

PRUEBA EXCLUSIVA

A LA CAZA DEL AVE



Motor 16

GRUPO

28 de abril de 1992

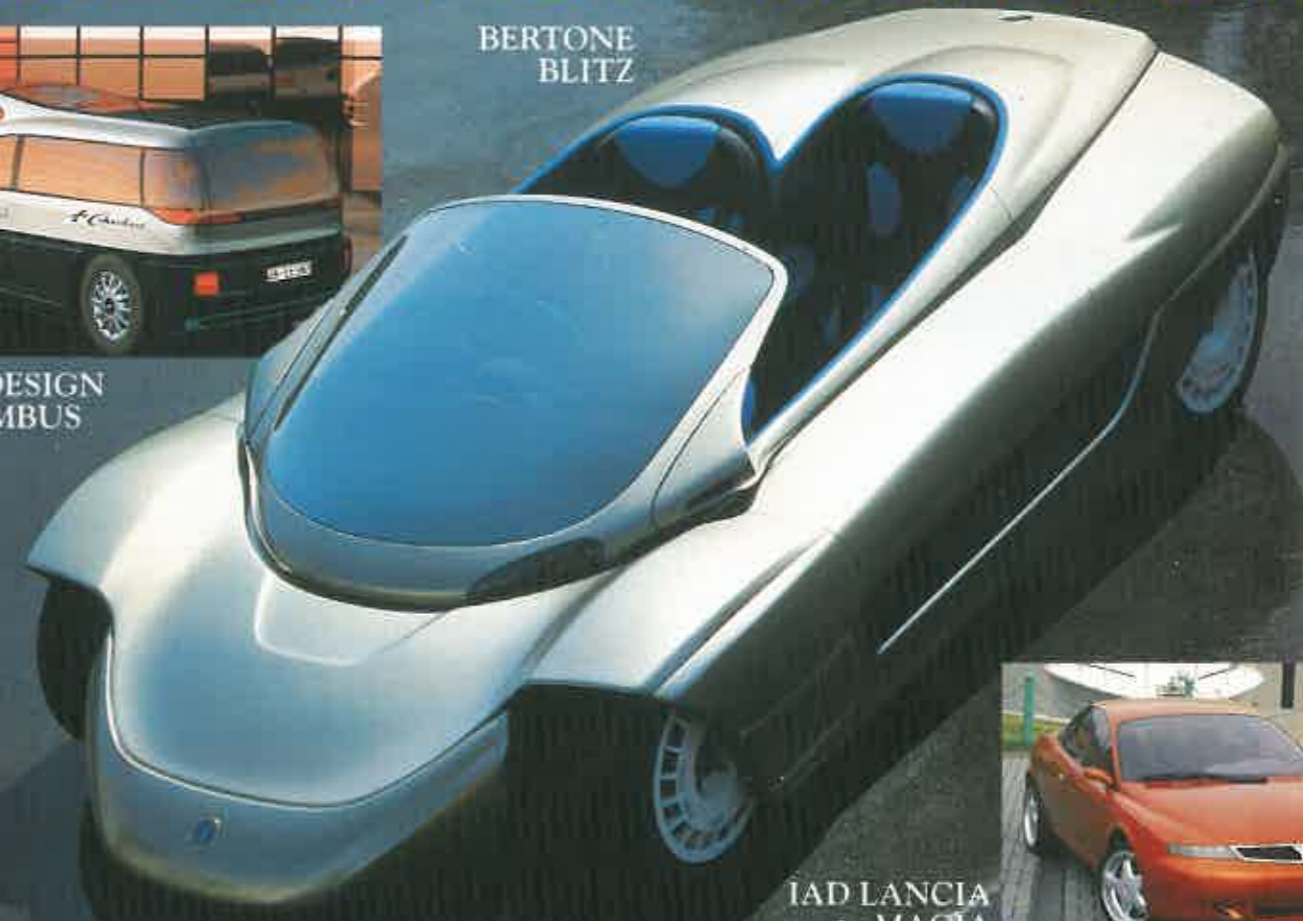
Núm. 445 • 350 ptas.

SALON DE TURIN



BERTONE
BLITZ

ITAL DESIGN
COLUMBUS



8 413042 641506 00445



FIAT LANCIA
MAGIA



PININFARINA
ETHOS



GHIA
FOCUS

22 MODELOS A PRUEBA
¿CUÁNTOS ENTRAN?



Conozca con qué sueñan los ingenieros alemanes cuando tienen pesadillas.



Prelude



Colchón de aire «Airbag-SHS».

Seguro que ha soñado alguna vez en cortar el aire con un automóvil de formas afiladas como el Honda Prelude.

Seguro que alguna vez le ha pasado por la imaginación pilotar un vehículo con un motor realmente poderoso, inspirado en los de Fórmula 1.

Seguro que alguna vez ha soñado con un coche que de verdad se deje conducir. Como el Honda Prelude, con sistema electrónico 4WS de dirección a las cuatro ruedas y programa-

ción automática de la velocidad. Un automóvil, además, que ofrece la seguridad del sistema ABS y del «Air Bag» de origen.

Seguro que en sueños ha conducido el nuevo Honda Prelude, un coche que está muy por delante de los demás, y que se ha convertido ya en el peor de los sueños de muchos ingenieros

Honda le ofrece:

- 2 años de garantía total sin límite de kilometraje.
- 2 años de asistencia en carretera gratuita.
- 4 años de pintura.
- 6 años anticorrosión.

Y si quiere más información sobre el Prelude llame al 900 30 80 80.



HONDA

F-1 POWERED BY HONDA HONDA, GANADOR DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA 1 LOS SEIS ULTIMOS AÑOS.

Lubricante recomendado Esso

ESTA SE MAMA MAMA SALON DE TURIN



SALON DE TURIN

PAG.16



MAZDA 626 HATCHBACK FRENTE A VW PASSAT VR6

PAG.64



FERRARI 312 T3

PAG.100



RACING FOR SPAIN

PAG.106

- 4 PUNTO DE MIRA
- 8 SU CASO
- 10 LO ÚLTIMO
- 20 A FONDO
- 31 PRECIOS

- GAMA TRIUMPH
- 98 G.P. DE MALASIA
- 100 DEPORTE
- FERRARI 312 T3
- DE GILLES
- VILLENEUVE
- 106 LOS JÓVENES
- PILOTOS
- 112 A TODO GAS

- 47 MAGAZINE
- 54 FRENTE A FRENTE
- LAS MEDIDAS DE 22 MODELOS
- 64 MAZDA 626 2.5i
- V6 HATCHBACK
- VW PASSAT VR6
- 75 PRECIOS
- COCHES USADOS
- 90 GENTE SOBRE
- RUEDAS
- ARNO BOHN
- 94 MOTOS

MUY PRONTO, TODOS CATALIZADOS

A partir del **1 de enero** todos los coches nuevos que se matriculen en Europa deberán llevar **catalizador**. La noticia se conoce desde hace tres años, pero da la impresión de que para la **Administración española** es nueva. Y una de dos: O no se enteran o pasan del asunto. No cabe pensar otra posibilidad dada la carencia de estaciones de servicio que ofrecen **gasolina sin plomo**, imprescindible en los coches equipados de catalizador.

La Administración ha de exigir a las **compañías petroleras** un servicio, que de momento sigue siendo deficiente, en lo que a disponibilidad de gasolina sin plomo se refiere. Los **fabricantes de automóviles** hacen sus considerables esfuerzos para dotar de catalizadores a sus modelos, en cualquier caso con inversiones importantes, pero el usuario sigue sin encontrar el **combustible ecológico**.

Sorprende más cuando se visita cualquier país extranjero y se aprecia la facilidad con que se dispo-

ne de la **gasolina «verde»**.

En **Italia**, por ejemplo, las ventas de coches catalizados en las grandes ciudades han subido radicalmente, pasando de un 15 por ciento a más de un 70 por ciento. Este porcentaje va camino de llegar al 100 por ciento, antes incluso de que entre en vigor la normativa. Pero además, las autoridades italianas eximen del **impuesto diésel** a todos los turismos que llevan este tipo de motor y se les permite circular libremente por los **núcleos urbanos** (todos los días, no sólo alternos), como a los turismos de gasolina catalizados, siempre y cuando se trate de **diésel ecológicos** (sistema de inyección con tarado específico, sobreavance automático y reducción de emisiones de partículas sólidas). Hay un reconocimiento de los problemas, que se afrontan con realismo, pero es que lo de este país sigue siendo de pandereta.

Señores petroleros, señores de la Administración, ¡espabilen!

Alberto Mallo



Atascos: un pozo sin fondo

peaje urbano o establecer un horario nocturno para las operaciones de carga y descarga.

VIVIR en una ciudad donde el caos circulatorio se convierte «en el pan nuestro de cada día», no sólo es incómodo y sufrido; también es carísimo para cualquier presupuesto.

Este concepto supone para los vecinos de Madrid la escandalosa cifra de 55.000 millones de pesetas al año, según a venido a demostrar Fernando Bernaldo de Quirós, presidente de Tema Grupo Consultor, que ha realizado un informe para el Ayuntamiento, para encarar «con conocimiento de causa» la tercera fase del Plan Estratégico de la capital española.

Bernaldo de Quirós, que no sólo se ha dedicado a echar cuentas en las últimas fechas, ofrece diversas vías de una posible solución. La primera sería, por ejemplo, la ampliación de la red del Metro hasta un mínimo de 180 kilómetros (en la actualidad hay 121 kilómetros), un plan intensivo de construcción de aparcamientos en lugares estratégicos, el cobro de

Radares móviles: Va para largo

HACE unos días el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, anunció la compra inminente de una partida de radares móviles que obligará a los conductores a pensárselo dos veces antes de cometer un adelantamiento indebido por si acaso el vehículo que circula justo a nuestro lado es el que nos pilla «in fraganti».

Pero con la aprobación de compra y todo en la mano, la DGT tendrá que esperar, cuanto menos, un par de meses antes de que los citados equipos salgan a la calle, ya que aún tienen que superar las pruebas que realiza el Centro Español de Metrología, organismo dependiente del MOPT, que es el encargado de pasar inspección a todos los radares de tráfico existentes en España.



SALVAR POR LOS AIRES

Cerca de 1.500 intervenciones realizaron durante el pasado año los helicópteros del servicio de rescate de la Dirección General de Tráfico en la Comunidad de Madrid, lo que significan casi 5 servicios diarios, en los que llevaron a centros hospitalarios a 1.152 personas heridas. Esa sí es una labor encomiable.

A BUEN TIEMPO...

Achacar el aumento del número de víctimas en Semana Santa, al buen tiempo reinante es algo más grave que una simple anécdota. Algunos responsables del tráfico deberían pasar el examen psicotécnico antes de hacer declaraciones.

SEGURIDAD POR LOS SUELOS

Juan Viguera, Ramón Crespo y Jose M. Garagorri son los autores de un interesante trabajo titulado Pavimento y Seguridad Vial, en el que se pone de manifiesto la necesidad de que la Administración redoble los esfuerzos en conservación de los firmes de nuestra red vial.

OBRAS SON AMORES

Ya han comenzado las obras en la Autovía de Andalucía. Han leído bien: comenzado. Apenas una semana después de su inauguración oficial, se procedía al renovado del asfalto en algunos tramos. Si no se lo creen, vayan al kilómetro 82 y echen un vistazo.

Ya es primavera en el Fiat Panda

UN nuevo ejercicio de estilo sobre la base del Fiat Panda ha visto la luz en fechas recientes. Se denomina Destriero, al igual que el buque con el cual el Yacht Club «Costa Esmeralda» intentará conquistar, a finales del próximo mes de mayo la Cinta Azul del Atlántico, galardón que, desde 1938, se otorga a la embarcación que cruza el Océano Atlántico en menor tiempo y sin repostar. Al frente de este proyecto náutico se encuentra Cesare Fiorio, anterior Director Deportivo del equipo Ferrari de Fórmula 1.

El Panda Destriero adopta el mismo espíritu aventurero y de contacto con la naturaleza que el barco. Su carrocería es descapotable, sin puertas fijas, con barra de seguridad del mismo color que la carrocería y el interior está forrado en una especie de cuero, tanto en asientos como salpicadero, paneles laterales, maletero y alfombrillas del piso.

En cuanto a la mecánica, el Panda Destriero monta el motor habitual del Panda: El Fire 1.000 i.e. catalizado.



Dos billones para mejorar los accesos

EL Ministerio de Obras Públicas y Transporte afirma que destinará cerca de dos billones de pesetas, a lo largo de los próximos quince años, para mejorar los accesos a los núcleos urbanos con más de 600.000 habitantes, dentro del capítulo específico dedicado al transporte urbano que se incluye en el Plan de Infraestructuras del MOPT.

También en este caso, la Administración busca la

iniciativa privada para conseguir financiación extra-presupuestaria, en proyectos tales como la introducción del metro ligero en algunas ciudades

o la construcción de nuevas vías y accesos a las capitales importantes, con la puesta en marcha de programas intermodales de transporte.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LOS FABRICANTES JAPONESES se han quedado atónitos ante la noticia de que Ford ya está preparado para comercializar a partir de mayo dos modelos de gasolina, el Escort y el Mercury Tracer, que se adaptan a las rigurosas normas de emisión de gases que entraría en vigor en California en 1997. Los fabricantes nipones, siempre tan orgullosos de sus proezas tecnológicas, afirman

desconocer la técnica utilizada por Ford, pues se daba por hecho la imposibilidad de poder cumplir estas nuevas normativas con la actual tecnología de combustión interna.

GENERAL MOTORS ha inaugurado su primer Centro Tecnológico de Asia, con el objeto de ampliar las ventas de componentes. En sus instalaciones, que ocupan 5.700 metros cuadrados al oeste de Tokyo, unos setenta empleados diseñarán componentes para motores y frenos, investigando nuevos

sistemas antibloqueo.

VOLKSWAGEN HA INICIADO ya la venta del Golf en Japón, con una gran agresividad comercial. Ocho son las versiones que ofrece a precios muy competitivos. La versión de 90 caballos con cambio automático, apenas llega a los dos millones de pesetas, que aunque es un precio elevado para el mercado japonés, ya no es tan elitista como en el pasado. Ford exportará el año próximo a Japón y a Gran Bretaña los Probe, con volante a la derecha, fabricados por Mazda en Michigan.



Seguros: De los más caros de Europa

UN informe elaborado por la Oficina Europea de Uniones de Consumidores presentado recientemente en Bruselas, califica a España como uno de los países más caros de la Comunidad Europea a la hora de suscribir pólizas de automóviles.

En dicho informe se distingue entre conductores novatos y expertos, y establece comparaciones tan curiosas que van desde las 20.150 pesetas que paga un joven griego cada año por asegurar un Seat Ibiza 1.2, frente a las 93.340 pesetas que

enero de 1993) los ciudadanos españoles tendrán la posibilidad de contratar los servicios de las aseguradoras de cualquier país de la CE. Estas compañías europeas por su parte, tienen la obligación de designar a un representante español que respalde la prestación de libre servicio, fundamental en el ramo de automóviles, y tenga poderes para representar a la compañía ante los tribunales y la tramitación de siniestros.

Lo que está por ver es si estas compañías europeas están dispuestas a mantener sus tarifas, cuando tengan que hacer frente, por ejemplo, a las indemnizaciones españolas o a los altos índices de siniestralidad.

Cátedra en Seguridad Vial

LA firma ADA, Ayuda del Automovilista, pionera en los servicios



de ayuda en carretera en España, ha inaugurado recientemente en Madrid una Cátedra de Seguridad Vial, también pionera en los temas de divulgación y estudio sobre Tráfico. Al frente de esta Cátedra se encuentra José María Fernández Cuevas, que fue Director General de Tráfico en los años setenta.

Una de las actividades que promueve esta Cátedra es la celebración de diversas conferencias y la primera de ellas fue pronunciada por Miguel María Muñoz, actual Director General de Tráfico.

Además esta Cátedra de Seguridad Vial tiene otros objetivos: La elaboración de campañas informativas sobre aspectos que atañen a la Seguridad, la creación de una biblioteca, la convocatoria de premios y ayudas a la investigación y a la realización de tesis y en general, todo lo que ayude a la mejora y divulgación de los aspectos viales.

CONTANTE Y SONANTE

LOS BENEFICIOS DEL GRUPO PSA han descendido en un 40 por ciento en el pasado ejercicio, al alcanzar 5.546 millones de francos (cerca de 100 mil millones de pesetas). Citroën sufrió unas pérdidas de 648 millones de pesetas.

PROBLEMAS DE BP para cerrar la fusión de esta sociedad con la distribuidora 3PMed por las condiciones salariales en ambas compañías.

AGROMAN CONSTRUIRÁ la nueva fábrica de Ford en Portugal, en un consorcio de empresas constructoras en el que la empresa española participa en un 20 por ciento.

IVECO HA LLEGADO A un acuerdo de colaboración técnica con el fabricante ruso Uralaz mediante el cual suministrará componentes y bagaje técnico para la fabricación de camiones pesados capaces de trabajar en zonas de temperaturas inferiores a los 50 grados bajo cero.

LAS INVERSIONES DE FORD para el lanzamiento del futuro modelo monovolumen superan los 3.000 millones de dólares.

El futuro modelo tendrá su aparición a finales del año 1993, conjuntamente en Europa y Estados Unidos.

Renault y Volvo no se fusionan

EN estos días ha corrido por París el rumor de una posible fusión entre Renault y Volvo, mediante la cual, Renault se dedicaría a la fabricación exclusiva de turismos y Volvo a camiones; las dos compañías bajo un mismo patrón, que no sería otro que el presidente de la firma sueca, G. Gyllenhammar.

Sin embargo, fuentes próximas al grupo Renault han desmentido categóricamente esta fusión, afirmando que, en el marco de colaboración y como



Más asistencia para el RACC

EL Real Automóvil Club de Cataluña acaba de incorporar diez nuevos Ford Transit especialmente diseñados para la asistencia en carretera, fruto de muchos años de experiencia en esta labor por parte de la entidad catalana.

Entre las novedades que destacan los nuevos vehículos, que han sido alargados en un metro de longitud, cabe señalar una tercera puerta para pasajeros, un asiento especial para niños y la incorporación de aire acondicionado.

Con los nuevos vehículos, no sólo es posible atender y reparar cualquier vehículo inmovilizado en la carretera, sino proceder al traslado de los pasajeros hasta la población más cercana.

Con esta incorporación, el RACC cuenta con una flota de trescientos veinticinco vehículos de asistencia, incluidos helicópteros y motocicletas, por lo que se sitúa entre las primeras entidades de asistencia europeas.

Caza y captura para los sin-seguro

SEGÚN datos de la patronal de las compañías de seguros, Unespa, alrededor de un millón de automóviles circulan en España sin seguro.

lo, lo que pone de manifiesto algunos aspectos.

En primer lugar, el escaso interés que los responsables de Tráfico tienen por conocer los automóviles sin asegurar. Bastaría con cruzar los datos entre las compañías de seguros y los automóviles en activo para, en pocas horas, tener un listado de estos ciudadanos de escasa responsabilidad. Los que no pagan a Hacienda o las multas, no lo tienen tan fácil.

En segundo lugar, el poco conocimiento de los usuarios españoles de las coberturas de seguro y modalidades. Cuando un millón de usuarios no paga, sobre un colectivo de 12 millones, hay que pensar que no sólo es culpa de quienes no pagan, sino también del sistema, el

Una de las hipótesis que se baraja es la posibilidad de crear un adhesivo, que pondría sobre el parabrisas los vehículos que han satisfecho el pago de la prima. De esta manera, un agente de tráfico podría identificar inmediatamente al usuario sin asegurar.

Una medida similar existe con las ITV y en nuestro país un 40 por ciento de los automóviles no pasan la inspección obligatoria, por lo que nada garantiza que esta nueva pegatina incitaría a mantener el coche cubierto con un seguro.

En Francia, los alemanes son mejores

POR primera vez, y a cargo de una empresa especializada en estudios de marketing, se ha realizado en Francia un profundo estudio sobre el trato de asistencia que las marcas reservan a sus clientes en el país vecino. Aunque los resultados no sean extrapolables a España hasta que se lleve a cabo un trabajo semejante de este lado de los Pirineos, el ranking establecido puede ser bastante significativo dado el nivel de exigencia automovilista galo.



precio o la imagen de las compañías.

Lo cierto es que el 1 de enero del 93, España deberá adaptarse a la normativa comunitaria sobre seguros y se están buscando soluciones para reducir este importante «agujero negro» de los sin-seguro.

en total, y por delante de BMW (111), Mercedes 106 y a continuación Renault, Volvo, Citroën, Peugeot, Ford, Alfa Romeo, Honda, Seat, Fiat, Rover, Toyota y Opel.

Crecen las ventas en Europa

DURANTE el primer trimestre del año, se han vendido en Europa 3,7 millones de coches nuevos, lo que significa un incremento del 0,5 por ciento con respecto al mismo periodo del año pasado.

El Grupo Volkswagen (incluidos Seat, Audi y Skoda) es el líder europeo con 626.000 unidades vendidas y un incremento del 3,7 por ciento. Le siguen de cerca General Motors (471.000), Fiat (465.000), PSA (442.000), Ford (436.000) y Renault (400.000). Las marcas ja-



ponesas suman 416.000 unidades vendidas, pero, sorprendentemente, con menos ventas que el pasado año, perdiendo 0,2 puntos de penetración. Entre estas, Nissan (118.000), Toyota (85.000) y Mazda (71.000) son las marcas preferidas por los europeos.

El mercado español, con un crecimiento del 28,2 por ciento, es sin ningún género de dudas el causante de este resurgimiento, ya que mercados como el alemán (-2,8 por ciento) y el británico (-11,1 por ciento) atraviesan momentos de crisis. Francia e Italia no presentan variaciones significativas de sus ventas con respecto al ejercicio anterior.



DESDE LONDRES IAN ADCKOCK

EL NUEVO LOTUS ESPRIT-EXCEL utilizará una plataforma con diseño General Motors. Al menos este es el rumor que corre en el cuartel general de la firma británica en Hethel. Este nuevo supercoche incorporaría todos los adelantos imaginables: Suspensión activa inteligente, tracción y dirección a las cuatro ruedas y un chasis en fibra de carbono y kevlar.

6 / Motor 16

El proyecto, se conoce con el nombre en código M-300. De este coche se viene hablando en los últimos cinco años, pero su máximo impulsor, Bob Eaton, acaba de abandonar su puesto en General Motors Europa para sustituir a Lee Iacocca en Chrysler Corporation, por lo que la continuidad de este ambicioso proyecto de Lotus será una de las tareas con la que se encontrará la nueva cúpula directiva de Russelheim.

SE DUDA MUCHO sobre la continuidad en la producción del Lotus Omega.

Las escasas ventas en Reino Unido, unidas a una menor respuesta de la esperada por parte del resto de los compradores pueden poner fin a sus producciones. De los 1.100, coches fabricados este año, no se han vendido más que 723. Por si esto fuera poco, en el mercado de segunda mano se empieza a encontrar Lotus Carlton por poco más de dos millones y apenas un año de antigüedad, lo que pone de manifiesto el escaso valor que el público otorga a esta versión limitada del Omega.

CUENTENOS SU CASO

Soluciones ya

Leído con satisfacción su editorial del 17 de marzo sobre la protección de la capa de ozono y la industria del automóvil. Debo decirles que han descrito el problema en su verdadera dimensión. Nuestro sector industrial, el automotriz, ha sido el primero y el que más empeño ha puesto en los temas de contaminación y sin embargo está siendo el más criticado.

En lo referente específicamente a la capa de ozono, como ustedes bien saben, uno de los agentes que contribuyen a su deterioro son los C.F.C. usados en los aires acondicionados para automóviles. A este respecto podemos decir que la industria del automóvil es responsable, como mucho en un 30 por ciento en la disminución de la capa de ozono, no obstante ha sido este sector el primero y con diferencia en tomar soluciones tecnológicas en los pasados años, siendo estas soluciones totalmente operativas en el año

1992. En otros sectores industriales, la reacción ha sido mucho más moderada, quizás debido principalmente a que no están sujetos a las presiones interesadas a las que está sujeto el sector del automóvil. Estos otros sectores son responsables en un 70 por ciento del problema de la capa de ozono.

En definitiva nos sentimos, en cierta forma como el capote del torero que atrae la atención del enemigo dejando aparte al verdadero artista del engaño.

J.A. Muñoz
Director de Marketing de MITCHEL S.A.

Celica Carlos Sainz

En la prueba del Toyota Celica Carlos Sainz de su revista número 436, en el apartado de prestaciones, ustedes ponen que el coche acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en tan solo 7,6 segundos y alcanza una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora. Yo tengo una información que me confunde porque la marca anuncia una cifra en el primer caso de 7,9 segundos y en el segundo de 230 kilómetros por hora. ¿Podrían aclararme la duda?

Jesús Sánchez
La Rioja

R.- Una cosa son los datos proporcionados por la fábrica, realizados en las mejores condiciones de temperatura, viento y presión atmosférica, y otros los que cada medio especializado realiza con el co-



che. En nuestro caso el Correvit se encarga automáticamente de medir todos los datos. Normalmente siempre empeoran respecto a los datos de fábrica, sin embargo en algunos casos como el de esta aceleración del Celica Turbo Carlos Sainz, el probador consigue mejorar a la propia fábrica.

Curva peligrosa

No hacen más que hablar de muertos y de limitaciones de velocidad, de malos conductores y de siniestralidad, pero de lo que no hablan es de los accidentes que ha provocado el mal diseño de las nuevas autovías. De esas curvas que tras incontables accidentes y numerosos muertos se han dignado en arreglar y rediseñar para que eso deje de ocurrir.

Es el caso de la curva de La Cabrera, en el punto kilométrico 76 de la carretera Madrid-Burgos, curva que se ha rediseñado totalmente tras la denuncia de varios perjudicados por el elevado número de accidentes producidos por un mal diseño del trazado.

Gregorio Alonso
Burgos

Limitación de velocidad

Siempre he pensado que si en Alemania no existe limitación de ve-

locidad, con lo cuidadosos que aparentemente son con su entorno, y lo a rajatabla que llevan los temas de catalizadores y reciclaje, es que verdaderamente este tipo de limitaciones no sirve de nada.

Después de leer el editorial de su revista número 439, he pensado que estamos haciendo el tonto con tanto catalizador y tan-



ta restricción cuando verdaderamente somos la punta de un gran iceberg al que no le afecta ninguna crítica.

Lo peor y la parte más grande, las fábricas, los aviones, las industrias, se mantiene escondido aunque, por supuesto supone un mayor peligro para la ecología mundial. Felicitades.

Andrés Mora
Córdoba

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 Thrallba. Redactor jefe de producto Victor Piccione (Producto). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Brava, Simonetta Garin, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Sota. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Angel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Maillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Ceñisal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oyarzá (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José Mº Gómez-Morán. (jefe), Yolanda Corrochano y José Mº Ormazábal.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suarez. Jefa de publicidad: Elvira Arzaga. Automecero: Mº Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Ruá. Automecero: Lotes Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

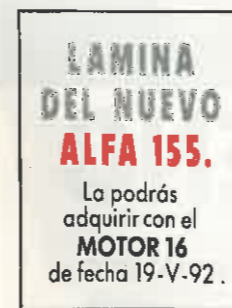
Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín. Directora de Marketing: María Lizarraga. Directora de Nuevos Proyectos: Charo Oñate. Director de Planificación: Simón Molero. Director Administrativo-Financiero: Eduardo de Toledo. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño. Director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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Ercastegi, 1. 6º Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (98) 392 40 05.

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

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).



TE INVITAMOS A VIVIR, EN CINCO SEMANAS, LA HISTORIA DE UN MITO.

ALFA ROMEO a través de MOTOR 16, y para celebrar el lanzamiento del nuevo ALFA 155, te ofrece la posibilidad de reunir una colección de láminas que recogen la historia de un mito.

La historia de ALFA ROMEO a través de diez láminas muy exclusivas que forman la colección "IMAGENES DE UN MITO!"

Las cinco primeras láminas aparecen semanalmente en las páginas de MOTOR 16, junto con unos cupones. Las otras cinco láminas, y una carpeta para guardar toda la colección, las podrás recoger en cualquier Concesionario Oficial ALFA ROMEO entregando los cinco cupones que cada semana aparecen en MOTOR 16. Allí podrás admirar también el nuevo ALFA 155.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.



GUARDA CADA SEMANA ESTE CUPON, TE SERVIRA PARA CONSEGUIR LAS CINCO LAMINAS FINALES Y LA CARPETA DE LA COLECCION "IMAGENES DE UN MITO". TAMBIEN PODRAS ADMIRAR EL NUEVO ALFA 155.



SALON FIAT
En esta página, Zagato Z-Eco (arriba) e Idea Grigua. De izquierda a derecha y de arriba a abajo, Itai Design 500, Coggiola Flonda, Bertone Fush, Itca Maggiora Citá, Pininfarina Pick-Up y Boneschi Taxi. Todos utilizan la plataforma del 500.

Enviados especiales
Alberto Mallo y J. A. Díaz

El lanzamiento del Fiat Cinquecento ha supuesto un acontecimiento por causas diversas. Este vehículo ciudadano, que incluso se fabrica con motor eléctrico, ha dado pie a una serie de creaciones de los más dinámicos carroceros italianos, bajo la iniciativa de Fiat. Todos ellos han derrochado imaginación y creatividad; han realizado unos modelos que si bien parecen meros sueños, van a convertirse -algunos de ellos- en proyectos reales. La intención de Fiat es dar viabilidad a los modelos más interesantes, confirmando así la intención de ofrecer automóviles muy determinados, acordes a las necesidades específicas de cierto tipo de usuarios.

Para unos, el monovolumen de Itai De-

VANGUARDIA DEL DISEÑO

La Italia automovilística ha pasado a la acción. Las grandes marcas del Grupo Fiat están dispuestas a dar la batalla ofreciendo lo mejor de sí mismas. Y el diseño, que no podía ser menos, ha recuperado un papel preponderante. Los carroceros italianos están vivos y llenos de imaginación, imprimiendo auténtica magia a sus creaciones.



PRONTO EN ESPAÑA
La estrella del Salón de Turín, el Fiat Cincquecento, se venderá en España en este año. Es la alternativa de Fiat para el tráfico de las grandes ciudades.



sign es el Cincquecento que Fiat debería haber producido en serie. Los más jóvenes piensan lo mismo del Bertone Rush, auténtico juguete de radio control a tamaño natural; los industriales del taxi abogarán por la solución de Boneschi, que aprovecha la casi totalidad del espacio para los pasajeros, con un espacio destinado al equipaje; los puristas del diseño, sin embargo, quedarán prendados del modelo ovoide de Idea, un monovolumen de puertas lenticulares transparentes y tres plazas con puesto de conducción central; mismo número de plazas, pero dispuestas al revés, con la tercera detrás, son las que tiene el diseño de Coggiola, en el que los volúmenes se desplazan hacia delante; no menos originales son el Cincquecento Zagato para llevar bicicleta, el Pick-up 4x4 de Pininfarina o el descapotable realizado por Itca, Maggiora y Stola.

LÍNEA
La línea Pininfarina se ve acompañada en el Ethos de un diseño industrial de alta tecnología.



bre modelos de la marca son legión. Fiat, directamente en su stand, exponía el Panda Destriero (ver «Punto de Mira») y las versiones Suite de las gamas Uno, Tipo y Tempra. Son versiones personalizadas, con un equipamiento tope en el que se incluye tapicería de cuero, colores exclusivos y todo lo necesario para que estos modelos ofrezcan un nivel excepcionalmente acogedor.

Lancia, falta de una novedad absoluta, mostraba la nueva serie especial del Delta GT i. e. Rojo Monza (frontal de cuatro faros del HF Turbo, llantas de aluminio, etc.), los Dedra con cambio automático de cuatro relaciones y turbodiésel ecológico.

En el stand Alfa Romeo el nuevo 155 se veía acompañado por una gran pantalla de vídeo en la que se apreciaban las cualidades del GTA en el circuito de Monza, mientras que el Proteo

aireaba el premio al diseño

ITAL DESIGN: LA CARABELA DE COLON

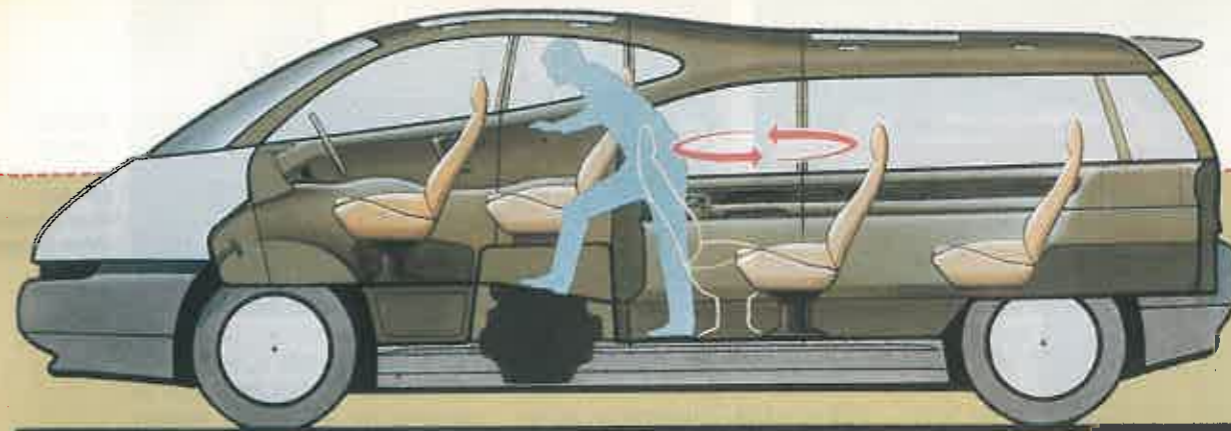
Con motivo del Quinto Centenario del descubrimiento de América, Italdesign ha realizado lo que ellos denominan como la carabela de tierra de Colón. El Columbus, homenaje al almirante, es un monovolumen de siete plazas, con motor central transversal BMW de doce cilindros, carrocería en fibra de carbono y cuatro ruedas directrices y motrices.

En el interior, el suelo tiene dos niveles, bajo el más elevado de los

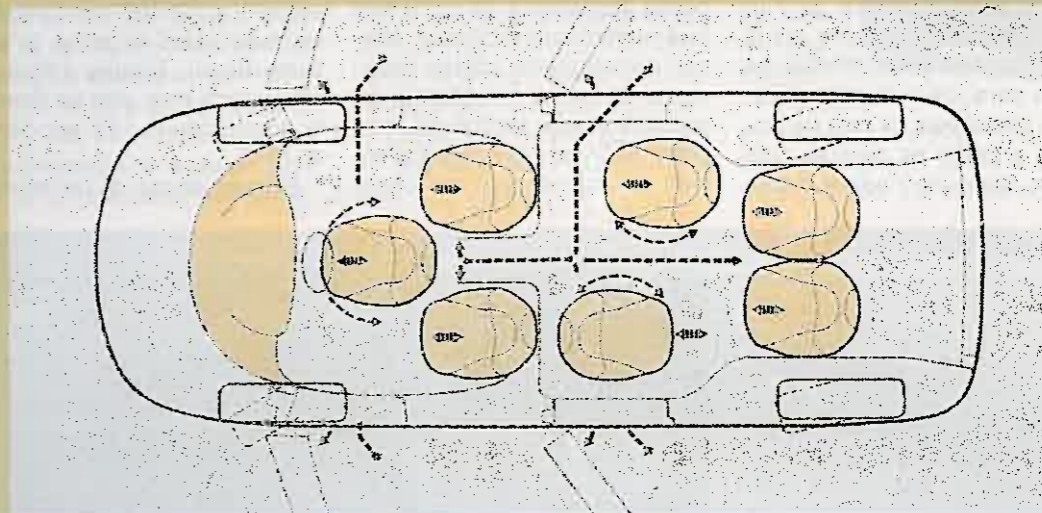


cuales se aloja el motor de 300 caballos de potencia, que permite una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora. Está alojado hacia el centro de la plataforma. Uno de los árboles de transmisión sale hacia el eje delantero y el otro hacia el trasero. Toda la implantación mecánica es obra de Italdesign, que ha desarrollado, así mismo, el sistema de dirección a las cuatro ruedas. A coche parado, las posteriores pueden girar hasta 15 grados, pero el sistema puede desconectarse a voluntad del conductor.

Giugiaro, que siempre ha sido un admirador del Toyota Previa, ha demostrado que con su Columbus se puede ir todavía mucho más lejos en el concepto de los monovolumen.



CIENCIA FICCIÓN
Parece de película pero es real. La «carabela de Colón» es un vehículo extraordinario.



HOMENAJE A COLÓN
El trabajo de Italdesign y de Giugiaro es un homenaje al descubridor de América.



EL MONOVOLUMEN MÁS DESARROLLADO
Con tracción a las cuatro ruedas y el motor 12 cilindros de BMW, es un ejemplar único en la categoría de los monovolumen.



MASERATI GIBLI
Revisión del concepto Biturbo con 305 caballos de potencia.

recién conseguido, el Car Design Award.
Con motivo del Salón de Turín, Paolo Cantarella, consejero delegado y director general de Fiat Auto, expuso nuevamente las líneas maestras de la ofensiva del grupo para los próximos años: Unas inversiones de casi tres billones y medio de pesetas para lanzar dieciocho nuevos mode-



MONTE CARLO
Estreno de la versión descapotable Beau Rivage, de 450 caballos.

los. En 1996, los productos más veteranos del grupo serán el Alfa 155 y el Fiat Cinquecento, un reto impresionante en el que Fiat confía plenamente ya que esas inversiones antes citadas apenas representarán costes financieros, al ser su procedencia de recursos propios de Fiat. La competitividad y el nivel de satisfacción del cliente son los otros

ejes sobre los que gira la estrategia futura, destacando para su consecución las nuevas plantas del sur de Italia (la de Melfi dará empleo a 70.000 personas) y las actividades en otros países como Brasil, Turquía y Polonia (en los próximos días se firmará la adquisición del 51 por ciento de FSM).
Siempre dentro de las marcas

BERTONE BLITZ: A 220

No es la velocidad que alcanza, sino el voltaje que necesita para recargar sus baterías. De lo primero, se conforma con 130 kilómetros por hora, mientras que las baterías se recargan en cinco horas en su totalidad y en tres horas en su 80 por ciento.

El Blitz ha cambiado en algunos detalles. Lo que era una maqueta, funciona ya a pleno rendimiento con unas prestaciones que dicen mucho del potencial de un vehículo eléctrico en lo que respecta a aceleración: 6 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por



hora. La ligereza del Blitz (650 kilos) tiene también mucho que ver en ese resultado. La utilización masiva de fibra de carbono, Nómex, etc, ha permitido limitar el peso,

aunque el chasis es de acero. En la realización de este modelo han intervenido firmas como Albatech (chasis), Beleo Avia (fibra de carbono) y OZ (ruedas).

ELÉCTRICO
Se conduce como una moto, pero sin casco y en absoluto silencio.

MATERIALES LIGEROS
En el interior del habitáculo se utiliza la fibra de carbono para aligerar peso todo lo posible.



SALON DE TURIN

del grupo, destacar la presencia de un nuevo Maserati. La marca de Alejandro de Tomaso resucita un nombre mítico, Ghibli, para bautizar con él un restyling del Biturbo. Su carrocería tiene aires de Shamal e incorpora el motor de seis cilindros y veinticuatro válvulas, que desarrolla 305 caballos de potencia (5 menos que el Ghibli V-8 de 1965). Este «viento del desierto» puede correr a 258 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,7 segundos.

La presencia de las otras grandes firmas europeas quedaba al-

go relegada a un segundo plano. Sin embargo, Opel exponía el Calibra Turbo 4x4, un auténtico supercoche del nivel de los Lancia Integrale o Ford Escort Cosworth. El Opel, sin embargo, tiene un aspecto mucho más civilizado. Es un auténtico lobo con piel de cordero. Juzguen si no: 204 caballos de potencia a 5.600 revoluciones por minuto, 28,5 metros kilo a 5.400, cambio de seis velocidades, 245 kilómetros por hora, 6,8 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora y 27 segundos de 0 a 1.000 metros.

Seat Italia, que estrena presidente en la persona de Juan Antonio Díaz Álvarez (Elias Carsi continúa de director general), presentaba algunas versiones especiales para el mercado italiano, como el Ibiza Sporty Crono. La marca polaca



BIGA
Es una propuesta de Ital Design para la ciudad. Todo lo superfluo ha sido eliminado.



BAMBÚ
El nombre elegido por Zagato representa el radicalismo y la audacia en el diseño.

ZAGATO: SEDA Y BAMBÚ

Zagato exponía sus dos nuevas realizaciones, Seda y Bambú, que se vieron en Ginebra en una primera fase de maqueta. Ambos modelos han sido realizados sobre el mismo chasis, el del Nissan 300 ZX, uno de los más eficaces en su categoría. El Seda está destinado a los amantes del clasicismo en términos de coches de sport. Recoge detalles, o más bien trazos, vistos en deportivos de los años 50. Así, los grupos ópticos están integrados en líneas circulares.

El Bambú, responde a los

esquemas estilísticos actuales de Zagato. Es casi treinta centímetros más largo que el Seda y se caracteriza por sus cristales fijos, perfectamente enraizados con la carrocería.

Zagato ha anunciado en Turín la producción de setenta y cinco unidades del Hyena,

presentado en Bruselas y realizado sobre la base del Lancia Delta Integrale. Este modelo se inscribe en la tradición de los coupés de Lancia carrozados por Zagato (Flaminia, Flavia y Fulvia), que con sus carrocerías ligeras mejoraban notablemente sus prestaciones.



AIRES DE LOS 60
Algunos rasgos del Seda recuerdan al Aston Martin DB4 GT Zagato de los años 60.



MOTOR FORD
Es del **TAURUS**
Yamaha
que se
vende en
Estados
Unidos.

AC Ace: ARTESANIA BRITANICA

Una de las marcas británicas más carismáticas, AC, exponía en Turín el que pudiera ser el último de sus modelos. Es el AC Ace y se

mostraba en el stand de International Automotive Design, que ha realizado la carrocería. El coche es de una belleza indiscutible, con todo el sabor de un deportivo clásico que se beneficia de una tecnología moderna. Sin embargo, su futuro no está asegurado ya que

depende de los planes de Ford, propietaria de la marca AC. En caso de llegar a comercializarse se vendería a un precio de unos 9 millones de pesetas. El motor de este AC es el V-6 de tres litros del Ford Taurus, desarrollado por Yamaha, que da una potencia de 220 caballos.

PEQUEÑA SERIE
Si se fabrica, se hará en series reducidas y costará 9 millones de pesetas.



MODERNO
La última evolución de la marca AC, es un coche técnicamente moderno.

F50, remodelación de su berlina de cinco puertas, con nuevos grupos ópticos, parrilla delantera y motor diésel de 1.905 centímetros cúbicos. Y de Corea, un nuevo fabricante, Asia Motors, con un jeep todo terreno en versiones gasolina y diésel.

De nuevo entre los carroceros, Pininfarina se desdoblaba y además del Pick-Up mostraba uno de los proyectos más interesantes del salón. Se trata del Ethos, un deportivo con chasis realiza-

do en aluminio con la más moderna metodología. El motor es el Orbital de tres cilindros y dos tiempos, en versión 1.200 centímetros cúbicos y 95 caballos de potencia. 700 kilos de peso y 3,63 metros de longitud, son otros de los datos de este coche, que se inscribe en la tradición de los deportivos italianos de gran difusión y se caracteriza por su respeto hacia el medio ambiente.

En el stand de Giannini, ade-

más de los Fiat Uno preparados, una sorpresa: La réplica del Fiat 590 Corsa Réplica (el Cincuenta de los años 60) de competición.

En Scioneri, retoques sobre los modelos Fiat, con acabados más o menos lujosos, deportivos, etc...

En Boneschi, un pequeño Daihatsu convertido en vehículo playero.

En Ital Design, junto al Columbus, el Biga, un pequeño mono-



FIBRA DE CARBONO
Se utiliza para la carrocería. El peso total es de sólo 950 kilos, frente a los 1.275 del Escort Cosworth.

GHIA FOCUS: ROADSTER DE LOS 90

Las creaciones de Ghia, el carrocerero italiano de Ford, son siempre originales, pero ésta resulta casi esperpéntica. La exageración preside los principales rasgos de su diseño, que se han complementado con detalles de lo más kitsch. Pese a todo, Ghia consigue siempre un «no - se - sabe - qué» que da a sus creaciones el carácter de auténticos fuera de serie, y el Focus no es ajeno a la regla. Luces posteriores «a lunares», deflectores delanteros a modo de bigotes, protección lateral de la carrocería tubular, grupos ópticos delanteros perfilados



han dado a este Focus el aire de un clásico roadster, creando un coche deportivo abierto, joven y capaz de entusiasmar a su conductor gracias a los 227 caballos y las cuatro ruedas motrices de origen Ford Escort Cosworth.

por un cromado, matrícula trasera carenada... Son detalles obra de los diseñadores de Ghia, que



PIEL Y MADERA
Se emplea en el interior. Abajo, el Lancia Magla de IAD.

volumen de tracción eléctrica (apoyado por un motor de combustión interna de 250 centímetros cúbicos), pensado para el tráfico de las ciudades. Opac, carrocerero dedicado hasta ahora a la industria auxiliar, optaba por mostrar un diseño de Maserati Biturbo completamente opuesto a los de la marca del tridente, en el que los perfiles angulosos han desaparecido en favor de otros más redondeados, pero menos personales.



International Automotive Design, exponía por quinto año consecutivo en Turín. Este carrocerero británico, no sólo ha recogido el guante de los italianos, sino que

se ha inspirado en una marca como Lancia para realizar un atractivo coupé. En vista de que Lancia tiene olvidado este tipo de carrocerías, IAD retoma la tradición de la marca, utilizando la mecánica del Dedra Turbo y ofreciendo un bello deportivo de cuatro plazas. No todas las novedades de Turín iban a ser obra de carroceros italianos, aunque éstos hayan sido los auténticos protagonistas de este foro del diseño. ○

**BMW K 100 RS.
DISFRUTE DEL PLACER DE CONDUCIR
SEGUNDO A SEGUNDO.**



Finance
BMW
Leasing

Hoy la Serie K presenta dos caminos para alcanzar el placer de conducir. La K 100 RS, para quienes disfrutan de la conducción en cada trazada. Y la nueva K 1100 LT, para aquellos que disfrutan de su motocicleta durante largos trayectos.

Dos motocicletas que parten de una base común: la Serie K. Con un grupo propulsor de elevado par motor, de 16 válvulas y 987 y 1.092 c.c. respectivamente, incorporan la última generación de tecnología BMW. Como la Unidad Motronic, capaz de verificar la

inyección y el encendido en todo momento y realizar constantemente una función de autodiagnos. O como el Paralever BMW, un sistema de transmisión-suspensión posterior que aumenta la motricidad al tiempo que acentúa el confort.

Equipamiento de serie: Freno delantero de doble disco flotante de 305 mm. Freno de disco trasero de 285 mm. Llantas de aleación ligera. Sistema de bloqueo y contacto integrado en altura eléctrico. Precio final recomendado (IVA incluido) K 100 RS: 612.600 plus. K 1100 LT: 1.742.000 plus.

**NUEVA BMW K 1100 LT.
Y HORA TRAS HORA.**



Ambas se completan, además, con las opciones ABS y Catalizador.

Y se distinguen por los conceptos de conducción que representan.

Así, la K 100 RS es una motocicleta destinada a disfrutarse segundo a segundo. Gracias a sus brillantes presta-

ciones, su suspensión deportiva y la alta rigidez de su chasis.

Y la K 1100 LT, para la que no existen las distancias. Porque dispone de parabrisas regulable eléctricamente en altura e inclinación, top-case y maletas de 30 l. de capacidad y una suspensión

adecuada a los largos viajes. Equipamiento que se traduce en un mayor confort y, por tanto, menor fatiga.

Ahora, la élite del motociclismo tiene nuevas personalidades. Sport o Touring. Con la K 100 RS o la nueva K 1100 LT.



en la dirección. Inyección Electrónica Motronic. Paralever. Neumáticos de perfil bajo. ABS y Catalizador opcionales. En la K 1100 LT: Maletas integrales y top-case. Parabrisas regulable. Si desea conocer más detalles, llame al 900 10 20 30, Servicio de Información BMW.



VIRTUDES

- Confort de marcha
- Buen rendimiento energético
- Acceso cómodo



ALTA VELOCIDAD ESPAÑOL
PRECIO: 2.934.000.000 ptas

- Costo de Infraestructura elevado
- Poca variedad de itinerarios y horarios

DEFECTOS

TREN DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOL

A LA CAZA DEL AVE

El pasado día 21 de abril se inició la explotación comercial del tren de Alta Velocidad Español. Desde entonces, Madrid y Sevilla han quedado mucho más cerca que antaño, pero también en las mismas fechas se concluyó la autovía que une ambas capitales. Dos alternativas para un viaje que ya no será una pesadilla.

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



FICHA TECNICA

MOTOR: Cuatro motores eléctricos trifásicos sincrónicos autopilotados, situados en cada uno de los cuatro ejes, de cada una de las dos locomotoras. Potencia de cada motor 1 100 kW (1 495 cv). Potencia total del tren 8 300 kW (11 960 cv). Alimentación: Electricidad continua o alterna a través de una catenaria y dos pantógrafos tipo GPU con una anchura de la mesilla de frotamiento de 1 950 milímetros. Tensión de alimentación: 25 kilovoltios a 50 Hz en corriente alterna o 3 kilovoltios en corriente continua. Refrigeración mediante cubas herméticamente cerradas de líquido refrigerante.

TRANSMISION: Tracción directa sobre cada uno de los ocho ejes motores del tren.

FRENOS: Setenta y seis discos de freno repartidos cuatro por cada uno de los ejes no motores. Frenos eléctricos en los ocho ejes motores al actuar como alternador cada uno de los ocho motores y zapatas. Dispositivo antibloqueo de frenos de accionamiento electrónico.

SUSPENSION: Veintiséis ejes rígidos repartidos en trece bogies con muelles helicoidales como elemento elástico. Amortiguadores hidráulicos anticabeceo. En los ejes motores, además hay amortiguadores hidráulicos transversales.

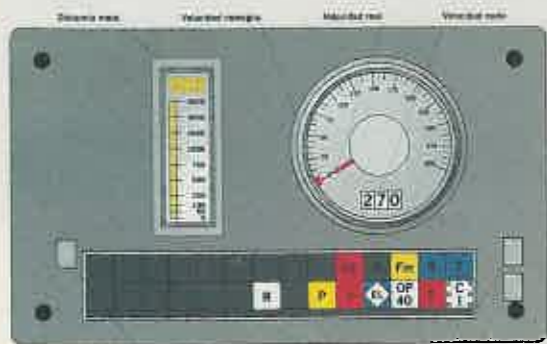
RUEDAS: Cincuenta y dos ruedas totalmente metálicas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 393 000 kg. Promedio de utilización anual: 300 000 kms. Longitud total de tren: 200,1 metros. Número total de plazas: 321, de las cuales 213 son en clase turista, 78 en clase preferente y 30 en clase club. Ocho plazas en la sala de reuniones y 22 plazas auxiliares en las plataformas. Ancho de la vía: 1 435 milímetros.

actualmente están capacitados para alcanzar esta velocidad en una explotación comercial. Con el caudal de nuevas tecnologías aportado en este proyecto, se modifica el tópico de que el tren es un medio de transporte de personas anticuado, lento e incómodo.

MARAVILLAS DE LA TÉCNICA

Para que el AVE haya empezado a rodar por nuestra geografía ha sido necesario realizar una importantísima obra civil, ya que los requerimientos de la vía en materia de curvas y desniveles obliga a unos trazados muy homogéneos. Así pues, en los 471 kilómetros de vía que unen Madrid y Sevilla, ha sido necesario construir 31 viaductos y 17 túneles. Dada la dificultad de la orografía española, en algún punto del trazado ha sido necesario recurrir a curvas con un radio más corto. Así pues en una zona, tan sólo 28 kilómetros entre Ademúz y Villanueva, la velocidad máxima es de 215 kilómetros. La conducción de este ingenio de doscientos metros de longitud se realiza desde cualquiera de las dos cabinas, en función del sentido en que funcione el tren. La apariencia de la cabina con sus diversos controles, resulta sor-



Aparato indicador modular cabina rama A.V.E.

- A Plazo de orden sustitutivo del centro de mando
- C Pulsador de combinación de funcionamiento de la CAT y AT
- E Plazo de frenado de emergencia activado (orden CAT-AT)
- EL Plazo de elementos eléctricos de palanca desconectados (palanca a disponer principal)
- FR Plazo freno CAT
- I Plazo-pulsador indicador de apertura o falta de DT
- OE Plazo indicador de parada de emergencia dado por el suceso de mando
- OP/NO Plazo indicador de orden de precisión
- P Plazo indicador de falta de presión del aire
- R Pulsador freno motor
- S Plazo indicador de CAT solo para el servicio y parada de aire sustituido
- T Plazo de transmisión CAT
- Y Plazo indicador de exceso de velocidad

COMO UN AVIÓN
Los mandos del AVE son muy sofisticados, y su utilización requiere de un entrenamiento muy especializado. No obstante presenta una apariencia sencilla.

AL margen de cuestiones políticas sobre la conveniencia y la necesidad de la existencia de una línea ferrea de alta velocidad en España, hay una realidad evidente: el tren de Alta Velocidad es una auténtica maravilla de la técnica y su funcionamiento aporta una alternativa muy ventajosa a la comunicación entre dos regiones. El AVE, ha nacido como fruto de la colaboración entre Alemania, Francia y España, aprovechando la experiencia de los dos primeros en este campo. Con una velocidad máxima posible de 300 kilómetros por hora, el tren español es uno de los pocos que

RENDIMIENTO

VELOCIDADES (km/h)	
Trayecto Madrid-Sevilla	
Corriente alterna	
Máxima posible	300
Máxima actual	250
Media actual	171,3
Media futura	201,8
Corriente continua	
Máxima	200
ACELERACION (seg.)	
Máxima de 0 a 300 km/h	56
Normal de 0 a 300 km/h	84
FRENADO (m)	
De emergencia desde 300 km/h	3.600
Normal desde 300 km/h	11.000
RUIDO (dB)	
A 300 km/h	66



VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI ?





SALA DE REUNIÓN
En uno de los ocho vagones del AVE hay una cómoda sala de reunión que permite aprovechar el tiempo al máximo.



CLASE TURISTA
El compartimento de la clase turista resulta muy cómodo. Cada asiento dispone de salida de audio y hay dos monitores de vídeo.



TAXI
A veces no es fácil encontrar un taxi en Madrid a las siete de la mañana. Este es el verdadero inicio del viaje en tren.



previdentemente sencilla, no obstante la presencia de avanzados equipos informáticos dan una idea de la especialización necesaria para poder ser un conductor del AVE. En este sentido hay que decir que estos maquinistas del siglo XXI no tienen nada que envidiar de un piloto de avión. La asistencia a la conducción se realiza desde un centro de

control de tráfico, ya que las enormes inercias del tren a alta velocidad obligan a anticipar muchísimo las reacciones. Hay que tener en cuenta que para frenar un AVE a 300 kilómetros por hora son necesarios once kilómetros, mientras que en caso de emergencia se reduce a sólo 3.600 metros.

Todos estos factores, a los que

se unen las buenas dotes del AVE, nos hacen olvidar de un plumazo los tradicionales traqueteos del tren y otros muchos tópicos como los martillazos en las ruedas del tren a media noche en Venta de Baños.

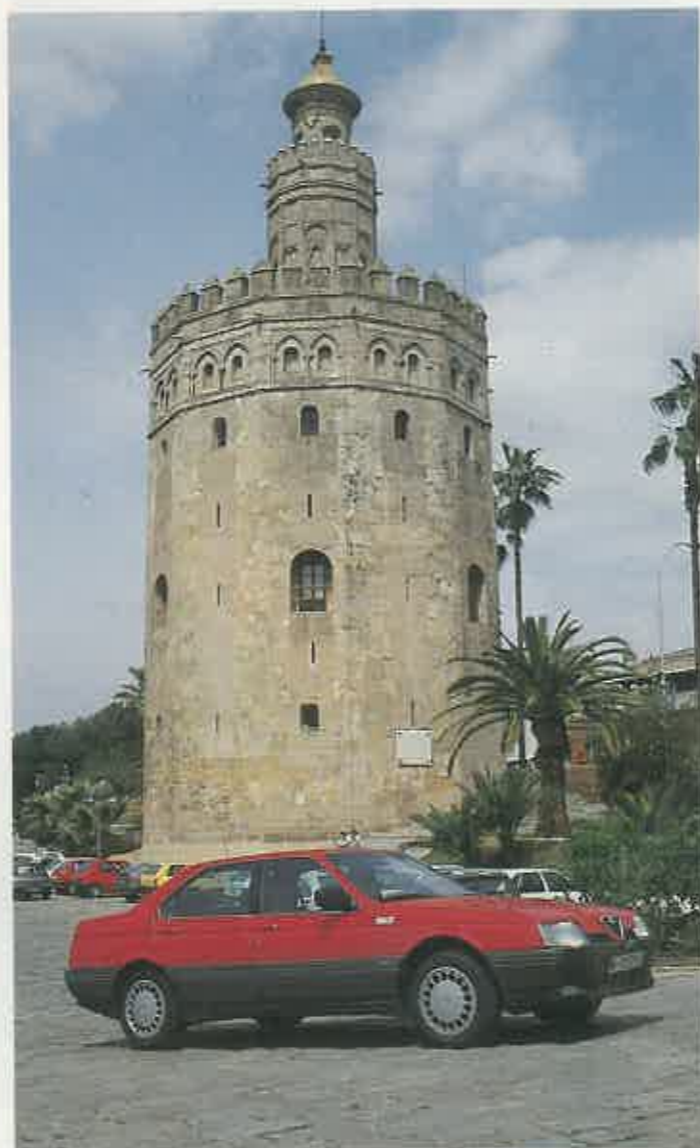
A TODO CONFORT

Las casi cuatrocientas toneladas

que pesa todo el tren, se deslizan con suavidad sobre veintiséis ejes. Un suave sistema de suspensión filtra las escasas vibraciones que se pueden producir sobre estos avanzados raíles. No obstante, la elevada velocidad ha obligado a dotar al tren de sofisticados sistemas para solucionar algunos fenómenos que se producen. Uno de los más curio-

sos es el sistema de presurización desarrollado para el AVE. Para solucionar el fuerte aumento de presión que se produciría en el interior del tren al entrar en un túnel a 300 kilómetros por hora, existe un mecanismo automático que presuriza la cabina. De esta forma los pasajeros no notarán nada al entrar en los diferentes túneles del trayecto.

A tope de velocidad, el nivel sonoro es infinitamente más bajo que el de un avión y más o menos semejante al de una moderna berlina de lujo que rueda a 120 kilómetros por hora. El confort de marcha es sensacional. Los asientos, en cualquiera de las tres clases existentes, son muy cómodos. Prácticamente las diferencias entre unos y otros



VIAJAR EN LIBERTAD
 Hoy por hoy el coche no puede competir en velocidad con el AVE, pero sin duda ofrece muchas más posibilidades. La realidad de nuestras autovías permite rodar a 120 con total seguridad.

se refieren más al servicio que a la propia comodidad del pasajero. Así pues, en turista disponemos de un sistema de auriculares para oír la selección musical del tren o el vídeo. El respaldo del asiento no es reclinable, aunque esto tampoco llega ser un defecto dado el buen diseño del asiento. Entre la completísima dotación de equipamiento del AVE hay que destacar cosas que hasta ahora no estaban al alcance de los usuarios españoles del tren. Así pues, desde el AVE es posible

realizar llamadas telefónicas, acomodar a pasajeros con sillas de ruedas o cambiar los pañales a un bebé en un compartimento especialmente dedicado a este menester.

COCHE O TREN

Con la entrada en funcionamiento de la línea de alta velocidad y la finalización de las obras de la autovía que une Madrid con Sevilla, cabe plantearse la duda sobre qué medio

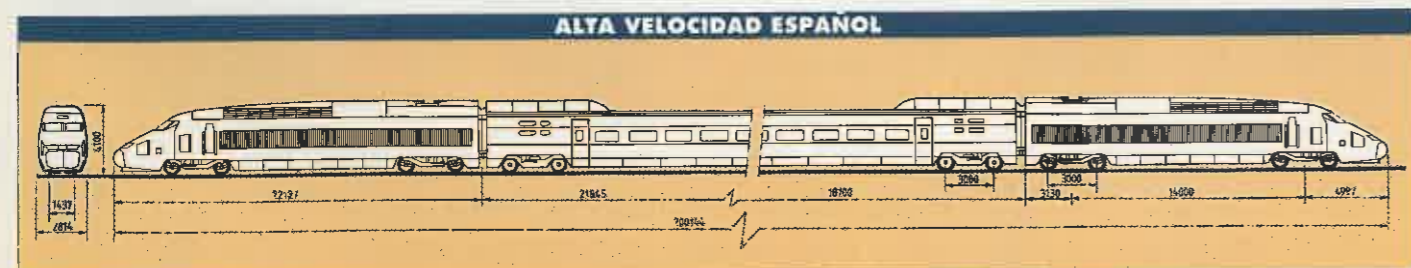
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

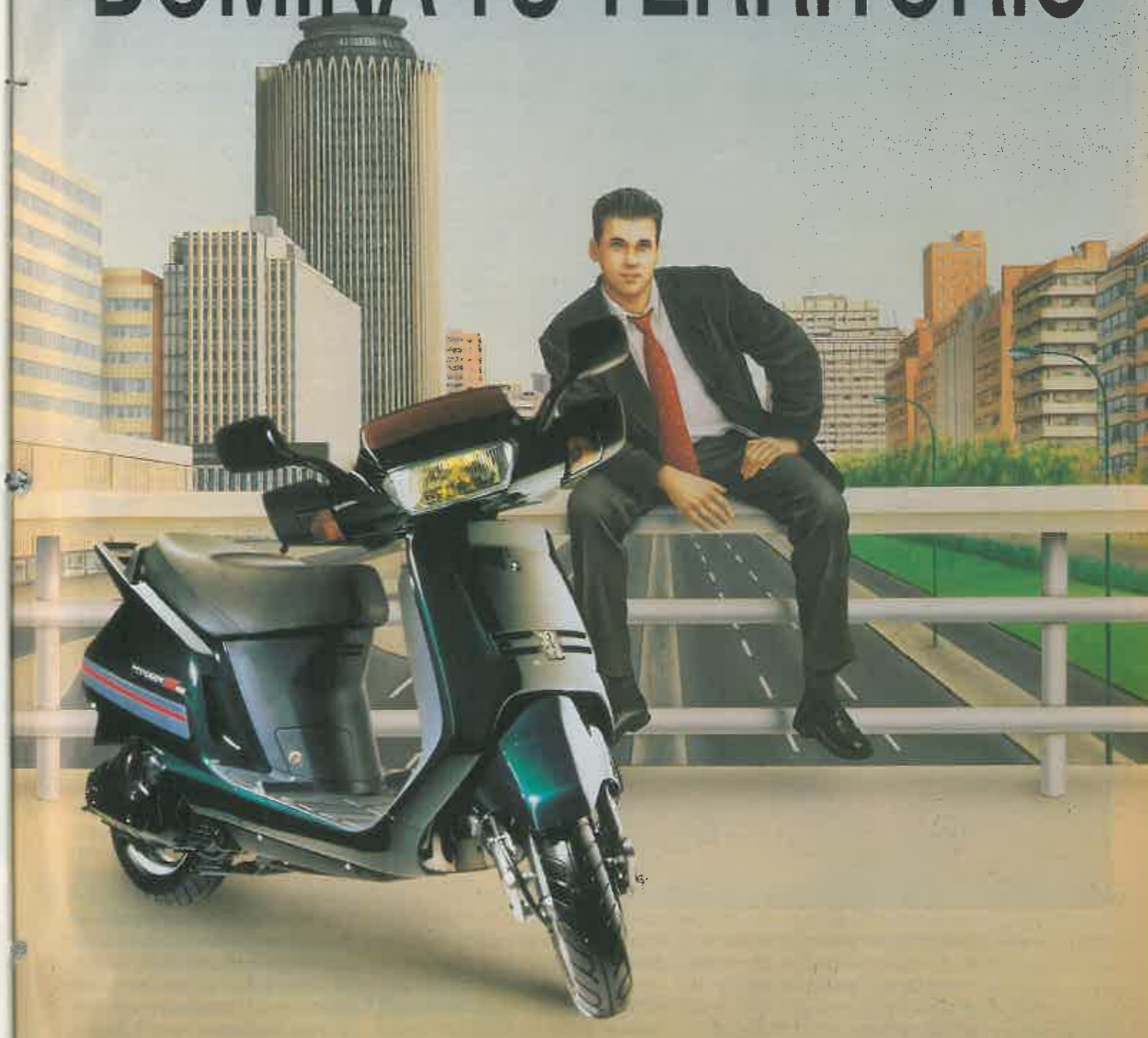
- ▲ Excelente equipamiento audiovisual para todas las plazas.
- ▲ Atención esmerada por parte del servicio de abordaje. Se agradece la posibilidad de disponer de un teléfono público.

EN CONTRA

- ▼ Diferencia de precio entre clases poco justificada teniendo en cuenta el excelente nivel de las más baratas.
- ▼ Respaldo de los asientos de la clase turista no reclinables



DOMINA TU TERRITORIO



PEUGEOT SV 125/SV 92.

Domina tu territorio con el scooter SV 125 y el nuevo SV 92. En la ciudad no conocen obstáculos. Son los Reyes.

- Engrase separado
- Totalmente automático
- Doble variador continuo de velocidad
- Encendido electrónico

- Completo cuadro de mandos con reloj digital
- Suspensión delantera y trasera con amortiguadores hidráulicos
- Freno de disco con sistema APS
- Llantas de aleación ligera diseño Peugeot
- Alojamiento para casco
- Capacidad del depósito: 8,8 litros
- Portaequipaje trasero

PEUGEOT SV
 EL REY DE LA SELVA



IMPORTADORES:
 ANCA, S.L. Tel. 986/23 26 03 VIGO • CIAL. NAVARRO HERMANOS, S.A. Tel. 952/22 39 30 MALAGA • IBEM AUTOMOCION, S.A. Tel. 96/341 49 99 VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERIA Tel. 972/20 76 03 GIRONA • MOTO SERVICIO Tel. 94/421 85 95 BILBAO • MOTOR GRUP Tel. 93/414 01 00 BARCELONA • OSAKA MOTOR'S Tel. 91/730 27 77 MADRID.



PASAJEROS AL TREN
Las modernas estaciones del AVE, Atocha y Santa Justa, resultan funcionales, y aunque hay que estar en el tren con cierta antelación a la hora de partida, la operación de embarque y desembarque se realiza con gran rapidez.

fa Romeo 164 Turbo diésel, que encaja perfectamente en el ideal de coche cómodo, rápido y económico para largos viajes por carretera. Con la firme promesa de respetar, dentro de un orden, los límites de velocidad partimos a la siete de la mañana desde la madrileña puerta de Alcalá a la cita que teníamos al pie de la Torre del Oro de Sevilla. Mientras que el conductor del Alfa renegaba entre el intenso tráfico dirigiendo el coche hacia la Nacional IV, el ciudadano de a pie se desesperaba ante la imposibilidad de encontrar un taxi libre que le acercase a la estación de Atocha. Por fin llegó con tiempo de sobra, hay que estar 20 minutos antes, y se acomodó en su asiento de preferente. A las ocho, con toda puntualidad, el tren se puso en marcha y mientras disfrutaba de las atenciones del amable personal del AVE dejó transcurrir las tres horas y 55 minutos que tardó el tren en llegar a la estación de Santa Justa. Mientras tanto, en el Alfa Romeo las cosas transcurrían con toda normalidad. Con la aguja de velocímetro señalando una velocidad de 120 kilómetros por hora, a la que va todo el mundo, ni más ni menos, los kilómetros caían sin sentir. Una parada a mitad de camino para estirar las piernas y tomar un refresco fue aprovechada para rellenar el depósito, todavía muy lleno. En total 25 minutos bien aprovechados para hacer el viaje relajado. Aunque la densidad de tráfico es alta, éste se mueve con toda agilidad en todo el trayecto.

de locomoción será más conveniente. Evidentemente, las diferentes necesidades y gustos decantarán la elección hacia uno u otro lado, pero hemos querido comprobar por nuestros propios medios quién gana en

esta audaz competición. Las bases de la prueba son claras. Se trata de ver el tiempo real que tarda una persona desde el centro de Madrid hasta el centro de Sevilla, en coche y en AVE. El coche elegido fue un Alfa

Ya en Sevilla, nuestro viajante del AVE apenas tardó en tomar otro taxi que le conduciría a la Torre del Oro, mientras que el viajero del Alfa luchaba con un indómito plano callejero para localizar el punto de reunión.

Nuestro viajero del AVE llegó a la cita a las 11:20. A las 12:35 apareció el atrevido morro del Alfa. Es decir, una hora y cuarto más tarde. Entre los dos taxis y el billete del tren en clase preferente, el pasajero del AVE gastó 9.600 pesetas, mientras que el consumo de gasóleo y el refresco en el Alfa le supuso un desembolso de 3.500 pesetas. Contando el trayecto desde la puerta de Alcalá a la Torre del Oro, la velocidad media del pasajero del AVE se redujo a unos 108 kilómetros por hora y la del Alfa superó los 96.

ALFA ROMEO 164 TD/AVE ¿QUIEN DA MAS?

TRAYECTO PUERTA DE ALCALÁ-TORRE DEL ORO
Alfa Romeo 164 TD AVE

Kms. recorridos.....	538.....	471
Tiempo total.....	5h.35m.....	4h.20m.
V. Media.....	96 Kms/h.....	108 Kms/h.
Coste en Ptas.....	3.500.....	9.600
Nivel de confort.....	Bueno.....	Muy bueno



Vento GL con equipamiento opcional

La fuerza del Vento.

La fuerza de una nueva ingeniería.

Llega el Vento a nuestro país. Estas son sus credenciales: es un nuevo Volkswagen. Un nuevo diseño del primer fabricante europeo de automóviles.

Llega el Vento con una amplia gama de motores de nueva ingeniería. Una línea aerodinámica, elegante y deportiva. Un nuevo compromiso con el cuidado del medio ambiente.

Con el Vento, llega toda la fuerza de la tecnología Volkswagen.

La fuerza de la seguridad.

El Vento incorpora innovaciones tecnológicas que ponen la seguridad por encima de todo. Habitáculo protegido por barras de acero. Columna de dirección que se retrae en caso de impacto. Cinturones de se-

guridad de tres puntos, regulables en altura. Y su excelente seguridad en marcha: dirección, frenos y tren de rodaje con la inconfundible respuesta Volkswagen.

La fuerza del equipamiento.

El Vento dispone del máximo nivel de equipamiento en su categoría. Tiene dirección asistida de serie. El asiento del conductor se regula en altura.

Los asientos posteriores con apoyabrazos central y respaldo dividido y abatible.

Disfrute del amplio espacio interior. El filtro de polvo y polen conserva el aire más limpio. Equipado además con elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, retrovisores térmicos regulables eléctricamente y calefacción Thermotronic, según versiones.

La capacidad del maletero es excepcional: 550 litros.

Póngase en marcha. Sienta cómo el Vento se pega al asfalto. Su precisión y suavidad de manejo. Todo está pensado para el placer de conducir.

Esta es la fuerza del Vento. La fuerza de una marca que emplea todo su potencial tecnológico para alcanzar cotas cada vez más altas.

Gama Vento desde 1.832.000 pts PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen.



FRENTE A SUS RIVALES

AVE



Precio: 2.934.000.000 ptas

El tren de Alta Velocidad se está revelando como el transporte ideal para viajeros entre núcleos urbanos con elevados índices de congestión. Su posibilidad de entrar hasta el centro de las ciudades lo hace muy funcional.

VELOCIDAD300 Kms/h
PESO393.000 kg
POTENCIA11.960 cv
CAPACIDAD321 personas

CONCORDE



Precio: 6.000.000.000 ptas

Las grandes ventajas de este avión supersónico se ponen de manifiesto en los largos vuelos intercontinentales. Este avión es capaz de ir de Londres a Nueva York en menos de tres horas.

VELOCIDAD2.200 Kms/h
PESO111.000 Kg
POTENCIANo comunicada
CAPACIDAD100 personas

MERCEDES



Precio: 17.635.000 ptas

Dentro del gran número de coches que existen en el mercado, el Mercedes 600 SEL aparece como una de las berlinas más grandes, potentes y cómodas del mundo y, por lo tanto, ideal para rodar por las modernas carreteras.

VELOCIDAD250 Kms/h
PESO2.010 kg
POTENCIA408 cv
CAPACIDAD5 personas

JET FOIL



Precio: 2.500.000.000 ptas

El eniaco marítimo de corta distancia ha sufrido una tremenda revolución con la aparición de este barco que casi vuela sobre el mar. Su velocidad y confort de marcha no tienen nada que ver con otro medio de transporte acuático.

VELOCIDAD76 Kms/h
PESO115.000 kg
POTENCIA7.600 cv
CAPACIDAD314 personas

Evidentemente hay otros factores que hay que tener en cuenta. Podemos mencionar la meteorología, que no afecta al tren pero al coche sí. También hay que recordar que un radar en la autovía puede abonarnos al AVE durante seis meses si

nos dejamos llevar por la bondad de la carretera y el coche. La desventaja en tiempo del coche se troca en ventaja si nuestro destino está fuera de la ciudad de fin de trayecto. El incremento en la frecuencia de los viajes del AVE y el anuncio recor-

te del tiempo invertido a 2 horas 20 minutos, supondrá la confirmación del AVE como medio de transporte moderno, rápido y confortable. ○

V. Piccione y A. Montañés
 Fotos: Ramón Rodríguez

ES
 NUEVOS

OS

ES

ES

ES

ES

ES

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.6 le Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		Serie
75 1.8 le	2.130.650	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.8 le Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		Serie
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.953	192	230	7,5	11,9	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turb	4.780.960	1.995	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.381.276	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	62.556		Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.230.400	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.489	2.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.888.230	3.120	85	110	28,8	10,1	403,0							
AUDI														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.362	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	212	8,0	11,3	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Cabrio 2.3 E	4.928.825	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Cabrio 2.3 E Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2									



OPEL

OFERTAS

Corsa:
Hasta 100.000 pesetas de descuento.
Kadett cabrio:
Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Vectra:
120.000 pesetas de descuento.

Omega:
Descuento de hasta 200.000 pesetas.

Senator:
Financiación especial en la cual los primeros 180 días no se paga ningún tipo de interés.

PRECIOS BUENOS NUEVOS



PEUGEOT

OFERTAS

205:
Toda la gama 205 está disponible en los concesionarios de Peugeot con un descuento de 94.600 pesetas.

309:
También en todas las versiones del popular 309 se ofrece un descuento de 115.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Contains Opel and Peugeot models and their specifications.

PANTHER table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

PEUGEOT table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Contains various car models and their specifications.

POLONEZ

Table for Polonez models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

PORSCHE

Table for Porsche models with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.



RANKING DE VENTAS

MARZO

Table with columns: Rank, Model, Sales. Lists top-selling cars for March.

Ford Escort (3.978) y Ford Orion (3.443), VW Golf (2.323) y VW Jetta (560).

SABER VIVIR ES ALGO QUE SE LLEVA DENTRO.

Abrí la puerta y sentí en mi cara la oleada fresca del AIRE ACONDICIONADO. Me senté en su suave tapicería de Lórica y al poner las manos en el volante aprecié los cuidados detalles de madera de raíz en la consola.

Accioné el cierre centralizado y cerré totalmente las ventanas con los elevallunas eléctricos.

En esa calma interior, recordé las llantas de aleación y el retrovisor integrado en el color de la carrocería.

Fue entonces, cuando me pregunté: ¿por qué prescindir de todo esto, si hay un coche que lo lleva dentro, de serie e incluido en el precio?

El coche es el nuevo Tempra Elite. Vaya a verlo a su Concesionario Fiat.



TEMPRA ELITE.

FIAT

EL FACTOR HUMANO

La seguridad, el servicio eficaz, la vigilancia, dependen de él. Es el factor humano. El factor imprescindible en PROSEGUR.

Por eso, sólo nuestros hombres son rigurosamente seleccionados antes de su incorporación a la compañía y, una vez en la misma, reciben una formación completa y permanente, para ofrecerle los mejores servicios en seguridad:

- Formación y Consultoría.
- Vigilancia.
- Transportes de fondos y valores.
- Ingeniería y Sistemas de seguridad.
- Central de Alarmas.
- Valija de seguridad y Cámara de compensación.

Así es PROSEGUR, el grupo líder en seguridad, capaz de garantizarle como nadie su tranquilidad. Con la mayor seguridad. Gracias al factor humano. El factor que nos diferencia.



VIGILANCIA INTELIGENTE

Dirección: C/ Pajaritos, 24 - 28007 MADRID
Tels. (91) 589 81 00 / 589 85 00

M
I
A
G
A
Z
I
M
E



En los carriles reversibles hay que circular con **alumbrado de cruce encendido** y a una velocidad comprendida **entre 60 y 80 kms hora**



CARRILES REVERSIBLES

El día 15 de junio entra en vigor el nuevo Reglamento de Circulación. Continuamos exponiendo las diferencias respecto al anterior Código de Circulación para que los conductores conozcan las nuevas normas.

ARTICULO 104
«Deberán llevar encen-

didamente durante el día la luz de cruce cuando alcancen o crucen: (...)
b) Todos los vehículos que circulen por un carril habilitado para circular en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien

abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido».

La existencia de carriles reversibles se contempla al fin en el Reglamento, y se incluye ya la norma actualmente en vigor, pero poco conocida: la que obliga a circular con las luces

encendidas a cualquier hora del día.

De la nueva redacción se desprende que los vehículos públicos, autobuses y taxis, que circulen por carriles reservados, en sentido contrario al de la marcha habitual, también deberán circular con las luces encendidas. Esta situación se da de hecho en algunas ciudades españolas, con carriles sólo-bus en calles de dirección única.

Y ya que mencionamos los carriles reversibles, conviene recordar que en el Reglamento se recoge la obligación de circular a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y una mínima de 60 kilómetros por hora y que no podrá salirse el conductor de estos carriles especiales ni siquiera para adelantar.

¿PERO DÓNDE ESTARÁ MI CARRO?

DE LOS MAS DE 300.000 AUTOMÓVILES que «desaparecen» anualmente en Francia, únicamente se recupera el 20 por ciento. Para poner fin a esta circunstancia que trae de cabeza a aseguradoras y otros organismos afectados, Volkback, una empresa que, aunque privada, ha contado con el beneplácito del gobierno francés, empezará a comercializar en el mes de mayo un nuevo micro-chip antirrobo. El invento en cuestión, que se activa mediante control remoto, no evita que el vehículo sea sustraído; pero sí facilita su posterior localización, para que la policía detenga al ladrón con las manos en la masa. Los interesados tendrán que pagar una cuota inicial de 5.000 pesetas y otras 10.000 pesetas anuales por el servicio de vigilancia permanente Volkback. Este tipo de dispositivo de seguridad también permite su instalación en motos, como ha ocurrido en Reino Unido, uno de los países en el que mayor número de motocicletas se roban anualmente. Sin embargo, y sin ánimo de ser negativos, no es descabellado pensar que su eficacia dure hasta que los cacos se aprendan el truco.

SU MAJESTAD EL ROLLS-ROYCE

Esta obra pretende difundir la historia de los Rolls-Royce pertenecientes a la Casa Real Británica. Sus más de doscientas páginas revelan los secretos de sus procedencias; relatan los cuidados que reciben y por parte de quién; habla de cuales son los favoritos de la Casa Real e incluye fotografías -en blanco y negro- sobre el entorno que los rodea. Una historia que bien podría servir de



argumento de película para descubrir el día a día de estos vehículos, de su historia, y de los entresijos de una corte. Cuesta 6.900 pesetas en la Librería Collector, en la calle Pau Claris, 168, 08037 Barcelona. Teléfono (93)215 81 15.

MERCADO

LOS PEUGEOT 605 A REVISIÓN

La aparición del Renault Safrane (sustituto del R-25) ha producido, entre otras cosas, una intensa actividad por parte de sus competidores más directos, como Peugeot, cuyo modelo 605 está siendo objeto de una amplia campaña de imagen.

Desde hace pocos días hasta el próximo otoño, cerca de 70.000 unidades del 605 serán llamados a revisión para sustituir algunos elementos que no se considera que funcionan con corrección o no están en el nivel que se merece el coche. Es el caso del sistema antibloqueo del SV 24, que pasa de Bosch a Bendix, o la luz del maletero de todas las versiones, que se sustituyó por haber planteado algunas deficiencias; o los discos de frenos de la versión más alta, que se sustituyen por otros de mayor diámetro. No puede hablarse

de corrección de errores, sino de algo más sutil. Normalmente, a lo largo de la vida de un modelo, se van introduciendo mejoras, que pasan inadvertidas para los usuarios. Peugeot ha decidido que estas mejoras no sólo se introduzcan en las unidades en fase de producción, sino ofrecerlas gratuitamente a todos los que han comprado su coche, en cualquier periodo anterior.

Los concesionarios han localizado a los propietarios de los 605 (incluso a segundos propietarios, tras un cambio de titular) y están procediendo a llamarlos, concertar una cita y pasar a recoger su coche, prestando mientras tanto una unidad igual. Los cambios se llevan a cabo en un día, excepto en los

SV 24 que se envían a Sochaux (Francia) para proceder a los renovaciones.

Para hacer pública esta iniciativa, Peugeot ha querido que un grupo de profesionales de la información automovilística realizaran un largo viaje con los 605 revisados. Así, periodistas de todos los países europeos tomaron contacto con la gama 605 en un recorrido entre Roma y Estambul, en el que, a lo largo de 1.800 kilómetros por todo tipo de carreteras, se pudo apreciar la eficacia de las revisiones. Una operación que se espera finalice antes del verano en Francia y antes del otoño en el resto de países de Europa, y que tiene un costo de 100 millones de francos (2.000 millones de pesetas).



AGENDA

ITINERARIOS DESDE...

Esta semana empezamos a comentar una colección editada por Anaya Touring, que bajo el nombre de *Itinerarios Desde...*, ofrece una serie de guías para los viajeros que desean realizar un viaje de fin de semana sin prisas y de forma sosegada, pero no por ello sin dejar de descubrir multitud de detalles poco conocidos, y vivir una experiencia viajera más rica y profunda.

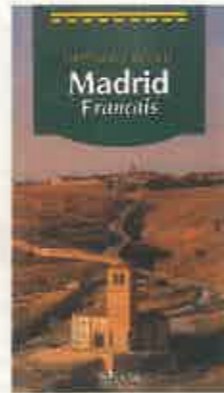
La primera a la que dedicaremos nuestra atención es *Itinerarios desde Madrid*, que reúne ocho rutas desde la capital que cubren los lugares más fascinantes del centro de la Península, en un radio de 200 kilómetros: Toledo y La Mancha, Camino de Aranjuez, Alcalá de Henares-Cuenca, de Madrid a Soria, de Madrid a Segovia, Valladolid, Salamanca-Ávila y la Sierra de Gredos.

Seis autores contribuyen con sus textos, tan variados en sus propuestas para viajar como en sus estilos. Además de un libro con tipografía y fotografías de gran belleza, *Itinerarios desde Madrid* es una guía práctica profusa en datos de actualidad y abundante información cartográfica. Se edita en español, inglés, alemán e italiano. Cuesta 1.700 pesetas, IVA incluido.

I SALÓN CIUDAD DE SAN SEBASTIÁN

Del 7 al 10 de mayo tendrá lugar en los Salones de Ferias y Exposiciones de San Sebastián, el I Salón Internacional de la Moto y del Motor, organizado por Donosti Congresos, que pondrá en práctica su amplia experiencia en el sector de las ferias y congresos para llevar a buen término uno de los proyectos más ambicionados por la Ciudad de San Sebastián.

En esta primera edición



QUERIDOS COCHES

SALON DEL AUTOMOVIL DE VIGO

Entre los días 3 y 12 de abril, se ha celebrado en Vigo el primer Salón del Automóvil, en una interesante iniciativa que tendrá continuidad en años venideros.

En una superficie de más de 7.000 metros cua-

drondrá de una superficie total de 5.000 metros cuadrados, tendrán cabida las últimas novedades, tanto nacionales como internacionales, de la industria del motor, así como una amplia representación para los coleccionistas de coches antiguos y de la competición. Paralelamente se celebrará una exposición de fotografías, diversas mesas redondas, conferencias, exhibiciones y un sinnúmero de actos afines con el evento. Más información en el teléfono (943) 28 08 65.

BARCELONA-SEVILLA 1992 EN BARCO

La creciente afición por la navegación tenía que desembocar, tarde o temprano, en la organización de una prueba que reuniese a buena parte de la gran flota existente de embarcaciones deportivas de alta potencia.

Barcelona-Sevilla Motor-Yachting, que se celebrará del 19 al 28 de junio, no tiene otra pretensión que convocar a los aficionados a la mar, al motor y a la velocidad, para llevarlos, recorriendo la bella costa de España y tras parar en los puertos más atractivos del litoral, hasta el corazón de Sevilla, justo en las fechas en que la ciudad andaluza se encontrará convertida en foco de interés mundial. Para conseguir información sobre el tema contactar con el teléfono (93) 315 15 66.



drados, en el recinto ferial de la Estación Marítima, se dieron cita más de 30 expositores, concesionarios de turismos, todo te-

rreno, vehículos industriales, accesorios, complementos y lubricantes. Más de 60.000 visitantes corroboraron el interés de la exposición, inaugurada por el Presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, su consejero de Industria, Juan Fernández y el alcalde de Vigo, Carlos Príncipe.

CATALUÑA: RESPETA A LOS PEATONES

Los peatones constituyen el 20 por ciento de la mortalidad en accidentes de tráfico en Cataluña, de los cuales el 40 por ciento tiene lugar en las zonas urbanas. Si ello es una cifra relativamente baja comparada con el 32 por ciento de Galicia, el récord nacional, ello no es óbice para que el Instituto Catalán de Seguridad Vial haya decidido emprender una campaña en colaboración



atones. Para ello se distribuirán unos carteles en los comercios -se cuenta con la colaboración de Confederación de Comercio de Cataluña- para que los conductores respeten los pasos de cebra, pero también los peatones los utilicen. Al propio tiempo el Instituto mantiene de forma permanente mediante la distribución de 600.000 nuevas pegatinas su campaña de «Bandera Blanca, no a los accidentes» registrando una acogida creciente.

CARAVANAS: ESTO YA NO ES LO QUE ERA

Tras un periodo de gran optimismo, con índices de crecimiento en torno al 20 por ciento anual desde 1985, los comerciantes de caravanas han sufrido un traspié con los resultados de

1991. La alhagueña cifra de 9.000 unidades vendidas en el año 90, sólo ha logrado quedarse en las 7.000 nuevas caravanas matriculadas en el ejercicio 91.

Esta caída, cercana al 22 por ciento, ha sido justificada por los representantes del sector como una consecuencia directa del lastre negativo que ha acarreado el conflicto del Golfo Pérsico en la mayoría de los sectores, y muy especialmente en el de la automoción, pero también «porque la gente es ahora mucho más reacia a utilizar este tipo de vehículos para disfrutar de sus vacaciones».

Lo cierto es que en España el parque de caravanas apenas llega a las 150.000 unidades, con un nivel de crecimiento equiparable al que registraban nuestros socios comunitarios hace 15 años, que anualmente añaden del orden de 17.000 nuevos aficionados a viajar con la casa a cuestas, como es el caso de Alemania.

EN FRANCIA SON MAS ASTUTOS

Las autoridades francesas han retirado el permiso de conducir, durante el pasado año 1991 a 60.000 ciudadanos franceses; más de dos terceras partes de los sancionados lo han sido por conducir bajo los efectos del alcohol. Esta cifra contrasta poderosamente con la ofrecida hace pocos días por las autoridades españolas, que se jactan de haber incoado expedientes para la retirada a cerca de 200.000 conductores, la gran mayoría de los cuales son sancionados por exceso de velocidad. En Francia hay un censo de conductores cercano al doble que en nuestro país y las cifras de accidentes mortales se encuentran porcentualmente muy por debajo de las españolas, lo que vuelve a poner de manifiesto que el obsesivo esfuerzo por controlar a quienes conducen a velocidades por encima de la norma, no trae como consecuencia una reducción en el número de accidentes.

EL MAYOR ATASCO DEL MUNDO

Esto es un atasco y lo demás son tonterías. Más de 7.000 vehículos permanecieron totalmente inmovilizados durante veinte horas -con noche incluida- en el mayor atasco de tráfico jamás registrado en la historia de la circulación. Por suerte, en hechos como este, ocurrido en Lagos, Nigeria, siempre hay quien se lo toma con sentido del humor, y algunos conductores coincidieron en comparar la situación con «un gran carnaval, pero eso sí, sin comida».



AVTOSONIDO

SONIDO DE ESTUDIO

Los altavoces JBL son reconocidos mundialmente como unos de los que ofrecen un nivel de sonoridad más elevado. Su alto rendimiento sonoro les ha convertido en los altavoces más utilizados en los más prestigiosos estudios de grabación. Esta misma



configuración, utilizada en los monitores para estudios de grabación, se emplea en la serie TM de altavoces para automóviles.

Los JBL TM son equi-

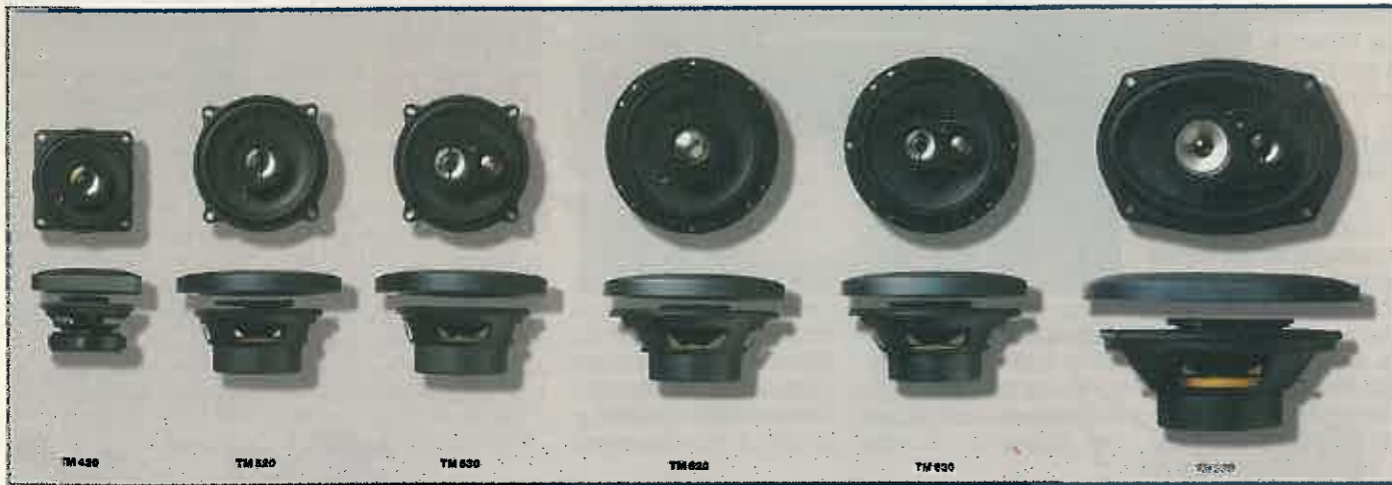
pos multielementos que proporcionan una alta calidad de sonido superando los estándares inspirados en los altavoces profesionales y basando sus priorida-

des en una estricta calidad de fabricación y una duración comprobada.

Para ello, todos los chasis se fabrican con la máxima precisión,

ofreciendo una rigurosa tolerancia para su colocación a largo plazo y están recubiertos de una pintura especial anticorrosión. Anillos de montaje troquelados aseguran los altavoces a paneles interiores. Bajo una exclusiva tapa protectora, se encuentra encerrado un selecto ensamblaje magnético. Los puntos axiales de ensamblaje del «tweeter» están hechos de resinas sintéticas ABS resistentes a la corrosión y a las deformaciones.

Los bordes de espuma de los diafragmas de bajas frecuencias están especialmente tratados para resistir puntos extremos de temperatura; incluso la rejilla de metal perforada es excepcionalmente fuerte.



REACCIÓN EN CADENA

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

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

Kindvox®
CAR AUDIO

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



KX 500 R

Nuevo Sierra 2000 GT



Mírelo desde otro punto de vista.



A.B.S. de serie.



Aire acondicionado de serie.



Motor 125 CV.

Así, no lo había visto nunca. El nuevo Sierra GT 2.0 inyección, con su potente motor DOHC de 125 CV, le ofrece una estética, un equipamiento y un precio excelentes. Aire acondicionado, dirección asistida y A.B.S. de serie, volante y asientos deportivos. Alerón trasero, paragolpes y retrovisores color carrocería. Tapacubos exclusivos. Y además la posibilidad de elegir entre 4, 5 puertas y familiar al mismo precio.

Mírelo y notará la diferencia. Va a descubrir otro punto de vista.

2.382.000 Ptas.

Ford Sierra desde 1.975.000 ptas. Precio recomendado en Península y Baleares, I.V.A., transporte y promoción incluidos.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

Passat, Copy & Mintax

¿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.

 **SUZUKI** **Samurai 4x4**

El más duro sobre el terreno.

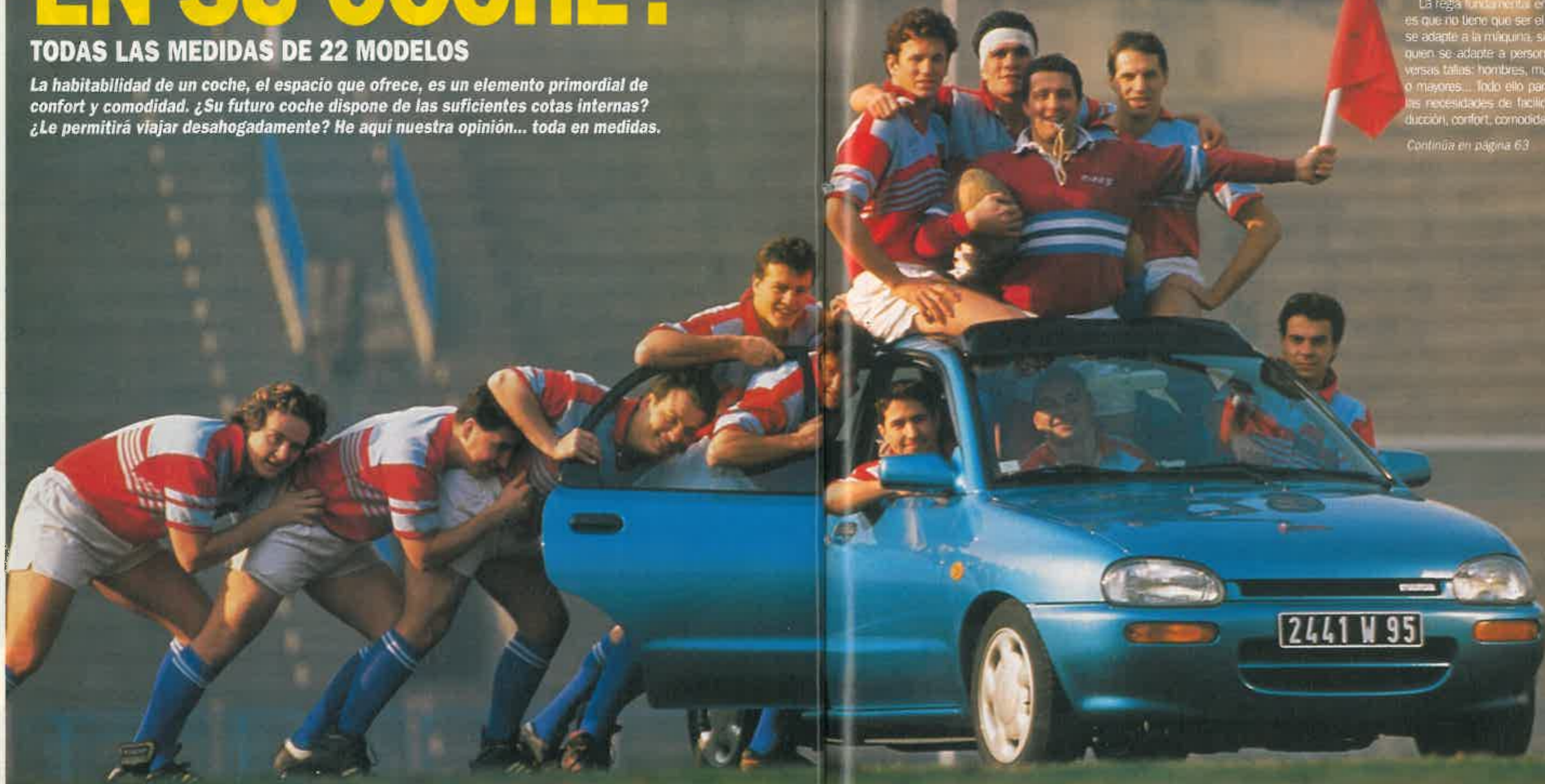


...MÁS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA...

¿HAY SITIO EN SU COCHE?

TODAS LAS MEDIDAS DE 22 MODELOS

La habitabilidad de un coche, el espacio que ofrece, es un elemento primordial de confort y comodidad. ¿Su futuro coche dispone de las suficientes cotas internas? ¿Le permitirá viajar desahogadamente? He aquí nuestra opinión... toda en medidas.



En términos de volumen interno y de espacio previsto para los pasajeros, un coche gran de esta, a priori, favorecido respecto a uno pequeño. Pero hay excepciones significativas. El ejemplo más famoso es el ilustre Mini, que con sus exiguos tres metros de largo ya ofrece cuatro auténticas plazas.

La regla fundamental en este aspecto es que no tiene que ser el hombre quien se adapte a la máquina, sino la máquina quien se adapte a personas de muy diversas tallas: hombres, mujeres, jóvenes o mayores... Todo ello para responder a las necesidades de facilidad en la conducción, confort, comodidad y seguridad.

Continúa en página 63

LOS CIUDADANOS

- Fiat Uno 60 S
- Peugeot 106 XR 1.4
- Peugeot 205 GR 1.4
- Renault Clio RT 1.9 D

Dotar a un pequeño coche de un espacio interior confortable no es algo fácil. Diferentes soluciones permiten, que sin embargo, se muestren algunos muy acogedores. El más espacioso de nuestros cuatro modelos urbanos es el Renault Clio.



106: 177 dm³

Uno: 189 dm³

Clio: 195 dm³

205: 178 dm³

GENEROSO CLIO

1º Clio Exteriormente, el Clio es el más grande. Lógicamente posee así mismo el habitáculo más amplio. Las piernas de los pasajeros posteriores disponen de suficiente espacio. En cuanto al maletero, es el más aprovechable de los cuatro. Es una pena que con el asiento abatido la superficie de carga quede en dos niveles.

3º empatado: 106 El más corto de los cuatro ofrece la mejor anchura. Ello se debe a los entranques laterales de la carrocería, de los que carecen sus rivales. Se evidencia, sin embargo, lo exiguo del espacio destinado a las piernas en la parte trasera. Todavía no hay versión cinco puertas.

2º Uno La apertura de las puertas del Uno es muy ancha. De diseño Fiat cuatro adultos pueden viajar sin problemas, sobre todo los de los asientos delanteros. Respecto al maletero, está limitado por los pasos de rueda.

3º empatado: 205 El 205 dispone de cinco puertas y ofrece mejor distancia para las piernas que su hermano pequeño. Pero es más discreto en cuanto a la anchura del habitáculo. El volumen de su maletero es el mismo que el del 106, aunque disponiendo de una mejor accesibilidad.



15/20 - 15/20

El Renault Clio RT 1.9 D (1.563.900 ptas.) acoge de forma confortable a cuatro adultos.



15/20 - 15/20

El Fiat Uno 60 S (1.296.616 ptas.) posee una accesibilidad de primer orden gracias a sus puertas que abren a 90°.



13/20 - 12/20

Por desgracia el Peugeot 106 XR 1.4 (1.251.128 ptas.) no está aún disponible en versión de cinco puertas.



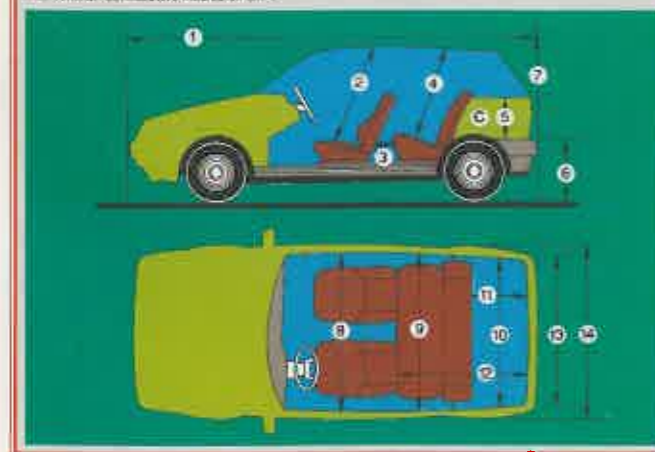
13/20 - 13/20

El Peugeot 205 GR 1.4 (1.338.322 ptas.) empieza a envejecer. Detrás, se dispone de menos espacio que en un 106.

El espacio que le ofrecen

Medidas en cm:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	M*
Renault Clio	371	92	23	86	47	84	140	134	136	105	63	125	91	193	195
Fiat Uno	365	92	22	87	50	86	143	133	133	92	57	103	91	156	189
Peugeot 106	357	94	19	88	45	89	137	134	147	108	52	119	107	159	177
Peugeot 205	371	89	22	85	42	89	138	131	131	110	64	127	102	157	178

*M: volumen del maletero medido en dm³.



LOS FAMILIARES MEDIOS

- Citroën ZX 1.6i Aura
- Fiat Tipo 1.4 SX
- Renault 1.9 GTS
- VW Golf GL

La vocación mixta de estos coches, ciudad-carretera, exige que puedan acoger con un mínimo de confort a una pequeña familia al completo. En este sentido, el Tipo consigue la proeza de ser a la vez el más corto y el más espacioso de los cuatro.



ZX: 216 dm³

Tipo: 217 dm³

R 19: 261 dm³

Golf: 244 dm³

LA PROEZA DEL TIPO

1º Tipo Como en el Uno, las puertas del Tipo se abren noventa grados. El habitáculo dispone de un espacio muy generoso. Los pasajeros se benefician de una anchura a la altura de los codos, igual a la de las mejores berlinas del segmento superior, aunque el maletero es relativamente exiguo.

2º empatado R 19 Con excepción del espacio posterior reservado a las piernas, el R-19 presenta una habitabilidad similar a la del ZX. Posee una superficie de carga muy plana hasta los respaldos delanteros. El maletero es a su vez el más espacioso de los cuatro.

2º empatado ZX Gran novedad en el Citroën ZX: su banqueta trasera corrediza que permite modular el espacio disponible. No obstante, si el espacio interior es satisfactorio, se echa de menos que la banqueta no sea a su vez abatible, pues tan sólo puede inclinarse.

4º Golf La habitabilidad es sin duda el punto débil del nuevo Golf. Sobre todo en las plazas posteriores, donde el espacio para los codos y para las piernas están bastante limitados. Por el contrario, la apertura de las puertas es bastante amplia y cómoda y el maletero muy aprovechable.



15/20 - 16/20

El Fiat Tipo 1.4 SX (1.762.496 ptas.) engaña. Su exterior es corto pero ofrece una habitabilidad superior.



14/20 - 16/20

El Citroën ZX 1.6i Aura (1.825.982 ptas.) posee una ingeniosa banqueta trasera corrediza.



14/20 - 14/20

El Renault 19 GTS (1.602.400 ptas.) ofrece un maletero muy espacioso y una habitabilidad muy satisfactoria.



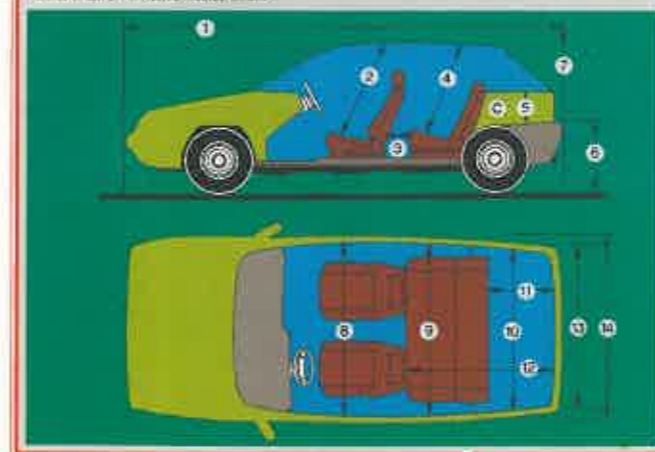
14/20 - 12/20

El VW Golf GL (1.998.000 ptas.) es uno de los mejores coches de su categoría, pero no en términos de habitabilidad.

El espacio que le ofrecen

Medidas en cm:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	M*
Fiat Tipo	398	94	27	91	46	85	146	148	148	108	67	130	101	170	217
Citroën ZX	407	94	31	87	43	85	141	143	143	116	68	145	95	170	216
Renault 19	415	91	25	90	47	72	142	144	143	128	76	149	82	170	261
VW Golf	402	91	24	88	48	69	143	145	141	100	70	137	91	170	244

*M: volumen del maletero medido en dm³.



LAS BERLINAS FAMILIARES

- Nissan Primera 2.0 SLX
- Peugeot 405 SR 1.4
- Renault 21 GTS
- Seat Toledo 1.800 GLX

Estos coches están inicialmente concebidos para la carretera, de ahí la importancia de sus cotas internas. Sin que ninguno desmerezca, el R-21 se revela, con su práctico portón y su espacioso habitáculo, el más familiar de los cuatro.



405: 353 dm³ Toledo: 389 dm³ R 21: 317 dm³ Primera: 350 dm³

LAS AMPLITUD DEL R-21

1º R 21 El 21 posee las dimensiones exteriores mayores de los cuatro. Su altura, así como las anchuras, son las más generosas. Además, la banqueta posterior se abate tan fácilmente como el del 19, ofreciendo un volumen de carga impresionante. En contrapartida, su maletero es el más exiguo de los cuatro.

2ª Primera Aunque el maletero del Primera sea más voluminoso que el del R-21 y que sus cotas internas sean casi iguales, el japonés adolece de algunos defectos. Sus puertas no llegan a abrirse de forma suficiente, además la banqueta posterior no puede abatirse.

3º 405 Si el habitáculo del 405 es totalmente satisfactorio, sus dimensiones internas son un poco estrechas respecto al 21 y al Primera. En contrapartida, ofrece mucho sitio detrás para las piernas. El maletero es poco práctico, aunque su volumen sea aceptable, el nivel de carga está demasiado alto.

4ª Toledo El Seat Toledo es el más corto y más estrecho de los cuatro. El espacio vital es netamente inferior al de los otros tres coches comparados y resulta más estrecho que un ZX, por ejemplo. Para contrarrestarlo, el Toledo dispone de un maletero inmenso.



16/20 - 16/20

El Renault 21 GTS (1.95.400 ptas.) tiene una habitabilidad excepcional en su categoría.



14/20 - 14/20

El Nissan Primera 2.0 SLX (2.590.000 ptas.) existe también en versión cinco puertas con un habitáculo muy confortable.



13/20 - 15/20

El Peugeot 405 SR 1.6 (2.554.500 ptas.) es bastante espacioso. Lástima que el nivel de carga este tan alto.



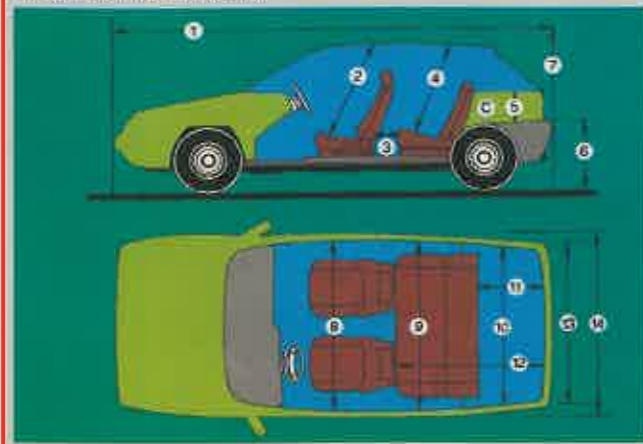
12/20 - 11/20

El Seat Toledo 1.800 GLX (2.086.000 ptas.) posee un cofre inmenso. No se puede decir lo mismo del habitáculo.

El espacio que le ofrecen

Medidas en cm:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Renault 21	446	94	28	90	42	76	140	148	148	133	81	156	102	173	317
Nissan Primera	440	94	26	89	51	65	139	146	145	131	96	175	109	170	350
Peugeot 405	441	92	33	88	47	66	141	145	143	134	93	115	115	172	353
Seat Toledo	432	90	25	90	50	71	143	143	142	134	100	155	102	167	389

* M. Volumen del maletero medido en dm³



LAS GRANDES BERLINAS

- Alfa Romeo 164 V6 Turbo
- Citroën XM 2L
- Peugeot 605 SRI
- Saab 9000 CD Turbo 2.3

La habitabilidad es un criterio fundamental a la hora de elegir un gran turismo. Su habitáculo debe ser espacioso y confortable para garantizar largos trayectos agradables. El 605 se revela como el mejor expreso para largas distancias de la categoría.



605: 394 dm³ SAAB: 396 dm³ 164: 381 dm³ XM: 297 dm³

EL 605 SE DISTANCIA

1º 605 Aunque sus tres rivales poseen una habitabilidad de primera, el Peugeot lo supera. Todas sus cotas son más generosas y permiten a cinco adultos viajar en las mejores condiciones. Sólo podría achacársele que en la parte posterior el Citroën XM presenta mayor amplitud para las piernas. Nada que objetar al maletero.

2ª Saab El sueco dispone, con excepción de la altura de las plazas delanteras y su volumen de carga, con la banqueta abatida, es impresionante. Si bien, la anchura a la altura de los codos es la menor de estos cuatro coches, es el que ofrece mayor espacio para las piernas en la parte trasera.

3º empatado Alfa Es el menos largo y el menos ancho. Sin embargo, el habitáculo Alfa aparenta ser muy espacioso. Delante se observa el poco sitio que ocupa el salpicadero, liberando mucho espacio vital para los ocupantes. El maletero es muy irregular y su nivel de carga excesivamente alto.

3º empatado XM Es el único que dispone de un portón trasero y su volumen de carga, con la banqueta abatida, es impresionante. Si bien, la anchura a la altura de los codos es la menor de estos cuatro coches, es el que ofrece mayor espacio para las piernas en la parte trasera.



15/20 - 15/20

El Peugeot 605 SRI (3.202.394 ptas.) posee una gran habitabilidad. Es una de sus principales cualidades.



14/20 - 15/20

El Saab 9000 CD Turbo 2.3 (4.800.000 ptas.) es, casi casi, tan espacioso como el 605.



14/20 - 14/20

El Alfa Romeo 164 V6 Turbo (4.780.960 ptas.) es el más pequeño de estos grandes coches.



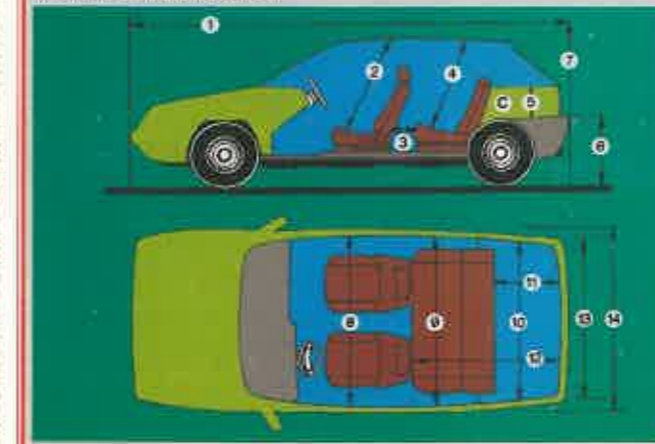
12/20 - 14/20

El Citroën XM 2L (3.085.564 ptas.) adolece de un salpicadero muy molesto a nivel de las piernas.

El espacio que le ofrecen

Medidas en cm:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Peugeot 605	475	95	33	87	46	75	142	152	150	113	100	102	102	180	394
Saab 9000	476	93	29	87	51	65	142	152	150	104	105	102	100	177	396
Alfa 164	456	93	27	85	48	67	140	147	147	97	95	92	92	176	381
Citroën XM	471	93	35	88	47	61	138	149	145	112	89	155	106	180	297

* M. Volumen del maletero medido en dm³



LOS MONOVOLUMEN



El Chrysler Voyager (2.538.478 ptas.) es un amplio monovolumen americano.

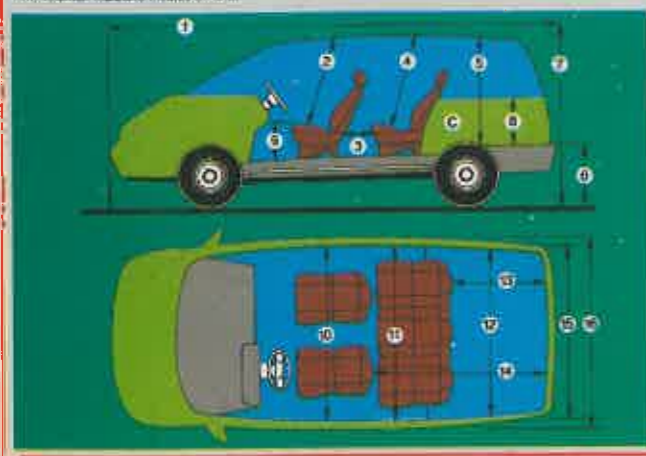


El Renault Espace 2.2 RXE (2.882.400 ptas.) posee menos capacidad aunque su equipo interior es sobresaliente.

El espacio que le ofrecen

Medidas en cm:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	M*
Espace	437	96	40	88	115	50	170	62	41	135	154	110	96	188	116	178	579
Voyager	494	95	27	94	106	59	188	59	34	154	159	103	110	197	131	190	676

*M: Volumen maletero medido en dm³



● Chrysler Voyager ● Renault Espace

EMPATE

1º empate Voyager El Chrysler es algo más largo y ancho que el Espace. Las cotas interiores son consecuentemente mayores y debería triunfar en este cara a cara. Pero medidas aparte, el americano no es de hecho el más agradable de disfrutar. En efecto, un volante demasiado prominente interfiere en el espacio del conductor, además de tener la molestia de un freno de estacionamiento justo en el apoyo del pie izquierdo; y en cuanto a los pasajeros traseros, aunque disfruten de más espacio lateral, sus piernas disponen de menos holgura que en el Renault. El espacio de carga por su parte, posee mayor capacidad que el del Espace.

1º empate Espace Dominado por el Chrysler en términos de habitabilidad, no es menos eficaz como vehículo polivalente. Ello deriva de la concepción interior, más moderna y mejor estudiada. Menos voluminosos, sus asientos ocupan menor espacio útil y, la posibilidad de reglarlos pivotando sobre sí mismos, ofrece múltiples y cómodas posturas para charlar con el vecino. Además, es evidente que presenta algunos preciados centímetros de más que el Voyager, sobre la totalidad de sus cotas interiores. El Espace resulta un ser un vehículo muy agradable de conducir en todos los tipos de carreteras porque se consigue una buena postura al volante.

CADA CENTIMETRO CUENTA

La habitabilidad es pues ante todo cuestión de mediciones. También, metro en mano, hemos verificado las cotas interiores de 22 vehículos representativos de una amplia muestra de la producción actual. Hemos reunido los mejores representantes de los pequeños ciudadanos, las compactas berlinas familiares, los medios-altos, los grandes ruteros y algunos modelos de excepción: las grandes limusinas, los coupés y los monovolumen.

Sin embargo, la medida por sí sola da una cota y no constituye en sí misma un criterio absoluto. La talla de una persona no es, en efecto, una característica suficiente para juzgar el espacio de que disponemos en un vehículo. El hombre en su sentido morfológico es muy diverso pues, si bien existen cánones aproximativos de las proporciones ideales, raros son los seres que reúnen todos ellos. Por ello, para una misma talla, un individuo presentará un busto más alargado que otro, o piernas cortas, muslos alargados, un cuello más o menos largo... La medida de los brazos también juega un papel importante, así mismo como el estado físico en ese momento.

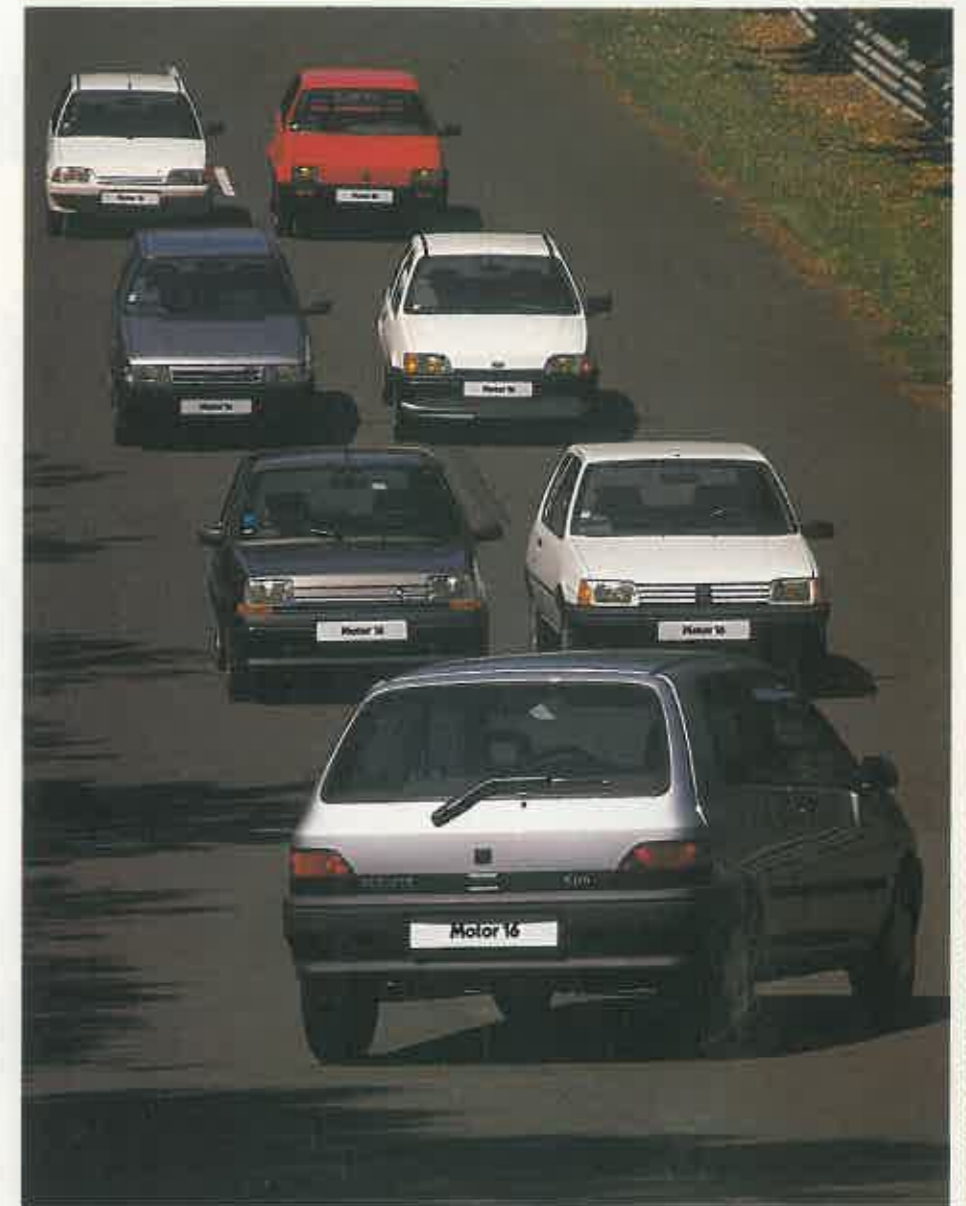
LOS CODOS Y LAS RODILLAS

De hecho, la comodidad se siente principalmente a la altura de los codos. Es en este nivel donde se juzga la anchura de un vehículo. En cuanto a la longitud, son las rodillas las que manifiestan eventuales incomodidades, sobre todo en las plazas traseras. Queda la distancia al techo medida desde la banqueta del asiento hasta la bóveda del habitáculo. Aquí es también donde las plazas traseras encuentran apreturas. En definitiva, en cuanto al margen de nuestras medidas, hemos tenido en cuenta igualmente el acceso a las plazas, tanto de delanteras como traseras.

Las medidas han sido determinadas a partir de la posición de conducción de nuestro maniquí particular: 1,72 metros de altura y una constitución apolínea.

Respecto al equipaje, hemos determinado el volumen útil de los maleteros con la ayuda de cajas de cartón de diversos tamaños con el fin de ocupar el máximo de espacio.

CONCLUSION



LA GRANDEZA DE LOS PEQUEÑOS

La constatación general de esta comparativa, sobre modelos de reciente concepción, es que no hay grandes sorpresas sobre este apartado. De hecho se observa una progresión lógica de la categoría y la habitabilidad ofertada. Sin embargo, se han medido casos especiales, como la amplitud lateral del 106. Gracias a un lógico planteamiento y el hecho de no disponer de puertas traseras, es igual de ancho que los coches de la categoría superior.

Esta holgura a la altura de los codos es el principal factor de comodidad y puede afirmarse que entre los pequeños ciudadanos y las mayores limusinas hay una diferencia de unos 20 centímetros. Esto es relativamente poco en apariencia, pero muy significativo en la realidad. Lo mismo ocurre con el espacio para las piernas en las plazas traseras. Aquí también las diferencias pueden hasta duplicarse entre, por ejemplo, el pequeño

Peugeot 106 al Mercedes 600. Los familiares, ya sean pequeños o grandes, disponen más o menos de la misma habitabilidad. Serán las motorizaciones y el equipo los que marcarán la diferencia. El que los coupés sean los coches que ofrezcan el mínimo espacio no extrañará a nadie. Sin embargo, incluso detrás se disfruta de un cierto espacio. Los monovolumen se revelan como los campeones de la habitabilidad.

**MAZDA 626 2.5i V6 24V Hatchback
CONTRA VOLKSWAGEN PASSAT VR6**

**TERRENO
PROPIO**

Las carrocerías y los motores de estos dos modelos resultan difíciles de encuadrar. Están situados en un espacio del mercado poco definido a causa de que su tamaño exterior está a medio camino entre las berlinas medias y las de lujo. Pero sus cualidades les permiten competir con vehículos del segmento superior.

CUANDO apareció el Volkswagen Passat, se cumplen por estas fechas cuatro años, su motor más potente era un cuatro cilindros de 112 caballos. Por aquella época, su bastidor y la gran habitabilidad de su carrocería fueron unánimemente alabados, pero se criticó también que no se contará con versiones más potentes. Con cuatragotas, posteriormente, se le han ido incorporando motores con mayor número de caballos (el de 16 válvulas y 136 caballos o el G60 de 160 caballos), pero cuyo funcionamiento nunca ha estado a la altura

VIRTUDES

- Motor elástico
- Quinta puerta
- Buen acabado

**MAZDA 626 2.5i Hatchback
PRECIO 3.980.800 Ptas.**

- Habitabilidad plazas traseras
- Visibilidad posterior
- Dirección asistida en exceso

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Motor elástico
- Buen acabado

**VOLKSWAGEN PASSAT VR6
PRECIO: 3.812.435 Ptas.**

- Equipamiento justo
- Visibilidad nocturna en carreteras viradas
- Aspecto interior poco lujoso

DEFECTOS





BUENOS RUTEROS

Tanto el Mazda 626 como el Volkswagen Passat poseen buenas cualidades para devorar kilómetros sin pausa, gracias al buen comportamiento de su motor, la suavidad del cambio y la comodidad de sus suspensiones.

FICHA TÉCNICA



	MAZDA 626 24V	PASSAT VR6
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.497	2.792
Árbol de levas	Dos en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyec. electr. multicorriente	Inyec. electr. multicorriente
Compresión	9,2 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	165 CV (121 kW) / 5.600	174 CV (128 kW) / 5.800
Par máximo / r.p.m.	22,1 mkg (217 Nm) / 4.800	24,3 mkg (240 Nm) / 4.200
TRANSMISIÓN		
Traacción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,2/14,7/20,6	9,6/16,3/24,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,2/34,0	30,7/37,7
Embrague	Mando hidráulico	Mando mecánico
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,6	3,2
Diámetro de giro (m)	11,4	10,7
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Alumínico 6"x15"	Aleación 6"x15"
Neumáticos	205/55 R 15	205/50 R 15V
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.280	1.300
Capacidad depósito combus.	60	70

de lo que un vehículo de la categoría del Passat requería. Por fin, el nuevo motor denominado VR6 ha venido a solucionar sus carencias, completando totalmente la oferta de este modelo.

La situación del Mazda 626 es similar pero, sin embargo, radicalmente diferente. A causa de las restricciones a las que están sometidos los fabricantes japoneses, deben elegir cuidadosamente qué modelo les interesa más ofrecer, para satisfacer a la demanda y obtener buenos dividendos. Este modelo a que nos referimos suele tratarse de la versión más potente y mejor equipada de cada vehículo. Por ello, el único de los nuevos Mazda 626 disponible en nuestro país es el de cinco puertas y motor de seis cilindros en V, que alcanza una potencia de 165 caballos. Dependiendo de cómo evolucione la demanda, en otoño también podría importarse la carrocería de cuatro puertas con este mismo motor.

La ventaja de la quinta puerta consiste en que permite compaginar elegancia con versatilidad y el discreto alerón trasero aporta también un ligero toque de-

portivo. Lo cierto es que por la calle, la carrocería del Mazda 626 Hatchback resulta bastante admirada, en tanto que la del Passat queda inadvertida. A ello también puede contribuir que los paragolpes y los espejos retrovisores del modelo japonés van pintados del mismo color que el resto de la carrocería, en tanto que en el Passat son de color gris oscuro. La sobriedad de los Volkswagen (coche del pueblo) se mantiene siempre en cada detalle. Exteriormente, en el Mazda cabe criticar la posición de los lavafaros, muy expuestos a golpes en maniobras de aparcamiento.

ESPACIO INTERIOR

En habitabilidad, el Passat aventaja al 626 con claridad. Aunque mide doce centímetros menos, el Volkswagen supera al Mazda en espacio para los pasajeros y en volumen de maletero. En el modelo alemán, los ocupantes del asiento posterior casi pueden estirar las piernas, tal es el sitio del que disponen y el maletero es también enorme. Sólo con los asientos abatidos, el Mazda, que lleva portón posterior y por tanto admite cargas más voluminosas, tiene más capacidad que el Volkswagen. Sin embargo, queda

Ex-ladrón de ruedas busca trabajo legal.

Ref. Blectronic.



BUEN ACABADO

Todo en el interior del Mazda resulta acogedor por la suavidad de sus líneas y la buena calidad de su acabado. Entre el equipamiento de serie se incluye control de la velocidad de crucero y regulación en altura del volante así como el asiento del conductor.

patente que el modelo alemán no se trata de una berlina de lujo: los elevadores de las plazas traseras son manuales y eso resulta poco lógico en un vehículo que pretende

codearse con vehículos de un segmento superior. El modelo japonés, a pesar de que ha aumentado su longitud unos veinte centímetros con respecto al anterior, no mejora



GRAN HABITABILIDAD

En el interior del Passat destaca el gran espacio disponible para los pasajeros. El aspecto es espartano y para disponer de elevadores eléctricos en las plazas traseras y volante regulable en altura hay que pagar sobreprecio.

CONSUMOS



Datos en l/100 km	626 24V	PASSAT
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	13,2	12,1
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,2	7,4
En conducción rápida	12,8	11,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,7	9,4
A 140 km/h de crucero	11,2	9,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,3	10,4
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	480	625

PRESTACIONES



	626	PASSAT
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	220	230
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,2	16,6
1.000 m. salida parada (seg.)	29,5	29,9
0-100 km/h (seg.)	8,5	8,8
Metros recorridos	137	137
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	17,1	18,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,0	19,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	31,2	32,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,1	36,7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	8,3	9,5
Metros recorridos	230	263
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	11,5	14,2
Metros recorridos	323	396

EQUIPAMIENTO



	626 24V	PASSAT
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	SI
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Petrovisor regulable electr. (zula/dcha.)	SI/SI	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	SI	SI

OPCIONES

Mazda 626 2.5i 24v Hatchback no tiene opciones
Volkswagen Passat VR6:
 Dispositivo remolque 78 540 Ptas
 Volante regulable en altura 22 998 Ptas
 Prest. radio 4 altavoces/antena 73 213 Ptas
 Techo corredizo eléctrico 158 525 Ptas
 Elevadores eléctricos en las puertas traseras 90 400 Ptas
 Espejos retrovisores eléctricos 41 948 Ptas
 Tapicería de cuero 224 770 Ptas
 Pintura metalizada y efecto perlado 43 018 Ptas
 Pintura negra 29 010 Ptas

SONORIDAD



	626 24V	PASSAT
Al ralentí	40,8	39,6
A 60 km/h	61,8	58,4
A 80 km/h	65,7	61,4
A 120 km/h	69,3	65,3
A 140 km/h	70,7	68,4
A tope	78,9	75,9

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

FRENOS



	626	PASSAT
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	18,1	16,4
A 100 km/h	49,0	44,2
A 120 km/h	68,2	67,9

su habitabilidad en la misma proporción, aunque los pasajeros disponen de superior anchura y mayor espacio para las piernas. Pero lo que se ha conseguido en ese aspecto se ha perdido en altura, tanto en las plazas traseras como en las delanteras, y el maletero es ligeramente menor.

VISIBILIDAD ESCASA

Tampoco la visibilidad posterior se ha visto favorecida en el modelo japonés, a causa del ancho montante trasero y la presencia del alerón, que no permite delimitar con exactitud las dimensiones del coche. En el Passat, también existen dificultades de visibilidad, pero de noche y en carreteras viradas, a causa de que los faros, en largas, dejan muchas zonas oscuras en las proximidades del vehículo. El conductor, con todo, dispone de todas las comodidades. El volante y el asiento son regulables en altura por lo que cualquiera puede conseguir una postura adecuada a sus preferen-

Ladrón de coches retirado se ofrece para cualquier cosa.

Ref. Blectronic.



BUENA ESTABILIDAD
Ambos modelos gozan de buen agarre y estabilidad, aunque ello no va en menoscabo de un elevado nivel de comodidad.

En el Passat, el volante es fijo pero también se consigue una buena postura gracias a que el asiento es susceptible de recibir todas las regulaciones posibles. Sin embargo, la ruedecilla para regular la inclinación del respaldo está mal situada, entre el montante de la puerta y el asiento, dejando poco espacio para la mano. Ambos ofrecen al conductor la misma información en relojes analógicos, pero el Passat dispone

de un completo ordenador de a bordo con valiosos datos suplementarios. En contrapartida, el Mazda incorpora un sistema de control de la velocidad de crucero, pero que en nuestras carreteras no resulta muy provechoso. Los instrumentos se encuentran bien situados en ambos modelos, que también permiten una climatización fácil y efectiva, aunque con un panel de accionamiento más sofisticado en el 626.

Por lo que a cuestiones dinámicas se refiere, ambos modelos tienen un comportamiento similar, pero no idéntico. Comenzando por los motores, que quizá sea el apartado



donde se registren mayores diferencias. En Volkswagen se ha optado por un motor de seis cilindros en V, aunque muy compacto, de elevada cilindrada, carrera de los pistones larga, poco exprimido, dos válvulas por cilindro, y que tiene un funcionamiento excepcional. El motor del Mazda, con cuatro válvulas por cilindro, tiene en teoría algo menos de potencia y no es tan elástico (buena respuesta a bajas revoluciones) como el del Passat. Sin embargo, sus prestaciones son incluso mejores que las del Passat, gracias también a unos desarrollos más cortos, funciona con mucha suavidad y también resulta muy suave. En ambos casos se trata de motores excepcionales. En cuanto a los bastidores,



QUINTA PUERTA

El portón posterior del Mazda le otorga mayor versatilidad, en tanto que el Passat es un tres volúmenes clásico. En la página de la izquierda se aprecia la posición de los lavafaros en el Mazda, muy expuestos a posibles golpes.

el del Passat mantiene sus buenas cualidades de siempre, pero este motor lo pone en mayores apuros para transmitir la potencia al suelo.

dentro de los límites habituales en vehículos de más de 150 caballos sin autoblocante. La dirección, asistida en función de las revoluciones del motor, resulta demasiado suave

en muchas ocasiones, pero a cambio resulta muy rápida. Los desarrollos de cambio también están bien elegidos, con un cambio algo más rápido que el del Passat e igual de

AUTOBLOCANTE

A causa de ello incorpora un diferencial autoblocante EDS, con un particular sistema de funcionamiento. Cuando una rueda gira más que la otra (pierde tracción) a bajas velocidades, entra en funcionamiento el freno de la rueda sin adherencia, por lo que no se «escapa» potencia por ella y mejora la tracción. En el volante, cuando entra en funcionamiento este mecanismo, se producen pequeños tirones apenas perceptibles que no suponen ningún problema. El comportamiento de este modelo es noble y sus suspensiones de un tarado suave resultan cómodas. La dirección, aparte de los pequeños tirones antes mencionados, está bien asistida y los frenos, de buen tacto, con ABS de serie, detienen el vehículo en distancias reducidas y resisten con holgura los esfuerzos prolongados. La caja de cambios, que si se quiere, puede utilizarse poco por las buenas cualidades del motor y lo acertado de sus desarrollos, resulta suave y precisa. En el Mazda, las características en cuanto a comportamiento dinámico resultan similares a las del Volkswagen, aunque con pequeñas diferencias. Pierde algo de tracción en curvas cerradas y en asfalto mojado deslizando, pero

Ladrón de autorradios en paro necesita empleo honrado.

Ref. Blectronic.

MECANICA

1º PASSAT El nuevo motor de Volkswagen, de seis cilindros en V estrecha, es elástico, potente y muy agradable de utilizar.

2º MAZDA 626 La culata de cuatro válvulas por cilindro del Mazda se comporta como uno de dos válvulas, pero su consumo resulta algo elevado.

COMPORTAMIENTO

1º MAZDA 626 El 626 no pone en aprietos a su conductor y tiene una buena relación entre estabilidad y comodidad.

1º PASSAT También el Passat tiene buena relación entre comodidad y estabilidad y un comportamiento muy noble.

RENDIMIENTO

1º PASSAT Aunque la potencia específica del Mazda es superior a la del Passat, el consumo de éste es claramente inferior.

2º MAZDA 626 A costa de un consumo ligeramente elevado, el propulsor del Mazda permite obtener prestaciones brillantes.

CONFORT

1º MAZDA 626 El equipamiento del Mazda 626 en cuestiones de comodidad resulta superior al del Passat, aunque está penalizado en habitabilidad.

2º PASSAT Algunos detalles, como la ausencia de elevalunas eléctricas en las ventanillas posteriores, desmerecen el resultado final.

CARROCERIA

1º PASSAT El aprovechamiento del espacio en el Passat alcanza cotas insospechadas. El espacio es muy superior al de modelos de mayor tamaño.

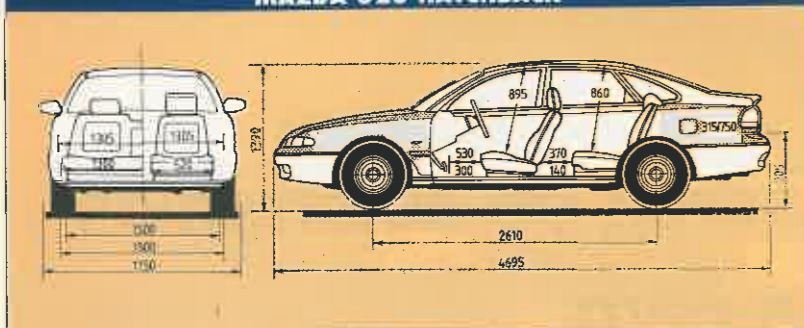
2º MAZDA 626 La habitabilidad de las plazas traseras y la falta de visibilidad hacia la zona posterior hay que apuntarlas en el debe del Mazda.

ECONOMIA

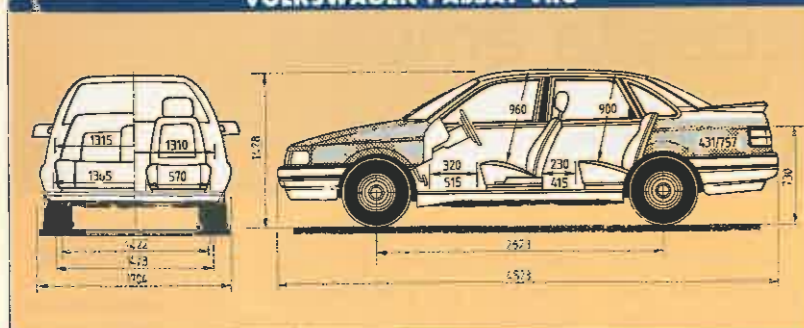
1º PASSAT Resulta algo más barato, aunque su equipamiento es ligeramente inferior que el del Mazda, y consume menos.

2º MAZDA 626 La diferencia de equipamiento a favor del Mazda compensa justo la diferencia de equipamiento, y el motor consume ligeramente más.

MAZDA 626 HATCHBACK



VOLKSWAGEN PASSAT VR6



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 42 35. **Garantía:** Tres años ó 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

Importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. Tres años de garantía en pintura. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España.

ELEVALUNAS ELÉCTRICAS
En el Mazda 626 los elevalunas eléctricos son de serie en las cuatro puertas.



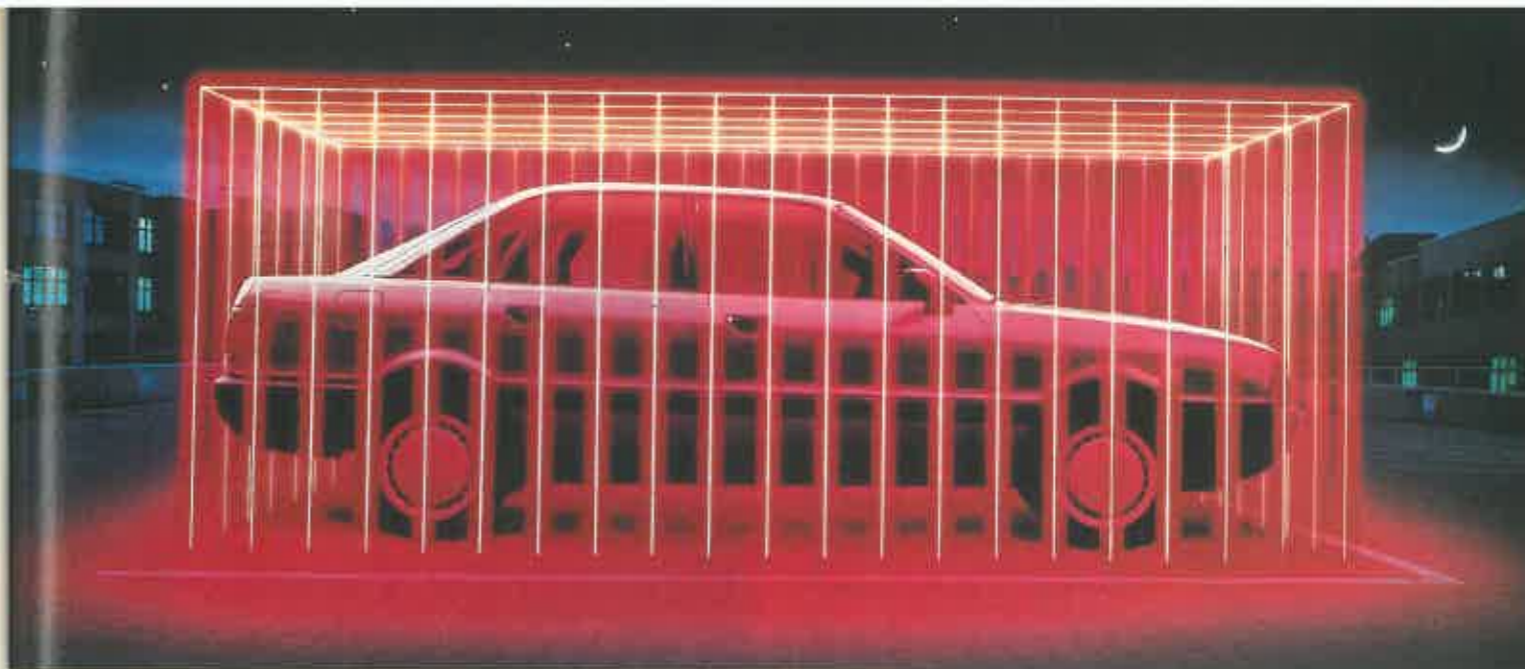
ORDENADOR DE A BORDO
Los relojes analógicos del cuadro de instrumentos del Passat se complementan con un útil ordenador de viaje.

si empatados y en acabado, ambos rayan a muy buen nivel, dentro de sus diferentes filosofías: el Mazda con un aspecto más lujoso y el Passat más sobrio, aunque lleva de serie el aro del volante y el pomo de la palanca de cambios forrados en cuero, elemento que no incorpora el Mazda. Por último, habría que puntualizar que el precio juega a favor del Volkswagen Passat, aunque si sumamos el coste de las opciones: elevalunas traseros, espejos retrovisores orientables eléctricamente y volante regulable en altura, que en el Mazda pertenecen al equipo de serie, se produce casi un empate, igualándolos al máximo.

Javier Moltó
Fotos: José Robledo

preciso y, del mismo modo, las características de los frenos resultan casi idénticas en ambos modelos. En el modelo japonés se cuenta, además, con la posibilidad de optar por la versión de cuatro ruedas directrices (200.000 pesetas más cara), sistema de moderna tecnología que aporta ventajas considerables.

Se trata en suma de vehículos similares. El Passat supera al Mazda en habitabilidad y prestaciones. En comportamiento dinámico están ca-



Bloctronic Bosch. El sistema electrónico de protección integral del automóvil.

Bloctronic Bosch. Tener el coche a prueba de ladrones ya no cuesta tanto.

Visítenos en
Expomóvil 92
Palacio 4, Nivel 2
Stand 213

A partir de ahora, los amigos de lo ajeno van a tener que dedicarse a otra cosa. Y es que Bosch ha desarrollado un sistema de protección integral del automóvil que no les ofrece ninguna posibilidad: el nuevo sistema Bloctronic Bosch. Un sistema compacto que, como una jaula electrónica, protege con la máxima eficacia los puntos más vulnerables del automóvil: desde el capó hasta las ruedas, pasando por el autorradio. Capaz de llegar en sus prestaciones tan lejos como usted desee, con una instalación rápida, sencilla, y por lo tanto, económica.



BOSCH



TE HARÁ POLVO EL CEREBRO.



NO METAS LAS NARICES EN LA COCA.

Ni te engañes, ni te dejes engañar. Si te metes cocaína en el cuerpo te estás metiendo algo que va directamente al cerebro y, desde el primer momento, desde la primera línea, lo va devorando. Día a día, gran cantidad de transmisores cerebrales y neuronas

TEN CEREBRO.



se dañan gravemente. Las consecuencias: gran dependencia psíquica y física, profunda ansiedad, fuertes alteraciones psiquiátricas, depresión, paranoia. Y lo que es peor, sin que te des casi ni cuenta y sin que lo quieras reconocer.

PASA DE LA COCA.



ASOCIACIÓN DE AVIADA CONSEJERA SA OBRAS/CONSUMIDORES

S
U
S
A
D
O
S
C
O
C
H
E
S
U
S
A
D
O
S

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches. Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista se actualiza trimestralmente.

Copyright Motor 16 1992. Prohibida su reproducción.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 Ti	—	880	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuova	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuovo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuovo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	960	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	1010	—
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	830
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TC	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	—
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	—
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	830	—
Sprint 1.5	—	—	—	860	530
GTV 2.0	—	—	—	840	760
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Solier 2.0 FL	—	—	—	1150	1030
164 Twin Spark Base	3030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1760	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	790	—
100 CD y 2.2 E	2090	1980	1870	1590	1160
100 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3080	2710	2340	1900
200 Turbo Avt.	3650	3290	2960	—	—
200 CC	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/318 i	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	1750	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320 i Touring	2730	2460	—	—	—
320 i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3280	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i 530 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	—	1440
M 535 i	—	—	—	—	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3760	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	780	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	690	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Cluo y ES	—	—	—	260	—
Visa II Super E y X	—	—	—	280	—
Visa GT	—	—	—	330	—
Visa 11 E	—	—	—	270	—
Visa 11 RE	—	—	—	210	—
Visa Challenger	—	—	—	310	—
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	380	—
Visa GTI	—	—	—	730	580
Visa 17 D, RD, Sty y Challen.	—	—	—	480	350
BX	—	—	—	610	430
BX 14 E, RE, Leadeo T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 10 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	960	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1230	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	580
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1480	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1530	1130	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2350	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2680	—	—	—

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	—	5900
Mondial R	—	—	—	—	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Siseley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sling 3p	—	—	—	500	420
Uno Brio 45 3p	—	—	—	490	440
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	780	—	—	—
Uno 70 SX 3p	960	820	730	620	560
Uno 70 SX/5x5p	990	850	770	640	540
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie 4x4	1260	1080	920	830	—
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	930	790	710	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	770	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	830	—
Tipo 1.800 DGT	1300	—	—	—	—
Tipo 10V	1350	1220	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1080	950	—
Tempra 1.400	1140	1030	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	1130	—	—	—
Tempra 1.600	1270	1140	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	1220	—	—	—
Tempra 1.800 SX	1500	1350	—	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	—	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	1400	—	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	390
Regata Mare	—	—	570	480	430
Regata 70 S	—	—	640	520	400
Regata 100 S ie	—	—	730	640	510
Regata Weekend S ie	—	—	790	670	540
Regata Weekend DS	—	—	850	720	580
Regata DS	—	—	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	—	570
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1100
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	—	—

F

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta GL 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	800	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Xtra 1.6	1000	900	810	730	650
Escort Xtra 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Xtra 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Xtra 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Xtra 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Onion Xtra 1.6 y 1.8 D	1050	930	840	750	600
Onion Xtra 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Xtra 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Onion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	650
Onion Xtra 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Millonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 3p	1460	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Xtra y Normale 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Xtra y Normale 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Onion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Onion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Onion Xtra 1.6 i	1460	—	—	—	—
Onion Xtra 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onion Xtra 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Xtra 2.0 y 2.0 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Cataliz.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra CL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Xtra 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra Xtra y Xtra 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra Xtra 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra GLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Xtra 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Xtra 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Xtra 2.8 i	—	—	—	1210	—
Scorpio Xtra 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Xtra 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Xtra Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Xtra 2.9 Cat.	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5520	4840	4360	3680	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y10 Fila	—	550	470	420	—
Y10 Fire	670	—	—	—	—
Y10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y10 Turbo	—	730	660	570	480
Y10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	960	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	690
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema BV	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 1.5 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Debra 1.800 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2560	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3620	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3780	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2280

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	6690	5730	4840	4330	3910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEL	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87	
Corsa 1.0	670	570	510	430	340	
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470	
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510	
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—	
Corsa GSi	1070	920	780	700	—	
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490	
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540	
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—	
Corsa GL 1.4 4p	880	—	—	—	—	
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510	
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—	
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530	
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—	
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440	
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480	
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460	
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—	
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—	
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	950	—	—	
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900	
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060	
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500	
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—	
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p GL, Bea., Fris	1190	1020	920	820	660	
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740	
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—	
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—	

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390		

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	---
R-21 TX1	1820	1640	---	---	---
R-21 2.1 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	1080	960	830
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fan	1920	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	1310	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1930	1610	1450	1290	1100
R-25 TX1	2320	1970	1770	---	---
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2680	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2090	1700	1530	---	---
Espace TSE	---	---	---	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quatra	2650	2250	2020	---	---
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpina V6 Turbo	5380	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 Vitese	---	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	---	---	---
214 GS i	1400	1260	---	---	---
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 Vitese	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	---	---	---	---	290
Metro 1.3	---	600	520	470	400
Metro MG	---	700	650	570	470
Metro 4p	---	670	600	520	450
Maestro EFi 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	---	---	---	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	---	---
Montego EFi 2.0	---	---	---	900	800
Mkniago 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
Panda 40	---	---	---	---	230
Marbella	---	---	---	---	230
Sprint	---	---	---	---	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	---
Marbella GL	630	540	460	410	---

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	---
libra Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
libra SLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
libra Del Sol	---	---	---	510	410
libra Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	---
libra XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
libra GL 1.5 3p	---	---	---	530	420
libra Crono 3p	---	---	---	530	420
libra CLX 3p	---	---	---	530	420
libra GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
libra SD 1.5 3p	1020	860	780	700	---
libra Disc.Spc.Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
libra Disc.Spc.Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
libra L 1.2 5p	---	---	---	530	480
libra GL y GLX 1.2 5p	640	710	650	550	490
libra GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
libra GL y XL	800	680	620	530	480
libra CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
libra GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
libra inyección 5p	1040	880	790	---	---
libra Disc. y Spc	770	650	580	440	320
libra Jun. D 3p	770	650	580	440	320
libra GLD 3p	850	740	660	500	370
libra XLD 3p	850	740	660	500	370
libra Disc y Spc	820	690	630	480	430
libra Jun. D 5p	820	690	630	480	430
libra GLD	910	780	700	540	490
libra 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 Bi	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	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

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

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	690	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	630	710	640	480	360
Polo Classic Bell 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	1090	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

OTRAS MARCAS

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1080	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattr	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	880	790	---
Passat 1.8 C L	---	---	---	510	420
Passat 2.0 GLS	---	---	---	690	620
Passat 1.6 CLD	---	---	---	420	---
Passat 1.6 Cl. D Turbo	---	---	---	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	---
Passat CL 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 1.6 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	---
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 1.6v	1430	1220	1040	940	---

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GUT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	---	---	---	1180	890
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	---	---	---
340 GL	---	---	---	500	450
340 Plus	---	---	---	900	810
340 GLD	1190	1070	960	---	---
340 GLD	---	---	---	880	770
360 GLE	---	---	---	1420	1230
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	---	---	---
440 GUT/GLE	1890	1620	1460	---	---
440 Turbo	2100	1820	1640	---	---
440 GL	1800	1620	---	---	---
460 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
740 Master y 2.0	2100	1890	---	---	---
740 GLE	---	---	---	1880	1640
740 GLJ	---	---	---	1320	1190
740 GLD	---	---	---	1440	1230
740 200 cv	3600	3150	---	---	---
740 Turbo Diesel	---	---	---	2080	1840
740 Turbo Intercooler	---	---	---	2100	1820
740 Master	2050	1840	---	---	---
745 GLE	---	---	---	1870	1590
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	---	---	---	2500	2250
760 Turbo Diesel	---	---	---	2700	2310
760 Turbo Intercooler	---	---	---	2840	2390
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	---	---	---	---
940 GL y 16V	3000	---	---	---	---
940 Turbo	3270	---	---	---	---
940 2.3i STW	2500	---	---	---	---
940 16V STW	2650	---	---	---	---
940 TD STW	3100	---	---	---	---
940 Turbo STW	3370	---	---	---	---
960 Turbo	4200	---	---	---	---
960 24V	4400				

OCASION interesante BMW 325i 4P, gris metalizado, llantas, etc., MKU. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

MERCEDES 190 16V 2.5, aire, techo y todos extras, garantía 12 meses, 4.300.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 726 17 17 y 725 86 21.

ROVER Sterling, todos extras incluso cuero, año 87, impecable estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

VW Escarabajo, barato, muy bonito. Azcona, 62. **COUPE** Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.

JAGUAR XJ-12 5.3, azul metal, M-EY, bien cuidado, sólo 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

SUZUKI Vitara, nuevos todos modelos, entrega inmediata, oferta regalos varios. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

C.A.N.S.A. asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales todas marcas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 17 17.

C.A.N.S.A. accesorios, instalaciones especialidad Suzuki, motos agua Kawasaki, Yamaha, buenas ofertas, financiación. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Santana motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.

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

SUZUKI 410, techo rígido, 590.000 ptas. Azcona, 62.

CORSA Don Algodón, impecable. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

AUTOMOBILH Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

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 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

F. TOME S.A. Opel Kadett GSI «precioso», año 85, garantía 6 meses, por 770.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 24 meses, por 490.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Golf automático, año 88, garantía de 18 meses, por 1.100.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33, año 87, garantía 6 meses, por 580.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

AUTOMASER

Jeep Cherokee, nuevo 3.300.000
Ford Scorpio 2.8i Ghia, A.A., D.A., ABS 1.275.000
Renault 21, tenemos muchos modelos, desde 850.000
Mercedes 190, varios, desde 1.550.000
Opel Vectra 2.0i 16V, A.A., D.A., 91 2.300.000
Renault Clio 16V, seminuevo, 91 1.300.000
Jaguar XJ6, full equip, 87 3.200.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silioco, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

no. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. «Atención» Ford Sierra 2.0 IGL «automático», del año 89, 24 meses de garantía, por sólo 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Mercedes 190 2.6, comprado «nue-

F. TOME S.A. Volkswagen Golf GTI, año 89, garantía 24 meses, por 1.390.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Málaga 1.5 GL, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A. Austin Montego 2.0 EFI, año 88, garantía 6 meses, 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf Automático, año 89, con garantía 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

VOLVO 244 Diesel, full equip, año 80, 1.000.000 ptas., perfecto estado. Carlos. Tel. (91) 403 31 05 (noches).

AUDI 80 Diesel, vendocambio, todo terreno (máx. 2 años), 1.750.000, matrícula 1990. Tel. (918) 25 18 54, 13 h-14:30 h.

CUATRO Llantas «BBS» 6 1/2J15H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50 R15-82V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

PORSCHE Carrera 1987, todos extras, como nuevo. Tels. 725 86 21/725 86 22.

MAZDA RX7 Cabrio, rojo, capota negra, nuevo, año 1991, oportunidad. Tel. (91) 34 03 01.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Opel Kadett 1.6 GLS, año 87, garantía 18 meses, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 88, garantía 14 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía, por sólo 1.375.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 87, 18 meses de garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno.

» en España, año 87, con ARS, aire acondicionado, etc., garantía 6 meses, por 2.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Ford Orion 1.6 Ghia, año 87, garantía 18 meses, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 TSE, año 87, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 GLX, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 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 35

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO




RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

PORTA BICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE LOS VEHICULOS

Adaptable a todo tipo de vehículos. Util para la mayoría de las bicicletas. Capacidad para tres bicicletas. Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. Plegado fácil para guardar en el maletero. PVP (Incluido I.A.V. 10.040 ptas., envío por correo más gastos)

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



STYLEFLY
AUTO DESIGN S.A.
PERSONALIZACION DEL AUTOMOVIL



NOVEDAD

NUEVA PERSONALIZACION PARA EL GOLF 3ª GENERACION

- KITS AERODINAMICOS
- AUTO-HIFI IN CAR VIDEO
- TELEFONIA MOVIL
- ALARMAS: GT-GEMINI
- ALARMAS MOTO
- AIRE ACONDICIONADO
- INTERIORES EN MADERA
- LLANTAS DE ALEACION
- VOLANTES: MOMO
- ALERONES

● OPTICA DOBLE FARO
● PARRILLA DELANTERA
● KIT AERODINAMICO
● KIT SUSPENSION
● LLANTAS 6X14 - 7X15 - 7X16

ARDEMAN S Nº 81
28028 - MADRID
TEL: 3 61 - 41 - 04
3 61 - 42 - 81
FAX: 3 61 - 44 - 73

Teo Martín AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR-C3
MARTIN DE LA VEGA-28330 (Madrid)
Tlfs. 691 30 47/691 34 47/
692 34 50/ 692 36 02.
Fax: 691 56 86

¡¡¡Enhora buena!!! Carlos Sainz, Victoria rallye Safari



TOYOTA REPLICA. entrega inmediata, varios colores

distrito 39
AUTOMOVILES
MARIA ZAYAS, 21
SEMESQ
BRAVO MURILLO, 247
28009 MADRID
TELS. 571 54 63 / 571 96 72
FAX 571 51 15

WRANGLER 4.0, año 92, techo duro, gris metalizado, aire, llantas, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE 944, rojo, automatic, año 1989, full equip, opciones Porsche y accesorios, seguro todo riesgo, 4.000.000 ptas. Tel. (91) 562 29 35.

KADETT 2.0 GSI, blanco, techo Pionner, M-HN, 79.000 km., 1.125.000. Tel. 561 60 61, noches.

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

BMW Z1, rojo, 10.000 km., impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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. Mara Echavarría Corpas
Martinez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

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

¡ANUNCIASE HOY!

Envíenos este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 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 _____



- 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



MITSUBISHI
ECLIPSE

DODGE Stealt, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
JEEP Cherokee limited, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
FORD Explorer EDDIK BAYER, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
ROYOTA Land Cruiser ST Wagon, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

VENDO Mercedes Benz 300 D. ABS y aire, 80.000 km W. 124, está nuevo, urge. Tel. (983) 37 05 25 y 34 42 73.
CORVETE 1987, 45.000 Km. matrícula MA-BD, 3.200.000 ptas. Tel. (95) 282 61 22, (908) 65 16 12, (95) 78 58 99.

PORSCHE 911 Carrera Targa 3.2. 231 cv., full, año 85, perfecto estado, rojo 3.300.000 ptas. Tel. (926) 21 11 02.
OPEL Frontera, disponible autohof, Segovia, Tel. (911) 43 78 13.
BMW 325 Touring, negro metalizado precioso. Tel. (911) 43 78 13.

BERTONE Freeclimber 8 meses. Tel. (911) 43 78 13.
KARTS Competición, varios desde 80.000 ptas. Tel. (93) 692 18 24.
PARTICULAR vende Toyota Supra Cabriole, full equip, seminuevo. Tel. (67) 577 58 63, Pablo Rodríguez.

FL 90, 124 2.000 160 cv., tope extras sin carreras, 450.000 ptas. Tel. (93) 351 05 28.
RONDA 2000 160 cv., tope extras sin carreras, 700.000 ptas. Tel. (93) 351 05 28.
SEAT 850 descapotable ITV, 500.000 ptas. Tel. (976) 39 97 71.

C.A.N.S.A.



OFERTA

- Automóviles nuevos excedentes de flota.
- Máxima tasación, vehículo usado.
- Financiación hasta 60 meses en 24 horas.
- Accesorios, venta y montaje. • Todas las marcas



C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TEL: 725 56 21
725 56 22
726 17 17

VENDO Alpine Renault A-110, impecable, original para coleccionistas, 2.000.000 ptas. Tel. (96) 148 00 57.
MITSUBISHI 3000 GT VR4, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORSCHE 944 Turbo, full equip, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
PORCHE Carrera 2, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
BMW 745i, año 1986, todos extras «todos», 78.000 km. Impecable, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 696 67 24.

SIERRA XR4i 160 cv., impecable, 975.000 ptas. Tel. (942) 75 18 50.
MERCEDES antiguo, año 1954, modelo 180 gasolina, 375.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55, noches.
RANGE Rover 1983, aire, 4 puertas, buen estado. Tel. (953) 26 46 44.

BUSCO Ferrari 328 GTB, pago mejor precio en efectivo. Tel. (952) 78 82 63.
BMW Z-1, 4.500 km. Procedente de directivo BMW, oportunidad. Tel. (91) 431 31 60. Oscar.
MINI Cooper, descapotable, nuevo. Teléfono 373 99 08.

EXCELENTES vehículos procedentes de gerencia. Renault 25 V6 Turbo Bacara, año 91, metalizado. Renault 25 V6 Inyección, cuero, año 89, metalizado. Interesados llamar: Tel. (973) 20 48 00.
PORCHE Carrera 4, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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

AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE



SE VENDE
COCHE
**BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

PERFECTO ESTADO
Tel. 407-27-00
preguntar por Angel

PORSCHE 944, rojo, impecable, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

ROVER 216 Vitesse, impecable, 3 años, verde oscuro, full equip, techo, A.A., teléfono CD Pioneer, alarma, 1.200.000 negociables. Tel. (91) 308 08 46.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

FERRARI Testarosa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

IBIZA SXI, año 88, grafito, 950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

VW Corrado G60, año 89, cuero, ABS, equipo Hi-Fi, llantas, ordenador viaje, techo eléctrico, 2.900.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz 300 E, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz CE 24, full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz 300 E 2.4., full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz SL., Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equip, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

JEEP Cherokee Limited, gris, M-KV, 2.980.000 ptas., impecable. Tel. (91) 564 55 56.

R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

R-21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 87, 1.450.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

R-21 TI, año 88, full equip, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz 190 E 2.3., Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz 300 E, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz CE 24, full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz 300 E 2.4., full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz SL., Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

JAGUAR S. 3.4., año 82, perfecto estado, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 633 24 11

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, 3/n
Paracuellos (Madrid)
Tel. (91) 658 11 97 Fax (91) 658 13 60



GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS

SERVICIO POST-VENTA DITECNICA GARANTIA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA

JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA: C/ VELAZQUEZ, 146 TEL. 564 55 56

ALEMANIA: 190 E 2.3 16 V, año 85, negro/cuero, full equip, 1.600.000 pesetas, 190 E 2.3 AMG, ancho, año 1986, full equip, 2.100.000 ptas. Tels. (07) 497135-12840.

SUBARU Coupe 4WD, todos extras, 1.650.000, garantía. C/ Azcona, 62.

BMW 524 TD, año 89, extras, 2.890.000. Tel. (91) 519 14 94.

BMW 635 GSI, ABS, ordenador. Techo, Recaro, etc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 255 80 21.

JAGUAR S. 3.4, año 62. En perfecto estado, 2.700.000. Tel. (91) 633 24 11.

ACCESORIOS para su Suzuki, CAN, S.A. C/ Azcona, 62.

SUZUKI Samurai 413, Suzuki 410, buen estado. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

OPEL Kadett 2.0 16V, año 89, 157 CV. Particular, 1.470.000. Tel. (952) 46 87 72.

CORRADO G-60, rojo, año 90, ABS, aire, impecable, 40.000 km, 2.400.000 ptas. Tel. (93) 788 22 03.

MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante, admitimos cambio, garantía 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

BMW 535i, año 88, 75.000 kilómetros, 3.950.000 ptas, motor central. Teléfonos 747 30 66 y 747 33 43. Ext. 29.

HONDA Prelude, 88, blanco, automático, techo solar, seminuevo, 2.200.000. Tel. (91) 458 71 00. Ext. 911.

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

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

MODELOS ACTUALES: FIRO, COUNTACH, PORSCHE, SPEEDSTER, AC-COBRA, M-1, MG, FORD STREETROD, MB-SSK, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B. (BUSCAMOS CONCESIONARIOS. RE HABLAR CON SR. EHLERT)

 AC-COBRA	 BUGATTI-35 B	 M6-TDS	 FORD STREETROD
 MERCEDES SSK	 FORD GTD-40	 CATAPULT	 TOP-BUGGY

CONCESIONARIOS OFICIALES

ALICANTE, ALBACETE Y MURCIA: «DIESEL CAR» TEL: (968) 23 09 96 / 97 FAX: (968) 23 09 94	SEGOVIA, MADRID: «DA CUNHA» SR. GERARDO DIAZ TEL, FAX: (91) 48 32 31	CANARIAS: SR. ROMERO TEL: (928) 33 27 54 / 33 28 82 SANTANDER: SR. ZAMANILLO TEL: (942) 28 02 16 / 34 55 81	ALCALA DE HENARES: SR. RODRIGUEZ TEL: (91) 883 08 78 FAX: (91) 882 42 78	MADRID: NOVAMOTOR TEL: (91) 535 02 19 FAX: --
--	--	--	--	---

ALEACION en MOVIMIENTO



LAHORE comercializa la más alta tecnología en llantas de aleación, modelos para todos los automóviles del mercado, de las marcas más prestigiosas a nivel mundial: REMOTEC, ALULINE, LAOR, MELBER.

LAHORE

MADRID: TEATINOS, S/N - Nave G-H - 28820 COSLADA
TEL. (91) 669 36 72 - FAX: (91) 669 43 23
BARCELONA: MALLORCA, 533 - 08026 BARCELONA
TEL: (93) 235 22 80 - FAX: (93) 235 23 98

VENDO Volkswagen Polo Coupé CL B-JN, perfecto estado, neumáticos nuevos, amortiguadores Monroe, gas nuevos, 50.000 km., radiocasete Blaupunkt, cadenas y portaesquís. Interesados contactar: Tels. (93) 226 18 67 ó 453 35 81.

DODGE Stealth (Mitsubishi 3000 GT) 3.0 L V6 24 V, 222 CV, rojo, manual, aire, airbag, cruise control, HI-FI, C/C, E/E, retrovisor eléctrico, llantas, neumáticos 222", más extras, estreno, ocasión, ahorro 20%. Tel. (91) 314 59 96.

ESCARABAJOS varios. CAN, S.A. C/ Azcona, 62.

PARTICULAR vende Mini 1275 GT, muchos extras, muy lujoso, 650.000 ptas. Tel. (91) 534 72 20.

TRIUMPH TR 7, año 83, techo abierto, buen estado, 850.000 ptas. Teléfonos (91) 85 92 14 y 561 62 46.

BMW 735iL, aut., año 89, 32.000 kilómetros, 4.850.000 ptas, motor central. Teléfonos 747 30 66 y 747 33 43. Ext. 29.

MONTEROS, todos los modelos, nuevos, extras, entrega inmediata, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.

BMW M-3, serie limitada, año 90. Tel. 549 57 88.

DERBY DS 50 STAR. A ESTRENAR.....	150.000.-
LARSON 170 ALL AMERICA INTROBORDA	
130CV. UNA TEMPORADA	1.650.000.-
JEEP CHEROKEE LTD. ABS 190 CV 4X4 FULL EQUIPE	4.350.000.-
EAGLE TALON TSI AWA, PIEL, COMPACT DISC, 195 CV, 4X4, FULL EQUIPE.....	3.990.000.-
DODGE STEAR 92 RT TURBO 300 CV, 4X4, FULL EQUIPE ..	6.259.000.-
CHRYSLER VOYAGER LE 3.3 L, 150 CV, 4X4, FULL EQUIPE ..	4.378.000.-
CMC LUMINA APV CL, V6 3.1 L, FULL EQUIPE.....	3.400.000.-
CORVETTE ZR1 V8 480 CV. FULL EQUIPE.....	9.600.000.-
NISSAN 300 ZX V6 245 CV. FULL EQUIPE.	
AÑO 88, 42.000 KM, NACIONAL.....	2.950.000.-
TEL. (93) 752 03 08 9 A 14 H. Y 16 A 17.30 H. FAX: (93) 752 02 48	


BMW 524TD, año 89, 75.000 km, 3.500.000, motor central. Tels. 474 30 60/33 43. Ext. 29.

ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras, B-HU, año 1987, increíble estado, garantía. C/ Azcona, 62. Teléfono 255 86 22.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, última generación, 1979, 1.900.000 ptas., buen estado. CAN, S.A. Tel. 255 86 21.

TOYOTA Calica, año 90, 15.000 km, 2.300.000, motor central. Tel. 474 30 66 y 474 33 43. Ext. 29.

ATW



AUTO HIGH TECH WHEELS

Avda. 1 de Mayo, 100, 2º - 28250 BELLESGUARD (Lleida)
Tels. (973) 320193 - 337088 Fax: (973) 337128

BMW 318i, año 88, 70.000km, 1.850.000, motor central. Tel. 474 30 66 y 474 33 43. Ext. 29.

SUZUKI Vitara. Todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. C/ Azcona, 62. Teléfono 265 17 17.

VOLKSWAGEN Santana GX5, 5 cilindros, B-K, buen estado. Garantía. 950.000 ptas.

MERCEDES 250 S, clásico, 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. C/ Azcona, 62.

MOTOS agua Kawasaki-Yamaha, buenas ofertas. C/ Azcona, 62. CAN, S. A. **MERCEDES 350 SL**, blanco marfil, buen estado, revisado en Mercedes recientemente. C/ Azcona, 62.

MONTERO Range, Patrol, procedentes de cambio, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.

KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

ESCORT RS turbo, blanco, año 1987, techo, 1.070.000. Tel. (91) 519 14 94.

OPEL Ascona 1.8i, aire acondicionado, pintura metalizada, pocos kilómetros. 850.000 ptas. Tel. 304 66 05.

MERCEDES 280-SE, año 88, full equip. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 190-E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. 549 57 88.

R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

CAN, S. A. Nuevos, todas marcas, ofertas especiales y puntuales. C/ Azcona, 62.

JEEP Cherokee Limited, gris, M-KV, impecable, 2.980.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW 745i Executive, año 85, full equip. 2.300.000 ptas. Tel. 549 64 71.

IBIZA SXI, año 88, grafito, 950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	89	Rojo	29.000	495.000	BMW 318i 4p. A.A.	87	Bianco	53.000	1.525.000
Opel Corsa	89	Bianco	30.000	610.000	VW Golf Cabriolet	88	Bianco	42.000	1.525.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 16 V.	91	Azul	16.000	1.575.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	846.000	BMW 318i 4p	90	Rojo	24.000	1.675.000
VW Polo Coupe GT	88	Rojo	37.000	875.000	VW Golf GTI 5p. A.A.	81	Bianco	18.000	1.775.000
Mini After Eight	91	Verde	15.000	875.000	Peugeot 405 SRI F.E.	88	Burdese	37.000	1.775.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Renault 21 Nev. 7p. F/E	90	Rojo	32.000	1.975.000
Renault 6 GTL 5p.	91	Bianco	14.000	885.000	VW Passat 2.0i A.A. D.A.	91	Gris	21.000	2.075.000
Lancia Y 10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	Renault 25 V8 F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
Seat Ibiza SXI	90	Bianco	23.000	1.050.000	Audi 90 2.2 E F.E.	88	Azul	31.000	2.250.000
Peugeot 205 Diesel	90	Bianco	17.000	1.075.000	F. Sierra XR4i A.A.	91	Bianco	12.000	2.275.000
Opel Kadett 1.6S Top AA	88	Negro	38.000	1.075.000	Opel Vectra 2.0i GT FE	91	Gris	11.000	2.275.000
F. Escort 1.8 D.	90	Bianco	28.000	1.120.000	Alfa Romeo 164 3.0 V8	88	Negro	39.000	2.360.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	Renault 19 Diesel A.A.	90	Gris	25.000	1.275.000
Opel Corsa GSI	91	Rojo	16.000	1.125.000	Renault 21 DL F.E.	91	Rojo	10.000	1.375.000
Renault 21 GTS A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	Rover 820 Si 16 V F.E.	90	Verde	31.000	2.250.000
Suzuki Santana Samurai	91	Rojo	19.000	1.175.000	Renault 21 TI F.E.	88	Bianco	35.000	1.525.000
F. Fiesta 1.8 D 5p A/A	91	Bianco	16.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Bianco	12.000	2.325.000
F. Sierra 2.0i S.A.A.	87	Bianco	51.000	1.250.000	Opel Omega 2000 F.E.	89	Gris	60.000	1.775.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Peugeot 405 GRD Turbo A.A.	91	Gris	19.000	1.975.000
Peugeot 309 D. A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Peugeot 309 GT A.A.	87	Rojo	39.000	1.050.000
Alfa Romeo 1.7	90	Bianco	23.000	1.275.000	Citroën AX GT	88	Bianco	41.000	825.000
Citroën BX Diesel	90	Bianco	22.000	1.275.000	Peugeot 205 GT	88	Bianco	32.000	745.000
Alfa Romeo 1.7	89	Bianco	31.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Pache	91	Rojo	13.000	890.000
Renault 21 TXE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 Ghia (moderno)	91	Bianco	10.000	1.275.000
Citroën BX 16 A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000	Ford Sierra 2.0i XR4i FE	90	Bianco	23.000	1.825.000
VW Golf TD	90	Bianco	28.000	1.475.000	Alfa Romeo 164 Turbo Diesel F.E.	89	Rojo	42.000	2.475.000

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas).
- Toyota Celica 2.0 GTi 4 x 4 Turbo.
- Toyota Celica 2.0 GTi Cabriolet.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GTi-R, nuevos.
- Réplicas AC Cobra 427, nuevos.
- BMW 320i/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- MB 300 SL 24V/500 SL, nuevos.
- MB 190 E 2.5 Evolucion 2, nuevo.
- Porsche 964 Turbo, nuevo.
- Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo.

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

BMW 325i 4P, gris plata, llantas, precio sensacional, 1986. Facilidades. 1.790.000 ptas. Azcona, 62.

MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

MERCEDES 190, 2.3 16V. M. KT. equipo completo, 3.000.000 ptas. Tel. 304 66 05.

VW Corrado G60, año 89, cuero, ABS, equipo HI-FI, llantas, ordenador viaje, techo eléctrico, 2.900.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

PEUGEOT 405 SRI, M-ML, aire acondicionado, 10.000 kilómetros, 1.950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 CE, año 88, full equip. 4.400.000. Teléfono (91) 519 14 94.

MERCEDES 300 TD, año 88, full equip. 4.300.000. Tel. (91) 519 14 94.

AUDI 90 4 x 4, año 88, full equip. 2.390.000. Tel. (91) 519 14 94.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91. Tel. 549 57 88.

MALAGA DS, año 1988, perfecto estado, gris metalizado, 400.000 ptas. Tel. 304 66 05.

AUSTIN Montego, GTI, año 1990, aire acondicionado, 900.000 ptas. Tel. 304 66 05.



Gabriel

AMORTIGUADOR REFORZADO
TURISMO - 4X4 - FURGON

MADE IN USA

DISTRIBUIDOR
PROME
Productos y Métodos, S.A.

Ctra Dos Rius, 220
08440 Cardedeu (Barcelona)
Tel: (93) 8 46 28 11 / 8 46 28 50
Fax: (93) 8 46 17 44



Mercedes-Benz

6/8.000.000,-

JEFE DE VENTAS

Se incorporará en Madrid, a prestigiosa Organización, Concesionario Oficial de la Marca.

En dependencia de la Dirección General, se responsabilizará de los resultados de ventas, tanto de vehículos nuevos como usados, así como de las relaciones personales con clientes actuales y potenciales de la negociación de las operaciones y de la dirección, motivación y control del Equipo de Ventas.

Buscamos un auténtico profesional de la venta, en torno a 35 años, con talante comercial y directivo, que valore su trabajo de acuerdo con sus resultados, que aporte experiencia y logros demostrables en el sector del Automóvil y que esté acostumbrado a trabajar con autonomía y a relacionarse a altos niveles.

La cifra de salario indicada es orientativa y se compone de parte fija y parte variable, acorde con los objetivos de venta alcanzados. La Empresa ofrece vehículo de la Marca y otros beneficios adicionales.

Ref.: 1.359

Interesados enviar "Curriculum Vitae", acompañado de fotografía reciente e indicando en el sobre la referencia, a:



STIEM CONSULTING INTERNACIONAL, S.A.
c/ General Yagüe, 12 - 1a. 28020 MADRID
Tels.: 555 97 18 / 73

AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y ABS. Tel. 549 57 88.

BX 16 TRS, año 87, 550.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

UNO DS, impecable, 500.000, M-HY. Teléfono 304 66 05.

FORD Fiesta L, pintura metalizada, M-ES, 150.000 ptas. Tel. 304 66 05.

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

FORD Scorpio 2.9i Guia, año 90, todos extras. Tel. 549 64 71.

SUZUKI Vitara, todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. Azcona, 62. Tel. 265 17 17.

SUZUKI Samurai 413, Suzuki 410, buen estado. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

MERCEDES 300-CE 24V, full equip. año 90. Tel. 549 57 88.

RENAULT R-21 TXE, A.A., 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.

SEAT Panda, 3 años, 30.000 km, color rojo, 325.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras, B-HU, año 1987, increíble estado, garantía. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

SUBARU Coupe 4WD, todos extras, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

BX T2D Turbo, 7 meses, todos los extras, 1.750.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

RENAULT R-21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equip. 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

BX GTI, año 91, con todos los extras, 1.650.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

VOLKSWAGEN Polo Bel air, blanco. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

VENDO Porsche 944 Full Automatic, todos los extras, año 86, 64.000 km, 3.500.000 ptas. Urge venta. Tel. (91) 377 19 51.

PEUGEOT 405 SRI, M-ML, aire acondicionado, 10.000 km, 1.950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

AX 14 TRS 5p, 7 meses, aire ac., elevallunas, cierre c., garantía, precio 875.000. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

ACCESORIOS para su Suzuki. CAN, S.A. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW Z1, rojo, 10.000 km, impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 64 71.

R-21 TI, año 88, full equip. 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

C.A.N.S.A. nuevos todas marcas, ofertas especiales y puntuales. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

ESCARABAJOS varios. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

BMW 325i 4p, gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, facilidades, 1.790.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

MERCEDES 350 SL, blanco marfil, buen estado, revisado en Mercedes recientemente. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

ESCORT 1.6 Ghia Cabrio, año 90, rojo, 1.500.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

ROBADA Yamaha -JOG- blanca n.º 3 WG-013994. Avisar al tel.: 747 31 90. Se gratificará.

WRANGLER 4.0, año 92, techo duro, gris metalizado, aire, llantas, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

EURO PAGES

1991/92

150.000 proveedores europeos



Europages

UNA guía realmente europea, Europages «The European Business Directory» es una publicación en la que se reflejan las direcciones y teléfonos de 150.000 proveedores de 15 países europeos, entre los que se encuentran 8.000 españoles. Diecinueve sectores de actividad en los que se reparten los 600 epígrafes de esta guía. Además, el índice de los productos, servicios y actividades le remite al epígrafe correspondiente, con lo que se puede acceder a las direcciones de los proveedores de un producto o de un servicio dado. Europa-

ges le ofrece también un análisis general y exhaustivo del mercado europeo, basado en un cierto número de indicadores y datos de gran interés macro-económicos.

Gama Polaris

LA marca americana Polaris dedicada a la fabricación de motos de nieve, de agua y todo terreno de cuatro y seis ruedas, ya se comercializa en España. Su importador es CM motosport, y está situado en la localidad de La Garriga, Barcelona.



Lucas es uno de los fabricantes líderes en el mundo del mercado de filtros para sistemas de inyección de combustible tanto de gasolina como diésel. La nueva gama de filtros para motores diésel, denominada Serie 900, que ya se monta como equipo de serie por cierto número de fabricantes europeos, ha sido diseñada para eliminar el agua y diferentes impurezas existentes en el gasóleo. Las partículas abrasivas, óxido y polvo, del orden de 5 a 10 micrones pueden causar el desgaste total de una bomba y producir fugas, y posiblemente terminar gripando.

TECNOLOGIA DE FILTRACION



Los productos Polaris se dividen en tres ramas principales: Motos de nieve (19 modelos diferentes), motos de agua, la única del mercado con tres cilindros y todo terreno de 4 ó 6 ruedas (ocho modelos). Estos son, sin duda, el producto más innovador de toda la gama Polaris, puesto que a su posibilidad como vehículo de ocio añade una indudable capacidad como herramienta de trabajo, se pueden completar con una amplia gama de accesorios adecuados a cada necesidad.



Acuerdo en la cumbre

DOS importantes firmas, líderes dentro de su sector, como son Mercedes-Benz y BP MED, empresa del grupo BP Oil España, han firmado recientemente un importante acuerdo por el que la firma de lubricantes se convierte en único suministrador para la red de concesionarios de la prestigiosa marca germana. El acuerdo, que afectará tanto a la Península como a las Baleares, tendrá un periodo de duración de cinco años, con posibilidad de prorrogarlos. Este acuerdo lleva consigo, además, el compromiso

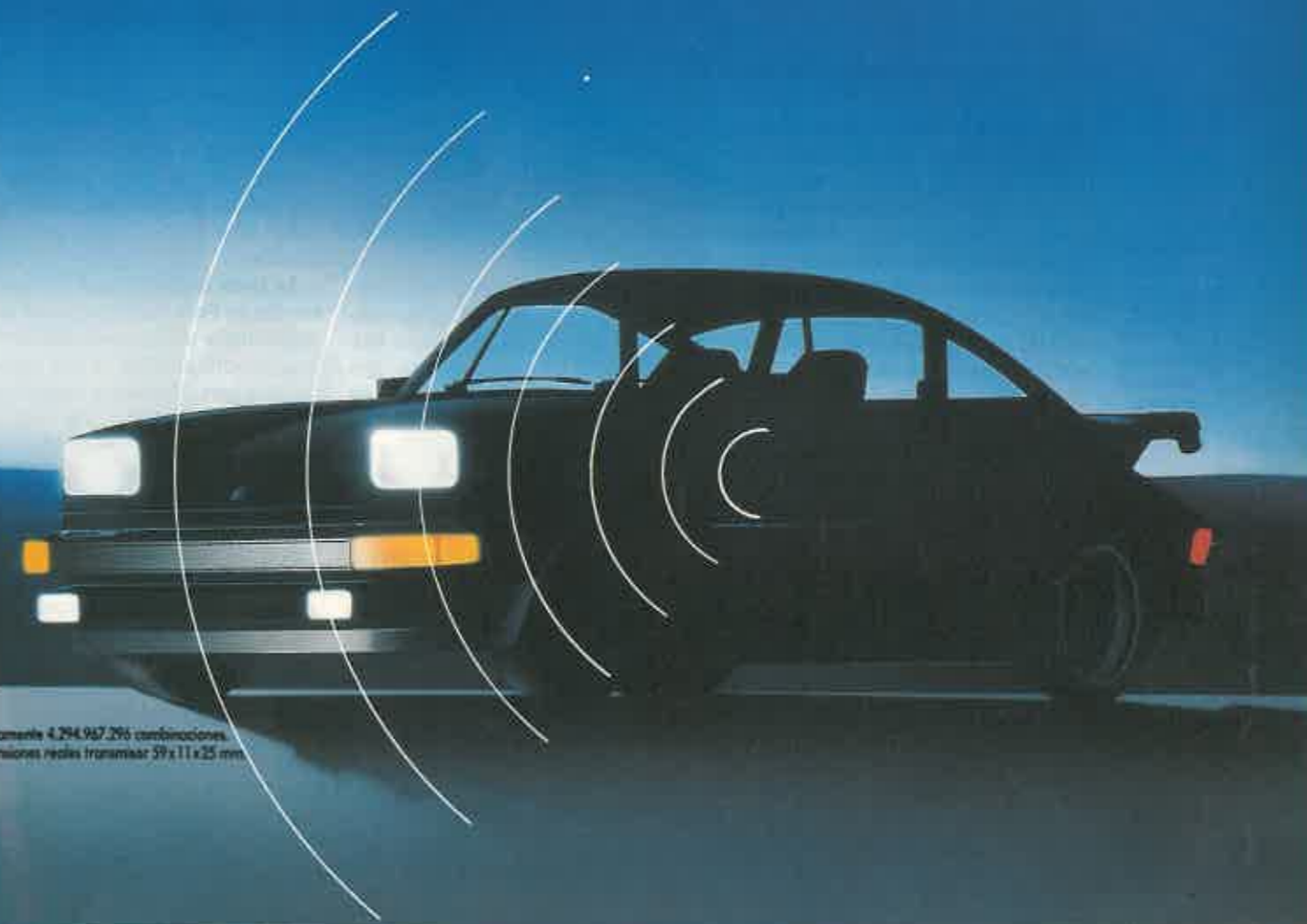
de realización conjunta de las actividades de marketing necesarias.

Nuevos adhesivos

UNA nueva gama de adhesivos será comercializada en breve en nuestro país bajo la marca KRAFFT-SADER. El acuerdo de colaboración Técnico-Comercial alcanzado por estas empresas, española y francesa respectivamente, permitirá acceder a una línea de adhesivos que se adapta al mercado de las gamas de colas y adhesivos, cada vez más especializado. Ambas compañías preveen la comercialización de otros productos y sectores según el resultado inicial.

4.000.000.000*
ya no son
un lujo.

Son una
necesidad.



*Estadísticamente 4.294.967.296 combinaciones.
Dimensiones reales transmisor 59x11x25 mm.

Para la protección de su vehículo ya no basta una alarma convencional con millares de combinaciones. Más de 4 mil millones de combinaciones son la garantía de GT para que nadie pueda violar su coche. Cada transmisor de GT es una pieza única. El suyo.

GT, además, ofrece más ventajas: cierre automático de puertas y lunas, exclusión de ultrasonidos, función antiatraco y pánico, sirena potente, reducidas dimensiones y check control de alarmas.

Audi-Wolkswagen, Ford, Mazda, Mercedes, Renault y Rover recomiendan GT.



Getronic España, S.A. c/ José Noriega, 9 - Tel.: (91) 403 77 92 - 28017 MADRID

ENTREVISTA CON ARNO BOHN

SERENIDAD EN PORSCHE

Recientes rumores apuntaban la posibilidad de que Porsche fuese adquirida por Mercedes Benz o incluso por una marca japonesa, dadas las dificultades financieras por las que atraviesa la mítica marca de Stuttgart. Nuestro colaborador Edouard Seidler, aprovecha la ocasión para entrevistar a su presidente, Arno Bohn, que se muestra especialmente optimista ante el futuro de la marca.

PORSCHE LIGHTWEIGHT
El más actual de los 911, con 380 caballos de potencia máxima.

MIENTRAS todo el mundo hace cábalas sobre su futuro y especula con quién de Mercedes o Volkswagen va a ser nombrado responsable, en Porsche mantienen una serenidad asombrosa. Sus ventas han bajado un 15 por ciento, hasta llegar a 26.400 unidades durante el pasado año y sus beneficios han caído, en el último año, de 57 millones de marcos a sólo 17

(apenas 1.080 millones de pesetas). Mientras tanto, sus exportaciones hacia los Estados Unidos, que hace tan sólo cinco años representaban dos tercios de su producción, ahora sólo suponen el 23 por ciento del total.

Por si fuera poco, su joven presidente, Arno Bohn, de 44 años, exvicepresidente de «Ordenadores Nixdorf», se ha fracturado las dos piernas durante la prueba de uno de sus coches en el circuito de Porsche de Weissach. Bohn, sin embargo, no ha perdido su optimismo de hierro, como lo demuestran sus contestaciones a nuestras preguntas.

¿Por qué tantos directivos abandonan Porsche?

Cada caso obedece a una razón diferente; no hay una razón única.

¿No padece Porsche un envejecimiento de su gama?

Eso es falso. Es cierto que el 911, que tiene ya 27 años, sigue siendo la columna vertebral de Porsche. Pero acabamos de lanzar el 968 que tiene la ventaja (especialmente para los Estados Unidos) de poder montar una transmisión automática; nuestro 928 GTS será muy pronto exportado y vamos a iniciar la producción del 911 RS.

¿Tienen los medios necesarios para desarrollar en solitario los nuevos modelos?

Desde luego. Somos lo suficientemente ricos para poder hacerlo.

¿Incluso si tienen que bajar los precios ante la presión japonesa?

Seguimos siendo superiores a los japoneses. Además, vendemos en Japón la sexta parte de nuestra producción.

Se tiene la idea de que la supervivencia de Porsche pasa por el acercamiento a un gran constructor y, más concretamente, a sus vecinos en Stuttgart, Mercedes Benz.

Eso no es más que una especulación. Tenemos 620 millones de marcos (40.000 millones de pesetas) en el banco. No necesitamos ayudas. Lo que se ha dicho acerca de nuestras conversaciones con Mercedes y Volkswagen es totalmente inexacto. ¿Que dependemos de Mercedes? No es del todo correcto, si consideramos que de los 134 coches que cada día salen de nuestras cadenas, sólo 22 son Mercedes 500 E.



ARNO BOHN
El joven presidente de Porsche tiene ante sí la difícil tarea de buscar soluciones a la más grave crisis por la que ha atravesado esta compañía.



Somos lo suficientemente ricos como para desarrollar en solitario nuestros nuevos modelos»

Sus éxitos comerciales dependen mucho de sus éxitos deportivos, sin embargo, cada día están más alejados del deporte...

Hemos querido participar en la Fórmula 1 demasiado rápidamente. La próxima vez, nos tomaremos un tiempo de reflexión para investigar antes. Como proyecto en activo, seguimos con nuestras participaciones en Estados Unidos.

¿Qué es lo que le permite ser tan optimista?

Las tendencias del automóvil nos conducen a coches deportivos, con una fuerte personalidad y cada día más «auténticos». Se van a fabricar coches más ligeros (500 kilos o menos, gracias a la utilización de nuevos materiales), más compactos y que cada vez consumen menos (entre 2 y 3 litros cada 100 kilómetros) y con prestaciones por encima de los 200 kilómetros por hora. Pues bien, Porsche, como siempre, estará en vanguardia en estos terrenos.

RENOVARSE O MORIR
La tibia aceptación del 944 por parte del público obligó a Porsche a sustituirlo por el 968, más actualizado y revisado en muchos conceptos mecánicos.

¿Cuál es el futuro de Porsche?

Simplemente con que vendamos 23.000 coches al año, obtenemos beneficios y podemos contentarnos

con vender 5.000 unidades en los Estados Unidos porque cada día dependemos menos de aquel país. Nuestra capacidad de producción es

OTROS PLANES

Un Porsche barato

Todo parecía indicar que Porsche lanzaría al mercado una berlina de cuatro puertas, con la que contentar a quienes buscan un coche de prestaciones de primer nivel para una utilización familiar. Cuando este proyecto, bautizado 989, estaba muy avanzado, la dirección de la marca decidió posponerlo y dar prioridad al proyecto 966, que es justamente lo contrario: Un deportivo de sólo dos plazas a precio asequible. Claro que lo de «barato», para los hombres de Porsche, es un concepto relativo. Simplemente, el 966 será entre un 25 y un 30 por ciento más barato que el actual 968; es decir, entre cinco y medio y seis millones de pesetas. Por lo que se ha podido conocer, habrá dos versiones de carrocería: Un coupé y un

roadster, que tan a la moda se han puesto en los últimos meses (citamos el Lotus Elan, por ejemplo), con motores de 6 cilindros en V de 2,3 y 2,6 litros como novedad, además de los tradicionales 4 cilindros de la marca. Se especula mucho con la posibilidad de utilizar órganos mecánicos de otras marcas; sobre todo, tras lo anunciado por su presidente Bohn, quien ha manifestado que pese a compartir órganos con otros fabricantes, el nuevo Porsche no perderá la personalidad de la marca. También ha desmentido el presidente la utilización del chasis del futuro Mercedes 190 SLK, si bien ambos proyectos, el Mercedes y el Porsche, comparten el mismo tipo de clientes.



EN BUSCA DE ELDORADO
El Carrera RS, a la caza del americano.

de 30.000 coches y queremos seguir produciendo coches de excepción para constructores clientes y desarrollar las actividades del centro de estudios de Weissach. La cifra de negocios de Porsche AG es

Hemos entrado en la Fórmula 1 demasiado precipitadamente. La próxima vez nos tomaremos un tiempo de reflexión».

de 2.900 millones de marcos (185.000 millones de pesetas), de los cuales cerca del 70 por ciento va a parar a manos de nuestros suministradores. La facturación de Weissach es de 200 millones de marcos (12.700 millones de pesetas), íntegramente de valor añadido, lo que nos revierte en su totalidad. Ya hemos llegado al punto en que uno de cada cuatro trabajadores de Porsche trabaja en Weissach. ○

Edouard Seldler



PORSCHE 966
Será el más barato y más pequeño Porsche nunca construido, y se ofrecerá en dos carrocerías.



¡¡YAAAHUU!!

Sube, baja, salta, corre... dale marcha al cuerpo con tu GILERA RT 50. Una moto para disfrutar a tope pasando de todo. Trepando por piedras y peñascos sin límite. Móntate en una GILERA RT 50 y tírate al monte.

GILERA RT 50



GRUPO PIAGGIO
EL CAMPEÓN DE EUROPA

CUADROS MUY COMPLETOS
Los cuadros de instrumentos de los seis modelos Triumph están realizados en negro y blanco, que definen los tipos de utilización, sport y turismo.



DISEÑO PROPIO
Los frenos de disco van colocados en distintas posiciones según las versiones. De esta manera se aprovechan mejor las posibilidades y se incrementa la seguridad activa del piloto.



FRONTALES DISTINTOS
Los seis modelos de Triumph disponen de tres frontales distintos. Las «Naked» llevan faro redondo, las Daytona, óptica doble y en las Trophy se ha recurrido a un faro cuadrado de diseño muy clásico.



LAS NUEVAS TRIUMPH

REVIVE EL MITO

En una época de crisis en la que lo normal es que se cierren fábricas y desaparezcan marcas, asistir al renacimiento de una firma legendaria, como es Triumph, debe de llenar de satisfacción e ilusión a cualquier aficionado al mundo de la moto.

Enviados especiales

G. Serrano y Ramón Rodríguez

Si por algo se han distinguido siempre las motos del fabricante británico ha sido por ofrecer un toque de distinción.

La gama que Triumph va a comercializar en nuestro país de la mano del importador oficial, Electra Motor, está compuesta por seis modelos, que responden a nombres tan sugerentes como Trident, Daytona o Trophy. Denominaciones que definen tres estilos bien diferentes.

Las Trident, en sus dos versiones, 750 y 900, representan el concepto «Naked», es decir, motos de línea clásica en las que se ha suprimido cualquier referencia a un care-

nado. La ausencia de este elemento, que evidentemente condiciona la estética y el comportamiento de la moto, no hace sino añadir un toque nostálgico a dos modelos que cuentan con unas mecánicas peculiares, ya que disponen de propulsores de tres cilindros. Una solución poco usual pero que los responsables de la marca han considerado idónea para sus modelos.

El comportamiento de las Trident, como tuvimos ocasión de comprobar en la toma de contacto, es ante todo progresivo: especialmente en la 900, que responde con suavidad en cualquier régimen de giro, factor que evidentemente facilita la conducción. Por su parte, la 750 es más brusca ya que su propulsor de 97 caballos, exige un régimen de

funcionamiento más elevado para mostrar su verdadero carácter.

Como es lógico las Trident son motos polivalentes que se desenvuelven cómodamente en ciudad, donde constantemente darán muestras de su agilidad, y en carretera siempre que se circule a velocidades que no superen los 140 kilómetros por hora, ya que a partir de este momento la presión del viento se convierte en una barrera infranqueable que además provoca ligeras oscilaciones del tren delantero. La adopción de unos tarados de suspensiones bastante blandas, contribuyen a elevar el confort cuando se realiza una conducción turística.

Las versiones más deportivas de la gama Triumph son las Daytona 750 y 1.000, modelos que no pue-

den ocultar su inspiración nipona. Esto es algo que se aprecia fundamentalmente en las líneas de la moto, presidida por un frontal con doble grupo óptico y una cúpula muy alta que proporciona una efectiva protección a velocidades elevadas.

Las Daytona se diferencian, no solo por la cilindrada, sino por su concepción mecánica. La 750 utiliza un propulsor de tres cilindros, con 97 caballos, que se distingue por un funcionamiento irregular ya que carece de bajos, lo que obliga al conductor a mantener la aguja del cuentavueeltas en la zona alta para poder rodar de forma acompasada.

Por el contrario, la Daytona 1.000, gracias a su motor de cuatro cilindros, ofrece un comportamiento más racional, que facilita enorme-



TRIDENT
Un nombre mítico para un modelo con dos versiones, 750 y 900 c.c. en el que se sigue la moda clásica.



DAYTONA
Son las versiones deportivas con cilindradas de 750 y 1.000 c.c. La línea sigue las tendencias japonesas.



TROPHY
Las Gran Turismo de Triumph se distinguen por una elevada progresividad y un confort magnífico.

mente la circulación, ya que el propulsor de 121 caballos mantiene un régimen de funcionamiento mucho más lineal, con lo que se puede circular rápido sin por ello tener que exprimir cada velocidad al máximo.

Las versiones de Gran Turismo de Triumph, las Trophy, deben ser la gran baza en nuestro país. La Trophy 900 es la más homogénea del grupo. Una moto suave y progresiva, propulsada por un motor de 3 cilindros, 12 válvulas y 100 caballos de potencia. Una sensación que se incrementa en el «buque insignia» de la gama, la Trophy 1.200. Una Sport-Turismo de altas prestaciones que disfruta del mismo propulsor de cuatro cilindros que utiliza la Daytona 1.000, aunque la potencia se haya incrementado hasta los 125 caballos.

En equipamiento, las Triumph se encuentran a gran nivel y sus cuadros tienen todos los testigos necesarios, aunque falte un indicador de gasolina, ya que el chivato de la reserva es insuficiente. Los acabados son otra de sus cualidades, ya que la firma británica presta gran atención elevando el concepto de moto exclusiva que predomina en sus productos. ○

FICHA TECNICA

	TRIDENT 750 DAYTONA 750	TRIDENT 900 TROPHY 900	DAYTONA 1000	TROPHY 1.200
MOTOR				
Disposición	3 en línea	3 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	749	855	989	1.180
Nº válvulas por cilindro	12	12	16	16
Potencia máxima / r.p.m.	97 cv/ 9.750	100 cv/ 9.500	121 cv/ 10.500	125 cv/ 9.000
Compresión	11 a 1	10,6 a 1	11 a 1	10,6 a 1
Diámetro por carrera	76 x 55 mm	76 x 55 mm	76 x 55 mm	76 x 55 mm
Par máximo / r.p.m.	6,79 mkg/ 8.250	8,26 mkg/ 6.500	9,0 mkg/ 8.500	10,11 mkg/ 8.000
ALIMENTACION				
Carburador	3 BST de 36 mm	3 BST de 36 mm	4 BST de 36 mm	4 BST de 36 mm
Encendido	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital
Anaque	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico
	11,0	11,0	11,0	11,0
TRANSMISION				
Primaria/ Secundaria	Engranajes/ cadena	Engranajes/ cadena	Engranajes/ cadena	Engranajes/ cadena
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
BASTIDOR				
Tipo	Autoportante en acero	Autoportante en acero	Autoportante en acero	Autoportante en acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica
Suspensión trasera	Monoamortiguador	Monoamortiguador	Monoamortiguador	Monoamortiguador
Freno delantero	Doble disco/296 mm	Doble disco/296 mm	Doble disco/310 mm	Doble disco/296 mm
Freno trasero	Monodisco/ 255 mm	Monodisco/ 255 mm	Monodisco/ 255 mm	Monodisco/ 255 mm
Neumático delantero	120/70 x 17 V 280	120/70 x 17 V 280	120/70 x 17 V 280	120/70 x 17 V 280
Neumático trasero	160/60 x 18 V 280	160/60 x 18 V 280	160/60 x 18 V 280	160/60 x 18 V 280
DIMENSIONES				
Distancia entre ejes	1.490 mm	1.490 mm	1.490 mm	1.490 mm
Peso en seco	212/ 218 kg	212/222 kg	235 kg	240 kg
Capacidad del depósito	25 litros	25 litros	25 litros	25 litros



**ENTRE DOS BMW IGUALES
PUEDE HABER TANTAS DIFERENCIAS
COMO USTED QUIERA.**



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

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su

automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión

BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

Recambios y Accesorios Originales



Algunos ejemplos: Sistemas de alarma y tornillos antirrobo, autorradios, alfombras, llantas de aleación, faros antiniebla, kits aerodinámicos M-Technic, elevallas eléctricas, radiotelefonos, kits de madera, volantes deportivos, sistemas portaequipajes, sistemas de enganche para remolque, asientos para niños...



UN DIA PARA LA HISTORIA

EL Gran Premio de Malasia de 1992 entrará en la historia del motociclismo español. No se ha logrado una sola victoria, pero en él hemos asistido a la salida del túnel del motociclismo hispano. En efecto, Alex Crivillé ha logrado lo que ningún otro piloto español había alcanzado antes: el podio en la categoría de 500 c.c. Ciertamente, faltaban Gardner, Schwantz y Kocinski, pero el «Crivi» ha estado «ahí», manteniendo la rueda de Doohan y Rainey durante diez vueltas, rodando con ellos sin ningún tipo de complejo y demostrando que si las dotes y la maquinaria de la que se dispone están a la par no hay meta imposible. Esto, seguro, no es más que el primer paso para el pupilo de Sito Pons a quien, naturalmente, no podemos desligar del logro del de Seva, como tampoco podemos dejar de «sacar en la foto» al resto del Equipo Campsa.

Pero el gozo no termina aquí. En la misma categoría Garriga se lució en mojado yendo líder destacado durante gran número de vueltas, ya que supo aprovechar una moto correctamente reglada para las condiciones del piso. Cuando éste se secó su diferencia se fundió como

mantequilla al sol, pero cuando volvió a caer agua, de nuevo recuperó terreno sobre Doohan, el único que lo había adelantado. Como Crivillé, Garriga demostró en Sha Alam que con montura adecuada no nos faltan pilotos.

En el cuarto de litro otra incommensurable alegría, y es la de ver a Alberto Puig en el segundo peldaño del podio. El barcelonés fue de maravilla en agua y mantuvo su excelente rendimiento en seco donde



AGRADABLES SORPRESAS
Alex Crivillé en 500 y Alberto Puig en 250 sorprendieron por sus magníficas actuaciones. La nueva ola ya se sube al podio.

sólo se doblegó ante Cadalora y su Honda oficial conteniendo con plena autoridad a Chili, con la Aprilia también oficial. Japón no fue un sueño y Puig está saliendo del amargo túnel en el que estaba sumido. Cardús supo nadar y guardar la ropa en unas condiciones de carrera que no le beneficiaban, y su cuarto puesto es una muy honrosa e inteligente posición, sobre todo si se tiene en cuenta que Bradl rodó por los suelos intentando batir al de Tiana.

Y en 125 también estuvimos a punto de tocar el cielo con las manos. Giró y «Aspar» formaron parte del pelotón de cabeza, un grupo en el que además de nuestros dos representantes estaban Gramigni, el vencedor, Waldmann, el líder del Mundial y Casanova, uno de los hombres más fuertes del año. Giró demostró su madurez y su tesón, y caer en la última vuelta sólo pospone algún tiempo la concreción de sus posibilidades en un resultado entre los mejores. «Aspar» fue cuarto, pero el de Alcira poco a poco recupera forma, moral y moto para volver a donde no debía haber dejado de estar.

En Malasia no ha sonado la Marcha Real, pero el resultado de conjunto es tan relevante y alentador que los circuitos de Jerez y Cataluña pueden prepararse, pues los

GAMEL

El sabor de la aventura.

Las Autoridades Sanitarias aconsejan que el cigarrillo se juzgue seriamente por su sabor.



JUVENTUD

Después de mantenerse en el pelotón de cabeza durante toda la carrera «Charlie» Giró cometió un error que acabó en una espectacular caída.

dos Grandes Premios que se avecinan en nuestro país serán una auténtica e histórica explosión motociclista porque la afición tiene sed de gloria y nuestros pilotos estarán en plenas condiciones de colmarla.

Ante este alentador balance his-

pano, citar las indiscutibles victorias de Gramigni, Cadalora y Doohan en Malasia no es más que hacer justicia a los hechos, pero el corazón nos lo robaron nuestros mejores pilotos.

José Luis Aznar

CLASIFICACIONES

CLASIFICACIÓN FINAL

GP3 (125c.c.)
1º Alexandro Gramigni (Aprilia) a 45'45"290, 2º B. Casanova (Aprilia) a 0'152, 3º R. Waldmann (Honda) a 0'233, 4º «Aspar» (Honda) a 2'414, 5º D. Raudies (Honda) a 5'246.

GP2 (250c.c.)
1º Luca Cadalora (Honda) a 47'49"676, 2º A. Puig (Aprilia) a 4'706, 3º P. Chili (Aprilia) a 4'950, 4º C. Cardús (Honda) a 12'784, 5º J. Schmid (Yamaha) a 22'122.

GP1 (500c.c.)
1º Mick Doohan (Honda) a 43'49"984, 2º W. Rainey (Yamaha) a 10'522, 3º A. Crivillé (Honda) a 16'082, 4º J. Garriga (Yamaha) a 30'361, 5º D. Chandler (Suzuki) a 31'361.

ASI VA EL MUNDIAL

GP3 (125c.c.)
1º Waldmann (Honda) 52, 2º Gramigni (Aprilia) 43, 3º Casanova (Aprilia) 42, 4º Wakai (Honda) 22, 5º «Aspar» (Honda) y Raudies (Honda) 16.

GP2 (250c.c.)
1º Cadalora (Honda) 60, 2º Bradl (Honda) 27, 3º Puig (Aprilia) y Cardús (Honda) 26, 5º Chili (Aprilia) 24.

GP1 (500c.c.)
1º Doohan (Honda) 60, 2º Chandler (Suzuki) 31, 3º Rainey (Yamaha) 30, 4º Schwantz (Suzuki) 22, 5º Beattie (Honda) 18.



AYER Y HOY
 En el escenario del circuito de Brands Hatch el coche de Gilles Villeneuve volvió a rodar recordando la victoria del desaparecido campeón, al que vemos en la foto de la izquierda.

PRUEBA DEL FERRARI 312/T3

LA SENSACION DE SER GILLES VILLENEUVE

Ocurrió en el mítico circuito de Brands Hatch, en aquel lejano 1979, cuando por última vez el inolvidable Gilles Villeneuve se puso a los mandos del Ferrari 312/T3. Doce años más tarde, Tiff Needel ha recordado para nosotros el histórico acontecimiento. Se han revivido detalles, sensaciones, miedos y placeres, que un lejano día sintió el desaparecido piloto canadiense.

EN la Carrera de Campeones de 1979, disputada en Brands Hatch, competía Gilles Villeneuve que en aquel entonces estaba en la cresta de la ola. Había ganado los Grandes Premios de Suráfrica y Long Beach a los mandos del Nuevo Ferrari 312/T4; sin em-



SUAVE Y PRECISO
Al margen de la emoción que ha significado para Tiff Needel conducir este peculiar monoplaza, quedó también sorprendido por lo fácil y agradable de su manejo. Especialmente el motor bóxer se mostró progresivo y sin vibraciones.

bargo, con ocasión de la Carrera de Campeones, utilizaba el 312/T3 del año anterior, que había ganado los Grandes Premios de Estados Unidos e Inglaterra.

La peculiaridad de esa carrera, consistía en el hecho de que los aficionados ingleses podían presenciar un segundo Gran Premio, y poca importancia tenía el hecho de no fuera puntuable para el Campeonato del Mundo.

En la Carrera de Campeones tomaban parte jóvenes promesas con coches experimentales en unos casos, y viejos en otros, pero lo más importante era el hecho de que por medio de dicha carrera se desvelaban nuevos talentos, que sólo en esa ocasión podían codearse con los grandes santones de la F1. Por esa misma razón, en 1979 la Aurora AFX British Formula One, apoyó la participación de siete coches de la FOCA, entre los cuales figuraba el de Villeneuve.

Para dicha ocasión, el joven Tiff Needel, autor de esta prueba, se tuvo que conformar con conducir el viejo Chevron que desde hace dos años esperaba debutar en la F1.

Sin embargo, era válido para poder rodar al lado del Ferrari de Villeneuve.

Trece años más tarde, y sentado frente a su máquina de escribir, Tiff Needel recuerda aquella carrera con tanto realismo que parece haberse detenido el tiempo.

«Era exactamente el día catorce de abril de 1979, yo rodaba lo más rápido que podía, incluso estaba seguro que en ese tramo del circuito nadie me hubiese adelantado. Por el contrario, en el momento de encarar la recta que termina en la curva de Hawthorns, me llamó la atención un puntito rojo que apareció de pronto en mis espejos retrovisores. En cuestión de instantes, pasó a ser una mancha roja arrolladora que me obligó a echarme a la derecha, y como una exhalación vi al Ferrari de Villeneuve adelantarme y rodar hacia la victoria con un inmenso poderío».

Gilles Villeneuve se adjudicó la Carrera de Campeones, y tres años más tarde, en el circuito de Zolder dejaba de existir el día ocho de mayo. El hombre que había emocionado a tantos aficionados con su esti-

lo de conducción temeraria y su carácter extrovertido, había desaparecido para siempre. Sólo quedaban sus coches y el imborrable recuerdo de un hombre que dio su vida por la velocidad.

Un pedazo de esa historia pasó a manos del coleccionista británico Nick Mason, que conserva con esmero aquel Ferrari 312/T3 con número de chasis MAT-034. Con ese mismo monoplaza, Villeneuve ganó en 1978 el Gran Premio de Canadá.

Trece años más tarde, Mason quiso permitir a Needel pilotar ese histórico Ferrari, el mismo día en el que se disputó la Carrera de Campeones, y con el circuito de Brands Hatch como marco para la prueba.

El T3, es un coche realmente importante al formar parte del final de una generación de monoplazas que duró trece años, y que dio lugar a la aplicación de tecnologías derivadas de la aviación, como por ejemplo el efecto suelo en la aerodinámica. El 312/T3 corrió con la adopción de faldillas laterales con la esperanza de alcanzar competitividad respecto al Lotus de Mario Andretti, que resultó en toda ocasión inalcanzable.

En muchas y disparatadas ocasiones, se bromea diciendo que los coches de F1 no han cambiado mucho desde entonces, pero si miramos con detenimiento, el 312/T3 es un monoplaza realmente arcaico. Bajo un punto de vista actual, es una máquina muy simple, con un chasis monocasco hecho con nido de abeja en aluminio, recubierto por una carrocería de fibra de vidrio.

La suspensión delantera era un tradicional sistema de doble amortiguador Koni con muelles, colocados exteriormente al chasis, mientras que la suspensión trasera seguía conservando los muelles exteriores y los amortiguadores verticales.

Actualmente, los Fórmula 1 tienden a parecerse unos a otros por adoptar conceptos aerodinámicos similares; por el contrario, en aquel entonces, todos se diferenciaban, y el Ferrari 312/T3 no era una excepción con su alerón delantero muy ancho y hecho en chapa de aluminio, así como el aspecto del coche en sí, tan panzudo y con los pontones muy altos.

En el caso de los motores ocurría lo mismo, desde el ubicuo Ford Cos-



A LA MEDIDA DE VILLENEUVE
Para entrar en el 312/T3, lo más complicado fue la corpulencia de Tiff Needel. Una vez en el habitáculo la sucesión de sensaciones inolvidables fue continua.

EL OJO DEL AMO
En todo momento Nick Mason, propietario del monoplaza, estuvo presente durante la prueba. Su gran recomendación para esta ocasión fue que el coche sobreviviera para que continuara siendo una joya sobre ruedas.

worth DFV-V8 al Ferrari 312 B, que se diferenciaba por tener los doce cilindros contrapuestos y que equipó los monoplazas de Maranello durante una década. En el caso del 312/T3 la potencia llegó a ser de quinientos caballos a doce mil cuatrocientas revoluciones por minuto. Curiosamente, utilizaba un encendi-

do Magneti Marelli y el sistema de inyección era Lucas.

Tampoco el cambio transversal representa una solución digna de admiración en la actualidad, aunque en sus días gloriosos fue el más avanzado técnicamente. En contra de lo que se utilizaba normalmente, el 312/T3 tenía la leva del cambio



A GOZAR
De haber sido por Tiff Needel el 312/T3 hubiese estado rodando durante todo el día. Curiosamente se ha de ver la pista a través del parabrisas, aunque Villeneuve prefería estar sentado en una posición más alta.

GLORIOSO HABITÁCULO
En ese mismo lugar estuvo sentado Villeneuve el día que se adjudicó la Carrera de Campeones. El coche conserva el volante que empuñó el mítico canadiense.

guiada por una rejilla en la que figuraban los cinco canales de las velocidades, más la marcha atrás. Este dispositivo, derivado de la serie, obliga a cambiar de forma secuencial, sin dar la posibilidad de poder pasar de la quinta a la segunda velocidad. En un principio parece que esto obstaculiza cualquier cambio, pero en la práctica resulta ser un magnífico sistema a la altura del resto del coche. Al comenzar la prueba, el único problema consistía en alojar en el habitáculo a un piloto como Needel, con más de un metro ochenta de altura y unos zapatos de la talla cuarenta y cuatro. Al final, con buena voluntad y calzador, Needel se encontró a los mandos del 312/T3 de Villeneuve.

«Una vez dentro del coche, uno es muy consciente de que se debe

mirar a través del generoso parabrisas -comenta Needel- que por cierto no distorsiona apenas. Pero cabe imaginar, que en plena carrera la visión sería muy precaria por la cantidad de aceite acumulado, razón por la cual Villeneuve prefería utilizar un asiento alto, que le permitiera ver por encima del parabrisas.

En el salpicadero hay tres instrumentos: El cuentarrevoluciones en el medio, el termómetro del agua y del aceite a la izquierda, y los manómetros de la presión del lubricante y del combustible a la derecha. Antes de dar la orden de puesta en marcha, es preciso accionar la bomba de la gasolina por medio de un diminuto interruptor ubicado en el extremo derecho del panel de mandos. Una vez que el motor comienza a rodar, se desconecta la bomba eléctrica del combustible, y al mis-

mo tiempo, se aprecia con que velocidad el agua y el aceite alcanzan su cota de funcionamiento.

Mientras salía lentamente de los boxes, se me hacía difícil aceptar que estaba sentado en el mismo coche que hace trece años me había adelantado con violencia. En él todo está igual, menos los neumáticos que actualmente son unos Avon.

El motor rueda con una suavidad sorprendente, casi sin vibraciones, y al primer toque de acelerador deja oír el inconfundible aullido de sus escapes. Al mismo tiempo, mientras engrano las tres primeras velocidades descubro que el cambio es sumamente suave de accionar y tan preciso como el mejor que he probado en mi carrera de piloto.

La dirección es muy ligera y responde perfectamente al más mínimo toque del volante. La relativa blandura del chasis hace que las reacciones no sean muy nerviosas, incluso con los neumáticos fríos, con lo cual, me permitía una conducción libre de sorpresas. La suavidad del conjunto le anima a uno a conducir el 312/T3 cada vez más rápido. De inmediato se deduce que con este coche Villeneuve se debió de divertir a lo grande, aunque su inferioridad frente a los Lotus era considerable. Sin lugar a dudas, este

monoplaza debió de ser un juguete en sus manos, y no es de extrañar que con él hiciera las virguerías a las que nos tenía acostumbrados».

Las palabras de Needel reflejan tanta emoción por el acontecimiento como por la sorprendente facilidad de manejo que proporciona el coche, y añade:

«Naturalmente he rodado a un ritmo respetuoso con este tesoro sobre ruedas, y pude hacerlo deslizarse por las curvas más cerradas sin ningún riesgo, sin asustarme ni ponerme nervioso. Al negociar la curva Brands, la dirección se volvió de pronto muy ligera, y el coche perdió adherencia; sin embargo, conservó la direccionalidad. Los cambios suaves, la potencia dosificable y progresiva, así como un ligero toque de sobreviraje, son los elementos que convierten la conducción del Ferrari en una constante satisfacción. De haber dependido de mí, hubiese pasado todo el día dando vueltas.

Sin lugar a dudas, el 312/T3 fue, y continúa siendo un coche que permite sacar a la luz la verdadera ha-



UN MAR ROJO
Desde el habitáculo se tiene la sensación de estar rodeado por una inmensa superficie roja, que se ve adornada por el poderoso alerón delantero.

bilidad de un piloto, razón por la cual, Villeneuve derrochaba talento con él. Es probablemente el monoplaza con menos vibraciones que he conducido, y la sensación de ver el gran alerón delantero desde el habitáculo es algo tan inolvidable como la de encontrarse rodeado por la gran masa roja del coche. El 312/T3 representa junto a su sucesor el glorioso T4, los últimos monoplazas de F1 de la vieja época, cuando todo estaba todavía dentro de unas medidas humanas».

Mientras nos adentramos en los tiempos de las suspensiones acti-

vas, pilotos como Villeneuve son cada vez más idolatrados. Uno puede asombrarse ante las altísimas prestaciones de los monoplazas actuales, pero será cada vez más difícil descubrir las verdaderas habilidades de los pilotos. Con los coches ocurre algo parecido; tenían un tremendo carácter en el pasado, característica de la que carecen los actuales bólidos de F1. Por lo tanto, es de agradecer que Mason haya querido recordar aquel binomio inolvidable que formaban Villeneuve y el Ferrari 312/T3.

Tiff Needel

Las mejores ideas MOMO para su coche



MIRAGE



QUASAR



I.D.E.A.



PULSAR



STAR

EXPOMOVIL '92
PALACIO Nº5
NIVEL. 2, STAND. 113

MADE IN ITALY

AGENTES OFICIALES MOMO: MADRID: S. A. Tel. (91) 774 15 03 ALAVA: Uniceval Artea, 27 65 44 ALICANTE: R. Asano, 45 35 14 AVILA: Mofina, 25 39 10 ASTURIAS: R. Guisán, 26 39 58 BALEARES: Cih Pau Es Dorca, 29 22 41 BARCELONA: Auto Equip, 207 25 14; Amangue, 218 53 70; Clax Sport, 452 35 53; Bertraco, 338 00 00; Ace-Boutiques, 410 92 52; Hinc. Pous, 331 70 07; Turm, 259 67 33; GranNora: Auto Kite, 879 43 75; Maresa: Pn. Barcelona, 874 71 06; Maturo, K1 16, 700 49 18; J. Anso, 196 43 67; San Quirze: Nerauto, 712 00 77; Sabadell: KH 4 4 4, 718 00 02; Terrassa: Pn. Sans, 768 03 45; BILBAO: R. Bolibar, 437 39 18; Omeia, 441 00 48; CADIZ: R. Noya, 21 11 17; CANARIAS: Fleck Canarias, 26 38 04; Fleck Tenerife, 66 56 07; CASTELLÓN: R. Asa, 23 97 77; Omeia, 25 21 13; GIRONA: Autos Prop, 24 99 62; Turm, 22 25 90; GRANADA: Nerauto, 15 68 01; Avila Caloto, 44 68 92; Fee Vert, 26 10 30; Ponferrada: Sémulo, 41 15 85; LOGROÑO: N. Aguirre, 23 41 66; Navarra: 29 51 07; LUGO: V. Louto, 21 55 75; LLEIDA: Oryon, 26 13 10; MADRID: AT Accesorios, 534 00 04; Domaceo, 905 17 16; Mont Iberica, 403 75 16; 155 10 31; 445 31 95; Laminado, 641 22 50; Ray/Mantanales, 475 47 93; Silva Rouque, 794 42 95; Alcala de Henares: Nerauto, 883 00 75; Leganes: Nerauto, 906 10 19; MALAGA: Pn. Car System, 22 00 95; MURCIA: El Dorco Inpa, 29 80 30; Cartagena: Omeia, 16 01 53; NAVARRA: Advaco, 23 60 32; SAN SEBASTIAN: Omeia, 25 35 04; SANTANDER: Sport Auto, 37 26 70; SEVILLA: E. Lobo, 457 08 20; TARRAGONA: Jumbis, 21 28 44; VALENCIA: Espaco, 327 84 41; Omeia, 334 34 05; 308 43 29; Alcanaya: Nerauto, 372 31 11; Burzaco: Nerauto, 360 18 56; Gandia: Nerauto, 267 15 41; Soria: Nerauto, 776 11 54; VALLADOLID: E. Serrano, 22 13 05; 300 00; Turm, 22 00 87; 74 01



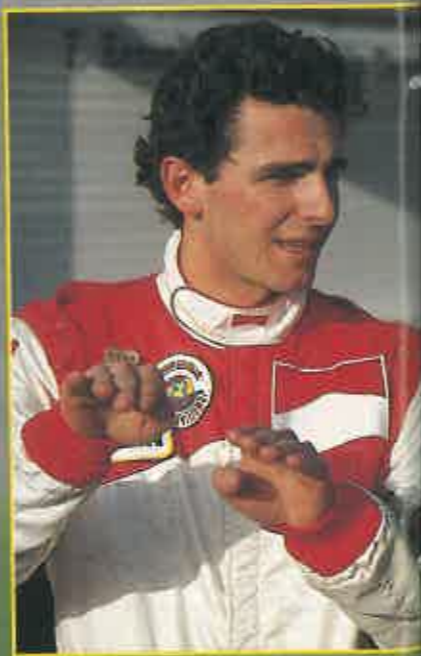
RACING FOR SPAIN

LA SENDA DE LA GLORIA

Cuatro jóvenes españoles han dejado sus casas, sus familias y su idioma para alcanzar algún día la Fórmula 1. Son unos privilegiados, pero aún les queda por escalar el tramo más escarpado del recorrido.

VAN Arias, Angel Burgueño, Miguel Ángel de Castro y Pedro Martínez de la Rosa están viviendo en Inglaterra para participar en los campeonatos británicos de Fórmula Ford y Fórmula Renault. Son

los cuatro pilotos encuadrados en el programa «Racing for Spain» patrocinado por la Federación Española de Automovilismo y por Marlboro. Este programa, cuyo objetivo es allanar en lo posible el camino hacia la Fórmula



MINISTER POWER THE CHOICE OF CHAMPIONS

1974 - RICHARD BIRGEN	1981 - WYCHEN SIENA	1987 - ALAIN MENÉ	- JORDI GOMEZ
1975 - GREGG LEEB	- TOMMY BYRNE	- JUSTY BELL	- FRIZ VABUTZ-DONTER
1976 - GERRY WILKINSON	- STEPHAN BELLOP	- JAMES HESTER	
1977 - DAVID KENNEDY	- LUJAN BAILEY	- ANTONIO SIMOES	
1978 - NIGEL MARSHALL	- ANDREW GILBERT-SCOTT	- PEDRO CHAVES	
1979 - TRENOR VAN ROOYEN	- DIRK VAN KOUVEN	- ERIC HELARY	
1980 - GARY BEARE	- JOHN HATT	- CHRISTOPHE BOUCHET	
1981 - NICHOLE ACHESON	- MARK BLUNDELL	- MIKA HAKKINEN	
1982 - MIKE THACKWELL	- PAOLO CARCASI	- PEDRO PARRA	
1983 - ROBERTO HERNANDEZ	- ROLAND RATZENBERGER	- JOSE CORDOVA	
1984 - PAUL LEE DAVIS	- JYRKI JARVELINTO	- MIKA SALO	
	- ANDY WALLACE FJG	- CHRIS GOODWIN	

ESCUELA DE CAMPEONES
Por la escudería Minister han pasado grandes pilotos. A la izquierda, Pedro de la Rosa tras uno de sus triunfos.



SIN TRAMPAS
Fuera de la pista el buen ambiente reina entre los cuatro pilotos, pero dentro de ella son rivales.

LABORES DOMÉSTICAS
Aunque no parecen tener mucha práctica, cuidar de la casa es una de sus ocupaciones.



COMIDA RÁPIDA
Cuando no cocinan, situación habitual según parece, prefieren la comida rápida americana a los «manjares» ingleses.



CARRERA DE THRUXTON

Victoria de Iván Arias

El pasado lunes día 20 se celebró en Thruxton la tercera carrera de la Fórmula Renault. En entrenos, los españoles ya mostraron sus posibilidades, obteniendo Iván el segundo mejor tiempo, empatado con la Pole, y Pedro el tercero. Tras el

banderazo de salida, Arias consiguió instalarse en cabeza desde la cuarta vuelta, puesto que ya no abandonó hasta el final. De la Rosa estuvo luchando por la tercera plaza, pero acabó cuarto y mantiene el liderato del Campeonato.



1. comenzó a desarrollarse fuera de nuestras fronteras en 1989, con Álvaro Arenzana y Jordi Gené como pilotos. En la actualidad, Jordi Gené está a punto de comenzar a disputar la Fórmula 3.000 encuadrado en uno de los mejores equipos del Campeonato, circunstancia que hace buenos los pronósticos y que confirma las posibilidades de una iniciativa como «Racing for Spain». Las principales ventajas que ofrece este programa a los pilotos son: Que les cubre el presupuesto de las carreras y que no deben preocuparse por encontrar un equipo británico de garantía en donde les traten bien. Si bien el apartado económico es importante, contar con un buen respaldo técnico y logístico en un país extraño no tiene precio. El equipo elegido para estos pilotos es *Minister Internacional*, una escudería por la que han pasado pilotos de la talla de Ayrton Senna o Nigel Mansell. En sus instalaciones se encuentran motores con mucha historia. Quizá el más querido sea el que permitió a Roberto Moreno vencer el Festival Ford de 1980 (con el codo apoyado por fuera del cockpit, al más puro estilo taxista según sus propias palabras) y que utilizó Senna al siguiente año para vencer el Campeonato y el Festival de la Fórmula Ford. Según Moreno, que, al igual que Senna, está muy interesado en recuperar ese motor, Senna ha llegado a donde está gracias a que utilizar durante todo un año un propulsor tan maravilloso le permitió aprender mucho. Si yo, dice bromeando Roberto Moreno, hubiera utilizado ese motor durante todo un año, y no únicamente durante la carrera del Festival, ahora también sería Campeón del Mundo de Fórmula 1. Quien relata esta historia es Graham Fuller, director del equipo Minister, un hombre serio, que entiende español, pero que no lo habla y según dice, en parte porque los pilotos se deben acostumbrar a desenvolverse en un mundo donde prácticamente sólo se habla inglés, idioma en el que deben transmitir las sensaciones de los coches a los mecánicos y contestar a preguntas de los periodistas del país.

Porque lo cierto es que estos cuatro pilotos están obteniendo resultados brillantísimos y les hacen preguntas en el podio, otros pilotos se acercan para charlar y los periodistas se interesan por los avatares de



DIRECTOR DEPORTIVO
Carlos Abella, antiguo piloto de la Fórmula 3 británica y director Deportivo del «Racing for Spain», pone toda su experiencia al servicio de los pilotos.

cada una de sus carreras. Hasta el momento, los más experimentados, Pedro Martínez de la Rosa e Iván Arias, se han alternado en las subidas al podio de la Fórmula Renault.

De tres carreras, han vencido una cada uno y en la otra, de la Rosa ha quedado tercero (ver recuadro de la última carrera en Thruxton). Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro

siempre se han situado en plazas muy cercanas al cajón en la Fórmula Ford.

Con todo, los fines de semana en los que hay carrera pasan rápido, pero los periodos en los que no hay carreras o entrenamientos privados son los más pesados de soportar. En un principio, vivían los cuatro juntos en una casa cerca de la nave de Minister, en la localidad de Chatham, pero a partir de mediados de abril, Miguel Ángel Burgueño y Pedro Martínez de la Rosa han alquilado una casa en Londres (a una hora de Minister), mientras que Iván Arias y Ángel Burgueño siguen residiendo en Chatham. Esto les supone un coste superior: La residencia, la manutención y los desplazamientos corren de su cuenta, pero también gozarán de mayor tranquilidad. Aunque se llevan bien entre ellos, hay que tener en cuenta que son rivales en la pista y parece que prefieren no verse tantas horas al día.

Pero de lo que más se quejan es de la lejanía de sus lugares de residencia y del carácter de los britá-

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN



* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más



AL LÍMITE
La lucha por las primeras posiciones obliga a asumir ciertos riesgos que en ocasiones acaban mal, como el trompo de Iván Arias en la carrera de Donington, segunda del Campeonato.

ANÁLISIS
Angel Burgueño y David Minister, fundador y encargado de motores del equipo que lleva su nombre, comentan detalles sobre el desarrollo de unos entrenamientos.



PRESIÓN CONSTANTE
Cada posición en carrera hay que defenderla con uñas y dientes. Correr presionado por otros pilotos es la tónica habitual de los Campeonatos Británicos de Promoción.

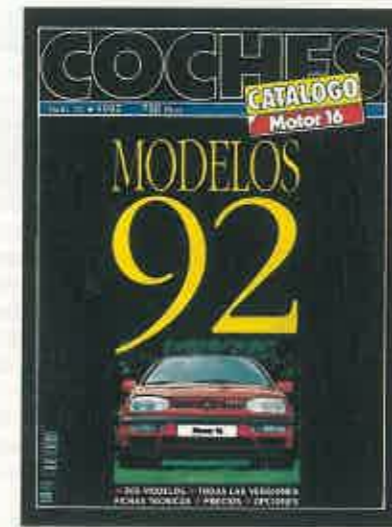
cos. En el hotel donde nos alojamos, una camarera inglesa se mostró normalmente amable, preguntando si necesitábamos alguna cosa y los pilotos mostraron su sorpresa por tanta amabilidad. Pedro Martínez de la Rosa, que es el que más experiencia tiene, ya que éste es el tercer año que corre en Inglaterra, comentaba que era la primera vez que una inglesa desconocida se mostraba tan amable con ellos. Y seguía: «Cuando estás en un bar tomando algo, hablas en español un poco alto para ver si se interesan por alguien de fuera, pero no da resultado. Es más, muchas veces hemos oído como decían *bloody foreigners* (algo así como malditos extranjeros)». Y todos relatan que se echa de menos a la familia y a los amigos «más de lo que te puedes imaginar».

Por fortuna, el ambiente dentro del equipo es muy bueno y cuando el calendario de carreras y entrenamientos no es muy apretado viajan a España, aunque estos desplazamientos son caros. Pero, a pesar de todos los contratiempos y dificultades, estos cuatro pilotos son uno privilegiados. Muchos otros querían estar en su posición, pero no hay sitio para todos y ellos están demostrando que no están ahí por casualidad. Sin embargo, y por duro que les parezca, lo más difícil aún está por llegar. El año próximo, Iván Arias y Pedro de la Rosa deberán pasar a una categoría superior. Ese paso y los siguientes deberán realizarlos en solitario, sin más ayuda que sus propios recursos y la calidad de su pilotaje. Seguramente sin compañeros españoles en el entorno cotidiano y con la incertidumbre de lo que pueda ocurrir al siguiente año. Ellos saben que de cada cien que alcanza su nivel sólo uno llega a la Fórmula 1.

Javier Moltó



OCHOCIENTOS COCHES EN SUS DIFERENTES VERSIONES. Y 160 PAGINAS.
CATALOGO MOTOR 16



Estas son las 160 páginas que recogerán durante los próximos 3 meses la información más actual sobre el mercado del automóvil en España. Una auténtica Biblia del automóvil, ochocientos coches en sus diferentes versiones, opciones, precios y fichas técnicas. Y además un reportaje sobre los 10 modelos más vendidos.



Conduzca con ventaja.



2º maratón de dromedarios

El día 3 de mayo tendrá lugar, en la ciudad tunecina de Douz, el segundo maratón mundial de dromedarios. Organizado por la Organización Francesa Camelómana y el organismo oficial tunecino, ONTT, se hará sobre un recorrido de 42 kilómetros donde unos cien jinetes competirán en la más antigua carrera africana de «cuatro por cuatro». Los «pilotos» nómadas del desierto acudirán desde el propio Túnez, Marruecos, Libia y Argelia. La competición tiene como objetivo concienciar a la opinión pública en la lucha para garantizar la protección de este sacrificado animal, fiel aliado durante milenios de los habitantes del desierto. Para el evento el Canal Plus francés garantizará la cobertura informativa, apoyada por un equipo de la agencia Gamma, lo que da una idea de la expectación surgida, no

sólo en los países magrebíes, por esta insólita «Baja» a lomos de dromedario.

Estreno en Montmeló

El nuevo Benetton Ford B192, que rodó por primera vez en el circuito de Silverstone, debutará en Montmeló con motivo del Gran Premio de España de Fórmula 1. Este monoplaça, diseñado por Ross Brown, igual que el B191 presenta cambios con respecto a éste, la aerodinámica la han revisado a fondo y en el túnel de viento ha dado unos mejores resultados. Este año utilizarán los motores Ford HB V8, dándose la circunstancia de que será la última vez que un Benetton utilizará un motor V8. Según los responsables de la marca, en el 93 tendrán listo un monoplaça ideado para usar un motor Ford V-12 de última generación. Tras las primeras pruebas efectuadas por

Martin Brundle, los resultados no han podido ser mejores, confían en que será muy competitivo. Al margen de esto, están trabajando en un sistema de suspensión activa.

Autocross, circuito en Marbella

MARABELLA es una localidad en la que la práctica del autocross ha alcanzado una gran popularidad. Más de 150 socios de esta atractiva especialidad, reunidos en torno al Funny Cars Club Marbella, han promovido la creación de un circuito en esa bella localidad de la Costa del Sol.

El establecimiento de un taller especializado, donde se montan este tipo de vehículos, ha potenciado en gran manera esta



iniciativa que, como objetivo a medio plazo, quiere fomentar este tipo de carreras en toda Andalucía. La utilización de un motor de dos caballos simplifica y abarata al máximo la cuestión mecánica y de repuestos y el coche terminado cuesta alrededor de unas quinientas cincuenta mil pesetas. Los Funny Car también pueden alquilarse en el caso de competir esporádicamente.

El Funny Car Club Marbella va a establecer contactos con el Ayuntamiento para buscar los terrenos e iniciar el trazado de este circuito.



La vuelta de Puras

JESÚS Puras vuelve de nuevo al Campeonato de España de Rallyes. El piloto cántabro, que en un principio tiene presupuesto para hacer correr un Lancia HF Integrale del equipo de Mauro Nacentini en cinco carreras, ha elegido el Rallye Caja Cantabria para volver a la carga.

Esta carrera que se dis-

Horarios del G.P. de España de F-1

El G.P. de España de Fórmula 1, que se disputará en el Circuito de Montmeló los días 1, 2 y 3 de mayo ya tiene horarios oficiales. El viernes día 1, de 8.00 a 9.00 horas de la mañana, tendrán lugar las preclasificaciones. De 10.00 a 11.30 la primera manga de entrenamientos libres, de 13.00 a 14.00 la primera manga de entrenamientos oficiales. Más tarde, de 14.00 a 15.10 horas, entrenarán los Fór-



mula Opel Lotus. El sábado 2, de 10.00 a 11.30 horas, los F-1 realizarán entrenamientos libres, para de 13.00 a 14.00 realizar la segunda manga de entrenamientos oficiales. Después, de 14.30 a 15.10 horas, entrenarán los Opel Lotus.

El domingo 3, los pilotos de F-1 comenzarán a rodar temprano, de 9.30 a 10.00 horas tendrá lugar el «Warm-Up». De las 11.00 a las 11.15 horas, los participantes del Gran Premio tendrán la obligación de asistir al «Briefing» con el director de Carrera. Poco después, de 11.30 a 12.00 se celebrará la carrera de Fórmula Opel Lotus. El momento estelar será de las 14.00 a las 15.30 horas, que es cuando se disputará el G. P. de España. Los pilotos tendrán que recorrer un total de 313,302 kilómetros (66 vueltas).

BOXES

Subaru ha estado recientemente realizando test con Ari Vatanen para desarrollar su nueva caja de cambios semi-automática. Martini, por su parte, está ya trabajando en los coches que utilizarán en el Acrópolis. Según Auriol, será un coche totalmente diferente en lo que se refiere a suspensiones. También utilizarán unos nuevos neumáticos Michelin, pensados para esta difícil prueba, denominados FB 96.



Chevrolet prepara el sustituto del Lumina en el campeonato NASCAR Americano. El nuevo coche se denominará Montecarlo. Esto se ha debido a que el Lumina, esta temporada, está en clara desventaja frente al Ford Thunderbird.

El equipo de F-3000, el Barone Rampante, lucirá en sus monoplazas un curioso slogan: «Salvemos Venecia».

Eric Bernard, que tras su accidente en el Gran Premio de Japón de Fórmula 1 se encontraba en el paro, ya recuperado de sus lesiones, pilotará uno de los Peugeot 905 en las próximas 24 Horas de Le Mans. Por el momento, su vuelta a la Fórmula 1 parece muy difícil.

Carlos Menem, hijo del Presidente de Argentina, uno de los favoritos en la lucha por el título mundial de Gr. N en rallyes, está pensando en alternar esta especialidad con el Campeonato de Europa de Fórmula Opel Lotus.



CAPTADOR LETAL



JAVIER DÍAZ

Queridos amigos: Esta temporada, Motor 16, me da la oportunidad de contaros los entresijos de mis carreras, así que, a parte de aprender a pilotar mi nuevo monoplaça de Fórmula Renault, el idioma francés para poder comunicarme con los ingenieros y mecánicos del equipo, tendré que aprender mi nuevo papel de periodista y transcribir mis experiencias al volante sobre un papel.

La toma de contacto con mi coche de carreras se hizo en el circuito de Le Mans a finales de enero, y pude descubrir la eficacia del nuevo chasis Alfa FR92 y el alto nivel del equipo. La verdad es que no estaba acostumbrado a este tipo de estructura y, en un principio, se me ha complicado bastante, dado que mi ingeniero me pide permanentemente informaciones precisas del comportamiento del coche para ponerlo a punto. Antes, tanto en Fórmula Fiat como en Fórmula Ford, los defectos del coche los compensaba con mi propio pilotaje, pero



ahora con este nuevo monoplaça es muy distinto. Llegaba a la carrera de Jerez muy confiado en mí mismo, como siempre, y con el objetivo prioritario de equipararme a mis principales adversarios. En los entrenos libres y oficiales seguimos un plan de trabajo que nos permitió estar delante, consiguiendo la segunda posición de la parrilla de salida.

La carrera no podía presentarse mejor y tenía los ánimos a tope. En las primeras vueltas, con una buena salida tomé el mando de la prueba, perseguido por Carlos Pérez Sala, que en una apurada de frenada al límite, me hizo una pasada de cine. Yo estaba procurando ahorrar neumáticos para lanzar en las últimas vueltas mi ataque definitivo. Esto no pudo ser, por culpa de un fallo inusual, un captador electrónico hacía que mi motor cuatro vueltas se parase antes del final de carrera. Una pena, pero no obstante, para mí el resultado es muy positivo. Pude demostrar a mis patrocinadores que podía luchar por los primeros puestos.

Privilege Formula

Carencia asesina

HACE unos días fui de Barcelona a Valencia por la autopista. Daba la casualidad que hacía tiempo que no realizaba este recorrido y no pude dejar de pensar que en él, hace un año y medio, perdió la vida el piloto Jorge Babler junto con sus compañeros de viaje. Todo porque de improviso otro coche les surgió de la nada y los aplastó de frente. Todo por culpa de la falta de un guarda-rail en la mediana de la autopista. A medida que avanzaba fui cogiendo miedo. Cada vez el débil seto que divide las dos calzadas me parecía más hipócrita y vano. Pensé en Jorge y su muerte, y los otros muchos que de igual modo han dejado así la vida, víctimas de la falta de una mínima medida de protección como es la valla de separación. Sería pretencioso esperar por mi parte que las líneas que escribí cuando Jorge murió, y en las que denuncié la falta de guarda-rail central, hubiesen servido para poner un solo metro más, pero como uno es optimista por naturaleza, guardaba en el fondo de mí la secreta esperanza de que por cualquier otro motivo se hubiese colocado alguno. Me fijé con atención y desde Tarragona a la entrada de Puzol, no hay un solo metro excepto los que están para proteger los pilares de los puentes. Eso me dió la idea de volver a escribir sobre el tema pero la deseché «porque», me dije, «al fin y al cabo, aunque sé que

ha habido más accidentes como el de Jorge, no tengo datos para cuantificarlos y me van a tachar de alarmista, así que no vale la pena...» Pero aquí ven mi escrito. ¿Porqué? Pues porque el siguiente fin de semana un titular de La Vanguardia me puso la piel de gallina: CUATRO MUERTOS EN CHOQUE FRONTAL EN LA A-7. Por cualquier razón un coche se saltó la mediana en la provincia de Castellón y se empotró en un autobús. Los cuatro ocupantes del turismo fallecieron y resultaron heridos el conductor y copiloto del autobús. Aún hubo suerte porque los 52 pasajeros del mismo salieron ilesos y a pesar de todo el mal fue menos de lo que pudo haber sido. Este ha sido el trágico detonante que me ha hecho coger el ordenador y escribir estas líneas que van a ser tan inútiles como aquellas de hace un año y medio pero que me es imposible no lanzar a los cuatro vientos. A los conductores nos exigen carné, disciplina, orden y pagos de impuestos. A los constructores de automóviles les piden homologaciones, medidas de seguridad, cumplimiento de normas. ¿Pero porqué no se exige a los constructores de unas autopistas que ayudamos a pagar con nuestros impuestos y peajes, que pongan una mínima medida de seguridad como es el guarda-rail central? Mucho me temo que todavía falten muchos muertos inocentes.

José Luis Aznar



BALLESTA



SU LLAVE DE CONTACTOS

SALON DEL AUTOMOVIL SEVILLA '92

SALON AUTOMOVIL, MOTOS, TRANSPORTE, COMPONENTES, RECAMBIOS, EQUIPAMIENTOS Y ACCESORIOS



21 al 24 de MAYO

ORGANIZAN:

FIBES

FEDEME

FEDERACION DE EMPRESARIOS DEL METAL

COLABORA:

JUNTA DE ANDALUCIA
Consejería de Economía y Hacienda

XPOTECNIC.S.A.L.
Exposiciones Técnicas S.A.L.

ICEX
INSTITUTO ESPAÑOL DE COMERCIO EXTERIOR

Transportistas Oficiales

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA

RENFE
MEJORA TU TREN DE VIDA

PALACIO DE EXPOSICIONES Y CONGRESOS

(Sevilla - Este), Apartado de Correos 4016

Fax: 4675359 - Teléfono: 4675149 - 11999 Sevilla



FIBES

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

PRUEBA EXCLUSIVA

A LA CAZA DEL AVE

Motor 16

28 de abril de 1992

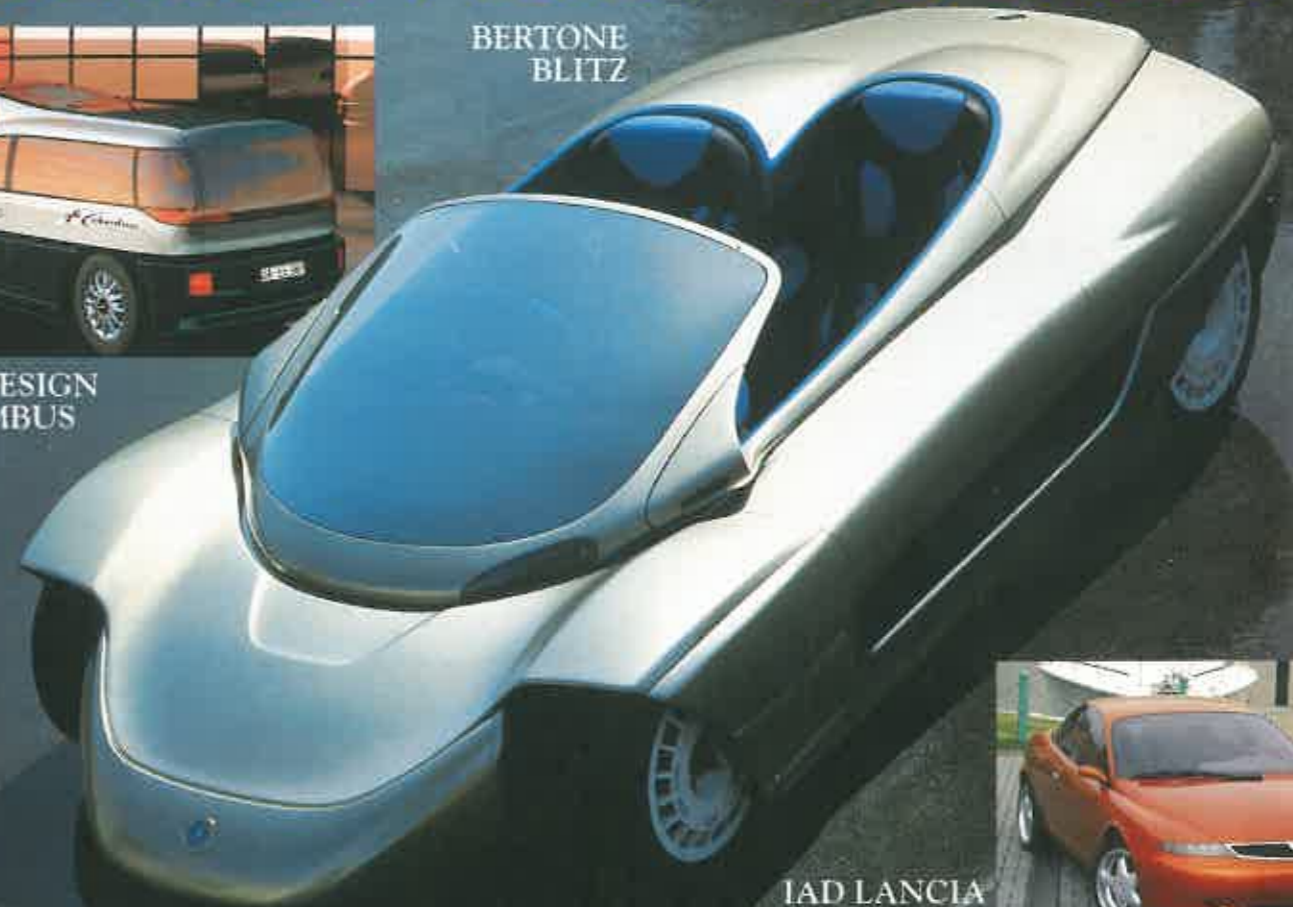
Núm. 445 • 350 ptas.

SALON DE TURIN

BERTONE
BLITZ



ITAL DESIGN
COLUMBUS



LAD LANCIA
MAGIA



PININFARINA
ETHOS



GHIA
FOCUS



22 MODELOS A PRUEBA
¿CUÁNTOS ENTRAN?



8 413042 641506

00445