos del Campeón.



CASO UNICO



Carrera millonaria

En ocho años, Ayrton Senna ha pasado de ser un piloto que aportaba un patrocinador para poder correr, a ser el mejor pagado de la historia. Es de suponer que en los años que le quedan de actividad superará todos los records.

Su carrera económica

1984	Toleman Hart	14 G.P.	Aportó patrocinador
1985	Lotus Renault Turbo	16 G.P.	100 Millones
1986	Lotus Renault Turbo	16 G.P.	400 Millones
1987	Lotus Honda Turbo	16 G.P.	600 Millones
1988	McLaren Honda T	16 G.P.	800 Millones (*)
1989	McLaren Honda	16 G.P.	1.100 Millones (**)
1990	McLaren Honda	16 G.P.	1.500 Millones (*)
1991	McLaren Honda	16 G.P.	2.000 Millones (*)

(*) Campeón del Mundo (**) 2º Clasificado

escalón que precisaba alcanzar para acercarse a los diez millones de dólares que Lauda, Prost y Piquet exigían es sus contratos. Por otra parte, se había demostrado de sobra que el Lotus-Renault Turbo representaba el único impedimento para convertirse en Campeón del Mundo de Fórmula 1, aunque el motor Renault EF 15-V6 de clasificación, le había brindado la posibilidad de adjudicar-

se dieciséis *pole position*, convirtiéndole así en una seria amenaza para el récord que Clark poseía desde hace años con treinta y tres «poles», marca que muchos consideraban imbatible.

En cierto modo, la gran competitividad de los Williams-Honda a lo largo de 1987, y la rivalidad que se desencadenó entre Piquet y Mansell, ensombreció ligeramente la aureola de Senna, y en consecuencia, su cotización estaba estancada, aproximadamente alrededor de los seis millones de dólares por cada temporada. Al margen de esto, Senna había adquirido un avión de diez plazas de capacidad, había fijado su residencia en el Principado de Mónaco para huir del acoso fiscal y se había comprado la finca Angra dos Reis, situada a unos doscientos kilómetros al sur de Río de Janeiro, cuya superficie consta de catorce mil metros cuadrados.

El gran golpe de suerte para Senna ocurrió a finales de 1987, en los últimos estertores de la temporada de F-1, mometo en el que Ron Dennis -director deportivo e importante accionista de McLaren- le ofreció el puesto de Johanson, ocho millones de dólares por una temporada y un suculento incentivo de aproximadamente dos millones de dólares si lograba convertirse en Campeón del Mundo.

En aquella ocasión, Senna consiguió adjudicarse doce *pole positions*, de las cuales seis fueron consecutivas, y a su vez le valieron su primer récord, ganó ocho Grandes Premios y se proclamó por primera vez Campeón del Mundo. Por fin había entrado en el «Olimpo de los dioses de la F-1», había pasado la barrera de los diez millones de dólares por temporada, y Ron Dennis le puso sobre la mesa un contrato de doce millones de dólares para la temporada de 1989. De pronto, Senna se convirtió en el Rey Midas de la F-1. Cualquier colaboración publicitaria se veía com-

pensada con cientos de miles de dólares. El hecho de que en su muñeca figurara un determinado reloj, pasaba a ser un ejemplo de estatus social, y los centímetros cuadrados de su casco o mono, alcanzaban una cotización publicitaria que parecían parcelas en la Quinta Avenida de Nueva York.

Por aquellas fechas, se especulaba que las ganancias anuales de Senna se acercaban a los mil quinientos millones de pesetas anuales, rechazaba patrocinadores y su mitificación sobrepasó cualquier otro precedente.

Para celebrar el éxito logrado, mandó construir en su finca una pista de kart al máximo nivel, compró un avión bimotor a reacción, con el cual ya no tenía que soportar las largas esperas en los aeropuertos. La capacidad de autonomía le permitía volar a América como a cualquier otra parte del mundo, acompañado por amigos o colaboradores. Aunque la fama, el dinero y la gloria que pesaban sobre su persona eran lo suficiente como para endiosar a cualquier humano, Senna ha mantenido hasta nuestros días la misma personalidad, caracterizada por su forma de ser huraña. Es muy amigo de sus amigos, detesta las personas hipócritas, y no da importancia a una fortuna amasada en poco más de cinco años, que se estima en más de cinco mil millones de pesetas. Pasa gran parte de su tiempo libre leyendo la Biblia, afirma haber visto a Dios en varias ocasiones, guarda sigilosamente su intimidad y con precisión contundente, dice que lo único que le interesa es pilotar para ganar.

Por si su imagen publicitaria y deportiva no había alcanzado el nivel más extremo, Senna se vio envuelto en un sinnúmero de polémicas con Prost, que degeneraron en actos poco éticos. Si en 1989, Senna perdió el Campeonato del Mundo a raíz de la descalificación por lo ocurrido en el



EL PRIMER DÍA
El debut de Senna en la Fórmula 1 tuvo lugar a los mandos de un Toleman Hart, sin apenas publicidad.



COMO UN REY
Relax, lectura y colección de miniaturas ocupan gran parte de su tiempo libre. En la intimidad, Senna es un hombre pacífico contemplativo y que aprecia en gran medida la paz del hogar.



choque con Prost en Suzuka, al año siguiente causó expresamente otro accidente para arrebatarle el título. A consecuencia de dichas controversias, la popularidad de «Magic Senna» se disparó de tal forma que en el «circo» se le contemplaba como a un dios incontestable.

Se le ha aceptado un contrato de quince millones de dólares para seguir corriendo bajo los colores de McLaren-Honda-Marlboro durante 1992. Se le permiten unas vacaciones de tres meses, a lo largo de los cuales no se le podrá importunar por razones de trabajo, y se le ha demostrado que la escudería McLaren ha reforzado su potencial tecnológico, con el fin de proporcionarle un coche capaz de brindarle la posibilidad de alcanzar su cuarto título de Campeón del Mundo de pilotos.

Durante los tres meses de vacaciones, o en los esporádicos regresos a casa, Senna se suele desplazar con un helicóptero que compró hace dos años, por medio del cual evita el tráfico urbano, y al mismo tiempo el riesgo de ser secuestrado, ya que en algunas ocasiones se ha descubierto un plan para raptarle, con el fin de pedir una considerable suma de dinero como rescate.

A estas alturas de su carrera, Senna posee el récord de *pole position* por temporada, el de «poles» consecutivas, el de mayor número de victorias por campeonato, así como el de carreras en las que ha estado en la primera posición desde la salida hasta el final. Y por si fuera poco, ostenta el récord de ser el piloto de F-1 mejor pagado de todos los tiempos. Buena prueba de ello, es que no sólo percibe una cantidad aproximada a unos dos mil millones de pesetas anuales, sino que hay comentarios bastante fundados acerca de que una destacada escudería italiana llegó a ofrecerle diecinueve millones de dólares por una temporada, a cuya cifra había que sumar las aportaciones económicas de los patrocinadores personales de que Senna disfruta, así como los contratos por campañas publicitarias esporádicas. En fin, un pastizal en un bosque de laureles.

Gigi Corbetta

(Los datos que aparecen en este reportaje son estimativos)

CONTRASTE

¿Qué sueldos!

En este recuadro no sólo queda reflejado el nivel de las ganancias de Senna en la F-1; otras profesiones sumamente arriesgadas resultan mal pagadas por nula repercusión publicitaria.

B. Langer (Golf)	1.000 Mill.Ptas./Año
S. Edberg (Tenis)	1.000 Mill.Ptas./Año
W. Rainey (Motos)	400 Mill.Ptas./Año
G. Bugno (Ciclismo)	300 Mill.Ptas./Año
Piloto de cazabombardero	2,5 Mill.Ptas./Año
Buceador	4,5 Mill.Ptas./Año
Capitán de petrolero	9 Mill.Ptas./Año
Bombero de pozos petrolíferos	25 Mill.Ptas./Año



Entrenos en Montmeló

VARIOS equipos de Fórmula 1 estuvieron en los últimos días probando diferentes cosas

en Montmeló: Scuderia Italia, Minardi, Jordan y Ferrari. Scuderia Italia rodó, por primera vez, con su nuevo coche. Minardi aprovechó la ocasión para realizar nuevas pruebas con el motor Lamborghini V-12 que utilizará esta temporada. Jordan, por su

parte, estuvo probando además del motor Yamaha el nuevo sistema de cambio desarrollado, también por Yamaha, y basado en el que se utiliza habitualmente en motos. Este cambio parece ser que es el más rápido de todos, incluso más que los semi-automáticos. Ferrari estuvo haciendo distintos tipos de pruebas, similares a un Gran Premio. Realizó dos, en el primero Alesi rompió el motor en la vuelta número 50, mientras que en la segunda prueba fue Cappelli quien sufrió una avería similar en la vuelta 30. El motor tiene un rendimiento bastante superior al anterior, pero todavía está falto de una fiabilidad absoluta.

Juan Garriga probó en Malasia

EL piloto del equipo Ducados estuvo en el circuito de Shah Alam en Malasia, probando las



Yamaha YZR que pilotará en el 92. Durante tres días recorrió 1.000 kilómetros con la intención de conocer a fondo estas monturas, y realizar los primeros reglajes de chasis, suspensiones y motor. También trabajaron con la nueva gama de neumáticos Dunlop. Sus ensayos seguirán en el circuito australiano de Eastern Creek.

Selección para la ofensiva UNO

LA Federación Española de Automovilismo, con la colaboración



de Fiat Auto España, convoca su quinta edición de la Ofensiva Uno, reservada para jóvenes entre 15 y 18 años, que nunca hayan participado en ningún campeonato, salvo en la modalidad de karting. Las hojas de inscripción se podrán

retirar en todos los concesionarios de Fiat Auto España S.A., o en la Federación. Las solicitudes deben ser enviadas a la Federación Española de Automovilismo C/ Rosario 17. 28005 Madrid. Teléfono: 91/ 266 91 07. Fax:

91/ 266 75 38. Antes del día 18 de febrero. La selección se efectuará en el Circuito del Jarama los días 25, 26 y 27 de marzo. Los dos pilotos elegidos estarán becados para participar en la temporada 92 en la Fórmula Fiat Uno.

BOXES

● El RACE ha dado a conocer el calendario del Campeonato de Rallyes de Tierra. Constará de ocho pruebas: 28 de marzo, 30-31 de mayo, 27 de junio, 5 de septiembre, 24-25 de octubre y 15 de noviembre. La novedad es que hay dos fines de semana en los que hay dos carreras, una el sábado y otra el domingo. También hay una carrera reserva el 3 de octubre.



● El Rallye de Túnez se disputará del 2 al 12 de abril. Tendrá un total de siete etapas, que suman de 2.500 kilómetros, discurrirá por pistas inéditas al sur de Túnez. El representante en España es Promotor, Stanislas Soler-Pep Vila. Rambla de Cataluña, 37-1º. 08007 Barcelona. Teléfono: 93/ 487 68 14. Fax: 93/ 488 07 28.

● Ramón Ferreiros podría adquirir un Ford Sierra Cosworth 4x4 del Grupo A para disputar el Campeonato de España de Rallyes.

● Giovanna Amati, en caso de que la FISA le deniegue la superlicencia al japonés Nakaya, podría ocupar su puesto en Brabham.

● Reemplazado en Peugeot por Warwick, Keke Rosberg podría pilotar en el 92 un Mercedes del equipo AMG en el Campeonato Alemán de Turismos.



«Me interesa algún programa internacional»

ALFONSO García Vinuesa es un piloto que desde siempre soñó con correr en Fórmula 1. Ya tenía esto en la mente desde que inició su carrera deportiva con un kart. Es un piloto que siempre se ha distinguido por ser un luchador nato, no dar un puesto por perdido, y por ser ante todo, muy rápido. Consiguió llegar a la F-3000 en unas magníficas condiciones. En su primer año en esta especialidad, en el 87, logró unos excelentes resultados: sexto en Silverstone, pole position en Vallelunga y siempre se mantuvo luchando entre los primeros. Pero un desgraciado accidente en Spa le apartó definitivamente de la especialidad, y con ello sus esperanzas de pilotar un monoplaça de la categoría reina.

En el 88, después de un año catastrófico, decidiste apartarte de la competición. Es más, incluso dejaste de comprar revistas de coches. Hasta tal punto cambió tu vida, que a tu agencia de publicidad la llamaste «Borrón y cuenta nueva».

Los últimos seis meses del año 88 ya estaba pensando en retirarme. Si finalicé el año fue por cumplir los contratos con mis patrocinadores. Después, me desvinculé por completo de todo lo que tenía que ver con el automovilismo. Entonces me dediqué de lleno a realizar el trabajo que sabía hacer, y de una pequeña agencia de publicidad que tenía, cree una mayor que precisamente llamé «Borrón y cuenta nueva» porque en aquel momento no quería saber nada más.

Después de dejar de correr en el 88, ¿qué te animó a volver a las carreras?

Mis planes nunca han sido dejarlo definitivamente, aunque sí profesionalmente. Desde que comencé a correr en kart mi objetivo era llegar a la Fórmula 1. Cuando ví que ya no podía ser, preferí dejarlo de forma pro-

fesional y dedicarme a otra cosa. Pero dentro de mis planes estaba el dejar pasar un poco de tiempo, para poder desarrollar mi actividad profesional, en este caso mi agencia de publicidad y volver a las carreras. Pensaba que podría aportar algo a las carreras y podría seguir disfrutando. Además, no me apetecía nada tirar diez años de experiencia.

¿Por qué la vuelta ha sido con Fiat?

Lo cierto es que yo no hice ningún contacto, viendo que el Campeonato de Producción se animaba cada vez más, y tengo amigos corriendo en esta especialidad, comencé a estar receptivo con todo lo que sucedía en el Campeonato. Un día, por mi antiguo manager, Manolo Gómez Blanco, me enteré que Fiat tenía intención de sacar un coche y que podría haber posibilidades. Más tarde tuve un encuentro con Manuel Ortiz Tallo, representante en España de la Jolly Club, que coordinaba este programa, me dijo que Fiat tenía intención de sacar un Tipo para evolucionarlo y si me podía plantear la posibilidad de conducirlo. Más tarde le dije que sí, que estaría encantado de desarrollar ese coche.

¿Tienes pensado afrontar algún programa interna-

cional, sobre todo ahora que existe la posibilidad de que se cree el Mundial de Turismos, o por el contrario prefieres no salir de España?

Ahora que mi empresa funciona muy bien y no hace falta que le dedique el ciento por ciento de mi tiempo, me podría plantear algún programa internacional, pero sobre todo sin que llegue a ser una obsesión. Podría haber la posibilidad si me surge una buena oportunidad.

¿En el 92 sigues con Fiat?

Todavía no hay nada confirmado, parece que sí va a continuar el programa, y de hacerlo sería con un Tipo de dos litros. Con respecto a la preparación del coche, desconozco los detalles. No se si el coche lo va a llevar la Jolly, si se va a encargar de su mantenimiento Meycom, o si el motor lo van a hacer en Italia.

¿Qué te parece el Reglamento que ha hecho público la Federación Española de Automovilismo del Campeonato de Turismos?

Yo no soy un especialista en reglamentos, ni en mecánica. Aparte de esto, siempre he corrido en monoplaças, el Fiat Tipo es el primer turismo que he pilotado en carreras. Por lo tanto, no me puedo pronunciar al respecto. Lo que sí sé es que la Federación cambia con excesiva frecuencia el reglamento, y esto no es bueno, lo único que hace es perjudicar. Tenemos el caso de alguna marca que debido a esto ha dejado el Campeonato.

Al margen de esto, algunos modelos no podrán participar en este certamen porque habría que inscribirlos en la categoría GT y curiosamente, si puede haberlo un Nissan Skyline, que es un coche que ni se vende, ni está homologado en España. ¿Qué opinión te merece esto?

Como dije antes, no soy un especialista en reglamentos, además desconozco estos datos y todavía no he visto ningún Skyline. De ser así, pienso que es poco lógico, y que debería permitirse la entrada a coches que pueden comprarse en nuestro país.



SIETE PREGUNTAS A
ALFONSO GARCÍA VINUESA

El manubrio

UNO, que sin ser un «carroza», ha vivido la plenitud de su juventud en los irrepetibles y libertinos años sesenta, está acostumbrado a leer en el periódico que por tradición tiran a una cabra desde un campanario, o que una ciudad lleva a gala ser el lugar en el que más litros de vino se beben a diario, o mejor todavía, se entera de que se ha constituido una asociación en defensa del más burro. Incluso aconsejado por el talante democrático que le acompaña desde que perdió el radicalismo de la juventud, intenta entender todos los «ismos» imaginables y justificar a un pobre confuso que perdió la vida en el intento de drogarse metiéndose mahonesa en vena.

Pero surge el estupor, combinado con una profunda indignación que desemboca en una carcajada agrídice, al leer una «breve» que decía textualmente: «Un camionero alemán de cincuenta años, que conducía con los pantalones bajados y una fotografía erótica en el volante, perdió el control de su vehículo, de diecisiete toneladas, y se estrelló causando la muerte de cuatro conductores en Bonn.»

Claro, mientras las estampas de «macizas» se pegaban al techo de las cabinas de los camiones, no pasaba nada, ya que los camioneros no solían mirar mucho al cielo. Pero al colocarla en el volante, con tanto girar, la «maciza» debió de cobrar vida de alguna forma, y el hombre se desenfrenó.

De hecho, es tan indignante como el asunto de los conductores suicidas, por cierto, levemente castigados; o la condescendencia de las autoridades con la costumbre de saltarse los semáforos. Y suerte, que al viril camionero no se le ocurrió colocar a la «maciza» en el volante a su paso por España. De haberlo hecho, seguro que sin apuntar se hubiese llevado por delante a cuarenta o más ciclistas de esos que en virtud del deporte, en honor al manubrio, y bajo el palio de la ecología, van por los bordes de las carreteras agrupados en trolejes variopintos y desordenados. La autoridad competente hace caso omiso de su anarquía ético-deportiva, y aquello de la fila india parece no ir con ellos. Ahora: si atropellas a uno de los libertinos del manubrio, eres un asesino de la carretera, te meten en el «trullo» y no vuelves a conducir ni un triciclo en toda la vida.

Si para ir a pescar con un barquito que parece una cáscara de nuez, hay que examinarse, ¿por qué razón se permite que cualquiera agarre el manubrio y se lance a la carretera en plan Indurain dominguero y comarcal?

Cualquiera lo sabe; a lo mejor habrá que consultar a la bola de cristal, ya que en las nuevas normativas de circulación, ese aspecto se contempla de forma solapada.

Por el contrario, lo que está claro es que se ha perdido el control del manubrio de ese vehículo llamado sentido común, y no se sabe distinguir el trigo de la paja.

Gigi Corbetta



BALLESTA



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 un coche con una mecánica privilegiada. Con mo-

tores desde 45 hasta 115 CV. Donde el consumo y el mantenimiento no son problema.

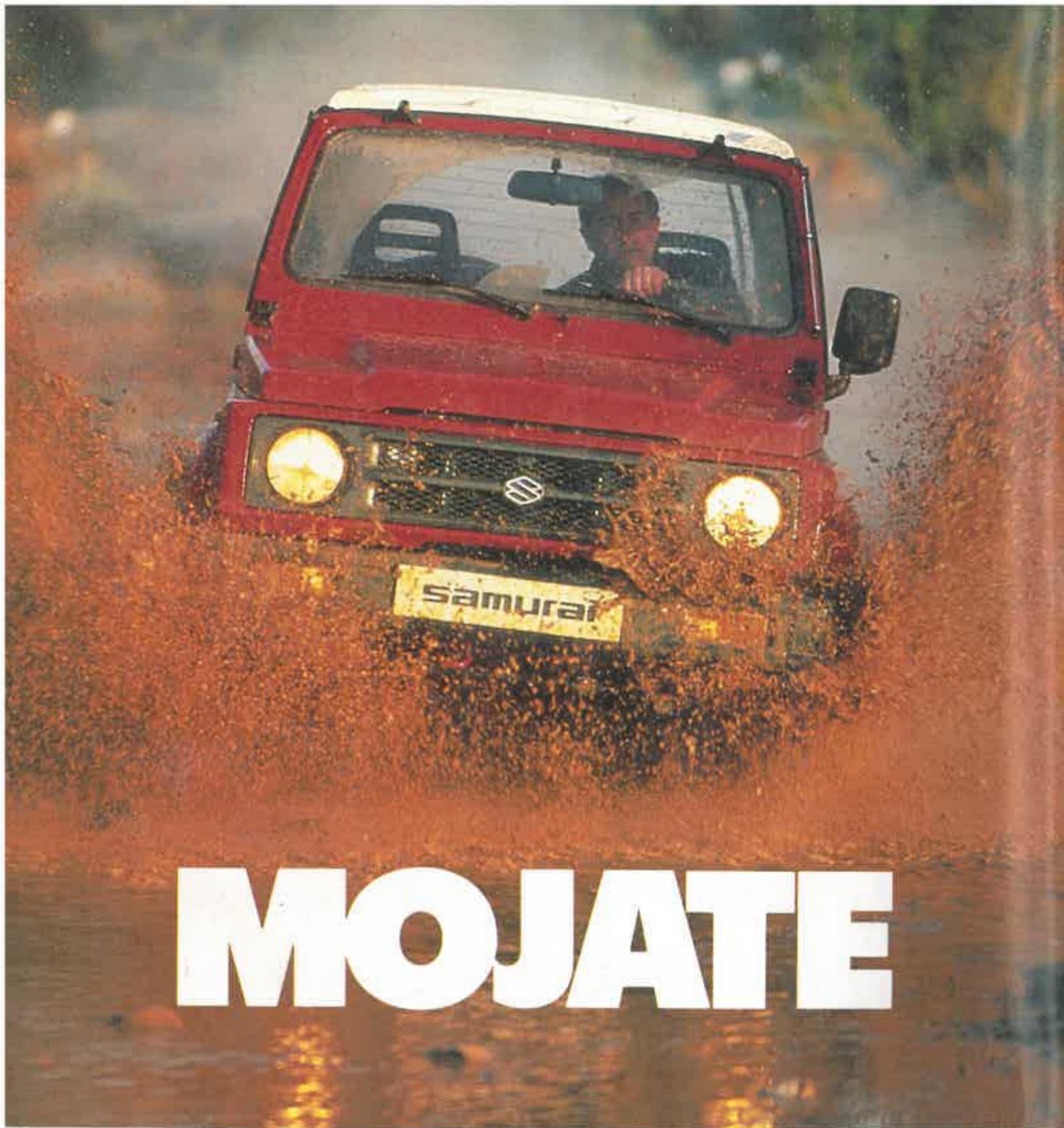
Bienvenidos a un coche que se diferencia por su línea deportiva de fuerte personalidad. Por un interior cuidado al detalle.

Bienvenidos a una nueva forma de entender los coches que sintoniza perfectamente con tus deseos.

Bienvenidos al Polo.

En tu concesionario Volkswagen.





MOJATE

Lánzate a la aventura y sal a por todas. Con el nuevo Samurai 4x4, el coche más indómito y rebelde que puedes echarte a la cara. Capaz de

pasar por encima de todo: agua, barro, nieve... Con una mecánica condenadamente resistente. Con una tecnología cien por cien japonesa. Para que nunca te

hundas en el fango. Si te va esta marcha, no te cortes. Conduce el nuevo Samurai 4x4. Verás cómo la emoción acaba salpicándote.



Nuevo Suzuki Samurai 4x4. El más duro sobre el terreno.

SUZUKI SAMURAI • VERSIONES DE 1.000 CC. Y 1.300 CC. • CARROCERÍA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA, TECHO METÁLICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MÁS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.

ESPIONAJE SEAT IBIZA 93

Todo sobre el futuro modelo



CONTACTO BMW Coupé:
El deportista de la Serie 3



PRUEBA Chrysler Voyager:
7 plazas por 2,5 millones

