

EL AUTENTICO



BUGATTI EB 110

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

18 de febrero de 1992

Núm. 435 • 325 ptas.

PRIMERA PRUEBA NUEVO GOLF GTI

EXCLUSIVA



- Al volante del nuevo Rover 800
- Los primeros 15.000 Kilómetros del Peugeot 106

Cada día nos quedan menos extras por incluir de serie.



Este año los Mercedes ofrecen más equipamiento que nunca.

► Entre los extras que ofrecemos para nuestros turistas hay hasta un frigorífico. Y aunque todavía no lo hemos incluido de serie, este año todos los Mercedes ofrecen un equipo básico mucho más completo. Desde la Servodirección hasta el Airbag. Compruébelo. Estamos convencidos que, por ahora, no echará de menos el frigorífico.

MERCEDES 190 E 1.8 POR 2.911.000 PTAS.*

Check control • Cristales tintados • Bloqueo central de cerraduras • Servodirección • 5 cinturones de seguridad • Luneta térmica • Cuentarrevoluciones

• Espejos calefaccionados • Faros antiniebla delanteros y traseros • 5 velocidades.

CLASE 190

Incluye el equipamiento del 190 1.8 más:
Aire acondicionado • ABS • Catalizador en versión gasolina de más de 2 litros • Elevalunas eléctricos delanteros.

CLASE 200-300

Todo el equipamiento de la Clase 190 más: (Según modelos)
Elevalunas eléctricos delanteros y traseros • Llantas de aleación • Cambio automático.

CLASE S

Todo el equipo de serie de los modelos anteriores más:
Airbag • Cierre asistido de puertas • Dirección paramétrica • Cambio automático para motores de 8 y 12 cilindros.

► Ahora los Mercedes están más cerca de usted.

Red de Concesionarios Oficiales



Mercedes-Benz

*IVA y transporte incluido. Precio recomendado para Península y Baleares

ESTIMAS



ROVER SERIE 800

PAG 10

- 4 PUNTO DE MIRA
- 8 SU CASO
- 10 LO ÚLTIMO
- ROVER 800
- 14 EXCLUSIVA
- BUGATTI EB 110
- 27 PRECIOS
- COCHES NUEVOS
- 41 MAGAZINE
- 45 BAJO LA LUPA



PEUGEOT 106 A LOS 15.000 Km. PAG 45



RENAULT 5 TURBO

PAG 90



MOTOS

PAG 94



CHRYSLER LEBARON GTC

PAG 50

- 15.000 KM
- PEUGEOT 106
- 50 A FONDO
- CHRYSLER
- LEBARON
- 60 VOLKSWAGEN
- GOLF GTI
- 67 LO ÚLTIMO
- KITS PARA EL
- GOLF
- 71 PRECIOS

- VEHÍCULOS
- USADOS
- LO ÚLTIMO
- 84 TOYOTA ESTIMA
- 86 FERRARI GT 512
- AMERICA
- 90 FUERA DE SERIE
- RENAULT 5 TURBO
- 94 DEPORTE
- KEVIN SCHWANTZ
- 98 CAMPEONATO
- NACIONAL DE
- PRODUCCIÓN
- 102 FORD RALLYES

A LOS VIERNES DE MOTOR

ALGO nuevo teníamos que aportar nosotros a este 92 que se nos anuncia plagado de acontecimientos. Entramos en él con un nuevo diseño y, a partir de la próxima semana, cambiamos también el día de «aparición en escena». Esto sucederá el **viernes día 21**, que el calendario dedica al obispo Pedro Damián y a los santos Verulo y Lucio. A ellos precisamente nos encomendamos, al mismo tiempo que seguimos los consejos de los estudiosos del mercado del papel, que con buena lógica, insisten en la bonanza de los fines de semana para reforzar los hábitos de lectura.

Hace un par de meses, aprovechando el «**parón automovilístico-deportivo**», decidimos adelantar la revista a los lunes. La razón era bien sencilla: ofrecer el producto a los lectores con una mayor frescura. Y en esas estamos precisamente ahora, sin renunciar -por supuesto- a nada de lo que hasta hoy hemos ofrecido a nuestros sabios y exigentes lectores. Si «el tiempo no lo impide» todos los viernes **MOTOR 16**, que nuevamente se enorgullece de ser la revista del motor más leída de España (**EGM/3ª oleada/ 474.000 lectores semanales**), estará con todos ustedes. Y, antes de que nadie se líe a escribir para preguntar qué pasará ahora con el deporte -pregunta que nos han hecho en las reuniones de grupo- ahí va la respuesta: Con el deporte no pasará nada.

Amamos y seguimos amando el deporte del motor y no le regatearemos una sola página. Nada de eso. Lo que sucede es que le daremos el tratamiento que requiere una revista semanal, que en ningún caso debe competir con las retransmisiones en directo, ni con las críticas apresuradas de los diarios. Nuestra aportación debe de ser más reflexiva, analizando los hechos, hablando con los protagonistas... En fin, una información más amena y, por supuesto, mucho más humanizada. Nuestros **Gigi, Aznar, Delgado, Cernuda**, etc, estarán cada semana en el «lugar de los hechos», para contarlos a ustedes. ¡Menudos forofazos tenemos infiltrados en esta redacción!... ¡Como para no hablar de deporte!

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo

LOS VIERNES DE MOTOR

ALGO nuevo teníamos que aportar nosotros a este 92 que se nos anuncia plagado de acontecimientos. Entramos en él con un nuevo diseño y, a partir de la próxima semana, cambiamos también el día de «aparición en escena». Esto sucederá el **viernes día 21**, que el calendario dedica al obispo Pedro Damián y a los santos Verulo y Lucio. A ellos precisamente nos encomendamos, al mismo tiempo que seguimos los consejos de los estudiosos del mercado del papel, que con buena lógica, insisten en la bonanza de los fines de semana para reforzar los hábitos de lectura.

Hace un par de meses, aprovechando el «**parón automovilístico-deportivo**», decidimos adelantar la revista a los lunes. La razón era bien sencilla: ofrecer el producto a los lectores con una mayor frescura. Y en esas estamos precisamente ahora, sin renunciar -por supuesto- a nada de lo que hasta hoy hemos ofrecido a nuestros sabios y exigentes lectores. Si «el tiempo no lo impide» todos los viernes **MOTOR 16**, que nuevamente se enorgullece de ser la revista del motor más leída de España (**EGM/3ª oleada/ 474.000 lectores semanales**), estará con todos ustedes. Y, antes de que nadie se líe a escribir para preguntar qué pasará ahora con el deporte -pregunta que nos han hecho en las reuniones de grupo- ahí va la respuesta: Con el deporte no pasará nada.

Amamos y seguimos amando el deporte del motor y no le regatearemos una sola página. Nada de eso. Lo que sucede es que le daremos el tratamiento que requiere una revista semanal, que en ningún caso debe competir con las retransmisiones en directo, ni con las críticas apresuradas de los diarios. Nuestra aportación debe de ser más reflexiva, analizando los hechos, hablando con los protagonistas... En fin, una información más amena y, por supuesto, mucho más humanizada. Nuestros **Gigi, Aznar, Delgado, Cernuda**, etc, estarán cada semana en el «lugar de los hechos», para contarlos a ustedes. ¡Menudos forofazos tenemos infiltrados en esta redacción!... ¡Como para no hablar de deporte!

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo



Retroceso de Fiat en Italia

EL mercado italiano se ha mantenido prácticamente estable en el pasado año, con unas ventas de 2,34 millones de coches, lo que significa un crecimiento del 0,34 respecto al año anterior.

Lo más significativo del año ha sido el importante retroceso experimentado por el grupo Fiat, cuyas marcas han perdido 154.000 ventas respecto al año anterior.

Fiat ha pasado de una cuota de mercado del 37,3 por ciento al 32,6 por ciento; Lancia, del 9,6 al 8,6 y Alfa, del 5,6 al 4,9. Entre todas ellas, un 6,5 por ciento de cuota.

El Fiat Uno ha sido el coche más vendido, con 340.970 unidades, por delante del Ford Fiesta, primer importado, con 175.812, del Fiat Panda (164.778), el Fiat Tipo (137.126), el Renault Clio (113.562) y el Autobianchi Y10 (108.929).

Seat ha vendido en Italia 59.761 coches, lo que representa el 2,55 por ciento

del mercado, pero experimentando un retroceso en sus ventas de casi 9.000 unidades, situándose en el rango 10 de las marcas más vendidas, encabezada por Fiat y continuada por Ford, Volkswagen, Lancia, Renault, Alfa y Peugeot.

Luego dicen de las mujeres

LOS números no engañan, de los expedientes de suspensión del carné de conducir, sólo un 6 por ciento afecta a las mujeres, el restante 94 es patrimonio masculino. Adelantamientos, exceso de velocidad y alcohol, son las piedras con las que más veces tropezan los conductores españoles. Ahora bien, cuando adelantemos un conductor que nos desespera, y comprobemos que es del sexo débil, antes de exclamar aquello de: «mujer tenía que ser», conviene recordar las estadísticas y comprender que no son seres inferiores, sino simplemente más inteligentes.



PREMIO RACE

Un año más, el RACE ha otorgado sus premios periodísticos. En esta ocasión, ha sido galardonado un compañero radiofónico, Magin Coello, al que felicitamos con doble onda.

SE TRATA DE MOLESTAR

En estos días en que Madrid es el caos, con huelga de Metro y autobuses, nos anuncian una concentración reivindicativa que complicará aun más las cosas. Los madrileños están más que hartos. Si de lo que se trata es de molestar y llamar la atención, que paralicen Sevilla o Barcelona los días de sus magnos acontecimientos. Seguro que les harán más caso.

BUEN PAPEL

La agencia García-Plata ha sido la creadora del dossier del 4º Rallye Farmacéutico. Pocas veces hemos visto una información tan atractiva y bien elaborada. Que cunda el ejemplo.

POCA GASOLINA

En la recién inaugurada Autovía Madrid-Zaragoza, faltan todavía por construir estaciones de servicio. Hay que abandonar la vía y entrar en los cascos urbanos para poder repostar combustible. En estas circunstancias sería deseable mayor información sobre distancia al siguiente punto de suministro, especificando si en él están provistos de gasolina sin plomo. Viajar a ciegas incide también en la seguridad.

Nissan 300ZX vestido por ASC



EN el próximo Salón de Ginebra, en los primeros días de marzo, el carrocerero norteamericano ASC Incorporated presentará una versión del Nissan 300 ZX 2+2 cabriolet, que presenta la novedad de un techo duro que se ancla con sólo pulsar un botón y puede guardarse en un compartimento especial en el maletero, sin reducir el espacio para los pasajeros. ASC tiene una amplia experiencia en la producción de cortas series de vehículos cabriolet y trabaja en los últimos años en estrecha colaboración con Nissan, pero no olvida creaciones independientes o asociadas, como la realización de una versión descapotable del futuro Seat Ibiza.

El 300 ZX es un coche de sport, movido por un motor de 6 cilindros en V, que desarrolla 230 caballos y supera los 230 kilómetros por hora.

A Agnelli no le interesa Peugeot

EL presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, ha declarado que no tiene absolutamente ningún interés en que Fiat se fusione con la francesa Peugeot.

Estas manifestaciones vienen a desmentir anteriores afirmaciones de

Jacques Calvet, máximo responsable del grupo francés PSA, en las que afirmaba justo lo contrario, es decir, que Agnelli, le había pedido que ambas marcas se fusionaran. El alto cargo de Fiat ha añadido que las dos empresas tienen filosofías muy diferentes, ya que «para nosotros, por ejemplo, el volumen sigue siendo un aspecto muy importante».



Seguros: Banco de datos judicial

AS aseguradoras del ramo del automóvil, asociadas a la patronal Unespa, van a crear una base de datos integrada fundamentalmente por informaciones referentes a las indemnizaciones dictadas por los jueces en litigios de accidentes de circulación y en las que también se incluirán las transacciones realizadas entre los asegurados de forma amistosa.

El cruce de las informaciones entre las compañías permitirá a todas ellas poder realizar con mayor exactitud las previsiones para riesgos y evitar así el llegar a encontrarse, al término del ejercicio, con que estas informaciones son insuficientes.

Moto Vespa acaba de presentar su último lanzamiento. Se trata del Zip, un modelo que será fabricado por la marca española para ser distribuido en toda Europa bajo la bandera del grupo Piaggio. El Zip dispone de una línea avanzada, muy similar a la del Sfera 75, que se conjuga con un brillante motor Piaggio que proporciona más de cinco caballos de potencia. La calidad de los acabados del nuevo scooter es elevada, destacando también el equipamiento que se concreta en un completo cuadro de instrumentos y en un cofre amplio bajo el asiento. El nuevo Zip estará disponible en el mercado desde el próximo día 15 de marzo. El precio del Zip aún no está definido pero rondará las 200.000 pesetas.

PIAGGIO ZIP CIUDADANO MODELO





Hyundai, la gran desconocida

LA marca coreana Hyundai tendrá, a partir de ahora, representación en nuestra península y en las islas Baleares, a través de la firma Hyundai España Distribución de Automóviles S.A. (H.E.D.A.S.A.). Para la importación y distribución de los automóviles Hyundai, se está creando una red de concesionarios para garantizar la asistencia a clientes. Hyundai, prácticamente desconocida en nuestro país, fabrica al año algo más de medio millón de coches, más que otras marcas más conocidas como son, Suzuki o Subaru. Los modelos que se comercializarán en España serán tres. El mo-

delo más pequeño es un coupé de litro y medio de cilindrada, inyección y 84 caballos de potencia. Habrá uno mediano, llamado Lantra, de 1,6 litros, dieciséis válvulas, inyección y 114 caballos. Y por último el Sonata, una berlina también de dieciséis válvulas, dos litros de cilindrada y 102 caballos.

Chrysler y Nissan, a «tortas»

LAS tensas relaciones que mantienen los fabricantes norteamericanos y japoneses han acabado como se esperaba: con un portazo y un agrio intercambio de acusaciones. Las declaraciones de Yukaya Kume, presidente de Nissan y de la patronal nipona, acusando



entre los tres grandes de Estados Unidos y los cinco de Japón van a proseguir en el futuro.

VW: Diálogo social europeo

LA dirección y los sindicatos del grupo Volkswagen han firmado un acuerdo que insta a la empresa a instaurar el diálogo social europeo dentro de la empresa. Los sindicatos crearon en agosto un comité de empresa europeo con 17 miembros, cinco de ellos españoles correspondientes a Seat, para defender los intereses de los 260.000 empleados del grupo. El acuerdo trata cuestiones como implantación de fábricas, transferencia de producción, política ecológica y organización del trabajo. Las partes se han comprometido a un «diálogo constructivo» y a «resolver en común los conflictos». Esta iniciativa ha sido muy bien acogida.



DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

PAOLO CANTARELLA ha revisado recientemente el desarrollo del programa «Tipo B», nombre en código con el que se conoce al futuro Fiat Uno. En un principio estaba concebido para lanzarlo durante 1993, aunque se ha retrasado hasta la primera mitad de 1994.

RENAULT podría descubrir en el próximo Motor Show de Ginebra 6 / Motor 16

su modelo más representativo, el Safrane Biturbo. Según fuentes bien informadas, el nuevo Safrane llevaría un motor V6 de 3,0 litros, 24 válvulas y una potencia cercana a los 250 caballos, además de contar con una tracción permanente a las cuatro ruedas, similar a la de los Renault 21 Quadra. La velocidad máxima, al igual que en otras marcas europeas, estaría limitada a los 250 km/h.

EL SUSTITUTO del Seat Ibiza no estará preparado para lanzarlo al mercado este año,

con ocasión de los Juegos Olímpicos. Según Elías Carsi Sister, manager general de Seat-Italia, el nuevo Ibiza será presentado a principios de 1993. Este nuevo modelo, será un poco más largo que su antecesor, con un tamaño cercano al de los nuevos Golf, con lo que entrará a competir directamente en el segmento C. De la misma manera, el sucesor del Marbella será también algo más grande, y pasaría a formar parte del segmento B en lugar del A, donde actualmente está englobado.

CONTANTE Y SONANTE

EL GOBIERNO HA creado una Comisión interministerial que estudiará las acciones más urgentes a introducir en el sector del transporte por carretera.

EL GRUPO PSA registró en 1991 prácticamente la misma cifra de negocios (2,96 billones de pesetas) que en el ejercicio anterior.

MERCEDES BENZ va a reducir su producción de automóviles en un tres por ciento durante este año, a la vez que recorta la plantilla.

RENAULT VEHÍCULOS Industriales podría haber registrado beneficios en el pasado año, pese a una caída del 7 por ciento en la cifra de negocios.

FORD UK, filial británica de la multinacional norteamericana, va a suprimir otros 2.100 puestos de trabajo en este año, lo que supone un 5,4 por ciento de la plantilla.

LA EMPRESA concesionaria Túnel del Cadí, perdió en el pasado año 1.132 millones de pesetas, frente a un resultado negativo de 1.717 millones un año antes.

IVECO HA firmado un acuerdo de principio para la creación de un «joint venture» con la firma checoslovaca Tatra para producir camiones.

HONDA MOTOR ha inaugurado en Santa Fé (Argentina) su planta número 76 en la que montará el modelo C90 Econo Power.

Rectificación

En el número 433, del 8 de febrero, se publicaba una información, firmada por Daniel Monteverde, corresponsal en Tokio, en la que se afirmaba que Honda va a retirar 25.000 unidades de diversos modelos por «haberse encontrado en ellos elementos relativos a la conducción de aceite, que podrían llegar a incendiarse». Honda Automóviles España nos envía la siguiente puntualización:
1) Honda no va a retirar ningún vehículo del mercado, aunque sí es cierto que va a sustituir gratuitamente la pieza en la que se ha detectado un funcionamiento incorrecto.
2) No existe ningún peligro de incendio en los vehículos afectados. La razón de la sustitución gratuita es la posibilidad de que se dañara el motor de los mismos.
3) Ninguno de los vehículos afectados ha sido comercializado en España.



Renault en USA

EL romance entre Renault y el mercado americano ha pasado por no pocas vicisitudes y

nunca ha sido coronado por el éxito.

Una vez más, Renault va a intentar la conquista americana, esta vez con el Safrane, para lo cual, el nuevo modelo alto de gama francés, ha sido diseñado pensando en su-



DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

TOYOTA está estudiando la posibilidad de aumentar los precios de todos sus modelos en venta en Estados Unidos, incluso los que fabrica en ese país. Como razones para la subida, cuyo porcentaje se desconoce todavía, se citan la reciente solidez del yen y el aparente cambio de estrategia de la empresa, que prefiere

perar los crash-test más severos de las normas americanas.

En principio, y antes de tomar la decisión de crear una red comercial propia, los Safrane podrían ser vendidos en los concesionarios Volvo (no olvidemos los acuerdos entre las firmas francesa y sueca), a un precio que se estima en unos 20.000 dólares para la versión de motor V6 de tres litros, equipada con airbag y con unas suspensiones regulables.

SEAT, ambiciosa en Italia

LA marca italiana Seat quiere vender 100.000 coches por año en Italia, a partir del próximo año 1994. Este es el objetivo que se ha marcado la nueva compañía importadora, dirigida por Elías Carsi.

Durante el pasado año, se vendieron en Italia algo más de 64.000 vehículos Seat, con un incremento del 5,25 por ciento respecto al volumen vendido el año anterior.

La acogida del Seat Toledo ha sido excelente y sólo la limitación en las entregas ha impedido vender más coches.

La pasada semana tuvo lugar el inicio de la



comercialización de las versiones con motor diésel.

Para el presente año, según el objetivo de Carsi, se esperan vender alrededor de 24.000 Marbella, 27.000 Ibiza, 20.000 Toledo y 4.000 Terra, alcanzándose una penetración entre 2,5 y 3 por ciento, en un mercado que estima vender 2.350.000 coches, aproximadamente.



Auxiliares cerca de SEAT

UNA treintena de empresas auxiliares del automóvil han comenzado a instalarse o han reservado suelo en las inmediaciones de lo que va a ser

la nueva planta de Seat en Martorell, cuya puesta en marcha está prevista para finales de año. Entre las empresas interesadas en «acercarse» a Seat destacan Jonson (asientos), Lignotock (revestimiento de puertas), Enfisint (alfombras), VWAG (amortiguadores), Prensold (mecanismo de pedales), Bendix (servofrenos), Technomatic (parasoles) y Dinamit Nobel (parachoques). La proximidad de estas compañías a la planta de Martorell es una de las exigencias derivadas del proceso de producción «just in time».

**CUENTENOS
SU CASO**

Motor 16 Bilingüe

DURANTE un mes he residido en su país y he comprado su revista Motor 16. Me ha gustado mucho y la encuentro al nivel de las mejores revistas europeas, opinión que ahora comparto con otros kuwaitíes a los que se la he mostrado. Quiero hacerles una sugerencia, pues estoy seguro de que su revista se vendería estupendamente en mi país, Kuwait. ¿Por qué no hacen una edición bilingüe de Motor 16? Ya sé que hacerla en kuwaití sería demasiado, pero en inglés sería fácil. ¡Animense!

K. Kabir
Kuwait City

Ayuntamiento cicatero

EL pasado domingo me dirigí a dar una vuelta por el Rastro madrileño, pero me fue imposible por no poder aparcar mi coche. Muchas otras veces lo he aparcado en el

Paseo de la Esperanza, una amplia calle perpendicular al Paseo de las Acacias. Por su anchura, siempre se han aparcado dos filas de coches en el centro de la propia calle durante las mañanas de los días festivos, pero eso nunca ha dificultado el tráfico. Esta vez, sin embargo, la Policía Municipal impedía utilizar esa zona de la calle como aparcamiento, lo que me parece una estupidez. Igual que los días de fútbol se dan más facilidades para aparcar en las cercanías de los estadios, no veo por qué impiden aparcar ahora en el Paseo de la Esperanza. El resultado es una saturación total de todas las calles que rodean el Rastro.

Francisco Javier Ruiz
Madrid



Dónde ver a Gené

ESTIMADOS amigos: Me sería de mucha utilidad que me facilitarais las fechas de las pruebas de F-3000 para este año 92, ya que estaría muy interesado en ir a ver alguna de ellas, si Jordi Gené da el salto a esta especialidad, puesto que soy uno de sus mayores admiradores. También aprovecho esta carta para comunicaros que estaría encantado, junto con otros muchos aficionados, de que aumentarais las páginas dedicadas al deporte del karting, así como que diérais, regularmente, información sobre las carreras de esta espectacular fórmula de promoción y sus vencedores. Muchas gracias. Un saludo.

Miguel Coello de Lara
Madrid



R.- El calendario de F-3000 para la presente temporada se compone de 10 carreras, a celebrar entre mayo y septiembre por toda Europa. Dos de ellas tendrán lugar en circuitos españoles por lo que imaginamos que serán las que más le interesen. El 21 de junio en Jerez y el 13 de septiembre en Albacete.

Mala calidad

GAMBÍE los escapes de mi moto FJ 1200 porque se picaron interiormente a los dos años. Como buen español, acudí a los fabricantes españoles (varios) y al final adquirí uno de esos que pone CORRRO. Vamos, que a los 14 meses estoy «corriendo» a por otros porque son malísimos. Primero se soltaron de la parte delantera (no están soldados, están pegados), y les puse unos remaches. Luego, volviendo de Valladolid se salieron las partes traseras, con fibra y todo. Cuando llegué a Madrid llamé al local donde los hacen y les expuse el caso. La persona que cogió el teléfono me dijo que sería de darle golpes, de subirse encima los que van detrás, de no cuidarlos... con unos argumentos de carcajada, llegó a decir que ¡tenían una caducidad de un año!

La solución que tomé fue comprarlos en Hesperia Internacional, importados de Japón a muy buen precio, comparando calidades, terminaciones, garantía y atención al público.

La conclusión está muy clara: El que no funcione en el 92, que desaparezca del mapa y que los consu-

midores no compremos productos «perecederos» y de mala calidad.

A. Pérez Camino
Madrid

Poco ingenio y peligrosidad

ESTIMADO señor director: Parece mentira que a los señores ingenieros, creo que esta palabra les viene grande pues deriva de ingenio y han demostrado que tienen poco, que realizaron los pasos subterráneos del Arco del Triunfo de Madrid, para evitar la evidente peligrosidad de la curva de salida, no se les haya ocurrido otra cosa que poner unas brutales bandas transversales. Esto, además de tener un efecto pernicioso en cosas tan diversas como señoras embarazadas, riñones, etcétera, resulta perjudicial para algunos órganos mecánicos de los automóviles y claramente peligroso sobre todo cuando llueve. Ello viene avalado por la Comunidad Europea, la cual prohíbe la instalación de cualquier tipo de obstáculo transversal en las distintas clases de vías públicas. Evidentemente había otras soluciones para esta salida, pero no se les ocurrió. El colmo de los despropósitos se produce cuando, ante los fenomenales atascos que producen dichas bandas transversales, algún celoso guardia insiste en que debemos acelerar el paso. En que quedamos: deprisa o despacio.

Tomás Martínez
Madrid

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Terralba. 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, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseños: Carmen Rodríguez. Fotografías: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsales en Cataluña: José Luis Anar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montaña (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe), Yolanda Carrochano y José M. Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automerca: M. Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaina Ruc. Automerca: Lotes Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizárraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noguera, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 49974 NTRY E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Bernatzequi, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 58, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

FEBRERO
L M M J V S D
21 3 4 5 6 7 8 9
10 11 12 13 14 15 16
17 18 19 20 21 22 23
24 25 26 27 28 29

Stos. Pedro Damián, ob. y Vérulo y Lucio
Semana 8
VIERNES
52-314

Motor 16

EXCLUSIVA
SALIMOS
LOS
VIERNES

La revista del motor más
leída en España.
474.000 lectores, según
la última oleada del
Estudio General de Medios

NUEVO ROVER SERIE 800

CONSERVADOR

Si un lord inglés fuese automóvil se llamaría Rover 800. El nuevo modelo de prestigio de la marca británica conserva algunas de las características principales de los anteriores 800, aunque su carrocería sea de nuevo diseño y estrene un nuevo motor de dos litros.

UN modelo de prestigio, clásico y, sobre todo, confortable. Así es el nuevo Rover 800 que se pone a la venta el próximo 25 de marzo. Tres versiones de motor de gasolina, y una sola carrocería, la de cuatro puertas, compondrán la gama que se venda en España. Serán el 820 Si (3.685.000 pesetas), 820 Ti (4.540.000 pesetas) y 827 Si (4.860.000 pesetas). Los primeros, con el nuevo motor Rover de dos litros y dieciséis válvulas; el tercero, con el V6 Honda de veinticuatro válvulas.

De momento se excluye la carrocería de cinco puertas, la de los anteriores Vitesse. Tampoco se venderá el turbodíesel de motor VM de origen italiano, que incorpora un sistema de recirculación de gases de escape (2.498 centímetros cúbicos, 118 caballos de potencia, 189 kilómetros por hora).

Los responsables técnicos de Rover han conservado la plataforma, las suspensiones y los frenos de la generación anterior, así como la estructura del salpicadero. La nueva carrocería es un poco más larga (pasa de 4,81 a 4,88 metros). Se distingue por su nueva parrilla, al estilo de los Rover de los años 50 y 60. Visto de perfil, la parte posterior del maletero finaliza en una suave elevación tipo BMW. Es un coche más redondeado, más al día, pero causa menos impresión de la que en sus orígenes causaba su predecesor.

El nuevo Rover es un modelo confortable ante todo. La versión 827 con el motor de seis cilindros está exenta de vibraciones en su funcionamiento. Las suspensiones de todas las versiones son suaves. Las plazas posteriores tienen suficiente espacio longitudinal. Los asientos, de nuevo diseño, son confortables.

La dirección, asistida y con reglaje de altura en todas las versiones, es de manejo agradable por lo suave que resulta. Está pensado para los amantes de la conducción relajada. Los más deportistas, sin embargo, echarán en falta una palanca de cambio más precisa en las versiones de cuatro cilindros, unas suspensiones más firmes (incluso en el Turbo, que las lleva reforzadas con amortiguadores de gas) y unos frenos más resistentes al calentamiento.

Tal vez lo más convincente es el nuevo motor de la Serie T (las virtudes del V6 son sobradamente conocidas). Este motor incorpora dos árboles de levas en cabeza y dieciséis válvulas. Existe en versión atmosférica (820 Si) y turboalimentada (820 Ti). Es un motor de nuevo diseño, inspirado en otros ya existentes de Rover (el Serie K de los Rover 200 y



ACOGEDOR
En el nuevo 800 cambian solamente los asientos, la consola central y determinados mandos. La carrocería es nueva.



ASIENTOS RECARO
 Son exclusivos de la versión 820 Ti, que también incorpora llantas de aluminio y amortiguadores de gas. El volante no es muy funcional, porque la carcasa del airbag sobresale demasiado y los radios del mismo son, para algunos, excesivamente gruesos. En la foto inferior, los asientos posteriores del 820 Si tapizados en paño. El espacio es suficiente.



FICHA TECNICA

	820 Si	820 Ti	827 Si
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.994	1.994	2.675
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección y turbo	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	8,5 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	136 cv/6.000	180 cv/6.000	169 cv/5.900
Par máximo / r.p.m.	18,9 mkg/2.500	23 mkg/4.300	22,9 mkg/4.500
TRANSMISION/DIRECCION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 v/Aut. 4 v
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4	11,4
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Disc vent/Disc ABS	Disc vent/Disc ABS	Disc vent/Disc ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.350	1.395	1.460
Largo/ancho/alto (mm)	4.882/1.730/1.393	4.882/1.730/1.393	4.882/1.730/1.393
Capacidad del depósito (l)	68	68	68
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,2	8,5	8,9/9,6
Velocidad Máxima (km/h)	202	220	214/211
Consumo Urbano (/100 km)	11,5	12,4	12,8/13,3
A 90 km/h (/100 km)	5,9	6,5	7,5/7,9
A 120 km/h (/100 km)	7,3	8,2	8,6/9,0

el M16 del antiguo 820 i). La versión atmosférica del Serie T desarrolla, prácticamente, la misma potencia que el Serie M16 del antiguo 820 i (136 caballos, frente a 135); se diferencia por su mayor empuje a bajo y medio régimen (18,9 metros kilo a 2.500 revoluciones por minuto, frente a 17,8 a 4.500). El turbo es, lógicamente, el más brillante. Es un motor que entronca perfectamente con la filosofía de la Serie 800. Rinde una considerable potencia de 180 caballos, pero la entrega progresivamente, sin brusquedades. Tiene más fuerza que el V6 y menos peso... Por último, es el menos turbo de todos los motores turbo, en el sentido de que su empuje es constante a cualquier régimen, entre 2.000 y 6.000 revoluciones por minuto.

Del interior del nuevo modelo conviene mencionar que se conserva el carácter del anterior, tanto por la estructura como por los materiales empleados, entre los que destaca la madera.

Los Rover 800 destacan igual-

mente por su buen nivel de equipamiento. Todos disponen de: frenos antibloqueo, sistema de aire acondicionado con climatizador automático, servodirección, sistema de alarma antirrobo ultrasónica, cierre de puertas centralizado con mando a distancia, techo corredizo, asiento

trasero abatible asimétricamente, espejos exteriores térmicos, reposacabezas traseros, elevalunas eléctricos y faros antiniebla, entre otros elementos.

Además de esto, el 820 Si cuenta con: asiento del conductor de reglaje eléctrico, llantas de aluminio y volante forrado en piel.

Por último, el 827 Si tiene también: programador de velocidad, tapicería en piel y asientos delanteros de reglaje eléctrico (con memoria el del conductor). La única opción disponible para el mercado español es el cambio automático (con programa deportivo) en la versión 827 Si, que eleva el precio de este modelo a 5.055.000 pesetas. El Rover 800 también podrá ser equipado de una serie de accesorios adicionales en origen, en los concesionarios de la marca. Forman una larga lista de la que se pueden citar, además de los tradicionales asientos para niños o equipos de sonido, la caja fuerte que se instala en el maletero o un refrigerador.

Más adelante (a finales de año), estará disponible el volante con airbag o dispositivo de seguridad para casos de colisión. Este dispositivo será obligatorio en Estados Unidos en 1993 (la casi totalidad de los coches norteamericanos lo ofrecen ya) y en Europa podría serlo en 1995. Pero el nuevo lord británico tiene también otras ventajas, como la reducción de sus plazos de mantenimiento en un 20 por ciento respecto al anterior 820; los costos correspondientes también se reducen en un 18 por ciento.

También hay que destacar el esfuerzo realizado de cara a la conservación medioambiental, sin CFC, salvo en el equipo de aire acondicionado, si bien será suprimido en el futuro.

Todos estos detalles acaban de definir un estilo típicamente inglés, en el que el confort ofrecido a los ocupantes ha sido la principal exigencia que se han impuesto sus creadores.

OBJETIVO 92
 El nuevo 800 es un modelo muy importante para Rover, que piensa vender 1.000 unidades de este modelo en 1992. Su comercialización comienza el 25 de marzo.



NUEVO MOTOR
 El dos litros Serie T incorpora culata de dieciséis válvulas y dos árboles de levas.

Alberto Mallo

BUGATTI EB 110

DEFINITIVO
Y FANTASTICO

Lo que hace sólo dos años era un sueño quimérico, se ha hecho realidad. El Bugatti EB 110 en su versión definitiva es un coche tangible que recorre a diario las autopistas del Norte de Italia en su fase final de puesta a punto. Una línea estética singular, combinada con la tecnología más avanzada del momento, y un motor capaz de desarrollar 550 caballos, le sitúan entre los coches de ensueño. Su precio será de 50 millones de pesetas.



DESDE la más joven edad, Romano Artioli -presidente de Bugatti Automobili- admiraba aquellos coches incomparables que Ettore Bugatti forjaba con su creatividad. Eran monstruos azules que esporádicamente pasaban veloces por las estrechas carreteras de entonces. Una vez echado el cerrojo a la marca más prestigiosa de la época, la devoción de Artioli se convirtió en una obsesión incontenible que apuntaba con tenacidad a reavivar el sello de Bugatti.

Ahora, casi medio siglo después del ingrato cerrojazo, la leyenda de Bugatti ha resucitado con el EB 110, que Motor 16 ofrece a sus lectores en la versión definitiva, antes de que se presente en el próximo Salón de Ginebra.

Respecto al modelo presentado anteriormente en París, el EB 110 ha cambiado sensiblemente en el aspecto estético, que, por otra parte, repercute directamente en su rendimiento aerodinámico. Y junto al proyecto del EB 110, se ha puesto en marcha una versión deportiva denominada EB 110 S, destinada a satisfacer a los adictos más «racing» de la marca y, en un segundo tiempo, a participar en el futuro

campeonato reservado a coches de gran turismo, cuyas bases se están perfilando actualmente.

A pesar de que en estos tiempos la fibra de carbono parece ser indispensable en cualquiera de esos coches bautizados como «dream cars», o coches de ensueño, el Bugatti EB 110 en su versión definitiva

sión S. Sin embargo, el armazón del habitáculo está formado por tubos de acero anclados al chasis de tal forma que en ningún caso se pueda separar.

Como es sabido, las construcciones en fibra de carbono, como por ejemplo las carrocerías, son particularmente conductoras del sonido,

dos con cinco años de garantía, y con la peculiaridad de que a lo largo de este tiempo, el fabricante modificará gratuitamente todos los coches equipándolos con las últimas innovaciones técnicas.

Por el momento, el EB 110 se ve dotado de suspensiones tradicionales, con doble amortiguador en la

UNA HERMOSURA
Desde cualquier punto de vista, el EB 110 es un coche impactante.



tiene sólo la estructura del chasis en nido de abeja de aluminio, revestido con fibra de carbono y kevlar. La realización se encomendó al prestigioso constructor aeronáutico francés Aerospatial, que al tener los medios más avanzados para manipular los materiales compósitos, ha logrado un chasis que ellos definen como indestructible, y con propiedades de rigidez muy por encima de las necesidades incluso de la ver-

con lo cual, la insonorización resulta especialmente complicada y costosa. Y justamente por eso, los técnicos de Bugatti han elegido la solución de hacer toda la carrocería en chapa de aluminio, manipulada con el esmero artesanal y manual de antaño. Esto mismo será aplicado a la construcción general de los EB 110, en cuya plena fase de producción no se podrá hacer más de un coche por día, y se verán distingui-

parte posterior y uno delante, junto a un sistema convencional de trapezios independientes. Sin embargo, se trata de una solución momentánea, ya que la colaboración con Messier dará lugar a una suspensión «inteligente» con funcionamiento hidroneumático.

Respecto a la ubicación del motor, está colocado longitudinalmente en la parte central del coche y cuatro puntos de apoyo lo afianzan al

CÚMULO DE REDONDECES
En la versión definitiva se han suprimido todas las formas angulosas.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

En Ford sabemos que es importante poder confiar en una marca. Por eso, el compromiso de atención con nuestros



SATISFACCION DEL CLIENTE

clientes comienza en el mismo instante de la venta. Para que nos tengas a tu lado en cualquier momento, con todas estas ventajas:

Ford y sus Talleres disponen ya de "Equipos de Diagnóstico por Ordenador" que detectan inmediatamente lo que le ocurre a tu coche, para que nuestros técnicos desarrollen su trabajo de forma rápida y profesional.

El alto grado de sofisticación de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesaria la formación continuada de los técnicos que trabajan en ellos. En Ford lo entendemos así y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce una novedad, volvemos a enviarlos.



FORMACION

Pero, eso no es todo. Para realizar buenos trabajos es necesario contar con las herramientas apropiadas. Cada Taller Ford cuenta con herramientas especial-

mente diseñadas y utiliza, exclusivamente, recambios originales. Toda una garantía de calidad.

Además, en los talleres de chapa y pintura se puede disponer de más de 2.000 colores diferentes de pintura y de hornos especiales para tratarla debidamente. De esta forma, se iguala con gran precisión la pintura original de tu coche.

Ford, en su deseo de satisfacer plenamente a sus clientes, no deja de lado un tema tan importante como el de los presupuestos. Nuestros

HERRAMIENTAS APROPIADAS

clientes pueden recibir, antes de iniciar cualquier trabajo en su coche, un presupuesto perfectamente detallado y ajustado al precio final.

En Ford somos conscientes de la importancia de realizar un trabajo con rapidez, manteniendo la máxima calidad. Por ello, se ha creado el Servicio Rápido, para que las reparaciones más comunes de tu coche tengan soluciones en el acto. Y en un tiempo récord: menos de una hora.



SERVICIO

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de atención y servicio contigo.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Postventa

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

CASI ESPACIAL
La carrocería, que vista desde atrás con las puertas abiertas sugiere una imagen casi extraterrestre, parece guardar con delicadeza el poderoso motor de 12 cilindros en V. Desde fuera y desde el interior del habitáculo se puede disfrutar del espectáculo que ofrece la presencia de este poderoso motor.



PERSONALIDAD Y VARIEDAD
Las llantas hechas en magnesio forjado, tienen el núcleo central abombado en las dos delanteras y plano en las posteriores.



chasis. Para proteger el habitáculo del estimulante ruido del poderoso doce cilindros, se ha insonorizado abundantemente todo el vano motor, y posteriormente se ha revestido con elementos ignífugos y termoaislantes, para evitar que el calor desprendido por los cuatro turbocompresores y las tres vías del catalizador, afecte el confort de los ocupantes.

Como se ha dicho en un principio, la nueva carrocería es más envolvente; se ha modificado principalmente para mejorar la penetración aerodinámica, ya que el EB 110 alcanza los trescientos cincuenta kilómetros por hora, y también para reducir al máximo los ruidos causados por el choque del aire contra ciertas partes de la carrocería.

En el nuevo EB 110, se han suprimido las dos tomas de aire del capó, por haber colocado los dos radiadores en la parte posterior lateral del coche. Por la misma razón, el morro se ha cambiado totalmente, colocando dos tomas de aire laterales destinadas a enfriar los frenos, y en la parte central aparece una toma con forma de herradura, ligeramente más abultada en la versión presentada en París. Únicamente en la versión S, las tomas laterales son algo más grandes y desplazadas hacia atrás. Algo parecido ocurre con las entradas de aire laterales de los flancos, que se han ampliado para el S.

Al contemplar la parte posterior, llama la atención lo redondeado de sus formas y la ausencia de gigantescas tomas de aire o alerón. Este último, sin embargo, existe, y en dos tamaños diferentes. Para el EB 110 es más estrecho y en la parte de la carrocería lindante con él figuran unas rejillas de refrigeración; mientras que la versión S dispone de uno casi tan ancho como toda la parte posterior.

A pesar del carácter sumamente deportivo de este «dream car», se comprueba que Artioli tiene razón cuando dice: «Hemos concebido un coche al máximo nivel tecnológico, con prestaciones superlativas; sin embargo, agradable de conducir, noble en sus reacciones, fiable en todo momento, y sobre todo apto para cualquier conductor. El EB 110 no precisa fuerza física para ser conducido. Nuestro deseo es ver a

Sólo un recambio original Ford sustituye a una pieza Ford.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

La calidad de un Ford se aprecia en cada una de sus piezas. Todas ellas han sido diseñadas y construidas bajo las normas más estrictas de calidad.

En Ford sabemos que las imitaciones no tienen las mismas características y que a la hora de la verdad pueden presentarse sorpresas.

Por eso, todos nuestros Concesionarios y Servicios Oficiales, cuando

necesitan sustituir una pieza de tu coche, utilizan recambios originales. Porque estas piezas de recambio cumplen las mayores exigencias de calidad y fiabilidad. Además, en Ford disponemos de la tecnología y herramientas apropiadas para instalarlas. Y a unos precios muy ajustados.

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de

atención y servicio contigo.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.

550
CABALLOS

En honor al pasado



SI EL PROYECTO DEL EB 110 representa un reto, lo es en igual medida la construcción de su motor, que lleva la prestigiosa firma de Nicola Materazzi. La solución de colocar la V de los cilindros a sesenta grados, se eligió para poder estrechar al máximo el motor, que al estar alimentado por cuatro turbocompresores, alcanza una anchura considerable. Junto a esto,

se diseñó el bloque del motor predispuesto para alojar también el cambio, cuyo eje principal está colocado paralelamente al cigüeñal. Esta solución permite ahorrar espacio, mejorar la rigidez del conjunto y lograr un mecanizado perfecto de todo el bloque motor/cambio. Respecto a las culatas, Materazzi creyó firmemente en la solución de

las cinco válvulas por cada cilindro, con la peculiaridad de que el motor Bugatti es el único de estas características que abre las tres válvulas de admisión de forma desfasada, para mejorar la turbulencia en la cámara de combustión. Un detalle de gran finura son las válvulas de escape hechas en nimonic y las bielas en titanio. Y también cabe destacar el sistema de encendido que, como en los motores de Fórmula 1, tiene una bobina por cada bujía, y ha sido diseñado totalmente por Bugatti, así como la inyección. En cuanto a los cuatro turbocompresores IHI, se eligieron debido a que cuatro turbinas proporcionan mejor progresión en el desarrollo de la potencia. El propulsor Bugatti es capaz de desarrollar más de seiscientos caballos de potencia, aunque por razones de fiabilidad, se ha limitado a quinientos cincuenta, que alcanza a ocho mil quinientas revoluciones por minuto. En estado de funcionamiento, el motor pesa unos trecientos kilos.



ESCUPTURAS MÓVILES

Si se analiza por partes al EB 110, se llega a la conclusión de que es un conjunto de esculturas forjadas en aluminio y decoradas con el inconfundible color azul de los legendarios Bugatti.



una elegante mujer bajarse del coche con la sonrisa en los labios después de haber rodado, y también, ver a un joven agresivo cargado de sensaciones positivas después del primer encuentro».

La primera sorpresa se tiene al entrar en el EB 110. Levantar la puerta, entrar, volver a cerrarla, y ponerse el cinturón de seguridad, es algo tan fácil que lo podría hacer una bella dama vestida con traje de gala. Aunque el habitáculo no está terminado, y el acompañante se sienta sobre un cojín y con el «espinazo» contra la fibra de carbono, se descubre que el habitáculo tiene más espacio de lo previsto, tanto a lo ancho como en altura. Al margen de eso, uno está psicológicamente preparado para entrar en contacto con una «bestia ingobernable», ya que por el doble cristal de la ventanilla que le separa del vano motor, se puede contemplar el poderoso propulsor de doce cilindros en V a sesenta grados, con cuatro turbocompresores y quinientos cincuenta caballos de potencia. Sin embargo, se pone en marcha al primer inten-

Los buenos trabajos se realizan con las herramientas apropiadas.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

Ahora, algunos sistemas sofisticados de ingeniería como la tracción a las cuatro ruedas y el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se ofrecen en muchos modelos Ford y además, todos los motores que incorporan, desde el más básico hasta el potente Cosworth, están diseñados para desarrollar óptimas prestaciones y proteger el medio ambiente.

El desarrollo tecnológico del que dispone tu coche debe significar largos años sin ningún imprevisto. Sin embar-

go, su mantenimiento, su puesta a punto, requiere trabajos periódicos en él.

Y para que dichos trabajos se realicen de la forma más eficaz es necesario contar con las herramientas apropiadas.

Cada Taller Ford cuenta con herramientas especialmente diseñadas y utiliza, exclusivamente, recambios originales. Toda una garantía de calidad.

Por supuesto que, las buenas herramientas no son nada si no se cuenta con buenos técnicos. En Ford lo sabemos y, por eso, prestamos gran interés a la for-

mación de nuestros técnicos. Ellos son los que mejor conocen tu coche.

En Ford siempre tratamos de dar a nuestros clientes servicio y atención inmejorables.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FICHA TÉCNICA



MOTOR: Central longitudinal. Doce cilindros en V a 60 grados. Diámetro 81 mm. Carrera 56,6 mm. Cinco válvulas por cada cilindro. Cuatro árboles de levas en cabeza. Cilindrada total de 3.499,92 c.c. Relación compresión 7,5:1. Potencia de 550 caballos a 8.500 rpm. Par máximo 58 Kg.m a 3.800 rpm. Lubricación forzada. Alimentación por inyección electrónica Bugatti digital. Cuatro turbocompresores IHI. Encendido transistorizado digital con una bobina por cada cilindro. Refrigeración líquida y circulación forzada. Catalizador de tres vías. Alternador 115 Ah. Batería 63 Ah.

TRANSMISIÓN: Tracción integral a las cuatro ruedas con tres diferenciales, de los cuales pos-

terior y central son autoblocantes. Embrague monodisco en seco con mando hidráulico servoasistido. Cambio de seis velocidades.

SUSPENSIÓN: Independiente por cuadriláteros deformables.

CHASIS: Estructura en fibra de carbono.

DIMENSIONES: Longitud total 4.380 mm. Ancho total 1.990 mm. Altura 1.115 mm. Distancia entre ejes 2.550 milímetros.

RUEDAS: Neumáticos delanteros: 245/40x 18". Neumáticos traseros 325/30x 18". Llantas de aleación delanteras de 9"x 18". Llantas de aleación traseras de 12"x 18".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.470 kg. Capacidad del depósito de combustible: 120 l.

to, es sumamente silencioso, y a los primeros toques de acelerador responde con una inmediatez gentil. El asombro continúa al pisar el embrague, que al tener servomando pone menos resistencia que el de un utilitario, y por fin, al engranar la primera velocidad, se descubre una mezcla de precisión y suavidad insólita. No es necesario recorrer muchos kilómetros para darse cuenta de que el Bugatti EB 110 es un coche de tacto dulce y temperamento enérgico, al que hay que manejar con respeto cuando su motor gira por encima de las cuatro mil revoluciones por minuto.

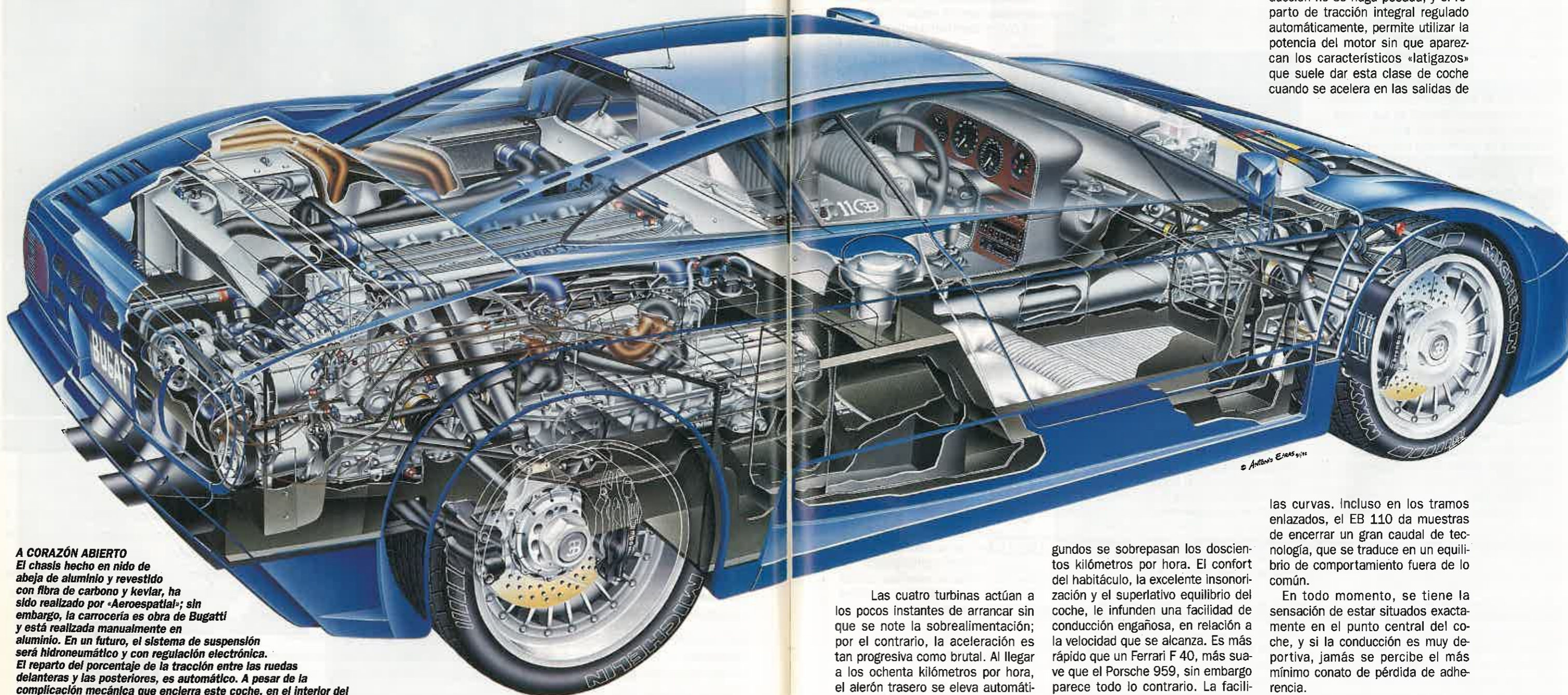


¡IMPRESIONANTE!
Visto desde atrás el EB 110 transmite todo su poderío. Se aprecia también el alerón que se eleva automáticamente al llegar a los 80 kilómetros por hora.

tos cincuenta kilómetros por hora y va en busca de alcanzar los trescientos, es realmente singular. El probador de Bugatti precisa que en la versión con suspensión «inteligente», desaparecerá la sensación de dureza que dan las actuales, y la estabilidad a velocidad muy elevada será inmejorable.

Al abandonar la autopista, se entra en contacto con las viradas carreteras del Apennino modenés, que en un principio no parecen ser las más indicadas para el EB 110.

Por el contrario, se demuestra de nuevo lo contrario. El volante tiene la dureza precisa para que la conducción no se haga pesada, y el reparto de tracción integral regulado automáticamente, permite utilizar la potencia del motor sin que aparezcan los característicos «latigazos» que suele dar esta clase de coche cuando se acelera en las salidas de

**A CORAZÓN ABIERTO**

El chasis hecho en nido de abeja de aluminio y revestido con fibra de carbono y kevlar, ha sido realizado por «Aerospacial»; sin embargo, la carrocería es obra de Bugatti y está realizada manualmente en aluminio. En un futuro, el sistema de suspensión será hidroneumático y con regulación electrónica. El reparto del porcentaje de la tracción entre las ruedas delanteras y las posteriores, es automático. A pesar de la complicación mecánica que encierra este coche, en el interior del habitáculo no se perciben ruidos.

Las cuatro turbinas actúan a los pocos instantes de arrancar sin que se note la sobrealimentación; por el contrario, la aceleración es tan progresiva como brutal. Al llegar a los ochenta kilómetros por hora, el alerón trasero se eleva automáticamente, y en menos de diez segundos se sobrepasan los doscientos kilómetros por hora. El confort del habitáculo, la excelente insonorización y el superlativo equilibrio del coche, le infunden una facilidad de conducción engañosa, en relación a la velocidad que se alcanza. Es más rápido que un Ferrari F 40, más suave que el Porsche 959, sin embargo parece todo lo contrario. La facilidad con que sobrepasa los doscien-

las curvas. Incluso en los tramos enlazados, el EB 110 da muestras de encerrar un gran caudal de tecnología, que se traduce en un equilibrio de comportamiento fuera de lo común.

En todo momento, se tiene la sensación de estar situados exactamente en el punto central del coche, y si la conducción es muy deportiva, jamás se percibe el más mínimo conato de pérdida de adherencia.

Sin lugar a dudas, las aclaracio-



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33: Durante este mes, Alfa Romeo sobretasa 150.000 pesetas más sobre el valor de su coche usado, como mínimo. Una sobretasación que se puede incrementar más en base al modelo de Alfa 33 que usted elija. Y si en el momento de la compra no entrega ningún coche, también podrá beneficiarse de unas excepcionales ofertas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Alfa Romeo models like 320i Cabrio, 325i Cabrio, etc.

CHRYSLER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Chrysler models like Seratoga 2.5 Turbo, Voyager SE, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Citroën models like AX 3p 11 TE 4V, ZX 5p 1.4 Avantage, etc.



AUDI

OFERTAS

90: Los modelos de la gama 90 que todavía quedan en «stock» disfrutan ahora de un descuento de 200.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like BX TD, BX 19 TD, BX 19 T2D Prestige, etc.

DACIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Dacia models like TLX Berlina 4 vel., TLX Berlina 5 vel., etc.

DAIHATSU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Daihatsu models like Applause 1.6i IX 16V 5p, Rocky TD Intercooler EX, etc.

DE TOMASO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists De Tomaso model: Pantiera GT-95.

FERRARI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Ferrari models like Mondial T, Mondial T Cabrio, 348 TB, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Fiat models like Panda 1000 CL, Panda 1000 S, Panda 4x4 L Trokking, etc.



CITROËN

OFERTAS

AX 11 TE 4v y TRE: 170.000 pesetas de descuento. AX Signo: 100.000 pesetas de descuento. AX 14 TGS y TZX: 120.000 pesetas de descuento. AX GT 3p: 160.000 pesetas de descuento. AX GTI: 160.000 pesetas de descuento. AX Diesel: 170.000 pesetas de descuento en todas las versiones. ZX: Descuento de 100.000 pesetas en todas las versiones. BX: Todas las versiones tienen un descuento de 150.000 pesetas. BX Diesel Prestige: Diésel a precio de gasolina. XM: 200.000 pesetas de descuento. C-15: Durante este mes se puede adquirir una furgoneta C-15 desde 17.000 pesetas al mes con un interés T.A.E. del 11,1 por ciento. C-15 Club: Esta versión incorpora un radiocassette Philips de forma gratuita.

PRECIOS CON IVA NUEVOS

PRECIOS CON IVA NUEVOS

El hijo secreto del Cordobés. Una rival para Isabel Sartorius. ¿Por quién se decidirá el príncipe? Se subasta el traje de baño de Marilyn Monroe. Elena Ochoa se suelta el pelo. Lola Flores de nuevo acorralada por hacienda. ¿Cuál será la próxima víctima de Isabel Preysler? Las vacaciones de Lady Di en Mallorca. Culebrones sí, culebrones no. Las orgías de los Kennedy. Liz Taylor otra vez de blanco. Marta Sánchez al desnudo. Marta Chavarri ahorra en bragas. L. Diana de Johnson. Conde. Chabeli y sus chicos. Las casas de Julio Iglesias. Cicciolina será mamá, pero ¿quién será el padre? A Estefanía de Mónaco no la casa ni su padre. ¿Se cortará las venas Rubí la próxima semana? Ana Obregón y su conde. María Jesús Llorente pasa de Guerra. Felipe González y sus bonsais. Massiel y Nati Mistral: una pareja imposible. Marian Conde: un detonante de elegancia. ... desinflar. El hijo

Estas son las noticias más importantes de la semana para muchos... pero no para nuestros lectores.

No nos arrugamos ante nada ni ante nadie.

Decimos las cosas como son, sin rodeos ni tintes de ningún color.

Ofrecemos, semana a semana, una información libre,

independiente y veraz para que usted pueda formar su propia opinión.

Cambio 16. Con opinión propia.



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

LO QUE HAY QUE SABER

CONducir con sueño

VAYA por delante que, conducir con sueño, es una temeridad absolutamente desaconsejable. Si al volante notamos el más leve síntoma de sueño, lo único recomendable es detenerse y descansar cuanto tiempo sea necesario para proseguir el viaje. Pero no cabe duda que, algunas veces, por las razones que fueren, debemos seguir conduciendo. Para que el sueño no lle-



gue y mantenernos perfectamente despiertos, estos son algunos consejos que, insistimos, no son alternativos del descanso.

apague la calefacción; en definitiva: pase frío. Es poco menos que imposible dormirse cuando se tiene frío o el aire nos da en la cara. Juegue con el aire sacando un brazo por

* Cante, charle, mantenga una conversación intrascendente con cualquier pasajero. Si va solo, cante fuerte en voz alta. No tenga el menor sentido del ridículo, que nadie le ve ni le oye. No es bueno encender la radio: la buena música facilita el amodorramiento y la información, cuando estamos fatigados, distrae la concentración.



la ventanilla y verifique la fuerza que hace sobre la palma de la mano extendida. Pero no descuide el volante.

co menos que inexistente y muy concentrado en lo que hace.

* Abra las ventanillas;

* Si puede, elija un itinerario diferente al habitual y si es sinuoso y difícil, mejor. Lo más fácil es dormirse en las autopistas o autopistas, especialmente a velocidades moderadas. Si puede, avive su ritmo de marcha, aunque no hace falta que le

* Pero, por encima de todo, plantéese la posibilidad de parar. El sueño es absolutamente traicionero y no avisa. No crea que va a poder combatirlo a base de café y recuerde que los estimulantes están tan prohibidos como el alcohol para todos los conductores.



COMUNICACION DRAMATICA

La imaginación no se limita cuando se trata de advertir de los peligros de la conducción irresponsable. En Australia, y más concretamente en la región de Nueva Gales del Sur, se han comenzado a colocar carteles hiperrealistas en los que un coche accidentado disuade a los conductores. El aspecto novedoso de la iniciativa (que no es nueva), es que el coche corresponde a un accidente real y en los textos se hace referencia al accidente concreto que causó los daños. En la fotografía, se recoge uno de estos carteles, en los que se advierte del peligro de conducir fatigado. «Ella nunca supo contra lo que se golpeó. Estaba demasiado dormida. Detente. Espabilate. Sobrevive». Un dramático mensaje que sin duda hará reflexionar a los automovilistas australianos... y a los de todo el mundo.



MERCADO

BUEN RESULTADO EN ENERO

Los síntomas de recuperación que se venían detectando en los últimos meses del año pasado, se han confirmado plenamente durante el mes de enero en el que las ventas de automóviles experimentaron un espectacular aumento del



31,46 por ciento, con relación al mismo periodo del año anterior.

Durante el primer mes de 1992 se han vendido en España 86.177 turismos frente a los 65.555 vendidos en el mismo mes de 1991. Un aumento que ni el más optimista esperaba y al que ha contribuido de una manera decisiva la bajada del im-

puesto del IVA en cinco puntos.

Por marcas, Fasa Renault sigue figurando a la cabeza, con 14.492 unidades vendidas, aunque es la que experimenta un menor crecimiento de entre las «nacionales» (4,89 por ciento), le siguen Opel, con un aumento del 45,55 por ciento y Ford. En cuarta posición se co-

MARCA	1992	1991	%92/91
FASA RENAULT	14.492	13.817	4,89
OPEL	11.679	8.024	45,55
FORD	10.991	8.692	26,74
CITROËN	9.085	4.347	108,99
PEUGEOT/TALBOT	8.808	6.460	36,31
SEAT	8.633	4.890	76,54
VOLKSWAGEN	6.398	5.791	10,48
FIAT	3.199	3.331	-3,96
AUDI	1.771	1.138	55,62
NISSAN	1.578	909	73,60
BMW	1.441	1.049	37,37
ROVER	1.311	1.230	6,59
MERCEDES	1.235	1.045	18,18
LANCIA	1.155	941	22,74
VOLVO	953	621	53,46
ALFA ROMEO	566	673	-15,90
LADA	465	511	-9,00
OTRAS MARCAS	2.417	2.086	15,86
TOTAL	86.177	65.555	31,46
GRUPOS:			
PSA	17.893	10.816	65,43
SEAT/AUDI/VW	16.802	11.819	42,16
FIAT/LANCIA/ALFA	4.920	4.945	-0,51

loca Citroën con una increíble subida del 108,99 por ciento. Detrás quedan Peugeot y Seat con unos incrementos del 36,31 y del 76,54 por ciento, respectivamente.

Los importados son los que se llevan la mayor parte de esta recuperación del mercado al experimentar un incremento del 40,9 por ciento, mientras que los de fabricación nacional sólo suben en un 23,4 por ciento. Nissan, Volvo y BMW, continúan con la buena marcha del año anterior, mientras Fiat sufre un descenso del 3,96 por ciento.

Los Renault Clio y R-19 siguen ocupando y alternándose en las dos primeras posiciones de la lista de los más vendidos, situándose en el tercer puesto el Citroën ZX, seguido del Volkswagen Golf y del Seat Toledo.

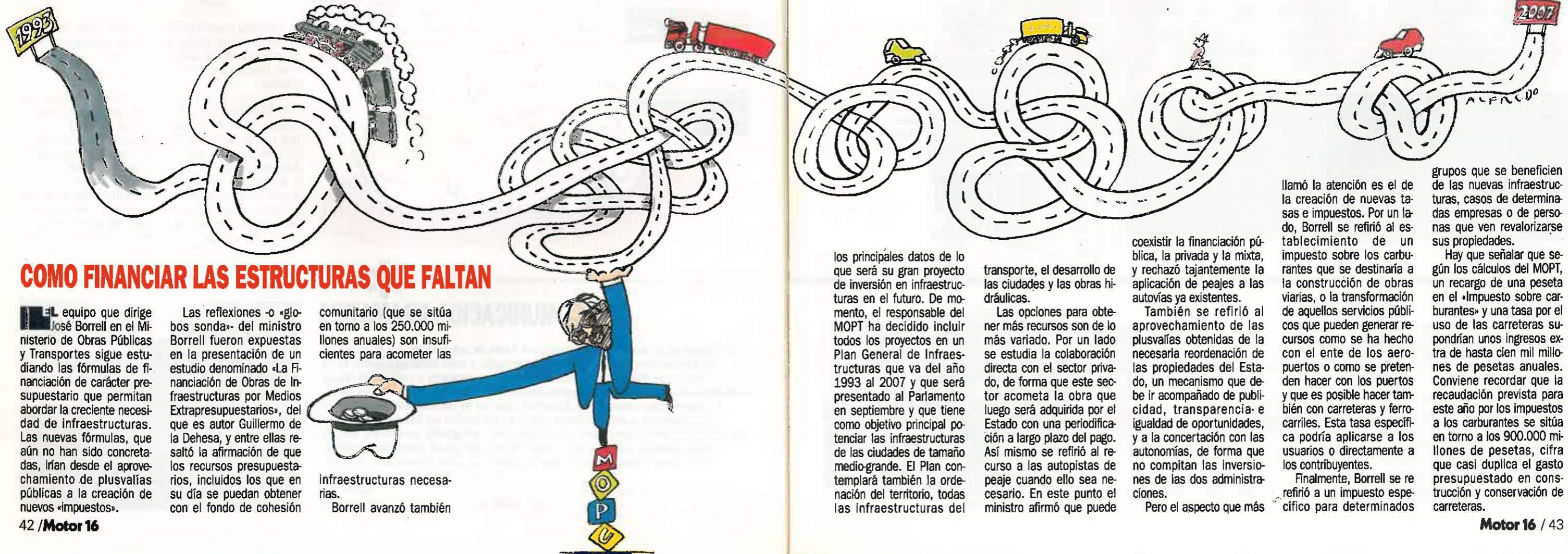
GUINDAS DE LA SEMANA

En esta ocasión la sección de «Guindas de la Semana» está ocupada por dos automóviles totalmente inéditos que pueden encontrarse en GARAJE 98. Una tienda especializada en vehículos de difícil catalogación pero que se distinguen por su novedad en nuestro mercado. El teléfono de GARAJE 98 que se encuentra en la madrileña calle de Castelló nº 98 es el (91) 411 36 29.

GMC SYCLONE. Un Pick-Up de origen norteamericano que no ha recorrido ningún kilómetro. El color del GMC es azul y dispone de una poderosa mecánica turboalimentada que proporciona 280 caballos. El equipamiento es sumamente amplio y con la excepción de la tapicería de cuero dispone de todo tipo de accesorios. La garantía de este modelo es de un año y el precio de venta es de 5.500.000.



V.W ESCARABAJO CABRIO. Un vehículo clásico que se encuentra en perfecto estado y listo para rodar. Este modelo de color azul pertenece a la última serie que se fabricó. Dispone de aire acondicionado y su mecánica cuenta con un sistema de inyección, que muy pocos escarabajos han podido utilizar. El precio de venta de este auténtico capricho es de 2.500.000 pesetas y la garantía es por un año.



COMO FINANCIAR LAS ESTRUCTURAS QUE FALTAN

El equipo que dirige José Borrell en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes sigue estudiando las fórmulas de financiación de carácter presupuestario que permitan abordar la creciente necesidad de infraestructuras. Las nuevas fórmulas, que aún no han sido concretadas, irán desde el aprovechamiento de plusvalías públicas a la creación de nuevos impuestos.

Las reflexiones -o «globos sonda»- del ministro Borrell fueron expuestas en la presentación de un estudio denominado «La Financiación de Obras de Infraestructuras por Medios Extrapresupuestarios», del que es autor Guillermo de la Dehesa, y entre ellas resaltó la afirmación de que los recursos presupuestarios, incluidos los que en su día se puedan obtener con el fondo de cohesión

comunitario (que se sitúa en torno a los 250.000 millones anuales) son insuficientes para acometer las



infraestructuras necesarias.

Borrell avanzó también

los principales datos de lo que será su gran proyecto de inversión en infraestructuras en el futuro. De momento, el responsable del MOPT ha decidido incluir todos los proyectos en un Plan General de Infraestructuras que va del año 1993 al 2007 y que será presentado al Parlamento en septiembre y que tiene como objetivo principal potenciar las infraestructuras de las ciudades de tamaño medio-grande. El Plan contemplará también la ordenación del territorio, todas las infraestructuras del

transporte, el desarrollo de las ciudades y las obras hidráulicas.

Las opciones para obtener más recursos son de lo más variado. Por un lado se estudia la colaboración directa con el sector privado, de forma que este sector acometa la obra que luego será adquirida por el Estado con una periodificación a largo plazo del pago. Así mismo se refirió al recurso a las autopistas de peaje cuando ello sea necesario. En este punto el ministro afirmó que puede

coexistir la financiación pública, la privada y la mixta, y rechazó tajantemente la aplicación de peajes a las autovías ya existentes.

También se refirió al aprovechamiento de las plusvalías obtenidas de la necesaria reordenación de las propiedades del Estado, un mecanismo que debe ir acompañado de publicidad, transparencia e igualdad de oportunidades, y a la concertación con las autonomías, de forma que no compitan las inversiones de las dos administraciones.

Pero el aspecto que más

llamó la atención es el de la creación de nuevas tasas e impuestos. Por un lado, Borrell se refirió al establecimiento de un impuesto sobre los carburantes que se destinaría a la construcción de obras viarias, o la transformación de aquellos servicios públicos que pueden generar recursos como se ha hecho con el ente de los aeropuertos o como se pretenden hacer con los puertos y que es posible hacer también con carreteras y ferrocarriles. Esta tasa específica podría aplicarse a los usuarios o directamente a los contribuyentes.

Finalmente, Borrell se refirió a un impuesto específico para determinados

grupos que se beneficien de las nuevas infraestructuras, casos de determinadas empresas o de personas que ven revalorizarse sus propiedades.

Hay que señalar que según los cálculos del MOPT, un recargo de una peseta en el «Impuesto sobre carburantes» y una tasa por el uso de las carreteras supondrían unos ingresos extra de hasta cien mil millones de pesetas anuales. Conviene recordar que la recaudación prevista para este año por los impuestos a los carburantes se sitúa en torno a los 900.000 millones de pesetas, cifra que casi duplica el gasto presupuestado en construcción y conservación de carreteras.

AUTOSONIDO

ca el KEH-M7400RDS que ofrece las máximas prestaciones del sistema RDS, control de CD múltiple, fader doble seleccionable, mute para teléfono, panel frontal extraíble con tono de aviso y un avanzado diseño estético siguiendo la línea lanzada al pasado verano.

HACIA LA PERFECCION



PIONEER acaba de presentar en nuestro mercado cuatro nuevos modelos de radiocassettes y cinco nuevas combinaciones de radio-Compact disc.

Entre los nuevos radiocassettes encontramos productos de la gama media y baja. En el segmento de precios medios desta-

La nueva función *mute* para el teléfono consiste en que cuando el usuario recibe una llamada telefónica en su automóvil, el sonido del radiocassette se baja automáticamente. Entre los nuevos modelos de radio-Compact disc destaca el DEH-M980RDS el primero en incorporar el novedoso sistema RDS.



trócinadores y fabricantes de accesorios y equipamiento, en una exposición de enorme interés, tanto deportivo como técnico.

El horario de apertura es de 11 de la mañana a 8 de la tarde y el precio de la entrada es de 50 francos, con precios reducidos para niños y grupos. Para más información, contactar al número de fax: (1) 43 94 09 29.

AGENDA

SALON DEL 4X4

Hasta finales de este mes de febrero, se celebra en Le Bourget, en los alrededores de París, el Salón de la Competición y el 4x4.

Los organizadores han logrado reunir a constructores, importadores, pa-

quetas de lujo es Patrice de Conto, que nos propone su última realización: un Ferrari GTO del año 1962 en escala 1/8, con el que poder proseguir la colección iniciada con el modelo P4.

Con una longitud de 55 centímetros, estas maquetas están numeradas y su producción está limitada a tan solamente 36 ejemplares.

Patrice de Conto realiza también, bajo pedido, maquetas personalizadas con decoraciones muy específicas. Para más información, pueden contactar con el número de Fax: 85 91 90 49, en Francia.

FERRARI A ESCALA

Uno de los más prestigiosos creadores de ma-



GARANTIA CHRYSLER

El importador de los automóviles Chrysler en España, Sociedad Española Chrysler Iberia S.A., ofrece en todos sus modelos tres años de garantía o 110.000 kilómetros, en lugar de un año como se decía en el Motor 16 N° 433, en la prueba del Voyager SE.



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.



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



KX 500 R

PEUGEOT 106 XT LOS PRIMEROS 15.000 KMS

Nos encontramos justo en el ecuador de la prueba de 30.000 kilómetros que le estamos realizando al Peugeot 106 XT. Es, por lo tanto, un buen momento para sacar unas primeras conclusiones.

La gama 106 irrumpió con la intención de compartir segmento con el 205. Es un modelo un poco más corto que aquel, y está dirigido a una clientela amante de los coches de pequeñas dimensiones, prácticos y que a la vez ofrecen un buen espacio interior. Cuando la marca del león comenzó la comercialización de esta nueva gama, la versión que nos pareció más equilibrada fue la animada por el



FICHA TECNICA 

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.360 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 11,6 mkg (114 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Carburador de doble cuerpo Solex. Combustible: Gasolina 97 octanos y 95 sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,1 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Bendix, opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo pseudo McPherson invertido, con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos integrados y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 155/70 TR 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 820 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

CONSUMOS 

Datos en l/100 km	5.000 Km	15.000 Km
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	7,4	7,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,4	5,8
En conducción rápida	12,3	10,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,6	8,1
A 140 km/h de cruceo	9,1	8,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	6,8	7,2
AUTONOMIA MEDIA		
Números recorridos	612	575



UN BUEN COLABORADOR
Shell una vez más colabora en nuestra prueba.



TODO AL DETALLE
Desde el inicio se somete al coche a un riguroso control.



UN POCO INCÓMODOS
En viajes largos los asientos no son muy cómodos.

motor de 1.360 centímetros cúbicos y 75 caballos de potencia. Se trata de la versión que mejor combina un uso en ciudad con una conducción por carretera. Por eso y con el ánimo de conocer a fondo todas sus peculiaridades decidimos someterle a una prueba de fiabilidad de 30.000 kilómetros.

Los conductores que hasta el momento han colaborado en la realización de los primeros 15.000 kilómetros al 106 XT, coinciden en afirmar que al ponerse a sus mandos éstos resultan totalmente familiares, no en vano, comparten muchos elementos con el 205.

Con respecto a sus dimensiones, hay una notable diferencia con su hermano mayor. El menor espacio disponible en las plazas traseras, con sitio muy justo para las piernas de un adulto, hace que este coche esté dirigido a un tipo de clientela diferente a la del 205. En consecuencia el 106 está dirigido a los más jóvenes, que tienen la posibilidad de disponer de una mecánica similar a la del modelo inmediatamente superior, pero con un precio mucho más ajustado y en el que el apartado habitabilidad puede pasar a un segundo plano. Hasta ahora todas las personas que se han puesto a su volante no dudán en alabar el buen rendimiento de su motor. Sus 75 caballos junto a unos desarrollos del cambio muy acertados, hacen que este utilitario se desenvuelva con una gran agilidad y permita disfrutar de unas prestaciones de primera. Es un modelo que se puede utilizar perfectamente tanto en ciudad como en carretera, sin miedo a realizar viajes largos, en los que se puede mantener una buena velocidad de cruceo.

Con respecto a su motor, las mayores críticas se las está llevando su rumorosidad. A regímenes de giro elevados se deja notar el ruido del motor en el interior. En cambio, ofrece unos consumos ajustados. Estos primeros 15.000 kilómetros se han realizado principalmente por autopistas y autovías, a un ritmo alto. Incluso en alguna ocasión, se han montado en el coche unos porta esquís y, con el hándicap aerodinámico que esto representa para el consumo, podemos afirmar que es prácticamente imposible superar los diez litros cada cien kilómetros. Hasta el momento hemos realizado



UNA GRAN AGILIDAD
Tanto en ciudad como en carretera el pequeño Peugeot 106 XT se desenvuelve a las mil maravillas.

dos mediciones con el Correvit. Si analizamos los datos obtenidos, podemos comprobar que, prácticamente desde el principio, el coche hizo gala de un buen andar. Tanto las prestaciones como los consumos fueron muy similares. Con respecto a los consumos, el gasto medio rondó los siete litros y el de ciudad no llegó nunca a ocho. Si no le exigimos mucho al motor estas cifras se reducen notablemente.

En otro apartado en el que está saliendo airoso el Peugeot 106 XT, es en su comportamiento. En cualquier condición es muy noble y, ante todo, muy divertido. En esto no tenemos más remedio que compararlo con el 205. Debido a su menor distancia entre ejes, el comportamiento del tren trasero es más nervioso. El resto de apartados mecánicos también están obteniendo una buena puntuación por parte de todos los probadores. Las suspensiones tienen unos tarados acertados, con un buen compromiso entre estabilidad y seguridad. Los frenos están a buena altura, son potentes y capaces de detener el coche en unas buenas distancias. El selector del cambio, tal como suele ser habitual en los modelos de la marca francesa es suave y preciso.

El puesto de conducción es el punto que más críticas acapara. Todos coinciden en la excesiva blandura de los asientos. Además, disponen de una banqueta corta, que es especialmente incómoda para con-

PRESTACIONES 

	5.000 Km	15.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	178,3	178,7
ACELERACION		
400 m. Salida parada (seg.)	18,0	17,7
1.000 m. Salida parada (seg.)	33,5	33,2
0-100 km/h (seg.)	11,4	11,1
Metros recorridos	193	191,6
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,0	19,0
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,0	21,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,5	35,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,5	40,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,3	11,9
Metros recorridos	319	335
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,5	16,8
Metros recorridos	463	469

ductores de una altura elevada. El velocímetro, con muchas «rayitas», es poco legible, sobre todo de noche.

Hasta el momento, la única pega que ha surgido ha sido una vibración en la carcasa de plástico que envuelve los mandos de las luces y limpiaparabrisas, debida a un mal ajuste entre las dos piezas que la componen. Por lo demás, el coche sigue cumpliendo el kilometraje marcado y, una vez cubiertos los 30.000 kilómetros y se desmonte su mecánica, podremos ofrecer datos exactos del desgaste de su mecánica.

Manuel Madrid
Fotos: José Antonio Díaz

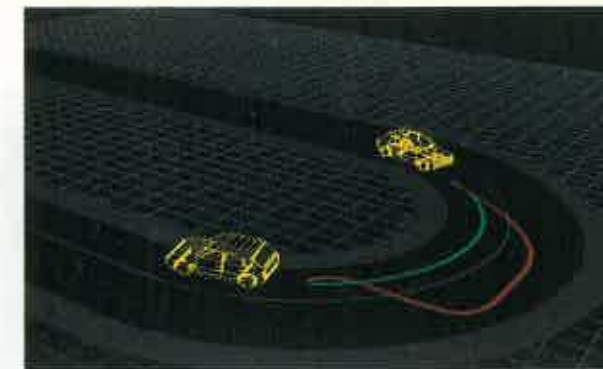
DIARIO DE ABORDO

Kilómetro a kilómetro

- 1.500** Tras unos kilómetros iniciales de rodaje, se le efectuó una primera revisión para comprobar el funcionamiento de la mecánica. Aprovechando su estancia en el taller se le revisaron todos los niveles.
- 5.000** Es el kilometraje que tenemos marcado para realizarle la primera comprobación con el Correvit. En esta primera medición las cifras obtenidas, tanto de consumos como de prestaciones, fueron muy satisfactorias.
- 11.000** Se le cambió el aceite del motor y el filtro y se aprovechó para comprobar el nivel de la caja de cambios. También se sacó una muestra para enviarla a los laboratorios de lubricantes Shell, en Francia.
- 12.000** En torno a este kilometraje comenzó a sonar un ruido, proveniente de la vibración de la carcasa de plástico situada debajo del volante, que encierra los mandos de las luces y limpiaparabrisas, debido a un mal ajuste.
- 15.000** Llegamos al ecuador de la prueba y por lo tanto es el momento de realizar una segunda medición con el Correvit. Los datos obtenidos son muy similares a los de la primera.

Imagina un coche
a "Años luz"
de todo lo que conoces...

Siempre tuyo,
Opel Astra.



De serie, Control Electrónico de Tracción:
total adherencia, aun sobre firmes deslizantes.



NUEVO OPEL ASTRA GSi 16 VALVULAS

Imagina vivir una nueva emoción al volante. Imagina lo que vas a sentir pilotando el Nuevo Opel Astra GSi 16 V. Su línea anticipa sus posibilidades...

Imagínate, de serie, Sistema ABS, Diferencial Autoblocante, Sistema de Suspensión Dinámica y Control Electrónico de Tracción, que evita pérdidas de tracción circulando sobre firmes deslizantes.

Alta ingeniería para una conducción deportiva más predecible y segura. Para marcar

las distancias. Impulsado por el prodigioso motor 2.0i 16 V. y 150 CV.

Emoción bajo control, con la innovadora Pantalla Multifunción, que integra la información procedente de la Computadora de a bordo, el Check-Control y el Equipo Hi-Fi. Todo en un ergonómico interior, donde el espíritu deportivo traza el diseño del cockpit, volante, asientos...

Imagínate, es el Nuevo Astra GSi 16 V. A "Años luz"



OPEL ASTRA. INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Ventas a flotas, consulta a tu Concesionario Oficial Opel. Cuenta, además, con las excelentes condiciones de financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.

HAY UN ASTRA GSi POR 2.091.000 PTAS.*

¡Opel mejor que nunca!
OPEL

CHRYSLER LEBARON GTC

GENUINAMENTE AMERICANO

Hace poco más de un mes que tuvo lugar la presentación de los modelos que Chrysler va a comenzar a vender en España. Como se sabe, el fabricante americano inició su ofensiva en el mercado europeo hace algo más de un año, desembarcando en Suiza, Francia y Alemania y ahora le llega el turno a nuestro país.



VIRTUDES

- Confort
- Facilidad de conducción
- Excelente acabado

CHRYSLER LEBARON GTC
PRECIO: 3.164.340 ptas.

- Escasa capacidad de giro
- Perezoso en carretera sinuosa
- Nivel sonoro

DEFECTOS

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

TENIAMOS verdadero interés por conocer los automóviles firmados por Chrysler, bastantes años después de que el gigante americano abandonase nuestro país, donde fabricaba, entre otros, los Dodge Dart, que todavía algu-



AIRE ORIENTAL
En todas sus líneas, pero especialmente en la parte trasera, el Chrysler LeBaron no puede ocultar la moda nipona en el diseño de los coches made in USA



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. 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 mm. Compresión: 7,8 a 1. Potencia máxima: 155 CV (114 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 29 mkg (284 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y turbocompresor. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Diámetro de giro: 12,7 metros. Vueltas de volante: 2,25.

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

SUSPENSION: Delantero: Independiente de tipo MacPherson, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasero: Eje rígido, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/60 HR 15. Llantas de Aleación de 6 JX15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.360 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 53 l.



BUEN TAMAÑO
Casi tan grande como un BMW Serie 5, nadie se podrá quejar de falta de espacio o maletero.

VOLANTE REGULABLE
Un generoso volante, con reglaje de altura, hace aún más blanda la dirección, aunque el coche tenga un radio de giro exagerado.

nos pueden recordar. Si hace un par de semanas, probábamos en MOTOR 16 el interesante Voyager monovolumen, ahora le toca el turno a un coupé de lujo, el LeBaron, que reúne algunas características para hacerlo atractivo.

En primer lugar, es un coche enormemente diferente a lo que podemos encontrar no sólo en España, sino en Europa. Sin abandonar su aire «inequívocamente americano», ha adoptado algunas soluciones técnicas europeas (como la tracción delantera) y algunos recursos de diseño japonés (como la disposición

de los mandos) hasta ofrecer un conjunto muy personal, que se venda a un precio razonable, 3,2 millones de pesetas.

¿Qué nos ofrece el LeBaron, por 3,2 millones de pesetas, que no nos proporcione un coche europeo? En primer lugar, exclusividad. No es un coche que vayamos a ver todos los días por la calle y aunque hace ya más de cinco años que salió al mercado (en septiembre del 86), tiene una línea lo suficientemente personal como para llamar la atención. Es, tal vez, un poco escandaloso y grandote, pero eso es algo

que los norteamericanos no pueden evitar pese a las continuas reducciones de tamaño de sus vehículos. Aunque hay que ser cegato para no ver el Pentastar en el frontal, nadie tiene la menor duda de que nos encontramos ante un coche «made in USA».

En segundo lugar, el LeBaron es un coche con un notable nivel de confort. Aunque los americanos hacen los coches cada día más parecidos a los europeos, a lo que no renuncian es a la comodidad. Sus coches no serán muy ágiles, pero nadie pone en duda de que se pue-

den hacer centenares de kilómetros sin acabar fatigado. Ni siquiera en las carreteras españolas, diametralmente opuestas a las que suele encontrar un LeBaron en el país en el que fue creado.

Dentro del apartado del confort, encontramos algunas pegadas más anecdóticas que profundas, como la cortedad de las banquetas de los asientos o el nivel sonoro, ligeramente por encima de lo que consideramos habitual en los coches de lujo de este lado del Atlántico.

Porque, lo que pone de manifiesto el LeBaron es el lujo; un lujo sin

estridencias pero incuestionable: tapicería de cuero y asientos de reglaje eléctrico como las dos muestras más significativas.

Otro aspecto del LeBaron es la facilidad para conducirlo. Esto es también algo consustancial a los coches americanos. Allí, cualquier coche lo puede y lo tiene que conducir cualquier ciudadano. Desde el padre de familia a su mujer, pasando por todos sus hijos, si tienen la edad necesaria. Esta es una de las razones por las que los coches de gran difusión suelen ser de una notable sencillez de manejo y



DETALLES PECULIARES
En el habitáculo, llaman la atención algunos detalles, como la peculiaridad de los intermitentes o luces (en la visera) o el controlador de velocidad y los mandos de los asientos eléctricos del conductor.

CONSUMOS

[Datos en /100 Km]	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,8
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,1
A 140 km/h de cruceo	11,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	9,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	480

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	206,4
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,8
1.000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,8
Recorriendo (metros)	166
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,5
recorriendo (metros)	239
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,5
recorriendo (metros)	343

FRENOS



A 60 Km/h:	16,6
A 100 Km/h:	47,9
A 120 Km/h:	71,5

SONORIDAD



Al ralentí:	48,7
A 60 Km/h:	62,9
A 90 Km/h:	66,2
A 120 Km/h:	68,8
A 140 Km/h:	72,3
A Tope:	80,4

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Sociedad Española Chrysler S.A. c/ Cervantes 44. 28014 Madrid. **Teléfono:** (91) 369 23 50. **Garantía:** Seis años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 21 puntos de asistencia en toda España.



EL INEVITABLE PENTÁGONO
En el morro del LeBaron no falta el escudo de la marca. Bajo el capó, un modesto motor de 4 cilindros.

CUERO DE SERIE
La tapicería de cuero no es un extra, sino equipamiento de serie en un coche de precio razonable.

suavidad. Lo exige el mercado y el comprador. La elasticidad del motor, la suavidad del volante, la ausencia de reacciones bruscas... todo en busca de que este coche pueda manejarlo cualquier conductor, sin que sea necesaria una especial habilidad para llevarlo deprisa. Algo, por otra parte, que muy pocas veces, o nunca, hará el puro conductor americano.

La única dificultad que podría encontrarse es la presencia de un cambio de marchas manual, absolutamente imprescindible en nuestro país (por razones únicamente comerciales), pero que ofrece una suavidad de funcionamiento más que notable. Los americanos están especializados en transmisiones automáticas, pero no cabe duda de que sus cajas de cambio manuales son también excelentes; o al menos, eso puede afirmarse en este coche concreto. Ya quisieran algunos coches deportivos europeos ofrecer esta suavidad, precisión y recorridos de palanca. En cuanto a los desarrollos, son correctos, lo que también es fácil ante la buena elasticidad del motor, que permite recuperar desde muy bajas vueltas.

Teníamos verdadera curiosidad por comprobar cómo han resuelto en Chrysler el problema técnico que siempre se plantea a un constructor de coches deportivos: el transmitir la potencia a través de un eje delantero. Un deportivo con motor turbo de tracción delantera es algo reservado a los coches más racing y de menos tamaño. Es algo que, desde una óptica americana, puede parecer una aberración, destinada sólo a conductores muy experimentados o amantes de sensaciones fuertes.

Pues bien, en el LeBaron no hay tal. Es verdad que su peso, de más de 1.300 kilos, con un reparto dominante sobre el eje delantero y su tamaño de 4,7 metros (casi igual que un BMW Serie 5), facilitan las cosas. Y que, además, con el turbo no se ha pretendido un incremento de potencia en regímenes altos, sino una buena respuesta del motor a medio régimen. Por tanto, la forma de reaccionar ante las solicitudes del acelerador son absolutamente tranquilas. El coche acelera muy bien, pero sin el empujón en la espalda que se nota en coches deportivos más convencionales.



MEJOR EN RECTA
Aunque su comportamiento es honesto, no son las curvas estrechas su mejor terreno.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Los faros son escamoteables y con reglaje desde el interior, por lo que siempre están limpios y bien reglados.
- ▲ Los asientos son de reglaje eléctrico en el conductor y el volante, regulable, por lo que la postura es siempre correcta.
- ▲ De serie incorpora *airbag* (bolsa inflable anti-impactos) para el pasajero.

EN CONTRA

- ▼ El espejo retrovisor interior limita bastante la visibilidad, que tampoco es buena en diagonal posterior.
- ▼ La palanca del freno de mano, está ubicada a la derecha del túnel central, dificultando su accionamiento.
- ▼ El cierre centralizado se acciona desde el interior, con lo que es fácil dejar el coche abierto.

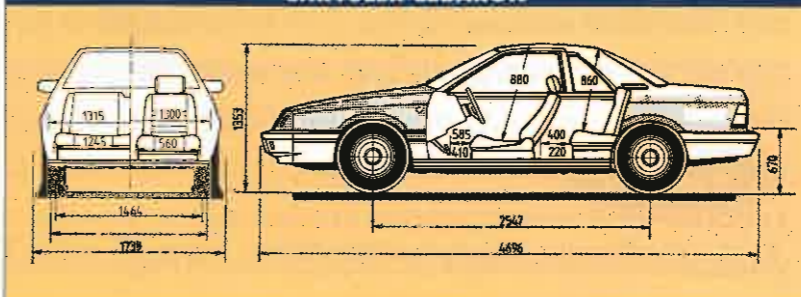
FRENTE A SUS RIVALES

Cada día quedan menos coupé y muchos menos del tamaño del LeBaron. Hace ya bastantes años que dejó de fabricarse el Opel Monza, el BMW Serie 6 o el Ford Capri, que podían ser comparables. Y menos, que se vendan a este precio de 3,2 millones. Un Toyota Supra nos costará el doble y poco menos el Nissan 300. Lo único medianamente parecido es el Calibra, a precio muy similar.

OPCIONES

OPCIONES: Aire acondicionado: 192.000 pesetas. Pintura metalizada: 42.240 pesetas. Elevalunas eléctricos: 57.600 pesetas.

CHRYSLER LEBARON



Lo que no podemos pretender es que sea brillante en terreno complicado. Bastante hace con portarse honestamente en trazados amplios y aunque no se revuelve como esas perezosas berlinas *grand-routier*, no son las estrechas carreteras de montaña su escenario favorito. Su eje trasero rígido tampoco ayuda y si un día tenemos los cables cruzados y queremos exprimir al LeBaron en un tramo de rallye, no nos queda más remedio que intentar balancearlo, rompiendo todos los esquemas a los ingenieros que lo diseñaron.

En definitiva, el LeBaron es un coche encantador de conducir si nos conformamos con rodar por carreteras amplias o tranquilas; con unas prestaciones bastante dignas (si superamos el umbral de la dignidad nos podemos llevar una sorpresa en los consumos) y que aborrece los parkings subterráneos. ¿Claustrofobia? No. Sencillamente, que no es capaz de girar en menos de 13 metros. Pero esa es otra manía de los arquitectos, que ponen columnas donde no deben.

○ José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez



FAROS OCULTOS
Los faros van ocultos en una rejilla escamoteable, que se abre también cuando pulsamos las ráfagas.

Nosotros competimos, tú ganas.



Los grandes campeones cuando compiten siempre buscan la victoria. Como Ford y todos sus equipos oficiales de competición. Sus éxitos deportivos demuestran que son unos auténticos campeones.

Pero, Ford busca, al competir, algo más que la victoria. Queremos probar la resistencia, potencia y fiabilidad de nuestros coches de competición.

Después, toda la experiencia y el conocimiento que hemos conseguido compitiendo lo aplicamos a nuestros turismos de serie. Para que tú también ganes.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

VOLKSWAGEN GOLF GTI LA TENTACION VIENE DE ARRIBA

Para la mayoría de los automovilistas españoles hablar de Golf es hablar de GTI. El clamoroso éxito que ha tenido este coche alemán desde su aparición en el 76, augura una segura continuidad en este nuevo modelo, mejorado, mucho más equipado y, lo definitivo, con un precio atrevidamente seductor.

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

El fenómeno de la *geteimanía* cobró en España una especial relevancia desde la irrupción del admirado Golf. No es una casualidad que nuestro país haya sido el mayor enamorado de esta versión en todo el mundo en cuanto al porcentaje de ventas respecto a otras versiones. Calidad, fiabilidad, prestaciones y un comportamiento ejemplar, han resultado un cóctel muy difícil de digerir por sus competidores. Con casi trece millones de unidades vendidas, el



60 / Motor 16

VIRTUDES

- Comportamiento
- Equipo
- Precio
- Seguridad

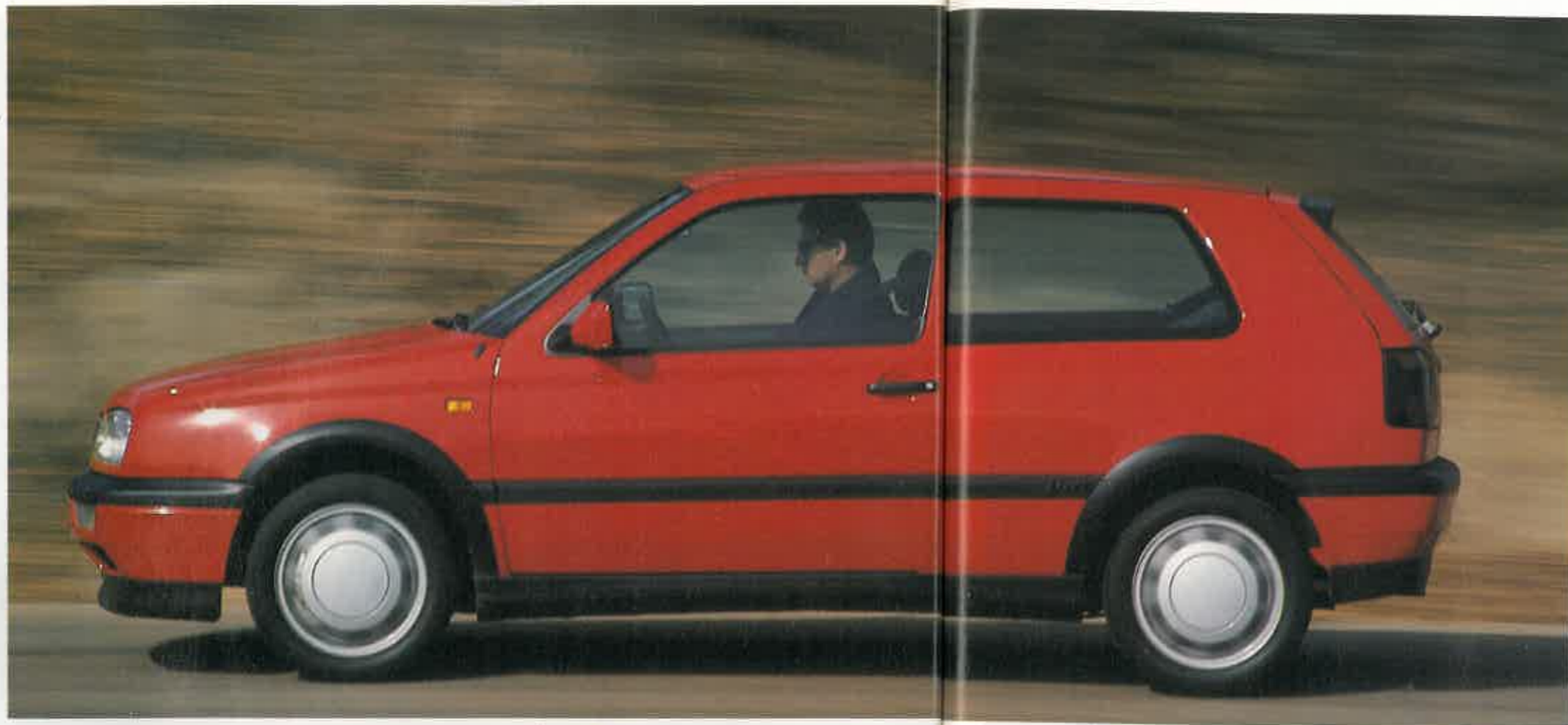
VOLKSWAGEN GOLF GTI
PRECIO: 2.131.000 ptas

- Pérdida de personalidad en las respuestas a régimen alto
- Incremento de peso
- Aire acondicionado opcional

DEFECTOS



FORMA DE LÁGRIMA
Las exigencias aerodinámicas modernas han redondeado las hasta ahora angulosas líneas del Golf.



Golf no podía fallar a sus incondicionales y, especialmente, a los *geteístas*, los más exigentes entre todos ellos. El modelo del 92 ya está en los concesionarios españoles y Motor 16 ha querido ser el primero en conocerlo.

El planteamiento del nuevo GTI no abandona la idea inicial de juntar una eficacia deportiva con un coche polivalente y familiar. No hace falta un llamativo y exiguo coupé para conocer los placeres de la conducción y no hay que renunciar a un uso cotidiano y utilitario al que se suma un mantenimiento mínimo.

El tiempo no pasa en balde. Las modas cambian y las tendencias de diseño también. Lejos quedan ya esos años setenta donde los ángulos, aristas y las neoclásicas líneas rectas eran sinónimo de perfección tecnológica. La aerodinámica y la utilización del ordenador en el diseño de las carrocerías han sentado cátedra sobre las formas modernas de los automóviles. No es extraño pues que la sobria cuña del Golf haya dado paso a unos contornos dilatados (veáanse los laterales), turgentes y de aspecto mu-



ESTILO DEPORTIVO
Las llantas de aleación de 15 pulgadas y el deflector trasero personalizan exteriormente al GTI. La suspensión ha sido rebajada en altura además de otras modificaciones.

cho más compacto. El refuerzo de los puntos clave en favor de la seguridad también ha tenido que ver en esta mayor solidez estética del conjunto.

Ciertos aires orientales son fruto de las nuevas ópticas ovaladas que «achinan» un tanto el frontal con respecto a las anteriores parábolas circulares y al obligado diseño aerodinámico de la caja en forma de lágrima. Sin embargo, y pese a todos estos cambios, la estampa sigue conservando los rasgos innatos del Golf. Rasgos que respiran funcionalidad por sus cuatro costados.

MEJOR HABITABILIDAD

El incremento exterior de medidas ha supuesto una ligera ganancia en la habitabilidad. Los interiores aparecen más acogedores y cuidados, manteniendo la calidad legendaria de los materiales utilizados en el Golf. Al nuevo diseño, más estético y ergonómico, se suma un nivel de equipamiento inusitado hasta ahora en este modelo. Ya no podrá tacharse a los GTI de venir un tanto «pelados» de equipo, pues en el nuevo Volkswagen

ha hecho un auténtico alarde en este sentido. Desde el ordenador de abordo hasta los sistemas de antibloqueo (ABS) y antipatinamiento (EDS), la dotación del coche es abrumadora. Puede decirse que, excepto el aire acondicionado y el volante regulable en altura, el GTI lleva de origen todo lo que puede montarse en un Golf.

Los asientos deportivos personalizados para este modelo son muy acertados en cuanto a lo funcional y en cuanto a lo deportivo. El conductor puede re-

gularlo en altura, lo que palia, en parte, la ausencia de reglaje en el volante, y ofrece un diseño cómodo en todo tipo de uso. Los apoyos lumbares y la forma de la banqueta no hacen pensar de forma especial en los Recaro que se ofrecen como opción.

La posición de conducción resulta agradable, con todos los mandos al alcance de las manos y dispuestos con la aplastante lógica alemana, es decir, donde los buscaríamos a ciegas. Ni que decir tiene, el mando de las luces sigue siendo el implantado de forma general en los coches alemanes, integrado a la izquierda del salpicadero. Además de comandar las luces de posición y de carretera, sirve al tirar de él para conectar los antiniebla delanteros y traseros. Visualizar los instrumentos no supone ningún problema y se hace en fracciones de segundo, la vieja fórmula de los relojes analógicos de fondo negro y agujas blancas, tenuemente iluminados y enmarcados por el arco del volante se muestra insuperable para controlar de forma precisa y en todo momento los datos de nuestra marcha. Como concesión a la electrónica, ahora dos pantallas de cristal líquido son las encargadas de informar sobre el cuentakilómetros parcial y total, además de recoger los datos del ordenador de abordo. Por cierto, su uso está correctamente simplificado y, a diferencia de otros coches, no se convierte en un laboratorio pasatiempo que

FRONTAL MAS EXÓTICO
Las ópticas circulares han sido sustituidas por grupos ópticos ovalados. El parabrisas ha abierto su ángulo respecto al capó.



FICHA TECNICA

MOTOR: De delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 92,8 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,9 mkg (166 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina súper de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras con sistema antipatinamiento EDS. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento autorregulable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida, con columna de dirección de seguridad desenchajable. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con brazos telescópicos y brazos triangulares inferiores, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, con brazos telescópicos, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/50 VR 15. Llantas de aleación de 6J X 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.035 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

PRESTACIONES Velocidad máxima: 198 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,1 s. Aceleración de 0 a 80 km/h: 6,7 s.

CONSUMOS Consumo en ciudad: 10,3 l/100 km. Consumo en carretera a 90 km/h: 5,8 l/100 km. Consumo autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km. Consumo medio: 8,6 l/100 km. Autonomía media: 590 km.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 951 puntos de asistencia en toda España.

requiere complicadas operaciones con el coche parado.

El volante, de aspecto muy atractivo y diseño de seguridad deformable, dispone, sin embargo, de unos brazos excesivamente anchos, que llegan a entorpecer el juego de manos en conducción deportiva. Pero antes de llegar a ello, se rodarán muchos kilómetros de agradables sorpresas. La primera, casi a coche parado, es una reconfortante sensación de que el Golf apoya aún mejor sobre el asfalto y que ha ganado precisión en su manejo. El mayor ancho de sus vías y la adopción de neumáticos de 195 aumentan sensiblemente la superficie de apoyo, y eso en una rígida carrocería de altas prestaciones adquiere importancia kilómetro tras kilómetro.



MÁS APOYO
Un aumento de las vías y neumáticos de mayor anchura hacen que el nuevo Golf GTI se asiente mejor sobre el asfalto. Ahora es aún más neutro en sus reacciones.

Esa primera sensación de mayor firmeza en las reacciones se ve completamente confirmada en pasos rápidos por curva. Sin importantes modificaciones en la suspensión ni el chasis (lo que está bien hecho desde el principio lo seguirá estando), la trayectoria del coche se ha hecho aún más precisa y el balanceo más discreto. Consecuencia directa de lo que Volkswagen denomina «Chasis Plus» y que ha introducido en este GTI y en el VR6. Su secreto es una geometría especial del tren delantero, barra estabilizadora, mayor firmeza en la dirección asistida, amortiguadores de gas y muelles más duros y una altura rebajada en 20 milímetros delante y 10 detrás respecto al resto de la gama. Aquí, a la hora de compararlos, se nota también un funcionamiento más

suave del embrague y de la palanca de cambios, quizás el único talón de Aquiles del anterior modelo. Sin haber ganado en velocidad de manejo, el cambio si se ha hecho algo más agradable y preciso, sobre todo en conducción deportiva.

La mecánica del motor es donde se han registrado mayores variaciones respecto al 1.8 GTI que ha hecho historia (y la sigue haciendo, pues todavía sigue comercializándose hasta que se agoten las últimas y, para alguno, preciosas unidades). Como apuntaban este verano los ingenieros de la Volkswagen durante la presentación del modelo, *nada hay que sustituya a la cilindrada, excepto la cilindrada misma*. En consecuencia, todos los Golf en general han ganado



A LA VISTA
Nuevo diseño y excelente ergonomía para el salpicadero, realizado con excelentes materiales.

CONFIANZA MECÁNICA
El archiprobado 1.8, subido de cilindrada hasta los dos litros, sigue mereciendo la confianza de VW. Hasta el punto de ser utilizado por el grupo alemán en el nuevo Audi 80 2.0.



ACABADO IMPECABLE
La unidad de pruebas era una preserie. En el GTI definitivo los elevallas son eléctricos.



GAMA GOLF: CON TODO EL EQUIPO

MODELO	1.4 CL	1.8 CL	1.8 CL	1.8 GL	1.8 GL	2.0 GTI	2.8 VR6	1.9D CL	1.9D GL	1.9 GTD
Precio 2 puertas (ptas)	1.498.000	1.694.000	1.787.000	1.878.000	1.972.000	2.131.000	3.599.000	1.849.000	2.132.000	2.209.000
Precio 4 puertas (ptas)	1.618.000	1.814.000	1.907.000	1.998.000	2.092.000	2.219.000	3.705.000	1.969.000	2.252.000	2.308.000
CILINDRADA										
Cilindrada	1.391 cc	1.781 cc	1.781 cc	1.781 cc	1.781 cc	1.984 cc	2.792 cc	1.896 cc	1.896 cc	1.896 cc
Potencia	60 cv	75 cv	90 cv	75 cv	90 cv	115 cv	174 cv	64 cv	75 cv	75 cv
Consumo medio (l/100km)	7,3	8,2	8,2	8,2	8,2	8,6	10,5	6,0	6,0	6,0
Aceleración 0 a 100 km/h	16,3 s	14,0 s	12,1 s	14,0 s	12,1 s	10,1 s	7,6 s	17,6 s	15,4 s	15,4 s
EQUIPAMIENTO										
Elevalunas eléctrico	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Cierre centralizado	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Dirección asistida	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Antibloqueo ABS	OP	OP	OP	OP	OP	SI	SI	OP	OP	OP
Antideslizamiento EDS	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP	OP	OP	SI	OP	OP	OP
Ordenador de abordo	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	NO
Llantas de aleación	OP	OP	OP	OP	OP	SI	SI	OP	OP	OP
Asiento posterior partido	NO	NO	NO	SI	SI	OP	SI	NO	NO	NO
Mando a distancia retrovisor	NO	NO	NO	SI	SI	OP	SI	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	OP	OP	OP	OP	OP	SI	SI	OP	OP	OP

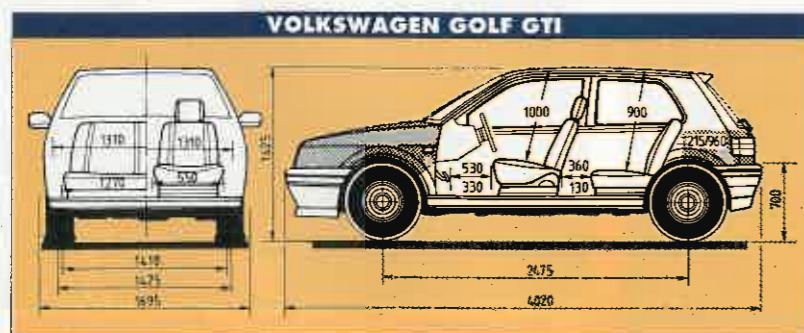
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El número y la disposición de guanteras y espacios para guardar objetos es muy acertado.
- ▲ La ergonomía de los mandos, en general se ha visto muy mejorada respecto al anterior GTI.
- ▲ Excelente la seguridad del conjunto, con chasis reforzado, volante deformable, ABS, EDS, cinturones traseros, etc.

EN CONTRA

- ▼ La rueda de emergencia no permite continuar un viaje largo sin reparar.
- ▼ Los brazos del volante son demasiado anchos para la conducción deportiva.
- ▼ Ante un equiplo tan deslumbrante contrastan detalles más sencillos como la ausencia de luz en el espejo de cortesía.



vas tendencias. En cuanto al motor, una racionalización de la personalidad en favor del uso polivalente y las recuperaciones ha quitado algo de garra a altos regímenes, lo que hará a los más golfistas añorar esa respuesta tan particular y personal del 1.8. Pero si lo que se quiere es aún más emoción, para eso está el contundente VR6, en espera del GTI 16 válvulas que llegará en junio y que completará la oferta.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

Por origen y precio, el mayor rival del Golf GTI es el también recientemente aparecido Opel Astra 2.0 GSi que, aunque mucho menos equipado de origen, se ofrece al interesantísimo precio de 2.091.000 ptas. Pero también están toda una serie de equivalentes en otras marcas que compiten de forma muy seria con el más veterano de los GTI como son los: Citroën ZX Volcane 5P (2.134.859 ptas), Fiat Tipo 1.8ie SX (1.948.872 ptas), Ford Escort XR3i 1.8 16V (1.901.000 ptas), Peugeot 309 GTX (2.001.228 ptas.) y Renault 19 TXi 5P (1.972.000 ptas.) La inercia de ser un modelo que ha sentado un precedente comercial, ser novedad en su concepción actual y ser ofrecido con un equipo sin antecedentes en la marca se unen a un precio que iguala prácticamente a su antecesor, con siete años de existencia, esto hace muy difícil la batalla entre la ya gran familia de los «GTI».

KITS PARA EL ULTIMO VOLKSWAGEN

EL GOLF SE PONE A LA MODA

Dede el día en que el nuevo VW Golf fue presentado en el Salón de Frankfurt, muchas de las firmas especializadas en preparaciones y kits para el automóvil han trabajado contra reloj. Se han fabricado todo tipo de aletas y faldones, los nuevos diseños de llantas son incontables, e incluso se ha trabajado en nuevas variantes del chasis. Los primeros Golf modificados ya están en la calle, y esto es lo que el mercado ofrece hasta el momento.

VOTEX

Es el departamento de preparaciones de Volkswagen y, naturalmente, fue, junto con ABT y Kamei, la primera en presentar personalizaciones para el Golf III. Su programa de modificaciones es exhaustivo e incluye faros de doble óptica, nuevo diseño de la rejilla delantera, spoiler delantero y faldones laterales y posterior. También monta un pequeño alerón en la parte posterior del coche, a la altura del techo, para completar el paquete denominado

PENSANDO EN TODO

Votex presenta varios proyectos, como este Golf de «look» deportivo y con soluciones muy prácticas como su baca polivalente.

«Highsport». En lo referente al chasis, Votex dispone de llantas de aluminio y retoques de suspensión. También hay modificaciones disponibles para el interior del coche, como el volante deportivo y el pomo de la palanca de cambios forrado en cuero.

KAMEI

En el Salón de Frankfurt también se exhibió el VW Golf modificado por Kamei. Este respeta los grupos ópticos originales, pero introduce una parrilla completamente nueva que se complementa con unas pequeñas tiras del color de la carrocería, acopladas a la parte superior de los faros para estilizar el conjunto. En la parte trasera del coche es posible instalar un discreto alerón, en la parte superior, en forma de prolongación del techo. Para admitir llantas más





DISEÑO INSUPERABLE
El Golf Kamei presenta un aspecto muy atractivo, compaginando magistralmente elegancia y agresividad. Llaman la atención los neumáticos de perfil ultra bajo y el impresionante frontal. El alerón posterior casi pasa desapercibido al contrario que las atractivas llantas.



anchas, Kamei ofrece pasos de rueda sobredimensionados, tanto para el Golf tres puertas como para el cinco puertas.

HARTMANN MOTORSPORT

Es una marca bien conocida por sus preparaciones de motor para modelos VW. Como era de esperar, esta firma ha diseñado un kit para el Golf 90 caballos, basado en la utilización de un catalizador de dos vías de fabricación propia, un sistema de escape especial y un árbol de levas adecuado a un uso más deportivo, que elevan la potencia a 110 caballos. Además, Hartmann ofrece la opción de rebajar el chasis



GOLF 90 CABALLOS
La marca Hartmann Motorsport ha incorporado un escape muy especial y un árbol de levas que puede elevar su potencia a 100 caballos.

en 40 milímetros e incorporar unas enormes llantas de 8Jx17 equipadas con neumáticos 215/40 ZR 17.

ABT

Es una de las firmas que trabaja conjuntamente con la fábrica VW, lo que le ha permitido presentar su primer Super Golf en el Salón de Fráncfort al mismo tiempo que el coche original. Las principales variaciones afectan a la parrilla y a los faros, que son sustituidos por otros dobles y redondos. Al faldón delantero original únicamente le ha sido añadido una pequeña prolongación en forma de aletín negro, como el que incorpora de serie el VR6. Más adelante, ABT ofrecerá un kit aerodi-

námico más completo. Este Golf incluye las llantas de cinco radios de dimensiones 7,5Jx16 con neumáticos Continental CZ 91 205/45 ZR 16. Esta firma sólo ofrece preparaciones de motor para las versiones de cuatro cilindros, pero pronto estará disponible una versión desarrollada en base al Golf VR6 que alcanzará los 220 caballos.

NOTHELLE

También realiza modificaciones de motor, y su programa de kits no sólo incluye al Golf 1.8 de cuatro cilindros, sino también al dos litros, que alcanza, tras ser «tocado» los 130 caballos. Para el VR6 estará disponible una súper preparación



AGRESIVIDAD ANTE TODO
Son muchos quienes piensan que los faros rasgados «orientalizan» en exceso al nuevo Golf, quizás por esto ABT le devuelve los grupos ópticos dobles además de rediseñar la parrilla. Las modificaciones son pocas pero contundentes, como las llamativas llantas de aleación.



que le hará llegar hasta los 250 caballos. Para hacer frente a tan descomunal empuje, Nothelle tiene prevista la opción de llantas de su creación de 7Jx16 y un retoque de suspensiones que disminuirá la altura del chasis en 50 mm.

TECHART

Presentó en su momento las primeras llantas de 17 pulgadas para el Golf II, y como era de esperar también ofrece llantas de gran tamaño para el Golf III. Estas son de seis radios y con las siguientes medidas: 7,5Jx17. Son entregadas con los neumáticos Pirelli P700z 205/40 ZR 17, que ocupan hasta el último milímetro el espacio dispo-



LOBO CON PIEL DE CORDERO
Las principales modificaciones que Nothelle realiza en el Golf 2.0 afectan a su mecánica, aunque pueden delatarle sus grandes llantas de 16 pulgadas y los neumáticos de perfil rebajadísimo.

COMPRAR Y VENDER

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TME	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1090	960	820
R-21 Nevada TME	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TME Fam	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
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	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3110	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TME	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TME Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sport	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFI	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro M6	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EF 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Paraiso 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp. y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	480	410	—
Marbella GL	630	540	480	410	—

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	480	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	—	510 410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	—	530 420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	—	530 420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	—	530 420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	—	530 480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L GL y Biri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	690	470	370
Malaga GLD	900	770	690	470	370
Malaga GLD	900	770	690	470	370
Malaga Touring D	900	770	690	470	370

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon ETD y GTD Aut	—	—	—	—	380
Solara Escorial Art.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN


MODELO	91	90	89	88	87
Polo Burey 1.0 y 40 C	660	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y 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	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
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

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	890	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 GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	890	790	—
Passat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CLD Turbo	—	—	—	—	570 510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GX 5	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Sorocco GT	1250	1070	960	810	660
Sorocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Sorocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	860
244 GLT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	—	1320	1180 890 730
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
480 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLJ	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	—	—	1440	1230 1060 850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
9					

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Tel. 551 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid
TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS
 FINANCIACION VW CREDIT
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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
 Honda Prelude 2.0i 16V, 4WS, A.A., 88 2.300.000
 Mercedes 190 2.6, full equip, 88 3.200.000
 Opel Calibra 2.0i 16V, tenemos varios desde 2.850.000
 Renault 21 Turbo DX, A.A., ABS, etc., 90 1.900.000
 Audi 90 2.2 E, A.A., D.A., etc, 89 2.300.000
 Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 2.175.000
 Opel Omega 2.0i LS, A.A., D.A., etc., 88 1.550.000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Moliná de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
PORSCHE 911 Turbo, color rojo, impecable, 6.900.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
ALFA Romeo 75 2000, servodirección, aire, 780.000 ptas., facilidades, garantía 6 meses. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

AUTOMOBILH AST MBM Steindamm 51.200. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialista con experiencia importando desde Alemania.
PORSCHE 911 SL, 3.250.000 ptas., llantas, techo. Porsche 911 Carrera, total equipo, 5.500.000, 1987, español. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

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. Renault 11 Turbo, con garantía de 12 meses, por 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Seat Ibiza 1.5 GLX, año 87, con 18 meses de garantía, por 625.000 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.

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.
BMW 635 CSI, kit suspensión, asientos, etc., impresionante, 2.450.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.
RANCHERA BX 19 TRS, aire acondicionado, bien conservado, 950.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
MERCEDES 190 2.5 16 válvulas, aire, ASD, etc., 4.600.000 ptas., garantía 12 meses, admito cambio. Tel. (91) 255 86 22.
MERCEDES 350 SL, impecabilísimo, revisado en taller oficial, pintado, precio interesante. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
VOLKSWAGEN Santana 5 cilindros, buen estado, 975.000 ptas. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1.302 1.600, precioso, 680.000 ptas., garantizado. Azcona, 62.
VMW 735i, M-EJ, único dueño, climatizador, terciopelo, llantas, etc. Azcona, 62.
BMW 316, aire, radio, llantas, 650.000 ptas. Tel. (91) 256 82 24, noches.
SUZUKI Vitara, regalo seguro, elegir, entrega inmediata. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.

SEAT **F. Tome**
 VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
 GARANTIA TOTAL ESCRITA
 Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

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. «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 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 925.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.
F. TOME, S. A. Citroën CX Turbo Diesel, año 86, por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Austin Montego EFI 2.0, año 88, «impecable», garantizado, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
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. 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. 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.

New Mode
 Pol. Ind. Alparache, Parr. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29 28600 NAVALCARNERO (Madrid)
 TELEFONO (91) 8 11 26 38
BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

205 GTI
 M-LJ
 MUCHOS EXTRAS Y A.A.
 SOLO CAPRICHOSOS
 TEL: 5 78 26 84
VENDO

PORSCHE 911 Carrera Cabriolet, modelo aniversario, capota eléctrica, full equip. Calle Castelló, 98 (Garaje).
OPEL Rekord CD 2.2, todos extras, M-HC, siempre chófer, 800.000 ptas. total, con garantía 12 meses. C.A.N.S.A. Azcona, 62.



RALLYE MANZANARES
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
 Antonio López, 117 Tel: (91) 4 75 47 93 Fax: (91) 4 76 90 77 28026 MADRID
 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

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

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto. Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
PIONEER
 SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
 INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1.303, último modelo, 1979, asientos modernos. Azcona, 62. C.A.N.S.A.
PORSCHE 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. DITECNICA, S.A.
¡BLINDADO! Mod. discreto, de miembro del Gobierno, máximo nivel de seguridad, total discreción. Apartado 11.081, 28080 Madrid.

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 Sres. María Echavarría Corpas Martínez Peñacoba
UNA OCASION DE AMIGO.
 Estamos donde siempre.
 Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

¡ANUNCIESE HOY!
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.
ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037

CADA SEMANA 5 12.000 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 _____

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA
C/ Velázquez, 146
Tfnos. 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



SUZUKI Swift GTI, entrega inmediata, regalo seguro. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

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

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.

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

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

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

FERRARI Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.

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

DITECNICA S. A. C/ Velázquez, 146. Tel. (91) 564 55 56.

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

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

OCASION vendo despiece Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

OCASION BMW 750i, impecable completo de extras, 6.500.000 ptas. Tel. (96) 340 74 47.

OCASION vendo Alfa Romeo 3 V6, del año 90, en magnífico estado, todos los extras. Tel. (96) 588 96 37.

ALFA 75 V6, América, año 88, full equip, llantas Targa 7 x 15, impecable, 1.850.000 ptas. Tel. (944) 72 00 37.

SIERRA XR4-I, 160 CV, impecable, 1.000.000 ptas. Teléfono (942) 75 18 50.

SE COMPRA Lancia Integrale 16V, año 90 en adelante, color rojo. Tel. (942) 25 28 05.

PEUGEOT 405 SRI, M-6349-MM, año 91. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

AUDI 100 Avant Quattro, tracción total, ABS, climatizador, dirección asistida, cierre centralizado, elevallas eléctricas, delanteros y traseros, y más extras, 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 816 05 48, horas de oficina. Madrid.

VENDO Audi 100 2.2 Quattro, mod. 89, ABS, techo, llantas, cierre, hifi, asientos Pirelli, impecable, precio a convenir. Horas comidas. Tel. (96) 366 03 57.

ALFA Romeo del «61», mod. de competición completo, 230 km., 5 V, carrocería aluminio, según firma, 17 coches, sólo entendidos extranjeros, apartado 45.041, 28080 Madrid.

OCASION BMW 318i, full equip, 83, garantía BMW, 975.000 ptas. Tel. (93) 200 49 55.

AUDI 100 Avant Quattro, tracción total, ABS, climatizador, dirección asistida, cierre centralizado, elevallas eléctricas delanteros y traseros, y más extras, 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 816 05 48. Horas de oficina. Madrid.

BMW M-5, dos años, impecable, 30.000 km. Tel. (93) 418 27 23. Noches.

FIAT Croma inyección, M-8759-IU, año 88. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Tel. (91) 409 22 00.

RENAULT 21 GTS, B-5094-IG, año 87. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Tel. (91) 409 22 00.

FORD Sierra 2.3 GLD, B-6245-FP, año 83. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Tel. (91) 409 22 00.

RENAULT 19 Chamade, M-4837-MK, año 91. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 309 GL Trofil, M-4844-KX, año 91. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 305 GT, M-1642-MC, año 91. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

ESCARABAJOS varios, revisados. Azcona, 62 Garaje.

OPEL Kadett 1.6 D, M-3242-JD, año 88. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 205 Roland Garros, A.A., M-1997-LD, año 90. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Tel. (91) 409 22 00.

PEUGEOT 605 SV 3.0, M-1805-LB, año 90. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.

MERCEDES 190 E, 1987, todos los extras, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW 735i, 1988, todos los extras, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW 530i, 1989, todos los extras, 3.000.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.

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

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

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

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.

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.

HONDA Prelude, blanco, perfecto estado, 1.800.000 ptas. Tel. (91) 738 28 35.

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.

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.

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

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.

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.

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

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

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

MERCEDES 300 E, año 89, extras, 32.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
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
Seat Marbella	90	Blanco	17.000	545.000	Ford Escort 16 Ghia, A.A.	90	Blanco	23.000	1.175.000
Opel Corsa City	89	Blanco	31.000	610.000	Ford Escort 1.8 D	90	Blanco	31.000	1.220.000
Citroën AX Stilo	89	Blanco	32.000	690.000	Ford Fiesta 1.8 D, Sp, A.A.	90	Blanco	23.000	1.225.000
Ford Fiesta 1.1 C 4v.	89	Blanco	24.000	725.000	Ford Fiesta XR3i	90	Blanco	19.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	25.000	845.000	Ford Escort XR3i, A.A.	87	Gris	37.000	1.275.000
Fiat Uno 60 S, Sp.	91	Rojo	16.000	845.000	Alfa Romeo 75 1.8, A.A.	89	Gris	27.000	1.275.000
Opel Kadett 1.8 GLS, A.A.	86	Gris	53.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia, A.A.	90	Blanco	30.000	1.325.000
VW Polo 1.3 GT Coupe	89	Rojo	31.000	875.000	Ford Escort 1.6 CLX (Mod.)	90	Blanco	12.000	1.350.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	Rojo	32.000	890.000	Citroën BX 1.6 TS, A.A.	90	Gris	19.000	1.390.000
Citroën AX GT	90	Blanco	17.000	890.000	Opel Kadett GSI, A.A.	88	Blanco	37.000	1.490.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	21.000	890.000	VW Golf Turbo Diesel	89	Blanco	27.000	1.525.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	1.000	950.000	Peugeot 405 GR Fam.	89	Champán	29.000	1.550.000
Lancia Y10 GT IE	90	Gris	13.000	960.000	Peugeot 405 SRI, A.A.	88	Gris	45.000	1.575.000
Ford Escort 1.6	89	Rojo	29.000	970.000	Ford Orion 1.6 L Mod.	90	Blanco	16.000	1.575.000
Peugeot 205 GTI	87	Blanco	48.000	975.000	VW Golf GTI 16 V, A.A., BBS	89	Blanco	36.000	1.575.000
Lada Niva 1.600	91	Blanco	10.000	975.000	VW Golf GTI	90	Blanco	23.000	1.675.000
Opel Corsa 1.4, Sp.	91	Rojo	12.000	990.000	Citroën BX TRD Turbo	89	Gris	35.000	1.725.000
Opel Corsa 1.4 S, 4.	91	Azul	6.000	990.000	Lancia Delta 1.6 IE, A.A.	91	Burdese	12.000	1.825.000
Opel Corsa 1.4 S Joy	91	Rojo	9.000	990.000	Ford Scorpio 2.4 I GL, F.E.	89	Gris	33.000	1.850.000
Citroën AX GT, Sp., A.A., Alarma	89	Gris	21.000	1.050.000	F. Sierra 2.0i, 4p., A.A.	89	Blanco	21.000	1.875.000
Opel Kadett 1.6 S Top, A.A.	88	Negro	32.000	1.075.000	Audi 80 1.8 E, A.A.	88	Rojo	35.000	1.925.000
Peugeot 205 GRD	90	Blanco	27.000	1.075.000	VW Golf Cabriolet	91	Blanco	16.000	1.925.000
Opel Corsa 1.6 GSI	90	Blanco	27.000	1.125.000	Opel Kadett GSI Cabrio, D.A.	90	Blanco	16.000	1.950.000
Opel Kadett 1.8 S, A.A., 4p.	89	Blanco	23.000	1.125.000	VW Passat 2.0 GL, A.A., D.A.	90	Gris	28.000	2.075.000
Lancia Delta 1.6 GTE	89	Rojo	23.000	1.150.000	F. Scorpio 2.9 Ghia Aut.	88	Gris	51.000	2.200.000

ALFA Romeo 75 1.8 IE, aire acondicionado, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

FORD Sierra, año 88, rojo. Tel. (91) 549 57 88.

FORD Scorpio 2.9i Ghia, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.

LANCIA Thema Turbo 16V, año 91, 22.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

BMW M-3, 1989, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

MERCEDES 300 CE 24 V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 64 71.

ALFA Romeo 75 2000, servodirección, aire, 780.000 ptas., facilidades, garantía 6 meses. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E 2.3, año 89, ABS, aire acondicionado. Tel. (91) 549 57 88.

CITROËN CX TRD Turbo, año 86, rojo. Tel. (91) 549 57 88.

FIAT Croma CHT, año 89, gris oscuro, aire acondicionado. Tel. (91) 549 64 71.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

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

ALARMAS

ALARMAS **GEMINI** PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
- TELEMANDO 25.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
- SIRENA 16.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

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

MUSTANG descapotable 5.0, 1987, llamar a American Motors. Tel. (952) 23 89 64.

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

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.

JAGUAR Sovereign, 1985, todos los extras, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BX 16 TRS, vendo por poco uso, M-HM, 625.000 ptas. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97

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.

MERCEDES 2.5 16 V, 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.

TRIUMF TR 6. Tel. (91) 409 72 63.

TRIUMF TR 7, descapotable. Teléfono (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.

KARTS competición, nuevos y usados. Masalés. Tel. (93) 692 18 24.

DATSUN 280 ZX Targa, compro. Tel. (91) 450 03 62/39 74.

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, cierres 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.

GOLF GTI 16 V, 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.

BMW 324 TD, 2 años, negro, A. A., llantas, 75.000 km. 1.950.000 ptas. B-KW. Tel. (93) 349 09 65. Enric.

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-Y, 40.000 km. 2.850.000 ptas.

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



DODGE STEALTH '92 R/T Turbo 300 CV. 4 x 4. Full Equip.



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



CADILLAC SEVILLE '92 Full Equip.



CADILLAC «EL DORADO» '92 Full Equip.



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



CHRYSLER VOYAGUER LE '92 3.3 L. 150 CV. 4 x 4. Full Equip.

Teo Martín
AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR, PARCELA C-3-A. SAN MARTIN DE LA VEGA 28330 - MADRID
TELEFONOS: 691 18 44-691 30 47-691 34 47-692 34 50-692 36 02 - FAX: 691 56 86



COMPRAR Y VENDER

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

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

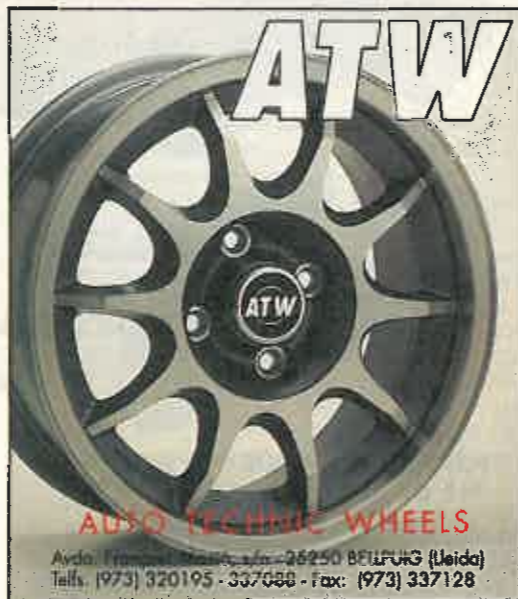
C/ ANTONIO LEYVA, 23
28019 MADRID
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70



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 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.
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.
SUZUKI Vitara, Suzuki Swift, Samurai, todos llantas regalo, etc. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tels. (91) 256 17 17/256 86 21.
PORSCHE 911 Carrera Cabriolet, modelo aniversario, capota eléctrica, full equip. Calle Castelló, 98 (Garaje).

MERCEDES 220 SE Coupe, 1965, precioso, 2.200.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
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.
BMW M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equip., precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22.
911 Turbo Porsche, 300 CV, full equip. Tel. (91) 435 23 47.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1.303 Cabriolet, original. Teléfono (91) 409 72 63.



AUTO TECHNIC WHEELS
Ayda, Transmisión, S.A. - 25250 BELLPUIG (Lleida)
Tels. (973) 320195 - 337088 - Fax: (973) 337128

PORSCHE 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.
MERCEDES 350 SLC, granate, 1.500.000 ptas., cambio manual. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
MERCEDES 350 SL, impecabilísimo, revisado en taller oficial, pintado, precio interesante. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
PORSCHE 911 SC, 3.250.000 ptas, llantas, techo. Porsche 911 Carrera, total equipo, 5.500.000 ptas., 1987, español. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

RANCHERA BX 19 TRS, aire acondicionado, bien conservado, 950.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.
MERCEDES 190 2.5 16 válvulas, aire, ABS, etc., 4.600.000 ptas., garantía 12 meses. Admito cambio. Tel. (91) 255 86 21.
MERCEDES 500 SE, 1984, todos los extras, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
MERCEDES 190 E 2.6, 1989, todos los extras, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.
TRIUMPH TR 6. Tel. (91) 409 72 63.
TRIUMPH TR 7, descapotable. Teléfono (91) 409 72 63.

TENEMOS SU AUTOMÓVIL PREFERIDO
NUEVO Y USADO:

**Mercedes 190 E, D, 16V,
300 E, CE, TE, 24V,
300 SE - 600 SEL ...**

**Porsche...
BMW...**

AUTOMÓVILES
BAOTIC

¡ Hablamos Español !

Karl-Benz-Str. 27 // D-6000 Frankfurt 61
Tel. 0749-69/4209850 // Fax 419239

NOTICIAS DE EMPRESA

HELLA EN ESPAÑA



Especial Olimpics

CON la presencia de la Infanta Elena de Borbón se ha presentado en España Special Olympics. Una sociedad desinteresada cuya finalidad es proporcionar entrenamiento, actividades y competiciones deportivas a todas las personas con disminuciones psíquicas para ofrecerles la oportunidad de desarrollar sus aptitudes físicas, su espíritu de superación y hacerles disfrutar de momentos de alegría.

Bicicletas JJ

LA firma catalana TCP se ha hecho cargo de la total distribución de las bicicletas de Mountain-Bike fabricadas por JJ-Cobas. Entre estos productos podemos encontrar todo tipo de estilos, desde bicicletas con un estándar de gran calidad, hasta las máquinas más sofisticadas y revolucionarias de inminente aparición

en el mercado actual. En el presente catálogo encontramos tres tipos de productos que se adaptan a las más diversas necesidades. Warming, para iniciarse en la práctica de este apasionante deporte que es el Mountain-Bike. Estas bicicletas poseen un

robusto cuadro de fácil conducción en ascensos y descensos. Training, ideal para un entrenamiento duro y eficaz, aúna la manejabilidad con la resistencia. Y finalmente la Racing, un producto de altísimo nivel apto para la competición.



RECIENTEMENTE han sido inauguradas las nuevas instalaciones centrales y sede social de Hella S.A., filial española de la compañía alemana Hella KG Hueck & Co., líder mundial en el sector de componentes para automoción, en los ámbitos de la iluminación, electrónica y accesorios entre otros. El nuevo edificio situado en el Polígono Industrial de Tres Cantos es un ejemplo representativo de los avances de Hella, e incorpora las últimas tecnologías de construcción. Entre los productos más interesantes de Hella destacan los asientos Recaro, las ópticas y productos de iluminación Optilux, y los accesorios como las batas Thule.

El tiempo es arte

RAYMOND Weil acaba de presentar su última creación. El Parsifal Oro, un reloj-joya embellecido con diamantes auténticos. Esta joya representa la máxima evolución en diseño de la prestigiosa marca suiza. Tanto el mo-



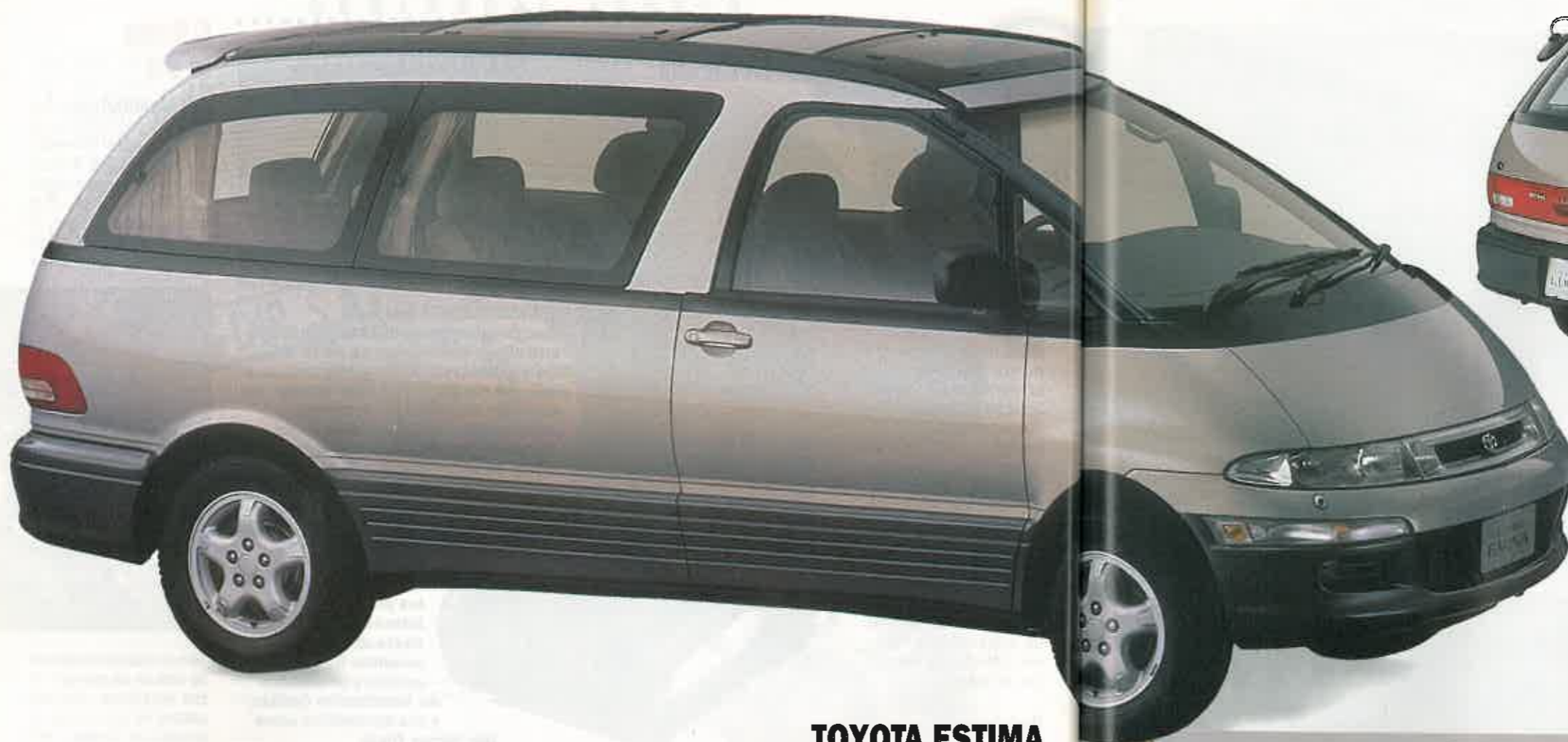
delo de caballero como el de señora se realizan en dos versiones, una con pulsera de oro macizo alternada con mallas y otra con pulsera de piel de cocodrilo auténtico.



Sonido estelar

LA firma danesa Bang & Olufsen acaba de presentar lo último en sistemas de audio de carácter compacto, el Beosystem 2500. Su funcionamiento es comparable a los sistemas más grandes de la marca, y demuestra una capacidad única para reproducir el sonido a través de toda la gama de frecuencias. Incluso las frecuencias ba-

jas, que son el punto débil de los sistemas pequeños, se reproducen con todo detalle. El Beosystem 2500 cuenta con reproductor de CD, platina de cassette, radio y altavoces que llevan incorporados un amplificador, el cual hace que las ondas de sonido parezcan provenir de una caja mucho mayor. Es fácilmente transportable gracias a su discreto tamaño y a su instalación con un solo enchufe.



EQUIPAMIENTO LUJOSO Y ORIGINAL
Las versiones más equipadas del Estima llevarán hasta un mecanismo sonoro que avisa al conductor cuando tiene un obstáculo muy cerca, para que no aparque de oído sino por sonido.



TOYOTA ESTIMA

MONOVOLUMEN JAPONES

Entre los próximos modelos de Toyota para la nueva temporada, merece especial atención el Estima. El Estima es un pequeño monovolumen, o lo que es lo mismo, un coche en el que casi todo el espacio de la plataforma es aprovechado en beneficio de los pasajeros.

EN apariencia los nuevos Estima, denominados, según cada mercado, Lucida (término inglés usado para denominar la estrella más brillante de la constelación) y Emina (adaptación de la palabra eminente), son prácticamente iguales al otro monovolumen de Toyota, el popular Previa, pero con menor tamaño. Las nuevas medidas son ahora de 4.690 mm. para la longitud, 1.690 mm. para el ancho, y la altura varía según la versión, oscila entre los 1.780 mm. y los 1.790 mm., mientras la distancia entre ejes es de 2.860 mm.

Los nuevos modelos se caracterizan por un avanzado diseño de marcadas líneas futuristas, que permite

disfrutar de un habitáculo de espaciosas dimensiones. Todas las versiones del Estima se surten de tres filas de asientos, una delantera, una central y otra trasera.

En la versión de acabado G tienen cabida hasta siete pasajeros, mientras que en las demás entran ocho, pudiendo hacerse combinaciones de un asiento individual y otro de dos o simplemente uno para tres personas, en la fila central. Los asientos centrales individuales se pueden girar 180 grados para enfrentarse con los de la última fila. Otra peculiaridad es la de poder plegar del todo los asientos de atrás, para dejar más espacio útil para el equipaje. Todos los respal-

dos de los asientos también se pueden abatir para mayor comodidad del viajero.

Los motores del nuevo monovolumen de Toyota, están montados en disposición central, constan de cuatro cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza. Y se puede disponer de versiones alimentadas por gasolina o diésel.

Los datos de identidad del motor de gasolina son: 2.400 centímetros cúbicos, dieciséis válvulas y 135 caballos de potencia. Mientras que la mecánica diésel desarrolla 100 caballos, cubica 2.200 centímetros cúbicos y está sobrealimentada por un turbocompresor. Las distintas versiones del Estima, lo mismo con

motor diésel que de gasolina, se pueden elegir con tracción a las ruedas delanteras o permanente a las cuatro. La dirección es de cremallera, la suspensión delantera independiente de tipo McPherson y la trasera de paralelogramo deformable con doble triángulo o eje rígido con cuatro brazos en el 4X4.

Las distintas versiones del Estima podrán equipar, según el acabado que se elija, elementos de serie u opcionales tan originales como: un equipo de música con nueve altavoces; televisión en color; vídeo; aire acondicionado con múltiples salidas de aire por el techo; un mecanismo que actúa de forma automática, encajando las puertas que estén mal cerradas; un sistema eléctrico de cierre de cortinillas; un sonar que avisa cuando estamos cerca de un obstáculo para facilitar el aparcamiento; *airbag*, pero sólo para el asiento del conductor o simplemente un ABS.

Por el momento se desconoce el precio que tendrán estos nuevos vehículos en nuestro país y cuándo podríamos empezar a disfrutar de ellos.

PARA FAMILIA NUMEROSA
Las dos filas de asientos traseros admiten combinaciones de butacas individuales, con cabida para dos personas o para tres. La capacidad total es de ocho personas.

FOTOS
ESPÍA



512 GT AMERICA FERRARI OLIMPICO

El Ferrari 412i, el preferido del Commendatore, ya tiene sucesor. Es el 512 GT América y estará listo en otoño.

86 / Motor 16

EL Ferrari 512 GT America es el único Ferrari que mantiene una disposición clásica, motor delantero longitudinal y tracción trasera, y también el único que se mantiene fiel a los motores de doce cilindros en V. (El sustituto del Ferrari F-40 llevará un motor de doce cilindros, pero no así el F-40 que lleva un motor de ocho cilindros).
Con el 512 GT America, Ferrari entrará en competencia directa con los últimos Coupé que tanto aprecio están teniendo en el mercado, como el BMW 850i, o el recién apare-

cido Mercedes SEC. Precisamente, la similitud del primer diseño del Ferrari 512 GT America con el BMW 850i ha motivado una variación absoluta de su carrocería. La actual no guarda ningún parecido con la anterior.
Como ya avanzábamos en el número 432 de Motor 16, el 512 GT America contará con un propulsor de doce cilindros en V completamente nuevo, con un ángulo de 65 grados entre ambas bancadas, de 5,4 litros de cilindrada y 400 caballos de potencia. La caja de cam-



400 CABALLOS
El nuevo motor de doce cilindros en V y 5,4 litros de Ferrari, permitirá al coupé más clásico de Ferrari superar los 250 kilómetros por hora.

CAMUFLADO
Aunque los paneles de camuflaje dificulten la visión global del modelo, se intuye la segunda ventanilla lateral, claramente reflejada en el dibujo, y algunas reminiscencias estéticas del Testarossa.

bios, manual de seis marchas, irá situada sobre el eje posterior para mejorar el reparto de pesos.
Este modelo se dará a conocer en el próximo Salón del Automóvil de París, que se celebra a comienzos del mes de septiembre. Sin embargo, probablemente su producción no comience hasta principios de 1993, cuando esté perfectamente resuelta la adopción del *airbag*, elemento imprescindible para satisfacer al público de norteamérica. ○

Giancarlo Perini

¿Hasta dónde eres capaz de llegar?

Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos. Alcanza el horizonte. Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4x4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas,

desiertos... El Samurai continúa donde los demás se detienen. Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

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 • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.





RENAULT 5 TURBO

DE PROFESION VELOCISTA

Si se trata de hablar de un coche con carácter y nervio, ese no es otro que el Renault 5 Turbo, un «sprinter» por excelencia. Es un modelo que nació por y para la competición, además ha conseguido brillar con luz propia.



DE vez en cuando a un probador de coches, se le presenta la ocasión de ponerse a los mandos de un automóvil especial. Este es el caso que nos ocupa en estas páginas, el Renault 5 Turbo. Un coche que en sus versiones de carreras y en el mundo de los rallies llenó páginas de oro. Este espectacular modelo, nació, exclusivamente, para que la marca francesa pudiese homologar sus coches

de carreras. En este sentido, se le puede considerar como el heredero y sucesor del mítico Alpine 110.

El tiempo no parece que pase por el 5 Turbo y se sigue manteniendo tan actual como cuando nació. A su paso, este coche, conocido por los aficionados a los rallies con el sobrenombre de «culo gordo», por la gran anchura de su parte trasera, sigue causando admiración.

La unidad que tuvimos ocasión de

conducir, nos la cedió Miguel Arias, su propietario, que se ha preocupado de mantenerlo en un buen estado de funcionamiento. Lo cierto es que basta girar una vez la llave de contacto para que comience a rugir el corazón de este atleta.

El 5 Turbo está pensado para dos ocupantes, justo detrás de los asientos está situado el motor. La mecánica parte de la base del cuatro cilindros de 1.396 centímetros



DETALLES EXCLUSIVOS

El Renault 5 Turbo cuenta con un diseño muy personal. Sin duda, la parte que más llama la atención es su espectacular trasera. También le distinguen sus tomas de aire laterales y el alerón trasero.



R-5 TURBO DE CARRERAS

La escuela de Carlos Sainz

EL Renault 5 Turbo, brilló con luz propia en los rallies de primeros de los ochenta. Fue para muchos pilotos la auténtica escuela de conducción. Es un coche con un gran carácter, mucho nervio, que en una conducción al límite requiere a su volante a un auténtico malabarista. A los mandos de uno de estos coches comenzó a sonar con fuerza el nombre de Carlos Sainz, nuestro Campeón del Mundo. Con un Renault 5 Turbo, el madrileño, en sus primeras incursiones del Campeonato de España de la especialidad,



puso en un apuro a pilotos consumados. Más tarde seguirá unido brillantemente a Renault, pilotando para la marca francesa el R-5 Tour de Corse y el espectacular Maxi-Turbo. Además, el tiempo ha demostrado que estos coches de Renault fueron la auténtica escuela de graduación para todos los pilotos que iniciaron su andadura al volante de uno de ellos. Tenemos el caso no sólo de Sainz, también Didier Auriol se dio a conocer con un Renault 5 y, curiosamente, son los pilotos que dominan en el Mundial de la especialidad.

cúbicos de Renault, que con una adecuada preparación y la adopción de un turbo, ofrece una potencia de 160 caballos, capaces de lanzarlo a una velocidad de vértigo. Hoy en día, esta potencia está superada por un buen número de coches de corte deportivo. El secreto de este ejemplar, es que su relación peso-potencia es muy buena. No hay que olvidar que parte de la base de un Renault 5 «normal», por lo tanto, tiene una longitud muy similar. Además la carrocería es de fibra de vidrio, con lo que su peso es de sólo 970 kilos.

Una vez puesto el motor en marcha, y tras engranar la primera velocidad, sorprenden los pocos bajos del motor. Le cuesta coger vueltas y, realmente hasta que llega a la cota de las 4.000 revoluciones, se muestra muy perezoso. Es a partir de estas revoluciones cuando deja



relucir todo su potencial y sale disparado hacia delante. En ese momento hay que sujetarse con fuerza al volante. Debido a su particular concepción tiene un carácter bron-

co; lo cierto, es que para domarlo, es necesario ser un buen volantista. La poca distancia entre ejes y la tracción a las ruedas posteriores, hace que la trasera se muestre in-



quieta y que intente adelantarnos al más mínimo despiste. Por otro lado, el morro se resiste a dibujar las curvas y hay que ayudarle con el acelerador.



SÓLO PARA DOS
El habitáculo del R-5 Turbo está ideado para dos ocupantes. El cuadro de instrumentos cuenta con todos los indicadores necesarios para conocer el funcionamiento del motor. El propulsor está situado en el centro del coche.

Su comportamiento nos recuerda a un kart de competición. Al final, después de realizar unos kilómetros a sus mandos, el tiempo se sucede en un abrir y cerrar de ojos. Al bajar-

nos, sólo se nos ocurre pensar que es una pena que ya no se construyan vehículos con su carácter.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo



FICHA TÉCNICA



Modelo de producción limitada. Dos puertas y dos plazas. **MOTOR:** Central longitudinal. Cuatro cilindros en línea. Dos válvulas por cada cilindro. Un árbol de levas lateral, accionado mediante una cadena. Cilindrada total de 1.397 centímetros cúbicos. Potencia de 160 caballos a 6.000 rpm. Alimentación por inyección mecánica y turbocompresor. Encendido electrónico. Refrigeración por líquido. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas traseras. Embrague de diafragma con mando mecánico. Cambio de cinco velocidades. **SUSPENSIÓN:** Independiente a las cuatro ruedas. **FRENOS:** De discos ventilados en las cuatro ruedas. **DIMENSIONES:** Longitud total: 3.660 mm. Ancho total: 1.750 mm. Distancia entre ejes: 2.430 mm. **PESO:** 970 kilos. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 200 km/h.

KEVIN SCHWANTZ

MAS DIFICIL TODAVIA

Es rápido, muy rápido. Disfruta pilotando al límite de la gravedad y su estilo ya ha creado escuela en el mundo de la moto. Se llama Kevin Schwantz, nació en Texas hace 28 años y tan sólo tiene una asignatura pendiente, ser Campeón del Mundo de Velocidad.

Enviado especial

Gonzalo Serrano

Si Milan Kundera hubiera tenido que elegir un modelo para la portada de su libro «La insostenible levedad del ser» es casi seguro que en esta portada hubiese aparecido la figura espigada de Kevin Schwantz. Un piloto para quien las leyes de la gravedad tienen un significado poco corriente, ya que su impresionante forma de pilotar roza lo imposible. Un estilo que le ha hecho merecedor del reconocimiento del público para quien este piloto representa el espectáculo puro y simple.

P.- Kevin, ¿tiene usted algún tipo de motivación especial para esta temporada?

R.- Por supuesto, creo que este año va a resultar fundamental para mí el evitar las caídas y mantener una regularidad de resultados que no he conseguido en otros años y que ha sido lo que me ha impedido conseguir el título.

P.- Pero usted ya mantuvo una temporada regular el año pasado y al final no consiguió el título.

R.- Efectivamente, el año pasado

me caí en pocas ocasiones, pero los resultados no fueron buenos y mis actuaciones sufrieron muchas variaciones ya que terminé primero en varias carreras pero también acabé séptimo en otras y esto último es lo mismo que no terminar una prueba.

P.- Usted ha renovado por dos años más su contrato con Suzuki ¿Le proporciona este espacio de tiempo una mayor seguridad para conseguir el título?

R.- La seguridad de un contrato

MALABARISTA

La técnica de pilotaje de que hace gala Kevin Schwantz es tan arriesgada que pocos pilotos se atreven a seguir sus trazadas durante una carrera.



más largo te permite plantearte las cosas de otra forma, pero esta seguridad no afecta a la manera en que pienso enfocar la temporada, atacando desde el principio y sumando puntos rápidamente para que tengan que perseguirme y no yo a ellos, como sucedió en años anteriores.

P.- En comparación con las Yamaha y las Honda ¿Qué nivel de competitividad espera de la Suzuki?

R.- Puedo comparar la Yamaha y la Suzuki ya que he pilotado ambas motos pero no la Honda. Sobre ellas puedo decir que la Yamaha y la Suzuki son muy semejantes y mucho más manejables que la Honda, que, por lo que he podido ver, acusa en exceso su potencia.

A ESCENA

Equipo Suzuki-Lucky Strike

COMO viene siendo habitual en los últimos años, el equipo Suzuki-Lucky Strike ha sido el primero en abrir el fuego de las presentaciones cara al inicio de la temporada. El equipo nipón dispondrá esta temporada de una potente escuadra que disputará las cilindradas de 250 y 500 centímetros cúbicos. En la categoría del cuarto de litro Wilco Zeeleberg y el vasco Herri Torrontegui serán los pilotos encargados de continuar con la evolución que inició el pasado año el germano Martin Wimmer. Ambos pilotos



OPORTUNIDAD
Torrontegui disfrutará de una oportunidad única en el equipo Suzuki

debutarán con Suzuki y la inclusión de Torrontegui se ha debido a las buenas maneras que el vasco demostró en el Gran Premio de Italia del pasado año. En 500 c.c la gran figura del equipo será Kevin Schwantz mientras que el segundo piloto será el norteamericano Doug Chadler, que el pasado año disputó el Mundial bajo la tutela del todopoderoso Kenny Roberts

P.- ¿En qué elementos de la moto han trabajado más?

R.- Las principales modificaciones que hemos estado realizando se han centrado en el capítulo de las suspensiones, para lo que hemos tenido que modificar las geometrías, que era el problema que arrastrábamos desde el año 90, pero continuamos teniendo algunos



problemas con la estabilidad en curvas.

P.- Una vez que ultimen la preparación de la nueva moto ¿Espera superar las diferencias que existen con los modelos de otras marcas?

R.- Confío en ello, ya que lo que he podido comprobar en los primeros ensayos es que la Suzuki de este año va en la línea de la de temporadas anteriores, aunque hemos mejorado la velocidad máxima y la velocidad en recta por lo que no tendré que arriesgar tanto en las zonas viradas de los circuitos.

P.- ¿Puede influir en la mejora de la Suzuki el cambio de Dunlop a Michelin?

R.- Cuando cambiamos en 1990 de Michelin a Dunlop perdimos adherencia lateral, ahora confío en recuperar este elemento que resulta imprescindible para mi estilo de conducción.

P.- Su estilo de pilotaje es muy espectacular ¿Qué le resulta más difícil, acelerar o derrapar?

R.- Tengo que reconocer que un

piloto puede aprender mucho sobre una moto y que puede llegar a confundirse espectáculo con técnica, pero en mi caso todos los malabarismos que puede parecer que realizo sobre la moto son debidos a las características tan especiales de la Suzuki que me ha obligado a adaptar mi forma de pilotar a sus reacciones.

P.- ¿Qué opinión le merece el nuevo sistema de puntuación?

R.- Desde mi punto de vista es positivo, ya que beneficia al piloto que gane más carreras, aunque el hecho de que cuenten todas las carreras permitirá recuperar los malos resultados.

P.- Usted es norteamericano, ¿Qué sensación le produce el que el Gran Premio de su país haya desaparecido?

R.- Es una sensación difícil de clasificar, ya que en parte me alegro de que no se celebre la carrera en Laguna Seca porque era un circuito que no me gustaba y que resultaba bastante incómodo. Por otra parte, resulta importante para mi país tener un Gran Premio, pero si no se puede celebrar habrá que resignarse, aunque será un paso atrás para la marcas, ya que el mercado de Estados Unidos es muy importante y las ventas pueden resentirse.

P.- ¿Cuál es su circuito favorito?

R.- Sin lugar a dudas, Donington, por que es un trazado en el que siempre he conseguido que mi pilotaje roce la perfección. Además, el pavimento se encuentra siempre en un estado impecable y no hay ningún tipo de problemas. ○



CON POSIBILIDADES.
Schwantz, Chadler, Zeeleberg y Torrontegui forman el equipo Suzuki.



EL RETORNO DE GILERA

Después de estar ausente durante más de 20 años de las carreras, Gilera vuelve con fuerza al mundo de la competición. La nueva Gilera, que ha sido uno de los vehículos más comentados, incluso antes de que se pudiesen ver estas fotografías, tomadas en el circuito de Jerez de la Frontera durante el debú de la moto en una pista, dispondrá de un bicilíndrico en V a 75 grados y entre sus peculiaridades contará con un sistema de gestión electrónica que se encargará de controlar el encendido y las válvulas de escape.

Curiosamente, el diseño de la Gilera no mantiene las tendencias actuales ya que los diseñadores de la marca italiana han realizado un profundo estudio en el túnel de viento para conseguir una elevada aerodinámica. En la parte ciclo, el bastidor responde a las tendencias actuales y está realizado en planchas de aluminio con forma de «U». Las suspensiones son Kayaba y en materia de frenos se recurrirá a los novedosos discos de carbono.

El equipo técnico estará compuesto por personajes de primera lí-

nea en el mundo del motociclismo como son Federico Martini, Harald Bartol y Oliviero Cruciani. Los pilotos serán Carlos Lavado, que se encargará de evolucionar el único prototipo fabricado hasta la fecha y el francés Jean Phillippe Ruggia.

LA GRAN AVENTURA

La entrada de los fabricantes italianos en el Mundial de Motociclismo se está produciendo a pasos agigantados y la última marca en incorporarse a esta actividad ha sido Bimota. La marca de Rimini se ha decidido a dar este paso tras un largo periodo de tiempo, aunque todavía se desconoce si estarán preparados para debutar este año.

El modelo elegido para afrontar el Mundial ha sido la Tesi, sobre la que se ha creado un prototipo que empleará el mismo sistema de suspensiones que utilizan las versiones que competían en el Mundial de Superbikes. La evolución de este modelo se ha debido al ingeniero Marconi.

La potencia de la Tesi 500 Gran Premio podría superar los 165 caballos.



CASI A PUNTO
Bimota podría debutar en el Mundial de 500 c.c con una versión que emplea el mismo sistema de suspensiones que la Tesi.

REALIDAD
La Gilera de Gran Premio ya ha visto la luz, Lavado fue el encargado de realizar los primeros kilómetros en el circuito de Jerez de la Frontera.

CALENDARIO

POR fin, y después de varias semanas de incertidumbre, se ha dado a conocer el calendario casi definitivo por el que, si todo funciona normalmente, se regirá el Campeonato Mundial de Motociclismo en 1992. Un calendario en el que sorprende la ubicación de algunas pruebas y las dudas que se cernieron, sobre la celebración del Gran Premio de Francia o Bélgica ya que uno de los dos tenía que quedar fuera del Mundial, finalmente fue Bélgica. El calendario, definitivo, queda de la siguiente manera:

29-3-92	Gran Premio de Japón (Suzuka)
12-4-92	Gran Premio de Australia (Eastern Creek)
19-4-92	Gran Premio de Malasia (Shah Alam)
10-5-92	Gran Premio de España (Jerez)
24-5-92	Gran Premio de Italia (Mugello)
31-5-92	Gran Premio de Alemania (Hockenheim)
14-6-92	Gran Premio de Hungría (Hungaroring)
27-6-92	Gran Premio de Holanda (Assen)
19-7-92	Gran Premio de Francia (Magny courts)
2-8-92	Gran Premio de Gran Bretaña (Donington Park)
23-8-92	Gran Premio de Checoslovaquia (Brno)
6-9-92	Gran Premio de Europa (Montmeló)
20-9-92	Gran Premio de Brasil (Interlagos)
4-10-92	Gran Premio de Sudáfrica

PUNTUACIONES

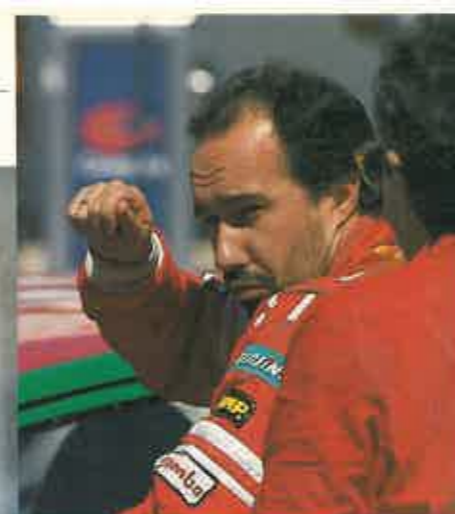
El sistema de puntuación también ha sufrido profundas modificaciones y en esta temporada se primará considerablemente al piloto que gane cada carrera, puntuando únicamente los diez primeros clasificados. Las puntuaciones que obtendrán los pilotos este año quedarán de la siguiente manera:

- 1º clasificado - 20 puntos
- 2º clasificado - 15 puntos
- 3º clasificado - 12 puntos
- 4º clasificado - 10 puntos
- 5º clasificado - 8 puntos
- 6º clasificado - 6 puntos
- 7º clasificado - 4 puntos
- 8º clasificado - 3 puntos
- 9º clasificado - 2 puntos
- 10º clasificado - 1 punto

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

AÑO DE INCOGNITAS

Tras la apasionante temporada del '91, este año el Campeonato se presenta más abierto que nunca, con un buen número de novedades que van a deleitar a los aficionados. La llegada del superpotente Nissan Skyline va a ser uno de los grandes atractivos.



DOS CAMPEONES DE ESPAÑA EN LA CUERDA FLOJA Villamil y Sasiambarrera aun no tienen definidos sus respectivos programas.



DENTRO de un mes se dará en el Jarama la salida a la primera carrera del Campeonato de España de Turismos. Aunque en estos meses se han caído de la lista algunos de los que aspiraban a participar, ya están casi todos los equipos bastante definidos.

Después de la última reunión de la comisión de la Federación Española, Mazda y Porsche quedaron fuera. Los primeros habían presentado un programa de cinco años con dos coches. Los RX7 tendrían que haber sido conducidos por Antonio Albacete y otro piloto sin determinar. Por su parte, Juan Ridruejo quería correr el Campeonato con un Porsche Carrera 2.

También el programa de Emilio de Villota y Balba González Camino parece haberse quedado en el tintero, ya que las modificaciones al reglamento perjudican a los coches alemanes, por lo que la marca ha optado por congelar los planes.

Entre las novedades más destacables de la próxima temporada hay que reseñar la llegada de los Renault Clio 16V y la evolución del Fiat Tipo de 1.8 a 2.0, con lo cual va a ganar notablemente en competitividad. La esperada llegada del Alfa Romeo 155 se va a ver retrasada hasta la segunda mitad de la temporada. Por último, la entrada de la marca japonesa Nissan en la modalidad, con el Skyline y Luis Pérez Sala al volante.

En cuanto a los reglamentos, lo más destacable es la posibilidad de equipar llantas de 17 pulgadas, lo cual beneficiará notablemente a los coches más potentes, en detrimento de los vehículos más pequeños.

ALFA ROMEO 75 3.0 V6

Datos técnicos: Motor delantero longitudinal de seis cilindros en V. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.959 c.c. Potencia estimada: 230 cv. Tracción trasera.

El actual campeón se ve un tanto penalizado de cara a la presente temporada. Las modificaciones del reglamento no han favorecido a los veteranos 75 que van a tener que correr mucho para estar al nivel de las nuevas evoluciones permitidas. Los dos coches que corrieron el año pasado con Pérez Sala y Villamil, van a correr de forma privada con Oriol Serviá y el veterano Rafael

NOVEDAD ITALIANA
Los Alfa Romeo 155 Q4 podrían debutar a mitad de temporada. A priori es un coche con un enorme potencial.



Barrios, que vuelve a la competición.

ALFA ROMEO 155 Q4

Datos técnicos: Motor delantero transversal de cuatro cilindros en línea sobrealimentado. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia estimada: 280 cv. Tracción permanente a las cuatro ruedas.

Esta va a ser la nueva arma del Alfa Romeo para los circuitos. Su llegada se ha visto retrasada en el último momento y es posible que su debú se posponga hasta la segunda mitad de temporada. El coche de carreras está derivado de la versión Q4. Más adelante habrá otra variación específicamente desarrollada para la competición. El sistema de tracción a las cuatro ruedas hace del Alfa un coche ideal para las condiciones de las carreras españolas.

BMW M3

Datos técnicos: Motor delantero longitudinal de 4 cilindros en línea. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.302 c.c. Potencia estimada: 230. Tracción trasera.

Estos van a ser los más numerosos en las parrillas de salida, ya que está previsto que unos ocho M3 participen regularmente en el campeonato. Aunque hay bastantes diferencias entre el nivel de preparación de unos y otros, el BMW ha demostrado ser un coche fiable y eficaz en los circuitos españoles. Por una parte está el BMW oficial de Bassas. El equipo de Teo Martín alineará dos coches preparados por Schnitzer para Villacieros y Martín Cantero. Los coches que utilizaron el año pasado han sido puestos a la venta y uno de ellos ha sido ya comprado por Eduardo Valcalcer. Xavi Riera también va a disponer de un M3 puntero, con ayuda oficial.

FIAT TIPO 2.0 16V

Datos técnicos: Motor delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción a las ruedas delanteras. Potencia estimada: 190 cv.

Después de una temporada de preparación, Alfonso García Vinuesa vuelve a la carga, ahora con el Fiat

VETERANOS EN PISTA
Los Alfa Romeo 75 3.0 estarán en el campeonato de forma privada. La nueva reglamentación los perjudica, por lo que tendrán que correr mucho para estar en cabeza.



LEGION M-3
Este modelo de la marca alemana tendrá una buena representación en el campeonato. Al menos ocho BMW M-3 podrían estar en pista.



Tipo 2.0 16V. Aunque el coche está todavía en plena evolución, puede dar más de una sorpresa en circuitos muy tortuosos, tales como Alcañiz o Calafat. La preparación del coche corre a cargo de Meycom.

FORD SIERRA COSWORTH

Datos técnicos: Motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Cuatro válvulas por cilindro. Sobrealimentado por un turbocompresor. Cilindrada: 1.993 c.c. Tracción a las cuatro ruedas. Potencia estimada: 250 CV.

Un año más, el Ford Sierra Cosworth parte entre los favoritos, aunque este año tan sólo Carlos Palau defenderá los colores de la marca. Por sus características, el Sierra es un serio candidato a la victoria en circuitos rápidos, tales como Montmeló o Jerez, donde la potencia del Sierra puede ser un factor decisivo.

NISSAN SKYLINE GTR

Datos técnicos: Motor delantero longitudinal, seis cilindros en línea. Sobrealimentado con dos turbocompresores. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.568 c.c. Tracción total. Potencia estimada: 300 cv.

Este va a ser el coche a batir del campeonato. A pesar de las bridas de 25 milímetros, exigidas por el reglamento, su potencia se pone por encima de la de todos sus rivales. Si a esto se une el sistema de tracción total, dirección a las cuatro ruedas y la propia habilidad de su piloto, Pérez Sala, nos encontramos con un combinado difícil de ganar.

RENAULT CLIO 16V

Datos técnicos: Motor delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.995 c.c. Tracción delantera. Potencia estimada: 180 cv.

Para este año, Renault se ha volcado sobre el Clio 16V. Tres coches, para De Aysa, Javier Mora y José Mora, van a estar en la línea de partida. La mejor baza de estos pequeños Renault consiste en su agilidad, la cual se hará valer en los circuitos más ratoneros, en los cuales la ligereza puede limar las diferencias que hay en potencia. ○

Manuel Madrid y Víctor Piccione



NUEVA EVOLUCIÓN
De la mano de Vinuesa debutará el Fiat Tipo con motor de dos litros. Un coche que en circuitos cortos y virados tendrá mucho que decir.



SÓLO UN FORD OFICIAL
La marca del óvalo alineará de forma oficial un solo coche que será confiado a Carlos Palau.



LA SUPER ESTRELLA
Una de las atracciones del campeonato será el Nissan Skyline. Un coche muy potente que, con un piloto de la talla de Pérez Sala, será el binomio a batir.



UN cambio de equipo que se ha revelado extremadamente duro para el piloto de Bassano del Grappa. Un octavo puesto en el Rallye de Montecarlo para el vencedor de la prueba monegasca en 1987 y 1989, debió saber realmente a poco. La falta de fiabilidad del Ford Sierra Cosworth 4x4 motivó fuertes declaraciones de François Delecour y del piloto italiano, que no dudaba en afirmar que estaba al volante de un vehículo del «Tercer Mundo» y que no andaba más que un grupo N. «He sido mal intrepredado o tal vez no me he explicado bien. No era mi intención decir que el Sierra es un vehículo del «Tercer Mundo». Yo pretendía decir que todas las averías que me ocurrieron en los seis tramos del lunes, durante la Etapa Común, son algo fuera de este mundo. En toda mi carrera nunca he tenido tan mala suerte. ¿Pero os dais cuenta? He roto cuatro veces la caja de la servodirección y me han sustituido el diferencial posterior. Si esto no es mala suerte que venga Dios y lo diga... ».

CAMBIOS NECESARIOS

Para alguien que viene de conducir un Lancia Delta, sentarse al volante del Ford Sierra Cosworth 4x4, significa cambiar la mentalidad de conducción, como el propio Alex Fiorio nos explicaba la noche anterior cenando. Los reglajes actuales del vehículo de Boreham no son del gusto del piloto italiano, cuyo tipo de conducción es muy diferente del de su compañero François Delecour que ha ido conformando el vehículo según sus gustos y preferencias.

«Queda mucho que trabajar sobre el Sierra, pero el equipo tiene el potencial para salir de esta situación. Los éxitos de Delecour son obra suya, siendo capaz de suplir con su talento las carencias del coche». La llegada de Colin Dubinson como nuevo responsable del equipo de Boreham debe de significar el regreso definitivo de Ford al Mundial de Rallyes y volver a situarlo en los niveles de 1979. Esto junto a la presencia de técnicos de primera línea como John Wheeler o Philippe Dunabin capaces de establecer un método de trabajo más científico y riguroso en la preparación de los Sierra Cosworth 4x4, deberían lle-

**MASSIMO BIASION EN FORD
SER O NO SER**

Tiene 34 años, ha sido Campeón del Mundo de Rallyes en los años 1988 y 1989 con Lancia, con un total de 16 victorias tras casi nueve años al servicio de la marca italiana. Es el compendio profesional de Massimo «Miki» Biasion tras su paso a la marca Ford.



var a Ford cerca del éxito. No hacer caso a un piloto técnico y experimentado, aun dejando a un lado su palmarés, como Biasion que había aconsejado repetidamente el uso

de los frenos Brembo en lugar de los AP utilizados hasta ahora, hubieran resuelto los problemas de frenos sufridos por Delecour en el transcurso del Rallye de Montecar-

lo. Todo eso debe solucionarse antes de la homologación, la próxima primavera, del nuevo Ford Escort Cosworth que, en definitiva, no es sino el compendio de todas las enseñanzas recogidas en el modelo Sierra a lo largo de este tiempo, con una carrocería de dimensiones más recortadas y que debe de gozar de una mayor manejabilidad y prestaciones. Los repetidos ensayos tanto de Wilson, como de Biasion y Delecour en Portugal, con un amplio despliegue de medios: dos furgones y un camión con dos Sierra Cosworth 4x4, uno para tierra y otro para asfalto, permitirán sacar a los técnicos importantes conclusiones que sólo serán una realidad con la comparación directa con sus rivales en un cercano Rallye de Portugal, cada vez más interesante, que tendrá lugar los próximos días 2 al 7 del mes de marzo. ○

OÍDOS SORDOS
En Ford no han querido, por ahora, escuchar los consejos de Biasion, que sugería los frenos Brembo en lugar de los AP, utilizados hasta ahora y que sólo han dado



FALTA DE FIABILIDAD
Según Biasion, desde que conduce el Ford Sierra Cosworth todo son averías.

Esteban Delgado

Oficiales de automovilismo

BAJO los auspicios de la Federación Española de Automovilismo, se están celebrando durante los fines de semana de febrero, una serie de Mesas de Trabajo para poder unificar los criterios en las diferentes categorías a la hora de que los Oficiales valoren las situaciones respecto a la nueva normativa del deporte.

Las cuatro Mesas de Trabajo tratan monográficamente sobre: Directores de Carrera de Rallyes, Comisarios deportivos de Rallyes, Directores de Carrera y Comisarios Deportivos de Montaña, Directores de Carrera y Comisarios Deportivos de Circuitos. Con las conclusiones que se obtengan se elaborará un «Libro Blanco» que se utilizará como manual para esta temporada.

El objetivo fundamental es dar la mayor coherencia en las actuaciones oficiales, independientemente de la especialidad.



Todo terreno femenino

PARA celebrar la instauración definitiva de la Comunidad Económica Europea, la ciudad francesa de San Rafael organiza para el mes de junio

un rallye todo terreno que enlazará París con la bella localidad de la Costa Azul. La particularidad de esta prueba, en la que primará la orientación sobre la velocidad, es el estar destinada a equipos formados exclusivamente por mujeres. Siete etapas divididas entre el 13 al 20 de junio,

llevarán a las participantes hasta San Rafael, donde se ha organizado toda una serie de actividades culturales y deportivas para las participantes. Para más información, dirigirse a: Saint Raphael Femenin, 673, Boulevard des Anglais, 83700 Saint Raphael, Tel: 94.53.05.59.

Firma Suzuki-Cepsa

EL señor Ishii, de Santana-Motor, S.A., Suzuki, y el señor Aranguren, de la Compañía Española de Petróleos, S.A., Cepsa, han firmado un acuerdo mediante el cual las dos empresas se comprometen a apoyar du-

rante esta temporada al deporte del automóvil en España, concretamente en el mundo del todo terreno.

Las actividades de esta unión se centrarán en el equipo oficial Suzuki-Cepsa del Campeonato de España de Raids, en los participantes de la Copa Suzuki Samurai y en la Challenge Suzuki y Santana. Todos ellos recibirán apoyo directo de las dos marcas.



Calendario de Albacete

EL Circuito de La Torrejica de Albacete ha definido ya su calendario para la presente temporada, que empezará el día 1 de marzo con el inicio del Campeonato de España de Motociclismo.

Entre las principales competiciones que se celebrarán sobre el trazado manchego destacan la manga del Campeonato del Mundo de Superbike, el día 5 de abril, y la carrera puntuable para el Campeonato del Mundo de Fórmula 3.000 a celebrar el 13 de septiembre.

● Ivan Capelli tuvo una fuerte impresión, y no automovilista por cierto, cuando llegó a su casa después de un entrenamiento y fue atracado a punta de pistola por cuatro encapuchados que desvalijaron el domicilio del nuevo piloto de Ferrari, llevándose su valiosísima colección de relojes.

● John Judd ha contratado los servicios del técnico japonés Hiro Kaneda como jefe de desarrollo para los motores V 10 de Fórmula 1. El ingeniero nipón llega a Europa avalado por su larga experiencia en Honda, donde puso a punto motores para la F2 y F 1.

● En el aeropuerto de Lugo di Romagna se ha probado un nuevo Minardi con motor Lamborghini y un nuevo cambio semiautomático diseñado por Giancarlo Morbidelli, padre del piloto de F 1 Gianni Morbidelli.

24 Horas de Chamonix

LA gran fiesta blanca que suponen las 24 Horas de Chamonix tuvieron este año unos ganadores sorpresa en el equipo privado de Marcel Tarès y Bernard Béguin. El duo francés impulsó su BMW M3 a los coches oficiales de esta misma marca y de Mercedes. El dominio de este equipo fue total desde el principio de esta carrera, en la que los neumáticos de clavos y las cruzadas son protagonistas. Poco pudieron hacer el Mercedes de Slobech-Darniche y el BMW 325i «especial» de Maicher-Arpin.



ESPECTACULAR Maicher-Arpin pilotaron el nuevo BMW 325i «especial» coupé.



● El Gran Premio de Motociclismo de Italia está en la cuerda floja. La razón es la negativa del presidente del circuito de Mugello, Piero Ferrari, a pagarle a Ecclestone el millón de dólares que exige para llevar la competición hasta el país transalpino. Asimismo comunicó su voluntad de vetar la inscripción a equipos que recurran a viejas Honda tricilíndricas o Suzuki RG.

Instinto animal

CREO recordar, aunque de biología apenas recuerdo algo, que los machos de algunas razas de animales delimitan, orinando, los lindes de su territorio. El fuerte olor avisa a otros machos de que se encuentran en terreno vedado y que si quieren beneficiarse de los exquisitos manjares que se encuentran en su interior, deben enfrentarse al jefe de la manada. No sé si este comportamiento corresponde a los leones, los ciervos, las hienas o a alguno marino, pero parece indicado para describir el comportamiento de los seres humanos. La única diferencia consiste en la forma empleada para poner límites, alguna vez más sutil que la de la selva.

Algunas son inocuas. En muchos ocasiones, en el interior de coches de más de cuatro metros y medio de largo, o de más de doscientos caballos, o de muchos millones, o todo a la vez, se puede ver a sus ocupantes mirando en todas direcciones, deseando que les miren. Su territorio es la apariencia de una carrocería o de unas siglas y gozan con la fama instantánea y la envidia de los demás. Perjudican poco, salvo cuando se quedan embelesados de su propia importancia y no se dan cuenta que el semáforo ha cambiado a verde hace un rato. O cuando en carretera, uno les alcanza con un vehículo que normalmente tiene mucha menos potencia y sienten en sus carnes el asalto al poder o,

como deben llamarlo ellos, la desvergüenza. De pronto se dan cuenta de que no les apetecía ir tan despacio como iban y cada vez que un intermitente adosado a un coche pretende adelantarles pisan el acelerador.

Abunda más, por razones obvias, quien quiere hacer del espacio exterior su propio espacio. Es habitual encontrarlos por cualquier autovía en el carril de la izquierda cuando el carril central o el de la derecha están desiertos. Como además, parecen prudentes y no separan la vista de la carretera ni para mirar el retrovisor, quizá por miedo a que alguien quiera arrebatárselos su territorio tan firmemente ocupado, incitan a efectuar rodeos penados por la ley.

Otros son presa más accesible. Dejan tirado su coche en cualquier lugar, siempre que ocupe dos plazas de aparcamiento o en doble fila sin prestar atención, cerrando la salida al que está bien aparcado. El cuerpo pide, cuando uno lleva un buen rato buscando dónde dejar el coche o cómo salir del aparcamiento, hacerles alguna jugarreta. Claro que mejor no nombrarlas. Uno no debe tomarse la justicia por su mano. Esa práctica es característica de los animales.

Pero los listos son los mejores. Un suponer, está una larga fila de coches esperando y llegan ellos y se meten los primeros. Por supuesto, con buenos modos y pidiendo excusas. Es tan fácil triunfar. Parece mentira que no se le haya ocurrido a nadie más. Sólo hay que levantar la pata. ○

Javier Moltó



BALLESTA



MANN BALLESTA

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

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



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



FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 4/2 • Teléfono 72 03 00
Apartado 9007 • Telefax 720211
Telegramas: Filtros Mann
50014 ZARAGOZA (España)

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



Para Lancia, renovar al mítico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado. La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	C.c.	C.V.	(P.M.P. I.B.S.)
Delta 1.5 LX	1.498	82	1.488.000
Delta 1.600 Tjes	1.585	111	1.725.000
Delta HF Turbo	1.585	147	2.109.000
Delta HF integrale 16 v	1.995	210	4.075.000

* Puntuada y Balcóns DVA y Transporte incluidos.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR ES LANCIA

EL AUTENTICO



BUGATTI EB 110

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

18 de febrero de 1992

Núm. 435 • 325 ptas.

PRIMERA PRUEBA NUEVO GOLF GTI

EXCLUSIVA



- Al volante del nuevo Rover 800
- Los primeros 15.000 Kilómetros del Peugeot 106