

JORDI GENE



HA NACIDO UNA ESTRELLA

MOTOR 16

SEMANAL GRUPO

19 de mayo de 1992

Núm. 448 • 350 ptas.

TODOS LOS FAMILIARES DEL MERCADO ESPAÑOL

Desde 1.8 hasta 6.5 millones

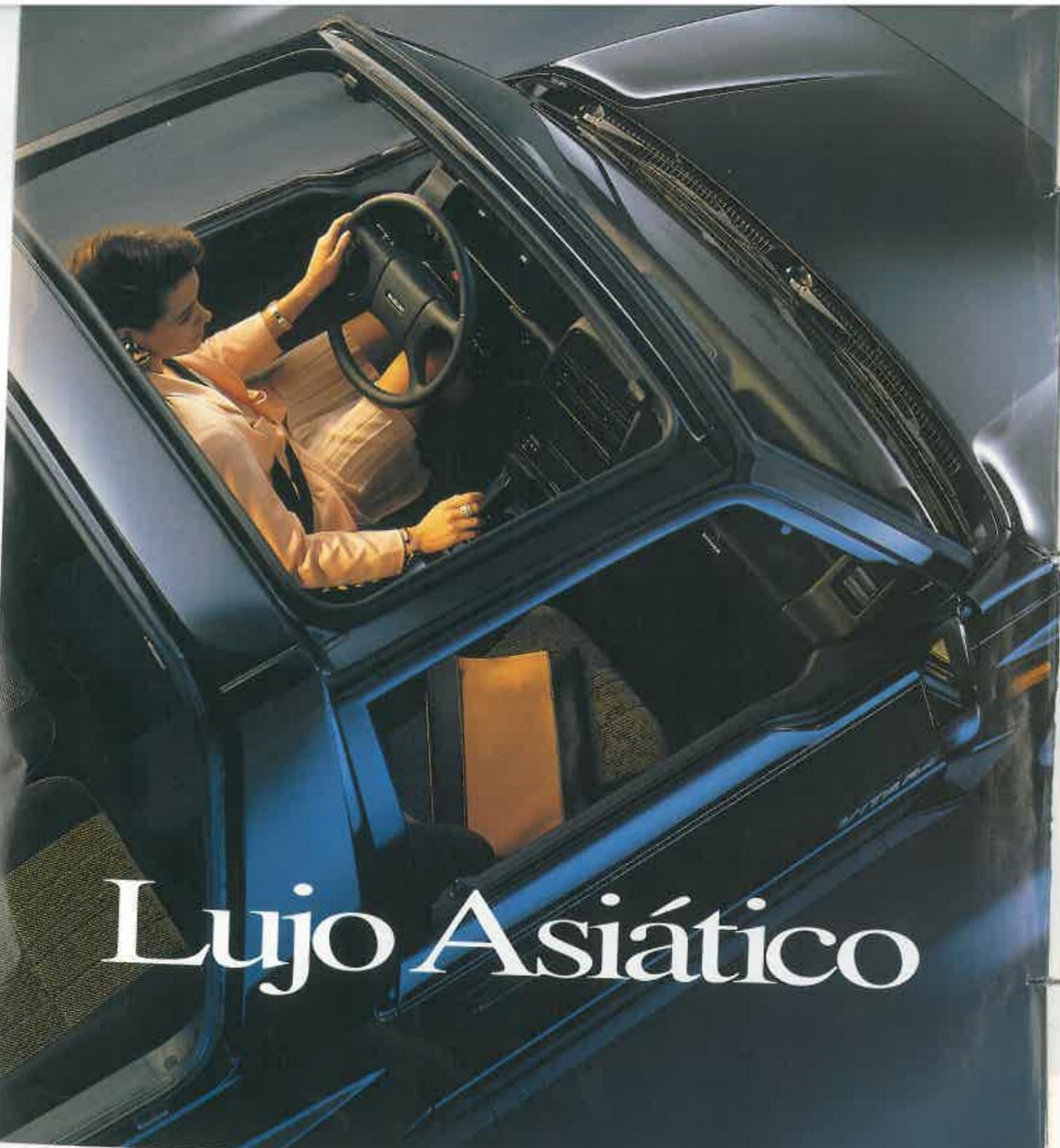


DOS OPEL PARA EL VERANO
**CALIBRA TURBO
Y MONTEREY**



PRUEBA A FONDO
**PORSCHE
928 GTS**

8 4130421641506
8 4700



Lujo Asiático

No te prives, date el lujo. En la ciudad puedes tener lo que tú quieras. Con un Vitara te lo puedes permitir todo. Si tienes un capricho, pídeselo. Te cuidará hasta en el más mínimo detalle. Bajará sus ventanillas eléctricamente. Reclinará y deslizará sus asientos. Centralizará el cierre de sus puertas. Acondicionará el aire. Regulará el volante a la altura que desees. Te asistirá en la dirección. Lo que tú pidas. Y si lo pones en marcha, hará gala de toda su tecnología japonesa. De sus 74 CV., de los 1.600 cc. y de la tracción a cuatro o dos ruedas. Si vives en la ciudad, lleva un Vitara. Verás que lujo.



SUZUKI VITARA 4x4
La ciudad es tuya

ESTA SEMANA



HYUNDAI COUPÉ LS PÁG. 80

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 14 AL VOLANTE
- ALFA ROMEO 155
- 20 OPEL CALIBRA TURBO
- 24 OPEL MONTEREY
- 27 PRECIOS
- COCHES NUEVOS
- 41 MAGAZINE



BRITISH HERITAGE PÁG. 88



OPEL CALIBRA TURBO PÁG. 20



G.P. DE ESPAÑA DE MOTOCICLISMO PÁG. 110

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 490 escudos



A FONDO: PORSCHE 928 GTS, UN «MONSTRUO» DE 350 CABALLOS Y 14 MILLONES PÁG. 68

- 48 A FONDO
- TODOS LOS FAMILIARES
- 68 PORSCHE 928 GTS
- 80 HYUNDAI COUPÉ LS
- 88 GENTE SOBRE RUEDAS
- 95 PRECIOS
- VEHÍCULOS USADOS
- 107 FUERA DE SERIE
- LA ROSINA DE LORIS REGIANNI

- 110 MOTOS
- G.P. DE ESPAÑA
- 116 DEPORTE
- LOTUS FORD 107
- 119 COPAS RENAULT JARAMA
- 122 F-3000 Y SPORT SILVERSTONE
- 128 A TODO GAS

N U E V A S E R I E 3 D E B M W : L O S C O U P E Y L A S B E R L I N A S 4 P U E R T A S .

LA FORMA DE CONDUCIR EN LOS 90.



Ruiz Nicoli

Dos siluetas marcan la forma de conducir a lo largo de la década. La de los Coupé y las Berlina 4 puertas de la Nueva Serie 3 de BMW.

La mejor respuesta que la tecnología puede ofrecer a los deseos de cada conductor y, a la

vez, a las circunstancias que le rodean. Es decir, un perfil diferenciador, unido a una gran habitabilidad. Placer para quien conduce, placer para quienes le acompañan.

Más prestaciones, pero también más seguri-

dad. Más dinamismo y menos consumo. Y más responsabilidad con el entorno. Y para demostrarlo hay cinco modelos en la gama familiar de las Berlina 4 puertas.

Y tres deportivos en la gama de los Coupé.

Son dos líneas distintas. Bastan para definir la Cultura de los 90. Una nueva forma de conducir. Otra forma de moverse a lo largo de la década. Con la Nueva Serie 3 de BMW.



LOS COUPE: 318is, 320i y 325i.

LAS BERLINAS 4 PUERTAS: 316i, 318i, 320i, 325i y 325td.

LA TRAGEDIA

DE LA ALEGRÍA A LA TRAGEDIA

ESTA vez ha sido en Vitoria y todo parece indicar que por un fallo humano. El protagonista no podía ser otro que un autobús. La ocasión era feliz, la mayoría de sus pasajeros se dirigían desde Lisboa hasta París para visitar Eurodisney. Pocos de ellos se podían imaginar que su alegría ante tal excursión se fuera a convertir, de repente, en tragedia.

No es la primera vez, ni será, a buen seguro, la última, que un hecho así viene a nuestras páginas, y precedentes hay muchos, baste recordar los 38 osenses que fallecieron al precipitarse su autobús al fondo de un terraplén en Orense. Era el año 1987. Ahora, cinco años después, las víctimas han sido 17 y 27 los heridos de diversa consideración. Y poco importa que se ratifique dicho fallo humano, el tema que realmente importa es que por un fallo de ese tipo se pierdan, en cada ocasión, multitud de vidas humanas.

Tampoco es desconocido para nadie que los autobuses son especialmente peligrosos y, sin embargo, por muchas razones, se han convertido en unos medios de transporte cada vez más utilizados. Pues bien, por eso mismo va siendo hora de que alguien tome cartas en el asunto, ya que ni siquiera el nuevo reglamento de tráfico les dedica toda la atención que debería. La mayoría de las veces se ha puesto

de manifiesto que buena culpa de tal cantidad de víctimas se debe a la endeble estructura de los vehículos. Ni siquiera se ha normalizado la utilización de algún tipo de cinturón de seguridad que evite que los pasajeros floten como peles. Sólo queremos plantear una pregunta: ¿es que no hay solución o es que no hay voluntad de encontrarla?

Manuel Doménech

Aparcar más caro

EL subsuelo de Madrid es lo más parecido a una mina de oro. O eso es, al menos, lo que creen los responsables del Ayuntamiento.

La última propuesta es gravar los precios de las plazas de estacionamiento de los P.A.R. (estacionamiento para vecinos residentes en la zona, en propiedad cedida) con un impuesto que oscilará entre 250.000 y 700.000 pesetas y que se añaden al precio de la concesión, que es, por término medio, de algo más de un millón de pesetas. Con esta nueva tasa, el Ayuntamiento podría recaudar más de 10.000 millones de pesetas, aunque no es su intención destinarlas a la mejora de los transportes. Disponer de una plaza de estacionamiento, en una ciudad con una carencia cercana al medio millón, es un negocio al que no está dispuesto a renunciar el equipo de Álvarez del Manzano, aunque la medida sea discriminatoria para las clases menos pudientes.

Nuevas instalaciones de Suzuki

ALTAN pocas fechas para que Suzuki Motor Española dé, finalmente, por cerradas sus negociaciones con el Ayuntamiento de Gijón, para que se le permita cambiar los 13.000 metros cuadrados de que dispone la factoría actual, situada en el centro de la ciudad, por un solar de 48.000 metros cuadrados en el polígono industrial de Porceyo.

Para llevar a cabo esta operación, Suzuki deberá realizar una inversión de 2.300 millones a lo largo del año 92 y 93 en una primera fase, y su objetivo es



aumentar la capacidad productiva hasta 76.000 unidades anuales, frente a las 55.800 de 1991.

Vuelve Jaime Rodríguez

UESTRO querido compañero y amigo del mundo del motor, Jaime Rodríguez Enrich, ha sido nombrado director de la Unidad Territorial del Palau de la Metalurgia, como «Voluntario de Elite» de los juegos Olímpicos de Barcelona '92. Jaime Rodríguez, es economista y ocupa el cargo de director de Márketing en Sanyo España. También es vocal de la Junta Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña, y lleva años vinculado al deporte del automóvil como mánager personal de los pilotos Josep Bassas y Salvador Serviá, al margen de habernos facilitado a todos, enormemente, nuestra labor durante años como director del Salón del Automóvil de Barcelona.



SEMAFOROS

LLEGAR Y BESAR EL PODIO

Jordi Gené ha logrado una hazaña difícil de igualar: la de ser el primer piloto en la historia de un Campeonato FISA que ha logrado la pole y la victoria en la primera carrera en la que participa. Hace algunos años que hemos dicho que Jordi tiene madera de campeón.

ALCALDE SACAPERRAS

El alcalde de Madrid, Álvarez del Manzano es, en última instancia, el responsable del nuevo atropello a los ciudadanos: cobrar centenares de miles de pesetas a los ciudadanos que quieran comprar una plaza de estacionamiento (que tampoco es gratis).

Pues eso: que en los próximos comicios le voten los que aparquen gratis.

ALEX, COMO UNA MOTO

Crivillé nos hizo pasar una mañana dominguera de infarto. Le sobró un poco de puño, pero nos promete emociones fuertes en toda la temporada motociclista. Giró tampoco queda a la zaga; pese a salir en una mala posición alcanzó a los de cabeza y acabó en tercer lugar.

LA BARRERA DE JEREZ

Parece mentira: seis años de Gran Premio motociclista en Jerez y la empresa concesionaria de la autopista aún no se ha enterado de que se acumulan las motos en el peaje. Más de 3.000 en la salida del G.P., con sólo dos carriles para pasar.

NUEVO DIRECTOR DE MOTOR 16

EL CONSEJO EDITORIAL DE CAMBIO Y RUSCONI S.A. ha nombrado director de Motor 16 a Manuel Doménech, en sustitución de Alberto Mallo.

Este nombramiento se inscribe en un conjunto de decisiones encaminadas a potenciar la difusión de las publicaciones del grupo, en los sectores del automóvil y el ocio. Motor 16 es la publicación número uno de España en difusión, dentro de la prensa especializada en automóviles.

Otra de las decisiones del Consejo es la incorporación de Félix Lázaro, Editor Ejecutivo de Motor 16, al staff directivo de Inrevisa, empresa editora de Cambio 16.

Manuel Doménech Mateo nació en Madrid hace 40 años, aunque en su fuero interno se considera de pura cepa asturiana. Comenzó su andadura profesional en la prensa del motor en la desaparecida Velocidad, de la que fue subdirector hasta 1985. Tras un breve paso por la agencia OTR,



se incorporó al grupo 16, desempeñando la dirección de los Catálogos de Motor 16 y posteriormente la dirección de la revista mensual Gran Auto 16, desde su nacimiento en febrero de 1989.

FISCALIDAD EN LA COMPRA DE TURISMOS



Rigor de ministro

CARLOS SOLCHAGA, crítico en Portugal, durante el reciente encuentro de ministros de Economía de la Comunidad Europea, «la diferencia de precio» que existe entre los coches que se venden en España y los que se venden en Europa. Según palabras del ministro, que basaba sus datos en un reciente informe comunitario, un mismo modelo de automóvil cuesta mucho más en España que en la mayoría de países de los doce. Pero según la opinión de Miguel Aguilar, director del departamento económico de ANFAC (Asociación española de Fabricantes de Automóviles), este estudio puede ser poco riguroso. Aunque todavía no ha teni-

do acceso al mismo y por tanto sus palabras deben tomarse con las debidas precauciones, su experiencia con informes anteriores le permite dudar de la validez de las conclusiones. Según Miguel Aguilar, la selección de modelos es poco representativa de la realidad de la demanda automovilista de nuestro país. Las versiones elegidas resultan poco usuales y los niveles de equipamiento suelen ser más elevados en España que en el resto de Europa. Pero existen problemas de otra índole. El IVA español

bre los automóviles, un 28 por ciento, es de los más elevados, aunque es de suponer que el informe se base sobre precios franco-fábrica. Y por otro lado, la fortaleza de la peseta también juega en desventaja y no se conoce de que forma se ha llevado a cabo la comparación entre las diferentes monedas. Por último, la apostilla de Miguel Aguilar era clara: si fuera real esta diferencia de precios, habría una avalancha de importadores que comprarían vehículos en Europa y los venderían en España, circunstancia que sólo ocurre con algunos modelos muy determinados.

El seguro en crisis

EN los últimos diez años han desaparecido más de un 25 por ciento de

las aseguradoras del ramo del automóvil, según se ha expuesto en el seminario sobre «el Seguro del Automóvil ante el Siglo XXI», una de las primeras actuaciones en el marco del I Congreso Mundial del Seguro, celebrado esta semana en Madrid.

Los especialistas consideran la siniestralidad como la principal causa que justifica la crisis que padece dicho sector desde hace cinco años, y que representa el 85,6 por ciento del total de las primas.

Si los daños materiales padecen incrementos «soportables», con dos puntos por encima de la inflación anual, en el apartado de indemnizaciones por daños a personas, la situación se hace insostenible, con diferencias de casi tres veces más frente a países como Alemania, con primas muy superiores y una renta per cápita varias veces superior a la española.

Pese a todo, el sector muestra un ligero optimismo frente a los años venideros aunque afronta en estos momentos una dura adaptación al marco comunitario.



Resultados SEAT: El mejor ejercicio

En el ambiente distendido de un bonito paraje mallorquín, Seat daba a conocer el informe de su pasado ejercicio 1991, el mejor de su historia, con un nuevo récord de ventas que superaba las 600.000 unidades (contando lógicamente los Audi y Volkswagen que venden en España), exactamente 617.173 vehículos, de los cuales 357.821 unidades corresponden a la marca Seat y 259.352 a las marcas Volkswagen y Audi. Seat ha incrementado sus beneficios en un 67,4 por ciento alcanzando una cifra total de 8.463 millones de pese-



LA CÚPULA DE SEAT
El Presidente Díaz Álvarez durante la comparecencia ante los medios informativos para presentar el Balance.

se vendiesen menos coches que en el 90.

Así mismo el presidente de la compañía anunciaba la nueva filosofía empresarial de Seat dentro del consorcio. Una línea mediterránea, con sabor latino, repleta de luminosidad, luz, color, emoción y belleza. Según Díaz Álvarez, los coches Seat, en el futuro, deben ser capaces de transmitir todo esto y se trabaja duro para lograrlo.

• El Seat Marbella es el modelo de la marca española más vendido en Alemania, donde a veces cuesta atender el número de pedidos.

• Según Díaz Álvarez, la fábrica de Martorell será una

en el presente año el Grupo quiere contar con 65 y en 1993 con 150 concesionarios.

• Durante 1991 la plantilla de Seat aumentó en casi 4.000 personas, muchas de ellas ya destinadas a la nueva fábrica de Martorell. En este mismo año se impartieron más de 1.300 cursos de formación tecnológica y gerencial, en los que participaron más de 13.000 empleados.

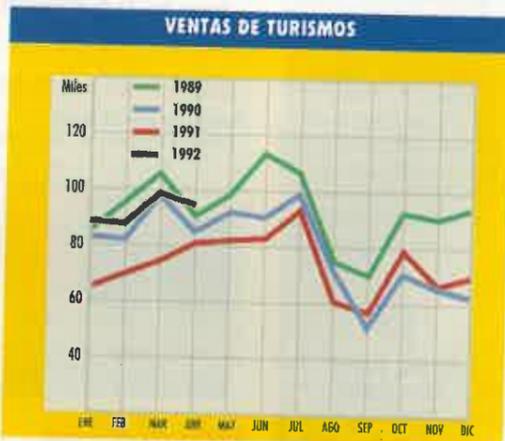
éxito. El total de coches vendidos en abril se elevó a 95.864 unidades, lo que representa un crecimiento del 19,04 por cien con relación al mismo mes del año pasado y un 11,2 por ciento sobre abril de 1989. Las ventas acumuladas en estos cuatro primeros meses del año alcanzan ya las 365.156 unidades, con un crecimiento del 25,71 por ciento sobre el mismo periodo de 1991. De seguir este ritmo, y todo parece indicar que será así, se alcanzará, nuevamente, el millón de unidades, que era la cifra en la que soñaban los fabricantes más optimistas.

Fasa Renault, con un incremento de sus ventas del 24 por ciento, continúa manteniendo un claro liderazgo, seguida de Ford y Opel, que experimentan unas subidas por debajo de la media y comienzan a sentirse amenazadas por Citroën, que registra un incremento del 54 por ciento gracias al gran momento de ventas del ZX, éxito que le ha llevado al tercer puesto de la lista de los coches más vendidos del mercado.

En general, todas las marcas experimentan subidas, destacando, además de las ya citadas, a Seat, con un incremento del 52,5 por ciento y Nissan, Audi y Rover, con subidas por encima del 40 por ciento. En el lado negativo habría que citar a Volkswagen, con una caída del 6,3 por ciento, con problemas todavía de

Las ventas siguen creciendo

Las ventas de turismo siguen manteniendo la línea ascendente iniciada en el último trimestre del año pasado y continuada en los primeros meses del presente año, sobrepasando ya los niveles del año 89, considerados como referencia del



VENTAS DE TURISMOS EN ABRIL

	1992	1991	Diferencia	Cuota
Fasa Renault	18.251	14.724	23,95	19,0
Ford	12.482	11.717	6,53	13,0
Opel	11.399	10.475	8,82	11,9
Citroën	11.008	7.150	53,96	11,5
Peugeot/Talbot	9.329	8.616	8,17	9,7
Seat	8.975	5.884	52,53	9,4
Volkswagen	4.982	5.317	-6,3	5,2
Fiat	4.229	4.330	-2,33	4,4
BMW	2.036	1.564	30,18	2,1
Nissan	1.959	1.174	66,87	2,0
Audi	1.902	1.254	51,67	2,0
Rover	1.835	1.685	8,90	1,9
Lancia	1.463	1.315	11,25	1,5
Mercedes	1.450	1.003	44,57	1,5
Volvo	1.018	920	10,85	1,1
Alfa Romeo	845	995	-15,98	0,9
Otras Marcas	2.701	2.406	12,26	2,8
TOTAL	95.864	80.529	19,04	100,0
Grupos:				
PSA	20.337	15.778	28,89	21,1
Seat/Audi/VW	15.859	13.455	27,33	16,5
Fiat/Lancia/Alfa	6.537	6.640	-1,55	6,8

abastecimiento de los nuevos Golf y Vento. En cuanto a modelos, el dúo Renault, Clio y R-19, vuelven a situarse en lo alto de la tabla de los más vendidos, desbancando al Ford Escort-Orion, que baja a la cuarta posición, aunque mantiene el liderazgo en el acumulado del año. En tercera posición se coloca el Citroën ZX y amenaza muy seriamente la cabeza, de la que está más cerca que nunca.

En el mes de abril se importaron 44.875 coches, que representan casi el 47 por ciento de todo el mercado y en lo que va de año, esta cifra se eleva a 161.000 unidades, con una participación del 44,1 por ciento. Fiat sigue liderando los importadores «puros» y le siguen BMW y Nissan.

CONTANTE Y SONANTE

FASA RENAULT ha pedido a sus empleados que acudan a las factorías durante varios sábados, con el fin de aumentar la producción y poder atender la demanda de los países del Este.

EL GRUPO CEPSA incrementó su beneficio bruto en un 38 por ciento, hasta el mes de abril, totalizando 4.469 millones de pesetas en lo que va de año.

SEAT QUIERE regular empleo, durante quince días, ya que las huelgas en Alemania y la guerra yugoslava han cortado el suministro de componentes. La regulación afectaría a 13.000 trabajadores de los 28.700 de plantilla.

FORD REORGANIZA sus centros de Investigación y Desarrollo en Europa, para evitar la duplicación de actividades en Gran Bretaña y Alemania.

OPEL REDUCIRÁ cerca de 6.000 empleos en los próximos cinco años, en su factoría alemana de Russelheim, buscando una mejor competitividad y modernización de los sistemas de producción. Esta no es la única reducción en Alemania, ya que han anunciado medidas similares Mercedes (20.000 trabajadores), Volkswagen (12.500) y BMW.

FIAT Y MATRA han llegado a un acuerdo para el desarrollo conjunto de un sistema de tracción para vehículos eléctricos. Con este acuerdo se pretende poner al día un tipo de vehículos hoy casi abandonados: los troleibuses.



Ferrariissimo

El fotógrafo italiano Enzo Giovannelli ha tenido la fortuna de captar los dos proyectos de Ferrari más celosamente guardados y sobre los que aún se conoce muy poco. Especialistas en el tema, y algunas indiscreciones, nos han permitido reconstruir parte de la historia de estos dos proyectos.

El primero de ellos es el futuro 512, equipado con el motor de 12 cilindros. Como algunos de nuestros lectores conocen, el proyecto de sustitución del 412 se vio detenido ante la aparición del BMW 850, que los responsables de Maranello consideraban demasiado parecido a su prototipo.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

MATSUSHITA anunció la fabricación de una nueva batería de níquel-hidrógeno para coches eléctricos, cuya potencia es más de un 50 por ciento superior a las convencionales de plomo. En las pruebas realizadas, un coche eléctrico ha alcanzado una velocidad de 140 kilómetros por hora. La producción comercial de la nueva batería podría comenzar en dos años.

Aunque nunca se utilizó la palabra «espionaje», en Ferrari hubo más que malos humores por tener que iniciar el trabajo de diseño de una berlina de altas prestaciones, enfocada específicamente para el mercado americano, con cambio automático incluido. Pues bien, éste es el coche que aparece en la foto, en una fase muy avanzada de realización. Podría aparecer en 1993 y sorprende su similitud de líneas con los Mercedes SEC, también equipados con motores de 12 cilindros. El segundo modelo es una evolución del 348. Un coche considerado demasiado deportivo por muchos de sus usuarios, no del todo conformes con el sacrificio de confort que significa la posesión de



LOS PROYECTOS DE FERRARI
Estos son los futuros Ferrari, captados por el fotógrafo Enzo Giovannelli: el 512 y el 348.

un Ferrari. La nueva estrategia de Maranello para este futuro modelo, es, precisamente, incidir en la comodidad y la facilidad de conducción, intentando no perder la personalidad Ferrari. Este segundo proyec-

to es para más tarde; posiblemente para mediados del 94 y supone también un importante cambio en la estética de algunos modelos Ferrari, pese a que Pininfarina sigue siendo el colaborador por excelencia.

SEGÚN el director general adjunto de Nissan, Yoshifumi Tsuji, un coche de lujo japonés tiene por término medio 60 motores eléctricos y cerca de 3.000 circuitos. Mientras estos últimos van en aumento, los motores van en retroceso ya que los clientes se inclinan hacia las cosas más sencillas.

MITSUBISHI Y MERCEDES han abandonado el proyecto de fabricación conjunta de un coche todo terreno. El modelo iba a ser diseñado por Mercedes, con la transmisión del Mitsubishi Montero. Las discrepancias sobre los costes

de producción han dado al traste con el proyecto. Sin embargo, ambas firmas seguirán colaborando en otros campos, como la motorización diésel de Mitsubishi para los camiones alemanes.

LAS VENTAS DE COCHES de importación han vuelto a descender en Japón. Una caída del 14,7 por ciento en el último mes pone de manifiesto las dificultades económicas del país y el resultado de la obligación de disponer de parking propio para poder comprar un coche nuevo en las grandes urbes.

tas. Del total de los vehículos vendidos 438.218 fueron destinados al mercado exterior, lo que representa el 32 por ciento de las exportaciones totales del mercado español que ascienden a 1.370.839 vehículos. Excluyendo Audi y Volkswagen, Seat también ha conseguido vender más coches globalmente, dato en el que ha influido, decisivamente, el aumento espectacular de las ventas en Alemania, un mercado muy exigente en el que se ha pasado de 57.637 coches en 1990 a 105.506 en 1991.

En el resto de países, incluido España, los distintos sucesos que marcaron el año, incluida la filtración del descenso del IVA a finales de año, provocaban el que

*Descubre la nueva
dimensión del automóvil...*

*Siempre tuyo,
Opel Astra.*



De serie, ventilación con Sistema Microfiltro que proporciona aire desprovisto de polvo, humos o polen.



NUEVO OPEL ASTRA 4 PUERTAS

Descubre un diseño impecable, descubre la tercera dimensión del Opel Astra. Seducción, personalidad y una amplitud sin límites.

Descubre un nuevo placer al volante. En silencio, con un pleno confort para todos y un equipamiento sin límites, con Dirección Asistida y Alarma Antirrobo en la mayoría de versiones.

Descubre nuevas soluciones en Ingeniería, Seguridad y Ecología: Inyección Multipunto, Estructura de Protección Lateral, Cinturones Activos, Microfiltro de Aire...

Ven a descubrir la nueva dimensión de la Ingeniería Alemana: el nuevo Opel Astra 4 Puertas.

OPEL ASTRA	1.4i (82CV)	1.6i (100CV)	1.8i (90CV)	2.0i (115CV)	2.0i 16V (150CV)	1.7 D (57CV)
3 Puertas	*	*		*	*	
4 Puertas	*	*	*			*
5 Puertas	*	*	*			*
Caravan	*	*				

OPEL ASTRA. INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO.

¡Opel mejor que nunca!

OPEL

7
6
5
4
3
2
1
MCCANN

CUENTENOS
SU CASO

blemas de aparcamiento para los vecinos son tercermundistas. Más de una ambulancia de servicio ha perdido un tiempo precioso en una encerrona a veces mortal. Algún vecino ha tenido que esperar horas para que la grúa se lo llevase o el propio conductor llegara tranquilamente de ver su partido. Creo que he dado suficientes pistas para que de una vez por todas estos episodios, más pro-



Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cerouda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pacione (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 Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillieray (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 Bailista (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Catizal (Cierre); José María Casarova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llerca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onda (Cierre); Francisco Pozadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Autocomercio: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Autocomercio: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizárraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio 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: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.50.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, 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).

tiene que ir el primero o porque decida por el artículo 33 que en ese momento no se puede adelantar. El caso es que el pasado puente me encontré a uno de estos sujetos por la carretera. En este caso debí decidir que mi coche, por su pequeño tamaño, no podría superarle antes de la prohibición, por lo que aceleré (tras varios kilómetros a paso de tortuga) sin compañía, obligándome a reducir y convirtiendo lo que era una tranquila maniobra de adelantamiento en una situación de peligro. Como, gracias a Dios, me sobra potencia en mi coche lo superé, y no contento del todo no dejé de pitarme y darme luces durante un buen rato. ¿Por qué les dan el carné?

Ramón Oriols
Peñíscola

tar. Sirva esta carta y esta foto para dar ánimo a recuperar dentro de lo posible el mayor número de vehículos.

Alberto Cifuentes
Roquetas de Mar

Ráfagas en moto

LOS motoristas nos solemos saludar de varias formas, pero una muy generalizada es la de dar ráfagas con el faro que nos obligan a llevar siempre encendido. Hasta aquí todo normal; sin embargo, todo esto pasa a ser sancionable desde que entre en vigor el nuevo código de circulación. Según las nuevas normas está prohibido avisar, por medio de ráfagas, de la presencia del radar, por lo que nuevamente se nos coarta en algo tan natural como saludar a los amigos.

Eladio Sancristóbal
Valencia



Indestructible

ALGUNOS autobuses tienen la suerte de no acabar como chatarra en cualquier desguace. Es el caso de los dos (uno no se ve en la foto) Pegaso que el dueño de este restaurante cerca de Salamanca ha querido salvar para ampliar su local y darle a la vez un atractivo aspecto de cara al viajero que se detiene. En Estados Unidos y en algunos países europeos abundan las muestras de cariño por estos entrañables mastodontes que dieron lo mejor de sí hasta reven-



Avalancha forzosa

RESULTA intolerable que los vecinos de General Perón y zonas limítrofes, tengamos que soportar una invasión automovilística como la que tiene lugar los días que se celebra partido de fútbol. La situación, esas cuatro o cinco horas que dura el evento, varias veces al mes, resulta insostenible en muchos aspectos por mucho que los municipales crean que está todo bajo control.

Los atascos (de seis carriles se pasa a dos, uno en cada sentido) provocan un concierto de pitos insoportable. Los pro-

pios de Senegal, no se produzcan más. Y me gusta el fútbol.

Asdrúbal Gómez
Madrid

Mala uva

SIGO su publicación desde hace años tras leer uno de los números más impresionantes que he visto dentro del mundo de las revistas del motor. Alguna vez he leído comentarios sobre un tipo muy concreto de conductor que impide a toda costa que los demás le adelanten, ya sea porque piensa que su coche es el mejor, porque cree que

Ya puedes ir en Mercedes sin tener que esperar a tu boda.



Mercedes 190 E 1.8. por 2.912.000 ptas.*

► Ningún Mercedes está especialmente diseñado para bodas. Aunque nos sentimos orgullosos de que muchas personas decidan casarse con nuestra marca en todos los sentidos. De hecho, Mercedes-Benz, posee el grado de fidelidad más elevado del mercado entre sus compradores.

► De todas formas, no hace falta que esperes al día de tu boda para ir en Mercedes. Ahora la decisión es bastante más sencilla, porque ponemos en tus manos el 190 E 1.8. por 2.912.000 ptas. Para que disfrutes cuanto antes y con la máxima libertad de los niveles más sofisticados

en deportividad, seguridad y confort. Y si luego decides casarte, enhorabuena.



Mercedes-Benz

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

Incluye 5 años de garantía, control de emisiones, bloqueo centralizado, llaves anti-robato trasero y delantero.

VUELTA A ESPAÑA ALFA ROMEO CINCO DIAS EN 155

En una temporada de eventos de todo tipo, Alfa Romeo ha querido que los primeros 155 llegados a España emprendieran un periplo alrededor de nuestra geografía.

CATORCE unidades del nuevo modelo Alfa Romeo 155 completan esta semana 3.500 kilómetros por los más variados trayectos de la Península. Periodistas especializados, fotógrafos y un equipo de apoyo de Alfa Romeo Española emprendieron el lunes esta «vuelta» automovilística a bordo de diversas versiones de este modelo. Partiendo de Madrid, el primer rumbo se encaminó al sur. Tierras manchegas, extremeñas y andaluzas, brindaron una primera etapa soleada y radiante donde las berlinas italianas pronto se encontraron a sus anchas. Las mejoras generales de las carreteras son pronto constatables en un rodar suave, relajado y agradable durante los días entre semana.

Motor 16 dispone para la ocasión de un Alfa 155 V6, máximo exponente de la recién estrenada gama y que no hace esperar al conductor para ofrecer lo mejor de sí mismo. La elasticidad del motor en V y su particular sonido, sin estridencias pero suficiente para mantener el carisma Alfa, agradece los modernos tramos de autovía, que permiten un rodar ligero y seguro. El coche apoya muy firme gracias a la ya experimentada base compartida con el Lancia Dedra. Los neumáticos de



VIAJES DISTINTOS
La gasolina sin plomo sigue faltando en algunos tramos. La mejora de las carreteras acerca la red vial a la realidad del automóvil.



COCHE COMPLETO
El Alfa Romeo 155 es un coche muy completo para viajar por todo tipo de carreteras. Fácil de conducir, resulta seguro y rápido.



CAMPO ESPAÑOL
Apartarse de las principales carreteras acerca al viajero a la colorida realidad de nuestras tierras.

mayor sección y la suspensión programable electrónicamente en la posición de confort y deportiva, ponen los límites de estabilidad muy por encima de lo que requiere la carretera y sus límites legales de velocidad. El habitáculo hace cómodo el viaje a medida que avanzan los kilómetros. Los asientos no cansan al disponer de una dureza y una forma adecuada y el climatizador automático de serie permite contemplar el paisaje, ya veraniego, evitando sus calores. El 155 es un co-

che muy fácil y cómodo de conducir. Estable, preciso y pronto de reacciones, no plantea problemas a la hora de mantener un cruce determinado por carreteras de todo tipo.

La semana próxima Motor 16 publicará un reportaje sobre el estreno del Alfa 155 en España y de las incidencias y anécdotas registradas durante esta «vuelta», antítesis, en cuanto a esfuerzo y sacrificio, de la disputada a golpe de pedal por los profesionales de la bicicleta. ○

Juan Luis Soto

Fotos: José Robledo

ITINERARIO

Etapa 1: Madrid - Talavera de la Reina - Trujillo - Mérida - Zafra - Llerena - Peñarroya - Córdoba - Antequera - La Bobadilla (777 km.)

Etapa 2: La Bobadilla - Granada - Murcia - Alicante - Valencia - Puzol (594 km.)

Etapa 3: Puzol - Hospitalet de l'Infant - Vandellós - Tivisa - Mora la Nova - Flix - Mayals - Fraga - Corella - Cintruénigo - Logroño - Bilbao (645 km.)

Etapa 4: Bilbao - Santander - Oviedo - Avilés - Luarca - Santiago de Compostela (871 km.)

Etapa 5: Santiago de Compostela - Betanzos - Lugo - Ponferrada - Benavente - Tordesillas - Madrid (597 km.)



CITROËN ZX AIRE ACONDICIONADO GRATIS

○ una oferta equivalente.



Coche del Año en España 1992

Disfrute este mes de una oferta excepcional: aire acondicionado gratis o una oferta equivalente en el coche del año en España 1992, el Citroën ZX.

El Citroën ZX ofrece un conjunto de innovaciones tecnológicas y mecánicas únicas en Europa entre los vehículos de su categoría. Elementos como el tren trasero autodireccional, gracias al cual se genera un efecto similar al de los vehículos con cuatro ruedas directrices, lo que proporciona una estabilidad única. O como el deslizamiento longitudinal de su asiento trasero, que le permite ampliar el tamaño del maletero o del habitáculo trasero según sus necesidades. Con un equipamiento que incluye, según versiones: eleva-

nas delanteros eléctricos, llantas de aleación, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de terciopelo, dirección asistida, volante regulable en altura, pre-equipado de radio y una gama de motores brillantes que desarrollan hasta 130 CV de potencia.

El coche que, por sus innovaciones tecnológicas, su calidad, y su nivel de equipamiento ha sido elegido por los especialistas de la prensa Coche del Año en España 1992 le ofrece, además, durante este mes, el aire acondicionado gratis, o una oferta equivalente.

Y si no desea Aire Acondicionado, tiene un Citroën ZX desde 1.366.570 Ptas*.



CITROËN

CITROËN ZX COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992

* Precio máximo recomendado, incluye IVA, transporte y oferta promocional. Oferta aire acondicionado válida para vehículos en stock, no acumulable a otras ofertas promocionales.

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 elevadores 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.

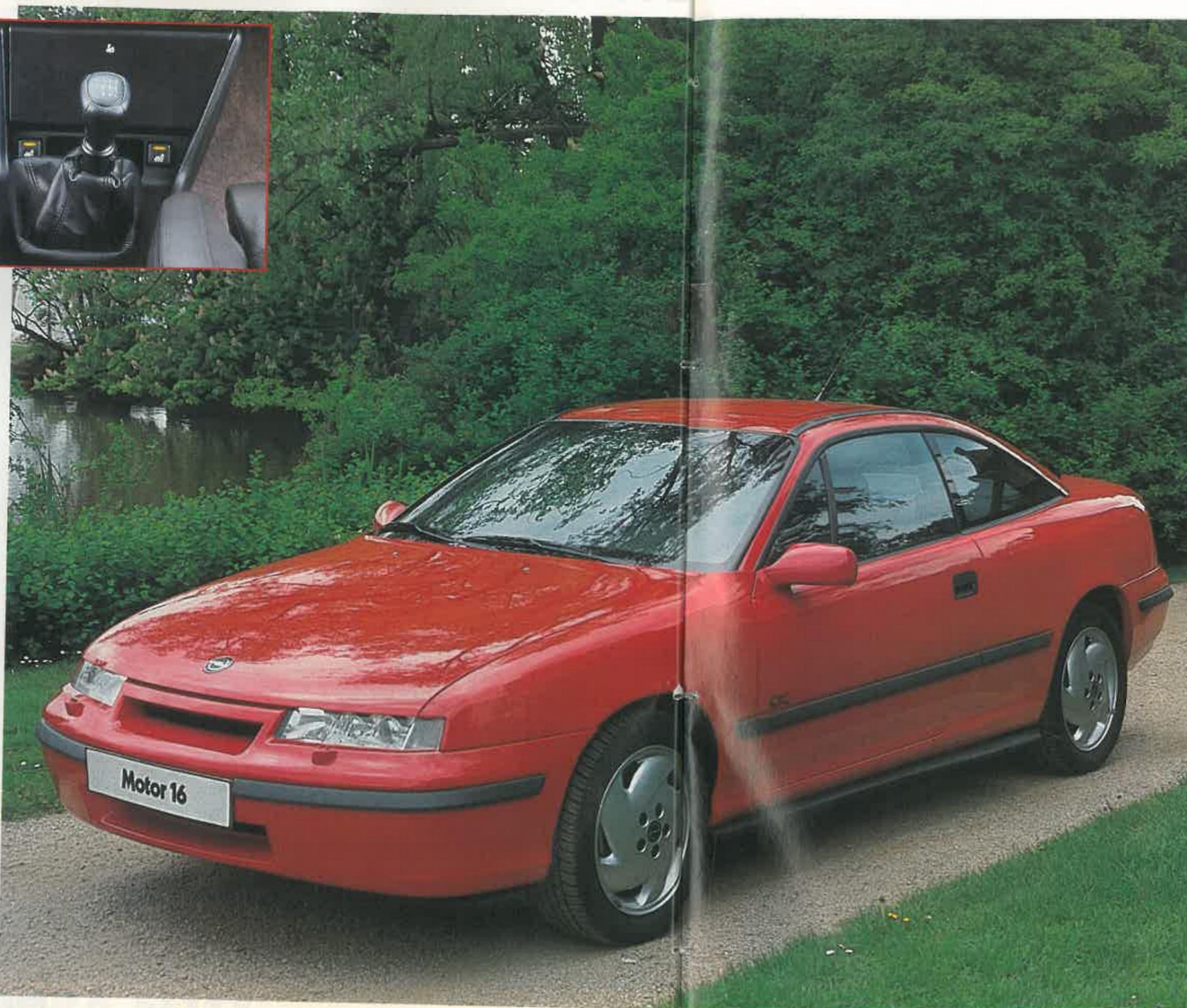


TEMPRA ELITE.

FIAT



SEIS MARCHAS
El Calibra Turbo lleva una caja de cambios de seis marchas, todas ellas muy utilizables.



OPEL CALIBRA TURBO BUENAS RAZONES

Desde su aparición, hace unos dos años, el Opel Calibra ha dado muestra de su enorme potencial, hasta el punto de haber sido el modelo elegido para representar a la marca en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Victor Piccione
Enviado especial

EL primer paso necesario para aupar al Calibra hasta el puesto que merece, era incrementar la potencia. Hasta ahora, el modelo más potente disponía de 150 caballos. Estos fluían con facilidad del portentoso motor de cuatro cilindros y 16 válvulas, elogiado unánimemente por sus excelentes condiciones de potencia y par. Con estos antecedentes, el camino lógico ha sido incrementar la potencia de este cuatro cilindros con un turbo compresor. De este modo, la potencia ha subido hasta 204 caballos lo que permite unas prestaciones verdaderamente sobresalientes.

Este fuerte incremento de potencia, ha obligado a modificar y adaptar diversos elementos de la mecánica. En primer lugar, destaca la nueva caja de cambios de seis velocidades, que marca un hito entre los coches de esta categoría y similar precio.

Dado el exigente rendimiento del motor, el Calibra Turbo sólo está disponible en su versión de cuatro ruedas motrices. En este sentido, todo el mecanismo ha sido reforzado, pero el esquema de funcionamiento se mantiene inalterado. La fuerza se reparte permanentemente hacia las cuatro ruedas desde un diferencial central dotado de un viscoacoplador. Al igual que en las anteriores versiones, el Calibra Turbo desengrana el eje posterior en cuanto se accionan los frenos, para permitir una perfecta compatibili-



SOLO TURBO
Por detrás,
este Calibra
sólo se
distingue por
una pobre
chapita de
plástico.

dad entre el sistema antibloqueo de frenos y la tracción total. El embrague y otros elementos de la transmisión se han reforzado convenientemente. También los frenos y la suspensión se han adaptado a las nuevas exigencias del modelo.

Como se ve, ha sido necesaria una pequeña revolución interna para situar al Calibra en el lugar que le corresponde. En cambio, es sorprendente lo poco que se han esforzado los diseñadores de la marca en destacar el nuevo carácter del coche. Un profano no distinguiría entre el nuevo modelo o los ya exis-

tentes en el mercado, ya que salvo las llantas y un pequeño letrero de plástico cromado en la parte posterior, no hay diferencias.

Hasta el momento hemos enumerado las buenas razones técnicas, pero las de orden práctico son tantas y tan convincentes como las anteriores. Si a un conductor le sentasen con los ojos tapados en un Calibra turbo, tardaría algún tiempo en notar la diferencia. La decoración interior es prácticamente igual y tan sólo dos detalles llaman la atención: la palabra turbo en el volante y el pomo de la palanca de

su buen rendimiento en todo régimen. Al pasar de atmosférico a sobrealimentado, estas cualidades se han visto reforzadas.

Desde el primer momento, las dosis de energía del motor son capaces de hacer palidecer a muchos de los motores de tres litros y 24 válvulas que circulan en berlinas de alto nivel. La respuesta, según apretamos el acelerador, es rápida y progresiva. Para apreciar la entrada del turbocompresor a plena carga, es necesario prestar mucha atención, ya que no hay la clásica patada que caracteriza a otros modelos con motores sobrealimentados.

TRACCIÓN TOTAL

Gracias a la tracción a las cuatro ruedas y a los razonables neumáticos de 205/55 montados sobre llantas de 16 pulgadas, no se pierde ni un solo caballo de los 204 desarrollados por el motor. Las aceleraciones son brillantes y los cien kilómetros por hora se alcanzan en menos de siete segundos.

En las autopistas de los alrededores de Francfort, pudimos comprobar la facilidad con la que se alcanza la velocidad máxima. La aguja



FICHA TÉCNICA



MOTOR	CALIBRA TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 998
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyecc. elec. + Turbo
Compresión	9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	204 cv/6 000 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	28,5 mkg/2 600 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 6 v.
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4
FRENOS	
Sistema (Del./Tras)	Disco vent. / Disco
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1 350
Largo/ancho/alto (mm.)	4 492/1 688/1 320
Capacidad del depósito (l.)	63
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad Máxima (km/h)	245
Consumo Urbano (l/100 km)	11,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,3

22/ Motor 16



TODO POTENCIA

El nuevo motor es todo un alarde de potencia y par. El turbo va situado delante, en el mismo colector de escape.

cambio en piel con la posición de las seis velocidades gravadas. Sin embargo, nada más poner el motor en marcha, cualquiera que haya conducido un Calibra notará la diferencia. En su día, el motor de 16 válvulas que montan el Calibra, el Vectra y el Astra, fue elogiado por

del velocímetro sube hasta los 250 kilómetros por hora con decisión y mantiene un aplomo y una seguridad dignas de todo elogio.

El cambio de marchas de seis velocidades está dispuesto de forma que la sexta se encuentra en el mismo plano que la quinta. El ma-

LA TÉCNICA

Turbo compacto

La evolución del motor de 16 válvulas atmosférico sobrealimentado ha obligado a modificar algunos elementos. Así pues, los pistones han sido rediseñados para reducir la relación de compresión y, a la vez, reducir su peso. Con la nueva configuración se pasa de 10,5 a 1, en la versión atmosférica, a 9,0 a 1. El pistón

es ahora 2,5 gramos más ligero. La culata no ha requerido grandes modificaciones, salvo una nueva junta de culata reforzada. Sin embargo, lo más destacable es la disposición del turbo, integrado en el colector de escape. De esta forma se ahorra mucho peso y se acortan las distancias de los conductos, por lo que el rendimiento es mejor.



nejo de las cinco primeras marchas no difiere de lo que es habitual en otros coches de la marca. Los recorridos son un poco largos, pero se puede cambiar con suavidad y rapidez. La sexta velocidad requiere de una cierta práctica, ya que hay que vencer una pequeña resistencia para engranarla. El paso inverso, es decir, de sexta a quinta, es delicado, ya que resulta fácil engranar la tercera, con el consiguiente peligro de pasar de vueltas el motor.

Aunque la utilización de una caja de cambios de seis velocidades no parece justificarse por una necesidad, lo cierto es que el excelente escalonamiento del cambio hace muy utilizables todas las marchas. En quinta se llega a una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora y en sexta el coche sigue tirando hasta casi llegar al régimen máximo.

Su comercialización en España está prevista para el próximo mes de septiembre y aunque no hay todavía precio oficial, se puede estimar que éste rondará los 4.500.000 pesetas.

GRAN POTENCIAL
Con este motor se muestra claramente el gran potencial del Calibra 4x4.

Opel se ha volcado en el mundo del todo terreno y, después del Frontera, a la venta en estos días, va a llegar el Monterey, con el sello Isuzu en sus entrañas.

Enviado especial
Victor Piccione

ISUZU presentó en el pasado Salón de Tokio la última versión del Trooper. Ahora, en virtud de los acuerdos que mantiene Opel con aquel fabricante, se inicia su comercialización en Europa bajo el nombre Opel Monterey. De esta forma, Opel pasa, de la noche a la mañana, a ser una verdadera potencia en el segmento del todo terreno, con dos modelos, cuatro tipos de carrocerías y cinco motores diferentes.

Respecto al anterior modelo, el Monterey ha sufrido una notable evolución. El primer aspecto, y más evidente, es el cambio de filosofía. Si bien el antiguo Trooper era un todo terreno de corte funcional, sin grandes concesiones al confort, en éste se ha escalado hasta el nivel del todo terreno de lujo. Un completo y agradable equipamiento interior se suma a unos motores potentes y silenciosos, con una suspensión pensada para mimar a los ocupantes. La excelente calidad de acabado del conjunto sitúa al Monterey entre la élite del todo terreno por méritos propios.

El nuevo modelo se presenta cargado de novedades. En lo que se refiere a motores, hay posibilidad de optar por un V6 de gasolina y 177 caballos, o por un cuatro cilindros turbodiésel de 115. Cualquiera de ellos ofrece unas excelentes aptitudes para impulsar un todo terreno, ya que la potencia y la agilidad en el tráfico del día a día, se ven complementadas por un excelente par para circular por terrenos difíciles.

La carrocería, totalmente galvanizada, mantiene aproximadamente las mismas dimensiones del Trooper, pero con unas formas mucho más redondeadas y modernas. Hay dos variantes: versión corta con tres puertas y larga con cinco puertas. Por sus dimensiones, cualquiera de las dos versiones dispone de una amplitud interior suficiente para

24 / Motor 16

OPEL MONTEREY TRAJE EUROPEO



TODO LUJO
Todo, incluso el poderoso motor V6 de 24 válvulas, está pensado para el confort.





CITROËN

OFERTAS

AX gasolina y diésel: 160.000 pesetas de descuento.

AX 14 TGS y TZX: 160.000 pesetas de descuento o aire acondicionado gratis.

AX GT y GTI: Descuento de 160.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

ZX gasolina y diésel: Descuento de 150.000 pesetas en todas las versiones o aire acondicionado de forma gratuita.

BX:

Todas las versiones tienen un descuento de 200.000 pesetas.

BX Diesel:

A precio de gasolina.

BX T2D Turbo:

Descuento de 300.000 pesetas.

XM:

200.000 pesetas de descuento.



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

FORD

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

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various models from brands like Sierra, Fiesta, and Escort.

HONDA

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

HYUNDAI

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

IATO

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

INNOCENTI

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

ISUZU

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

JAGUAR

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

LADA

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



FIAT

OFERTAS

Uno: En todos los modelos de esta gama de utilitarios se realiza un descuento de hasta 100.000 pesetas.

Tipo: También todas las versiones de este espacioso turismo se benefician con un descuento final de hasta 150.000 pesetas.

Tempra: Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en 125.000 pesetas.

Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en 125.000 pesetas.



FORD

OFERTAS

Fiesta: 67.000 pesetas de descuento.

Fiesta Pacha: Descuento de 96.000 pesetas.

Escort y Orion 1.8i 16V CLX: Descuento de hasta 90.000 pesetas.

Escort y Orion 1.8i 16V Ghia: Hasta 90.000 pesetas de descuento.

Sierra: Sistema de frenos antibloqueo ABS gratis.



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.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Opel models like 605 SRI, 605 SV, etc.

POLONEZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Row: Polonez 1500.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Porsche models like 968, 968 Tiptronic, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Renault models like R-4 GTL, R-5 Five 3p, etc.

PEUGEOT

OFERTAS

205: Descuento de 94.600 pesetas. 309: Descuento de 118.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Renault models like R-19 Chamade 16V, R-19 Chamade TDE y Wind, etc.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Rolls Royce/Bentley models like RR Silver Spirit, RR Silver Spur, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Rover models like Mini Cooper 1.3i, Rover 111 L 3p, etc.

SAAB

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Saab models like 900i 16V 3p, 900i 16V 5p, etc.



RENAULT

OFERTAS

Clio: En todas las versiones se realiza un descuento de 75.000 pesetas. Clio Baccara: Descuento de 150.000 pesetas. Clio 16V: 150.000 pesetas de descuento. R-19 y Chamade: Descuento de 100.000 pesetas o el aire acondicionado gratis según versiones. R-19 Wind: Aire acondicionado por el mismo precio. R-19 16V: Descuento de 200.000 pesetas. R-19 Chamade 16V: 200.000 pesetas de descuento. R-21: Aire acondicionado gratis o 146.000 pesetas de descuento. R-21 2L Turbo y TXi Quadra: 240.000 pesetas de descuento. R-21 Baccara y Nevada: Descuento de 240.000 pesetas. R-25: 300.000 pesetas de descuento.

COMPRAR SIN PAGAR



SEAT

Dos nuevas versiones especiales del Seat Marbella están ya disponibles en todos los concesionarios. Se trata de los Marbella Kiss y Maxi Moto, dos modelos de aire juvenil y desenfadado que tienen su principal atractivo en el precio: 699.000 pesetas.

OFERTAS

Marbella: Desde 51.000 a 117.000 pesetas de descuento según versiones. Toledo 1.6: 50.000 pesetas de descuento. Toledo: 100.000 pesetas de descuento excepto en las versiones 1.9 diésel.



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo Fox: Descuento de 81.000 pesetas. Polo Coupé: Descuento de 102.000 pesetas. Passat: En estos modelos se ofrece ahora un descuento de 150.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include SEAT models like 9000 CDI 2.3 16V 4p.

SANTANA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 2.5 D Corto Techo duro.

SEAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Marbella Kiss, Marbella Maxi Moto, Marbella Black, Green, Blue, etc.

SKODA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 136 LS Favorit, 136 L Favorit, 136 Rapid.

SUBARU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Legacy 1.8 GL 16V, Legacy 1.8 GL 16V SW, etc.

SUZUKI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Swift 1.3 GL, Swift GTI 3p, Swift Sedan 1.6 GLX, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include S J 413 T Duro Long Body, Vitara Techo Lona, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Corolla 1.6 Liftback, Celica 2.0i 16V, Celica Turbo 4WD Limited, etc.

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 100 DA Techo Lona, 100 DA Techo Duro, 100 DTI Techo Lona, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Polo Fox 1.05 4V, Polo Fox 1.05, Polo Fox D 1.4, etc.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO Tel.(900) 12 35 05

CAMPASA Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA Tel.(91) 742 12 13

ADA Tel.(900) 10 08 99

AHSA Tel.(91) 259 46 05

DYA Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE Tel.(91) 441 33 44

RACE Tel.(91) 593 33 33

RACC Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO Tel.(91) 654 40 11

AUDI Tel.(900) 11 22 22

BMW Tel.(900) 10 04 82

CITROEN Tel.(91) 519 13 14

FIAT Tel.(91) 519 16 16

FORD Tel.(900) 14 51 45

HONDA Tel.(900) 30 80 80

LANCIA Tel.(91) 450 13 50

MAZDA Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI Tel.(91) 441 33 44

OPEL Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT Tel.(91) 597 21 25

RENAULT Tel.(91) 556 39 99

SEAT Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN Tel.(900) 13 65 24

RANKING DE EXPORTACIONES

1991

(en millones)

1ª	Opel Corsa	279.438
2ª	VW Polo	143.923
3ª	Seat Ibiza	111.189
4ª	Ford Fiesta	105.283
5ª	Peugeot 205	67.295
6ª	Renault 19	64.452
7ª	Ford Escort	63.284
8ª	Renault Clio	53.042
9ª	Ford Orion	43.862
10ª	Seat Toledo	23.552
11ª	Citroen ZX	18.155
12ª	Citroen AX	12.591

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Variant VR6	4.048.224	2.792	174	218	8,3	10,7	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant VR6 Aut.	4.243.517	2.792	174	215	8,9	12,1	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant CL TD	2.755.713	1.588	80	171	16,2	7,1	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 92.000 ptas.

VOLVO	
MODELO	PVP
440 GL	1.986.000
440 GLS	2.198.000
440 GLE	2.274.000
440 GLT	2.576.000
440 Turbo	3.032.000
460 GL	2.382.000
460 GLE	2.732.000
460 GLE Aut.	2.924.000
460 Turbo	3.200.000
480 ES	3.036.000
480 Turbo	3.516.000
240 Polar 2.3i	2.878.000
880 GLT	3.960.000
880 GLT Aut.	4.160.000
940 Royal 2.3i	3.418.000
940 Royal 2.3i Aut.	3.610.000
940 2.3i S. Wagon	3.440.000
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.634.000
940 GLE 16V Sédán	4.062.000
940 GLE 16V S. Wagon	4.228.000
940 Turbo Sédán	4.498.000
940 Turbo S. Wagon	4.642.000
940 TD	4.498.000
940 TD S. Wagon	4.642.000
960 Turbo 16V	6.040.000
960 24V Aut.	6.424.000
960 24V Aut. S. Wagon	6.496.000

YUGO	
MODELO	PVP
45 A	793.199
45 A Star	833.147
55 A	867.520
65 A	978.733
65 A GLS	1.068.981
65 A EFI Cat.	1.086.562
Florida 1.4	1.335.669
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.564



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Suscríbese ahora a Motor 16 y los tendrá todos con un 20% de descuento.

O lo que es igual, 10 números GRATIS al año. De la manera más cómoda y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n° a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D _____

Calle _____

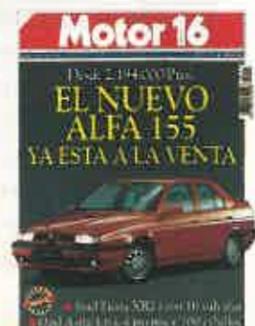
Localidad _____ CP. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ DNI _____ Profesión _____

Precio suscripción _____

España _____ 14.560 ptas América, África _____ 35.256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas



EL NUEVO R. C. ALCOHOL



MENOS ALCOHOL

El Reglamento de Circulación, que entra en vigor el próximo día 15 de junio, modifica parcialmente la norma sobre alcoholemia en el conductor.

Los artículos 20 al 26 hacen referencia a diferentes aspectos relacionados con la ingesta de alcohol por parte de los conductores, que intentamos resumir.

La tasa máxima de alcohol en sangre sigue siendo de 0,8 gramos por litro, una de las más altas de Europa (ver recuadro), pero al menos, esta tasa se reduce para determinados conductores. Los conductores de vehículos de transporte de mercancías, de más de 3.500 kilos, no podrán pasar una tasa de alcoholemia de más de 0,5; tasa que se reduce a 0,3 gramos cuando se trata de un conductor de un vehículo destinado exclusi-

vamente al transporte de pasajeros.

No acaba de entenderse muy bien las razones por las que el Reglamento selecciona los niveles de peligrosidad. Si 0,5 gramos/litro es peligroso para un conductor de camión, no se comprende por qué no lo es para un conductor de turismo.

También se modifican otros aspectos de la alcoholemia. A partir de la entrada en vigor del R.C., todos los conductores están obligados a someterse a las pruebas que determinen los agen-

TASAS MAXIMAS DE ALCOHOLEMIA PERMITIDAS EN OTROS PAISES EUROPEOS

Austria	0,8
Bélgica	0,8
Bulgaria	0,0
Dinamarca	0,8
Finlandia	0,5
Francia	0,8
Gran Bretaña	0,8
Grecia	0,5
Hungría	0,0
Irlanda	1,0
Italia	0,8
Luxemburgo	0,8
Noruega	0,5
Holanda	0,8
Polonia	0,2
Portugal	0,5
Alemania	0,8
Rumanía	0,0
Suecia	0,2
Suiza	0,8
Checoslovaquia	0,0
Turquía	0,0
Rusia	0,0
Yugoslavia	0,5



tes. Bien por estar implicados en un accidente, bien por mostrar síntomas evidentes de conducir bajo efecto de bebidas alcohólicas, bien por cometer alguna infracción o simplemente por controles preventivos.

Las pruebas consistirán, normalmente, en las tradicionales del alcoholímetro, pero a petición del interesado, puede solicitarse la realización de un análisis de sangre en un centro especializado.

Finalmente es importante señalar que los agentes podrán (y deberán) impedir que el conductor ebrio pueda conducir su automóvil, llegando incluso a inmovilizar el vehículo en caso de que no hubiera otra per-



*** BARCELONA NOS CONSUME**

UNA DE LAS INICIATIVAS MÁS INTERESANTES llevadas a cabo por Expomóvil (la exposición internacional de componentes y equipos para automoción) ha sido una prueba de consumo urbano, realizada por las calles de la ciudad condal.

Durante 24 horas ininterrumpidas, dos automóviles, uno con motor de gasolina y otro diésel, conducidos por periodistas especializados, han verificado los consumos de combustible en una gran urbe europea, analizando las horas de mayor o menor intensidad de tráfico y la relación entre velocidad y consumos. Los resultados finales serán objeto de estudio por parte de expertos en tráfico, pero podemos adelantar que la distancia recorrida por ambos coches ha sido de 275,4 kilómetros y que la velocidad media a las horas punta apenas llegó a los 8 kilómetros por hora, con consumos de 9,6 litros para el diésel y de 20,6 para el gasolina.

Motor 16 / 41

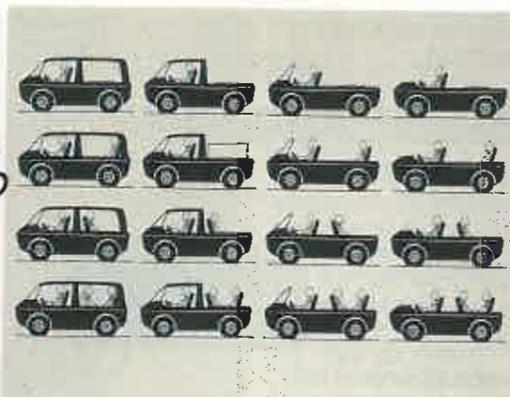
NUEVOS PRODUCTOS

HOBBYCAR, MAS QUE UN JUGUETE

El martes 23 de junio será el gran día para una nueva empresa francesa, Hobbycar, empeñada en sacar adelante un gracioso y atractivo proyecto que, sobre el papel, tiene muchas posibilidades de ser un gran éxito.

Se trata de construir un cochecillo polivalente ciento por ciento, que lo mismo rueda por tierra que por mar, capaz de ser un taxi urbano, un discapacitado para el ocio o un ligero vehículo de reparto. Todo ello gracias a un diseño básico multifuncional.

Con tan sólo 3,4 metros de longitud y un peso aproximado de 800 kilos, será capaz de rodar a cerca de 150 kilómetros por hora y alcanzar 5 nudos en navegación (9 kilómetros por hora). Aunque el suministrador del motor no



se ha anunciado, se sabe que utilizará un cuatro cilindros gasolina de 1,4 litros o un 1,7 litros turbodiésel. La tracción es a las cuatro ruedas y para las versiones marinas, utilizará un propulsor hidrojet de turbina.

La prueba palpable de que el proyecto es serio es la magnitud de las instalaciones en las que se trabaja ya en los prototipos: 5.000 metros cuadrados en el valle del Loira, cerca de la localidad de Thenay, en el que medio centenar de personas tra-

bajan bajo la dirección de François Wardavoir, director y creador del Hobbycar.

El monocasco, ligero y resistente, está realizado en materiales compósitos y comprende el arco de seguridad, la configuración de los asientos y un parabrisas escamoteable hidráulicamente. Sirve como base para una berlina, un pick-up, un cabriolet, un roadster, un todo-terreno y un coche anfíbio. La industria está expectante sobre las posibilidades reales de este interesante proyecto francés.



CRITICA DE TIENDAS

BARRAL MOTO

ENER el concesionario oficial Honda más grande de España y uno de los primeros de Europa es un lujo al alcance de muy pocas entidades empresariales. Barral Moto se distingue por esta faceta y la verdad es que el establecimiento es impresionante.

Las instalaciones están divididas en tres plantas que albergan la exposición, la sección de Mountain Bike, (son representantes de BH), la de repuestos y el servicio técnico.

La exposición cuenta con una superficie de más de 1.000 metros cuadrados en los que tienen cabida la totalidad de los modelos que Honda comercializa en nuestro país. Modelos que pueden contemplarse con una visi-

bilidad impresionante que contribuye de forma elevada a conseguir que el público obtenga una idea certera de la realidad de la moto que quiere comprar.

Accesorios: Barral Moto cuenta con una amplia representación de elementos y marcas, entre las que destacan, Arai, Shoei, FM, Dainesse, etc. Además, este concesionario da la posibilidad a cada comprador de motos de gran cilindrada de elegir entre el regalo de un casco o un mono de cuero.

Servicio Técnico: es una de las grandes bazas del concesionario que depende de Francisco López Sacedón, una eminencia en elementos técnicos. El taller dispone de 1.000 metros en los que se realizan todo tipo de reparaciones.

Financiaciones y seguros: las posibilidades en ambos casos son amplias y, además, el cliente puede aportar cualquier otra alternativa más interesante para su seguridad o economía.

Dirección: Barral Moto se encuentra en la Avenida de la Cañada, número 38 Coslada (Madrid). Teléfono (91) 669 67 38.

 Instalaciones inmejorables

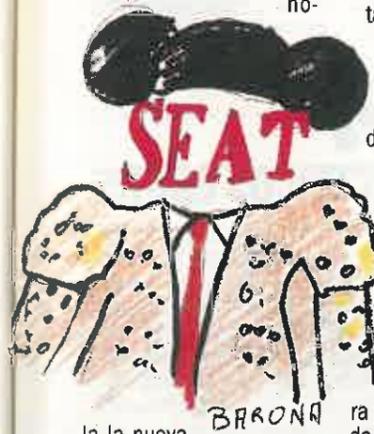
 Ubicación



QUERIDOS COCHES

EL SEAT TOLEDO CAUTIVA A EUROPA

Un españolito un poco "caro" se queja, en titulares a cuatro columnas y foto a todo color que completa la página de gran formato, el periodista Roger Eriksson, del prestigioso diario Sdysvenska Dagbladet de Malmoe, en Suecia. ¿Será esta belleza españo-



la la nueva moda?, se pregunta Bertil Brohman del casi millonario diario de la tarde Expressen. El consejero Svenska Dagbladet, con la firma de Anders Huttman, saca a relucir el pasado cañil del Seat y titula a seis columnas «Seat hace el coche popular en traje de torero». «El Seat a nivel japonés» anuncia el gran diario IDAG. El diario Landstidningen, con Ronny Carlsson, recuerda que la fábrica de Seat es más grande que la de Saab y Volvo juntas, en un artículo de una página tabloide

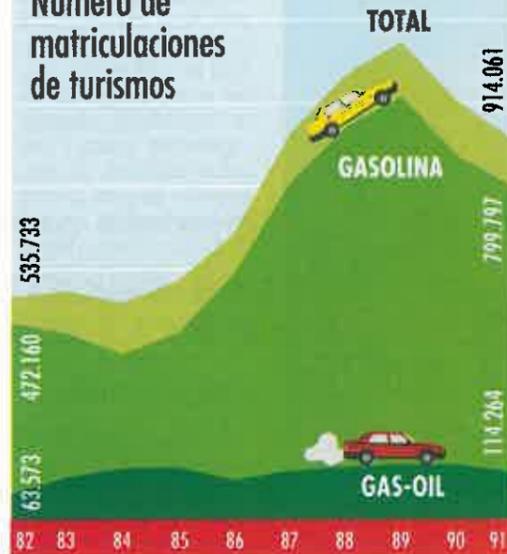
donde analiza a los fabricantes, pero se olvida del coche. Carlos Medina, corresponsal de Motor 16 en Suecia y autor de este artículo, considera apropiado titular la reacción de los profesionales del motor por esta segunda y, quizás, definitiva introducción del Seat en Escandinavia como «La locura por el Seat».

Los productos españoles, a excepción de frutas, vinos y otros artículos de bajo nivel tecnológico, no han gozado de mayor prestigio en este exigente mercado escandinavo. Con la introducción en grande de los coches Seat, España viene a tener la oportunidad de recuperarse algo en una balanza comercial con Suecia, que es siempre deficitaria entre un 25 y un 50 por ciento. La principal causa de esta situación es la carencia de esfuerzos de comercialización directa española en una nación de consumo gigantesco e ingresos que superan la media de 14.000 dólares anuales (1.442.000 pesetas) por habitante.

El precio en las calles de Suecia es de 108.500 coronas para la versión Sport 1.8 y de 139.500 para la 2.0; un precio que se considera excesivamente alto, aunque la prensa sueca haya comparado el Toledo con coches de marcas tan prestigiosas como el Audi 80, Ford Sierra, Peugeot 405, Opel Vectra, Nissan Primera y Mazda 626. Pese a todo, el gerente de la firma importadora de Seat, Claesson, de Span Auto AB de Sodertalje, no pierde la esperanza y tiene previsto vender 1.000 unidades en el año 92.

La revista «Nosotros los Proprietarios de Coches», compara, en reportaje a cuatro páginas, el Toledo 2.0 GT con el Volkswagen español y recuerda que detrás de la actual Seat se encuentra la poderosa creadora del Escarabajo y que algunos de sus componentes provienen de las fábricas alemanas.

Número de matriculaciones de turismos



MERCADO

VENTAS DE DIESEL: AL RELENTI

SEGÚN datos de la Dirección General de Tráfico, durante el pasado año se han matriculado en España 114.264 turismos con motor diésel, frente a los 132.346 del año anterior, lo que supone un descenso del 13,66 por ciento, superando en más de cinco puntos porcentuales la caída experimentada por los coches de gasolina (8,55 por ciento) y en un 4,43 por ciento el descenso total de las matriculaciones, que fue del 9,23 por ciento.

Ni la aparición de unos motores de gasóleo de nueva generación, con prestaciones comparables a los de gasolina en su utilización y con una clara economía de explotación,

ni una más tentadora oferta de los fabricantes, con unos precios equivalentes a los de las correspondientes versiones de gasolina, logran reactivar el mercado de los diésel.

La evolución del mercado diésel en España está marcada por la política de precios de los combustibles. El ascenso de los diésel culminó en 1984, cuando sus ventas alcanzaron el 23,66 por ciento del mercado total, coincidiendo con la máxima diferencia entre el precio de la gasolina y el gasoil, en torno al 38 por ciento. A partir de ese momento, el porcentaje de las matriculaciones de los turismos diésel ha ido descendiendo en paralelo con la paulatina reducción de la diferencia en el precio de los combustibles.

En cuanto a marcas, Peugeot ha sido la que más coches diésel ha vendido, seguida de Ford y Renault y, aunque todas sufren retrocesos con relación al año anterior, Volkswagen y Seat son las que experimentaron una caída mayor, acusando la primera el desequilibrio producido por el cambio del Golf y la segunda, la práctica desaparición del Málaga. Por modelos los más vendidos, en versión diésel, han sido el Peugeot 405 y 205.

PARADAS DE AUTOBUSES INFORMATIZADAS

Para saber cuánto falta para que llegue el autobús ya no será necesario recurrir a la bola de cristal. El Consorcio Regional de Transporte y la EMT han convocado un concurso público para desarrollar su proyecto de instalación de pantallas en las paradas que, mediante balizas situadas en la vía, registran el paso de los vehículos e informan a los usuarios del tiempo que les queda por esperar. Además, la recogida de datos facilitará la gestión del tráfico, ya que permite calcular los tiempos de recorrido, la demanda existente y la duración de las paradas. El proyecto cuenta con un presupuesto de 2.400 millones de pesetas y la actuación está prevista para un total de 800 autobuses. Inicialmente, este sistema se pondrá en funcionamiento en las líneas que transcurren por carriles protegidos y será operativo en el segundo trimestre de 1993. Hasta ahí todo perfecto; pero existe el temor de que las pantallas, al encontrarse en lugares abiertos y sin vigilancia, puedan sufrir daños. Y es que hay que reconocerlo; los españoles en cuestión de vandalismo somos unos auténticos profesionales.



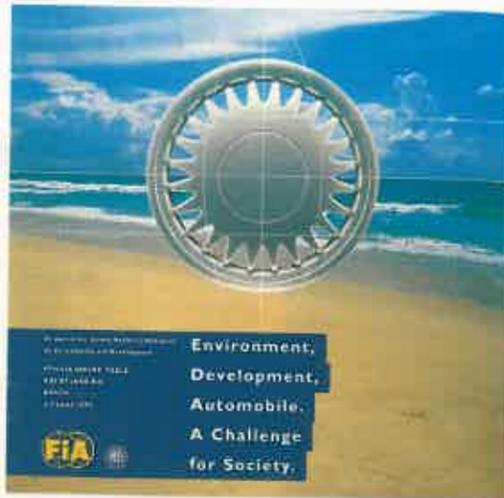
LIBROS

TERCERA ENTREGA DEL VOLKSWAGEN ESCARABAJO

The Beetle Vol. 3, pertenece a la colección «Crónica del coche del Pueblo» de ediciones Haynes, y de la que ya hemos comentado las dos primeras entregas. Cada una de ellas cubre diferentes aspectos técnicos, sociales y populares, de la historia del Escarabajo, un modelo del que a lo largo de sus cincuenta largos años de existencia se han vendido más de veinte millones de unidades procedentes de plantas repartidas por una veintena de



países. Este volumen hace referencia a sus versiones más originales y especiales, los múltiples juguetes, publicaciones, catálogos, posters y demás objetos que han rodeado la larga existencia del este mítico automóvil. En sus doscientas páginas de extensión se aportan numerosos testimonios gráficos, todos ellos en blanco y negro. Se comercializa al precio de 5.700 pesetas y se puede encontrar en la librería Collector de Barcelona, en el número 168 de la calle Pau Claris.



AGENDA

MESA REDONDA DEL MEDIO AMBIENTE

HA sido convocada por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), en colaboración con el Automóvil Club de Brasil. Su objetivo es, por una parte, demostrar que los avances tecnológicos desarrollados en los últimos treinta años han permitido reducir de manera significativa el consumo energético en el uso del automóvil, así como las

consecuencias medioambientales de su producción en los países industrializados; por otra parte, analizar con todo rigor la adaptación y desarrollo de nuevas técnicas en un contexto político y económico. Y su lugar y fecha de celebración es Río de Janeiro, del 4 al 5 de junio. Inscripciones en la Secretaría General de la FIA, 8 Place de la Concorde, 75008 París.

ITV: LA CITA DEL MES

Como cada mes, recordamos que los vehículos matriculados en mayo de 1987 deben pasar por las líneas de Inspección Técnica de Automóviles, a lo largo de este mes de mayo de 1992.

MEMORIAL KLAUSEN RENNEN

En 1993 se pone fin a una pausa, que ha durado 59 años, con la celebración de la Klausen (de 1922 a 1934), una carrera histórica y legendaria, que está en el corazón de todos los aficiona-

nados al mundo del motor. El trazado, típicamente alpino, tiene una longitud de 21,5 kilómetros, con un total de 136 curvas. Existen cuatro categorías: para velocidades máximas, regularidad, motos y vehículos históricos. La recuperación de esta tradicional prueba está a cargo de Klausenrennen-Memorial AG, Case/la Postale 38, CH-6460 Altdorf. El teléfono es el 07 44 309 21.

MUGELLO EN VIVO

El fin de semana del 23 y 24 de mayo se celebra el Gran Premio de Italia, en el circuito de Mugello, quinta prueba del Campeonato del Mundo, y las cámaras de Domingo Deporte estarán presentes. Los horarios de emisión son: a las 12:00 GP3 (125 c.c.), GP1 (500 c.c.) a las 13:30 y GP2 (250 c.c.) a las 15:00.



averías, causantes, cada una de ellas, de más de una hora de retraso y, además, un descarrilamiento. Sigue sin resolverse el paso al mismo nivel en Córdoba, que obliga a cortar una calle, no menos de una docena de veces al día, y se ha tenido que suprimir la vigilancia militar, debido a los atentados.

En definitiva, uno de los más importantes hitos tecnológicos de nuestro país, está a punto del nau-

fragio por la incompetencia de un grupo de funcionarios. Todos, y cada uno de ellos, han sido incapaces de poner en funcionamiento una red de ferrocarriles de baja velocidad y aun así se empeñan en que funcione un tren que circula a más de 250 kilómetros por hora. Y todo esto, con el dinero que pagan los automovilistas, a los que, desgraciadamente, no se les deja rodar a velocidad moderada.

SOBRE RUEDAS

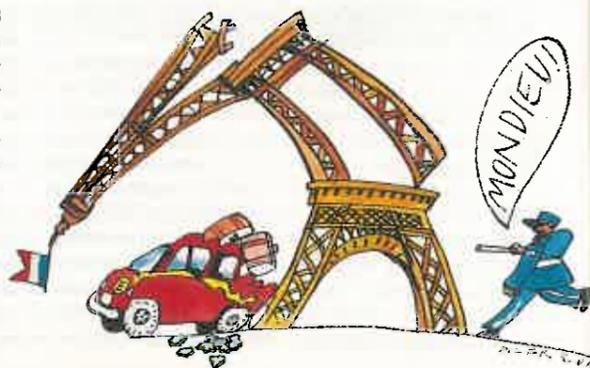
EL AVE SIGUE SIENDO UN TREN

CONFORME pasan los días, se ponen de manifiesto las incongruencias de los responsables de RENFE, que son capaces de dejar inoperativo el AVE (Tren de Alta Velocidad Española), lo que marcaría un récord difícil, hasta ahora de igualar.

A los quince días de su puesta en marcha, ya se han contabilizado tres

ELECTRICOS GRATIS

EN UN INTENTO DE POPULARIZAR el empleo de coches eléctricos, el ayuntamiento de París acaba de anunciar que no cobrará ni un solo franco por estacionamiento a este tipo de vehículos. También ha manifestado que en la capital de la Luz, comenzarán muy pronto a instalarse tomas eléctricas en algunos de los estacionamientos de la zona monumental. En la actualidad, se estima que apenas un centenar de vehículos eléctricos privados circulan por París, la mayoría de los cuales destinados al reparto urbano.



GILERA CRONO 125

PON TU CRONO EN MARCHA Y DEJA ATRAS LOS SEGUNDOS

Si quieres ser el primero, mótate en una GILERA CRONO 125.

Una máquina hecha para sólo 6,8 seg. y lanzarte 172 Km/h de Y con un comportamiento ser siempre el



volar de 0 a 100 Km/h en a toda velocidad hasta velocidad máxima. tan noble que te permitirá rey de las chicanes.

Compruébalo tú mismo.

Ponla en marcha y olvídate de los segundos.



GRUPO PIAGGIO
EL CAMPEON DE EUROPA

Empieza a cuidarte.



Foto: Volvo 440 Turbo.

Nueva Serie 400

Una de las cosas más importantes de tu cuidado personal es tu propio coche.

Por eso, Volvo ha creado la nueva Serie 400, con el deportivo Volvo 440 y el prestigioso Volvo 460.

Tienen la seguridad que caracteriza a Volvo y conducirlos es todo un placer. Porque además de cuidar de ti, se preocupan y respetan el medio ambiente donde vives. Empieza a cuidarte. Te lo mereces.

Volvo 440 Turbo.

Motor: 1,7 l., 4 cilindros, turbo-inyección, 124 CV (catalizador opcional).

Equipamiento de Serie: Aire acondicionado. ABS.

Luces antiniebla delanteras. Centro de información electrónico. Elevalunas eléctricos. Asiento trasero abatible asimétricamente. Frenos de disco en las 4

ruedas (delanteros ventilados). Llantas de aleación. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos.

VOLVO
Respuesta segura.

Precio recomendado Serie 400 desde 1.986.000 Ptas. (Transporte e IVA incluidos).

Desde 1987 todos los motores Volvo pueden utilizar gasolina sin plomo.

TODOS LOS MODELOS DEL MERCADO TOMAR MEDIDAS

Nacidos como vehículos de trabajo, los break, rancheras o station wagon, como han sido denominados a lo largo de su existencia, han pasado a ser excelentes soluciones para las

necesidades de transporte y ocio de las familias más viajeras. He aquí todos los modelos comercializados en España, divididos en tres segmentos atendiendo a su tamaño.



ES frecuente, todavía, encontrarse por alguna estrecha carretera comarcal británica algún viejo Austin o Morris con la parte trasera de su carrocería ensanchada mediante una barnizada estructura de madera. Las necesidades agrícolas de los *farmers* o granjeros propiciaron, durante los años cincuenta, la aparición de numerosas versiones con traseras en forma de polivalente cajón para los más diversos usos. Pero la vertiente, cada vez más activa del coche como medio de independiente transporte familiar, pronto sustituyó los sacos de patatas, canastos de coles y azadones por una o dos filas de asientos. Desde entonces, este concepto de carrocería sobredimensionada empezó a recibir la denominación de *familiar*.

La exhuberancia económica en los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial hizo proliferar este tipo

de turismos, en los que sonrientes familias se desplazaban con todos los lujos que una gran habitabilidad y sofisticados equipos, como el aire acondicionado, podían ofrecer. En Europa, fue a partir de los años setenta cuando empezaron a proliferar los familiares y todas las marcas ofrecieron versiones destinadas a este segmento y actualmente en el norte de la comunidad son legión este tipo de coche como vehículo polivalente. En España, quizás por una poco justificada incompreensión hacia estos coches o un concepto más latino y menos práctico del automóvil, el volumen de ventas se ha mantenido prácticamente ínfimo en relación con otros países de la comunidad (por ejem-

plo nuestro vecino más inmediato, Francia, absorbe más de 60.000 unidades anuales de estas versiones). El concepto es completamente válido, sobre todo para economías medias que no pueden permitirse disponer de un segundo coche y a la hora de afrontar los desplazamientos medios o largos con todo el equipaje.

Los modelos confrontados en esta prueba representan la oferta nacional de coches familiares, divididos en tres segmentos según su tamaño: cuatro de 4,4,5 metros, cinco de 5 metros y seis de más de 5 metros. La prueba se ha realizado atendiendo exclusivamente a las aptitudes familiares de estos coches, independientemente de sus varia-

das mecánicas y equipos, que van parejos a los diversos modelos básicos a que pertenecen. Los criterios a seguir, pues, serán los de capacidad en primer lugar y economía en segundo, objetivos fundamentales en la decisión de compra dentro de este sector. No obstante, la motorización será un factor determinante a la hora de conseguir buenos rendimientos dentro de unos consumos lógicos para usos cotidianos. Ello se trata en un apartado incluido en esta prueba que busca establecer cual sería la mecánica ideal dentro de la filosofía familiar.

Las dimensiones se han medido en centímetros de forma que indiquen la capacidad de carga total del espacio

posterior de la carrocería, con el asiento trasero abatido. La anchura del habitáculo se ha tomado a la altura de los pasos de rueda, considerando que éstos delimitan la posibilidad de cargar un objeto voluminoso cuando se aprovecha toda la superficie de la caja. También se han contemplado dos mediciones fundamentales en este sentido: la altura de carga y la del portón trasero.

LOS PEQUEÑOS

Son los más versátiles al adaptarse perfectamente a al uso urbano. Su condición de familiar no resta un ápice de eficacia a la hora de callejear o aparcar en cualquier hueco. Poseen, además, el atractivo de resultar económicamente asequibles a todos los bolsillos. Una familia no numerosa encuentra en ellos el auténtico «coche para todo». Desplaza-

mientos diarios casa-colegio-trabajo o la inevitable visita a los comercios para aprovisionarse para la semana, encuentran en los pequeños familiares una opción tan completa como idónea. A ello hay que sumar unas motorizaciones que requieren poco consumo y económicas a la hora del mantenimiento. En definitiva, a las ventajas de una berlina polivalente, se suman unos importantes centímetros cúbicos habitables de más que vendrán muy bien en las frecuentes ocasiones que toda la familia necesite desplazarse.

Habría que sumar otra faceta poco apreciada entre los conductores más jóvenes, pero no por ello menos sugestiva.

Los pequeños vehículos familiares se convierten, durante todo el fin de semana, en excelentes vehículos de ocio, capaces de transportar de una forma totalmente desahogada el más diverso material deportivo o todo el equipo de acampada.

**ALFA
ROMEO 33
SPORT
WAGON**



LA agresiva carrocería de Pininfarina no es algo habitual entre los sobrios familiares. Su espacio posterior es bastante amplio, sobre todo en longitud, pero posee un acceso estrecho y difícil a la hora de cargar. Es el más

compacto y deportivo, su dirección es asistida de serie y su visibilidad posterior mejora respecto a la de la berlina.

En contrapartida, el asiento posterior no se abate y las suspensiones resultan duras.

Precio: 1.976.575 ptas.

Motorización: 1.7 (110 CV).

+ **Línea personal y carácter.**

- **Acceso posterior.**



**FIAT
TEMPRA
STATION
WAGON**

FIAT ha conseguido hacer un break de líneas inusualmente atractivas y con un diseño muy original. Posee la particularidad de disponer de un portón muy práctico dividido en dos hojas que hace muy fácil la carga de objetos

pesados. La rueda de repuesto roba sitio al maletero. El coche ha crecido 12 centímetros respecto a la berlina y el techo ha sido sobreelevado. De fábrica viene con un alto nivel de equipo, aunque la dirección asistida es imprecisa.

Precio: de 1.891.459 ptas a 2.636.361 ptas.

Motorización: 1.4 (78 CV), 1.8 ie (110 CV), 1.9 D (65 CV) 1.9 TD (92 CV)

+ **Estética y equipo.**

- **Dirección imprecisa.**

**FORD
ESCORT
NOMADE**



LOS últimos retoques del 92 han beneficiado a todos los Escort, que ahora disponen de los nuevos motores Z, aunque en el caso de los Nomade son los menos potentes de la gama. Con una política de precios muy atractiva,

el equipo del acabado Ford Ghia realza este pequeño familiar que dispone de una buena habitabilidad excepto en las plazas traseras, algo justas. El portón trasero puede abrirse desde la plaza del conductor.

Precio: 1.944.000 ptas (el mismo para las tres versiones).
Motorización: 1.6 (90 CV), 1.8 i 16 V (105 CV), 1.8 D (60 CV).

+ **Volumen de carga y equipo.**

- **Comportamiento de marcha.**



ES el más moderno de su segmento, con las ventajas mecánicas que ello conlleva y con una mejor revalorización en el mercado. Su espacio aprovechable se mantiene al nivel de sus competidores y la habitabilidad es

tá muy mejorada respecto al Kadett. Por el momento, sólo se ofrece en nuestro mercado con dos tipos de motores, ninguno de ellos diésel. Los desarrollos largos perjudican el rendimiento cuando se rueda cargado.

Precio: de 1.821.000 ptas a 1.903.000 ptas.
Motorización: 1.4 (82 CV), 1.6 (100 CV).

+ **Concepción moderna.**

- **Desarrollos largos.**

**OPEL
ASTRA
CARAVAN**

LOS MEDIOS

Son los más vendidos pues pertenecen por derecho propio al segmento más popular. Ofrecen un buen confort a familias con niños ya crecidos. Con un buen nivel de equi-

po, su aspecto no desentona con sus hermanas las berlinas en cuanto a elegancia y, en algunos casos, ya disponen de unas motorizaciones de elevada potencia y sofisticaciones mecánicas como pueda ser el ABS o tracción a las cuatro ruedas. También disponen de forma genera-

lizada de direcciones asistidas, casi una necesidad cuando se maniobra con el coche cargado. Entre ellos se encuentran los modelos *break* más vendidos y encuentran un equilibrio muy ajustado entre eficacia general y habitabilidad. A la hora de viajar cargados mantienen muy buenas

medias con un alto nivel de seguridad y, otra ventaja frente a sus homólogos de menor tamaño, ofrecen una autonomía bastante superior. Las gamas ofrecen la mayor variedad de motorizaciones, lo que hace más fácil acertar con el compromiso ideal para cada caso en este

sentido. Sin embargo, lo limitado de este mercado en nuestro país restringe un tanto las posibilidades de elección. Poniendo un ejemplo, mientras que en Francia el Renault Nevada, líder de ventas en los familiares medios, es ofertado en 28 versiones, aquí sólo hay cinco posi-

bilidades entre las que no se encuentran los Nevada 4x4.

En cuanto a número de ocupantes, en determinados familiares medios ya existe la posibilidad de disponer de una tercera fila de asientos que aumenta su capacidad a siete plazas.



**FORD
SIERRA
FAMILIAR**



La última renovación de los Sierra ha beneficiado también a la versión familiar que gana en equipo y estética. La excelente aerodinámica de este coche permite ajustar al máximo los consumos, tanto en la versión

de gasolina como en la turbodiésel. Por carretera se hacen notar unos desarrollos finales tirando a largos. En el interior destacan unos acabados excelentes y es fácil abatir los asientos para aumentar el maletero.

Precio: de 2.171.000 ptas a 2.360.000 ptas.
Motorización: 2.0i (125 CV), 1.8 TD (75 CV)

- + Acabados y consumos.
- = Amortiguación.

FAMILIARES



**PEUGEOT
405
BREAK**

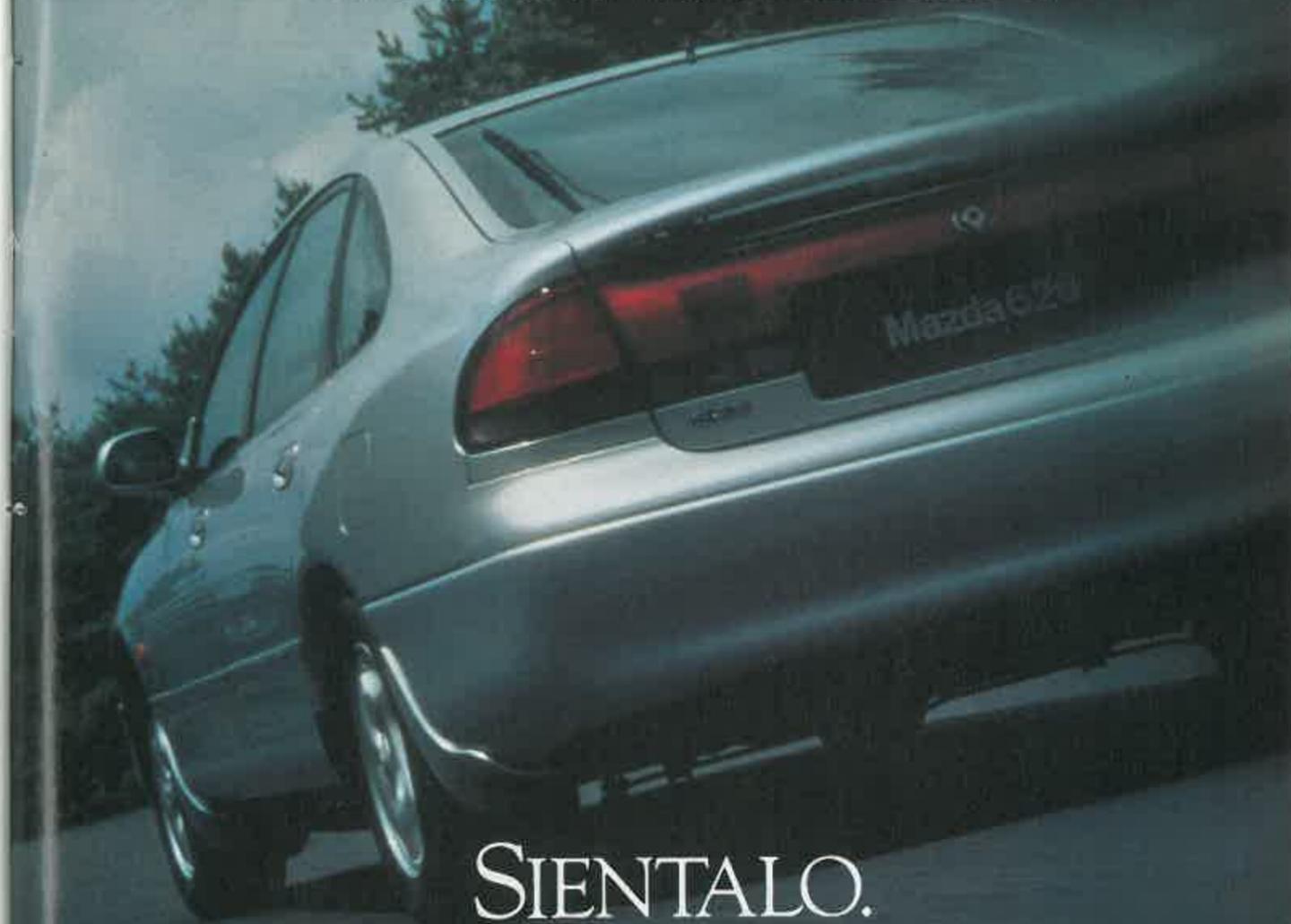
ESTÉTICAMENTE, el 405 Break está especialmente conseguido, ofreciendo una imagen elegante. Pero a la hora de comparar su capacidad con sus rivales, ésta resulta ser la más restringida, con una longitud total del

maletero menor. En cuanto al equipo, se echa en falta la dirección asistida y el lavaventana trasero, algo muy utilizado en los familiares. Por lo demás, resulta un coche muy equilibrado y seguro aunque excesivamente caro.

Precio: de 2.356.700 ptas a 2.651.900 ptas.
Motorización: 2.0 (110 CV), 1.8 TD (90 CV)

- + Comportamiento.
- = Volumen de carga util.

ADMIRELO.
DEMASIADO BELLO PARA NO SER DESEADO.



SIENTALO.
DEMASIADO PERFECTO PARA NO DISFRUTARLO.

ES EL NUEVO MAZDA 626. Admirelo. Nace una nueva dimensión en el diseño de automóviles. Líneas sugerentes, bellas, que transmiten sensaciones de admiración. Sientalo. Nace un coche para disfrutar del perfecto comportamiento de su motor de 2.5 l. V6 de 24 válvulas, con su exclusivo sistema de inyección electrónica multipunto que le proporciona 165 CV de potencia. Con avances tecnológicos tan decisivos

como el sistema de Dirección Electrónica a las Cuatro Ruedas (4WS), que le garantiza una estabilidad y seguridad únicas a altas velocidades, además de una facilidad excepcional para maniobrar en aparcamientos y ciudad. Nace un nuevo automóvil para sentir la emoción de la belleza y la perfección de un coche diferente. Es el nuevo MAZDA 626.

MAZDA
AUTOEMOCION

GAMA 626: HATCHBACK 5 PU, V6, 626 FLYING WAGON 2 PU, V6 4WS Y COUPE MIX 6



IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Pº DE LA CASTELLANA, 86, 28046 MADRID. TEL. 562 42 35. FAX 411 54 90. RED MAZDA EN ESPAÑA: CONCESIONARIOS OFICIALES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES. ASISTENCIA EN TODA ESPAÑA (45 INSTALACIONES MAZDA A SU SERVICIO)



**RENAULT
NEVADA**



EXCELENTE el compromiso conseguido por el Renault en cuanto a capacidad de carga y la estética general. Una carrocería muy atractiva con una superficie acristalada máxima (la visibilidad no es siempre buena en

los familiares), se acompaña de un buen equipo que incluye baka de aluminio y, algo muy importante en un coche de este tipo, reglaje interior en altura de los faros. Además, es posible pedir una tercera fila de asientos.

Precio: de 2.228.000 ptas a 2.872.800 ptas.
Motorización: 1.8 (92 CV), 2.0 (120 CV), 2.1 D (67 CV), 2.1 TD (88 CV)

- + Capacidad.
- Tacto del freno.

FAMILIARES



NADA que ver con sus homólogos de otras marcas, este familiar es en realidad un deportivo con un nervioso motor de alto rendimiento, tracción a las cuatro ruedas, caja de reductoras para las condiciones más difícil-

les ... Por supuesto, el precio no engaña y se dispara respecto a sus rivales. Dispone de un elevadísimo equipo, el maletero resulta estrecho respecto a los demás pero el asiento posterior es así mismo abatible por partes.

Precio: 3.356.621 ptas.
Motorización: 2.2 (136 CV)

- + Eficacia y prestaciones.
- Precio.

**SUBARU
LEGACY
STATION
WAGON**

Tan sólido como nuestras garantías.



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

Al comprar un Ford no sólo te llevas un gran automóvil, también te llevas unos importantes beneficios: nuestras garantías.

Garantía por un año, sin límite de kilómetros.

Garantía de un año en reparaciones de chapa y pintura efectuadas por los concesionarios que exhiban el símbolo de "Carrocería Autorizada".

Garantía anticorrosión, para que du-

rante seis años, goces de garantía contra la perforación por corrosión de tu coche.

Garantía de por vida en reparaciones, que supone pagar sólo una vez la reparación mientras el coche sea de tu propiedad.

Y además, la garantía de seis meses en los recambios originales y la Seguridad Mecánica Ford, nuestra garantía opcional de cuatro o cinco años.

Todas ellas están concebidas para

que tú disfrutes de lo mejor en atención al cliente. Para que sientas la solidez de una gran marca: Ford.

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



**Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.**

VW
PASSAT
VARIANT



El Passat, coche polivalente donde los haya, se convierte en un auténtico carguero cuando en su versión familiar se abaten los asientos posteriores. Con unas calidades de acabado excelentes y un confort hacia los

pasajeros encomiable, dispone del mayor número de posibilidades en cuanto a motorizaciones, con dos automáticas. Éstas llegan a incluir al poderoso VR6 que hace del Variant el familiar más rápido entre los de su clase.

Precio: de 2.428.495 a 4.048.224 ptas.
Motorización: 1.8 (90 CV), 2.0 (115 CV), 2.0 Aut. (115 CV), 1.8 16 V (136 CV), 1.8 G60 (150 CV), VR6 (174 CV), VR6 Aut. (174 CV), 1.6 TD (80 CV).

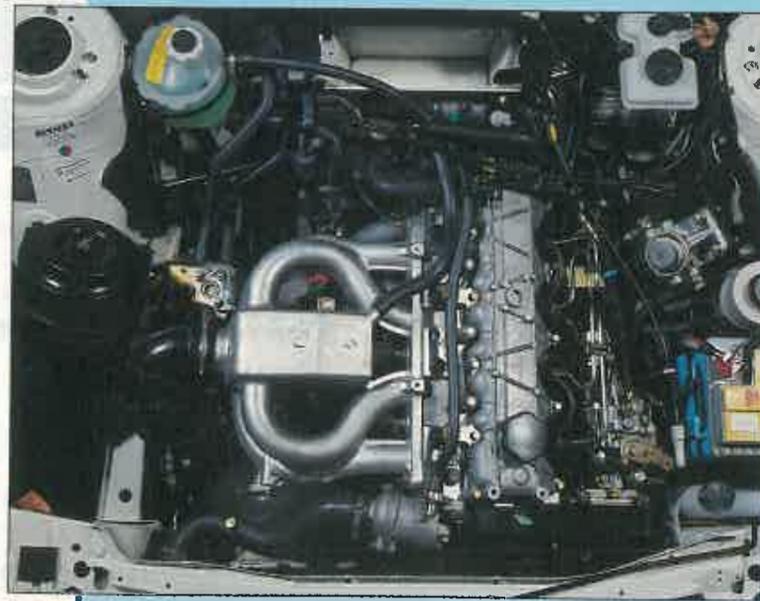
+ Capacidad y motorizaciones
- Precios.

MOTOR IDEAL

Los familiares comercializados en España y contrastados en esta prueba, pueden ir dotados de motorizaciones dispares, desde un modesto diésel de pequeña cilindrada hasta un poderoso seis cilindros

en V de altas prestaciones. Atendiendo al uso general que se suele dar a este tipo de coches y su carácter familiar, lo más lógico será decidirse por un motor diésel de bajos consumos y, si es posible, turbocomprimido, para conseguir valores de potencia similares a un motor de gasolina de la misma cilindrada. Este tipo de motores tiene además la ventaja de disponer de una respuesta muy buena desde bajas revoluciones, idónea para disponer de agilidad en las maniobras con el coche cargado y hacer más relajada la conducción al disponer de mejores recuperaciones. El conductor que deba afrontar un número elevado de kilómetros y los ocupantes, generalmente de corta edad, agradecerán a la larga una suavidad de funcionamiento característica en este tipo de propulsores.

Los motores diésel modernos resultan, además, muy silenciosos, manteniéndose en unos niveles de coste en el consumo sin competencia frente a sus homólogos de gasolina. En el caso de los más pequeños, el periodo de amortización (en el supuesto que la versión diésel sea más cara que la de gasolina) es muy corto y contribuye a rentabilizar la inversión del coche familiar, casi siempre único en este segmento.



EL ÚLTIMO AVANCE
PARA EMPEZAR EL DÍA CON SUAVIDAD.

NUEVO



El nuevo Gel de Afeitar Nivea For Men, posee propiedades humectantes que preparan la piel para el afeitado y facilitan el deslizamiento de la cuchilla. Así el apurado resulta más duradero y más suave. Ahora cada mañana puedes disfrutar de

una nueva sensación de suavidad y frescor en tu piel. La línea Nivea For Men te ofrece una gama completa de productos para el afeitado. Espuma, Crema y Gel de Afeitar, y toda la línea de After Shave.

NIVEA
FOR
Men

NIVEA FOR MEN. Cuida tu piel.

Participa en el sorteo de 100 CASCOS FM firmados por Juan López Mella, campeón de España de Superbikes, que se celebrará el día 6 de Julio de 1992, con el retorno. Envía el cupón adjunto al apdo. de correos nº 5.020 (ACPD), 28000 Madrid.

Nombre: _____
 Tfno.: _____
 Dirección: _____
 Población: _____
 I.L.A.: S _____ M C.P.: _____
 55-58 57-58
 Marca tu talla con una X

LOS GRANDES

Si el mercado de los familiares es muy reducido en nuestro país, lo es aún más en los coches grandes. Especialmente apreciados por su faceta de representación

social, no encuentran aceptación en sus versiones familiares, muchas veces consideradas menos elegantes en comparación con las traseras de berlinas con maletero o con portón posterior. Ello se traduce en una pequeñísima repre-

sentación en el total de las ventas de estos modelos, buques insignia de cada marca. Por ejemplo, en 1991 se vendieron en España 58.138 coches del segmento superior; de ellos, tan sólo 965 eran breaks, lo que significa un ínfimo

porcentaje de 1,7 por ciento. Aquí el líder indiscutible fue la marca Volvo, acaparando un 63,5 por ciento del mercado, seguida por Mercedes (26,5 por ciento), Opel y Peugeot (3,7 por ciento), BMW (2,1 por ciento) y Lancia (0,3 por

ciento). Según un estudio realizado por la marca francesa Citroën para el lanzamiento de su XM Break, los compradores de grandes familiares son, sobre todo, matrimonios con hijos, que se deciden principalmente por su gran

habitabilidad y tienen como principales aficiones la caza y la pesca, por lo que les es totalmente necesario un coche de prestigio pero con la suficiente capacidad de carga que estas actividades requieren.



**AUDI
100
AVANT**



AUDI dispone de una completa oferta de familiares en su serie 100, adaptables a cualquier necesidad. Entre los de su clase es el que mejor sistema presenta para abatir los asientos posteriores, operación que si en

coches más ligeros no supone esfuerzo, en las grandes berlinas requiere un profundo estudio ergonómico. Los cinturones traseros también están resueltos de forma sobresaliente. El Avant recibe en dos versiones la tracción Quattro.

Precio: de 3.951.953 a 5.385.969 ptas.
Motorización: 2.3 E, 2.3 E Aut. y 2.3 Quattro (133 CV); 2.8 E V6, 2.8 V6 Aut. 2.8 E V6 Quattro (174 CV), 2.5 TDi (115 CV).

- + Confort y mecánicas.
- Precios y nivel de carga.

FAMILIARES



ESTE es un claro ejemplo de como la idiosincrasia del público puede descartar un excelente coche. Basado en el brillante Serie 5 y con un esmeradísimo diseño en su trasera e interiores, el Touring es una auténtica

máquina de viajar en numerosa compañía. De los grandes, es el que mejor ha resuelto el anclaje de los cinturones traseros y los asientos se abaten sin esfuerzo ni posiciones forzadas. En carretera es muy eficaz.

Precio: de 4.255.000 ptas a 5.121.000 ptas.
Motorización: 2.0, 2.0 Aut. (155 CV); 2.5, 2.5 Aut. (192 CV); 2.5 TD, 2.5 TD Aut. (143 CV).

- + Comportamiento.
- Opciones caras.

**BMW
SERIE 5
TOURING**

Vive una leyenda



Swiss Tour 1992 3er Rally Honda Pan-European

Un año más, Honda sigue la leyenda. La leyenda de los Rallies Honda Pan-European, donde un selecto grupo de amantes de la carretera se reúnen para descubrir y disfrutar como nunca lo mejor de Europa.

Este año, la leyenda continúa en Suiza. Durante los tres días más intensos de tu vida, del 25 al 27 de junio, gozarás de la ciudad de Interlaken y todas las montañas y valles que la ro-

dean; los más importantes puertos de los Alpes; el increíble Palacio de Hielo de Grindelwald; y todo lo que un fantástico recorrido por Suiza puede ofrecerte.

Y es que, si el turismo en moto está en alza, es en los Rallies Honda Pan-European donde se convierten en verdadera leyenda.

Pide ya el dossier informativo en tu Concesionario Oficial Honda.



MONTESA-HONDA, S.A.
Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21-35 - Telf. 474 02 52
CORNELLÀ - BARCELONA

**CITROËN
XM
BREAK**



ES el último en llegar a este grupo de grandes ruteros. Aporta soluciones innovadoras y mantiene el especial confort de marcha del XM. Silencioso, con unas suspensiones supereficientes y bien equipado, el francés se

muestra como uno de los punteros de su clase. Respecto a la berlina, ha crecido en 25 centímetros a los largo y 5 de alto. Es el más ancho y bajo a la hora de cargar desde su parte posterior

Precio: de 3.245.564 ptas a 5.220.627 ptas.
Motorización: 2.0 (122 CV); 3.0 V6, 3.0 V6 Aut. (170 CV), 2.1 TD (110 CV).
+ **Confort y equipo.**
- **Posición de conducción.**

FAMILIARES



**FORD
SCORPIO
STATION
WAGON**

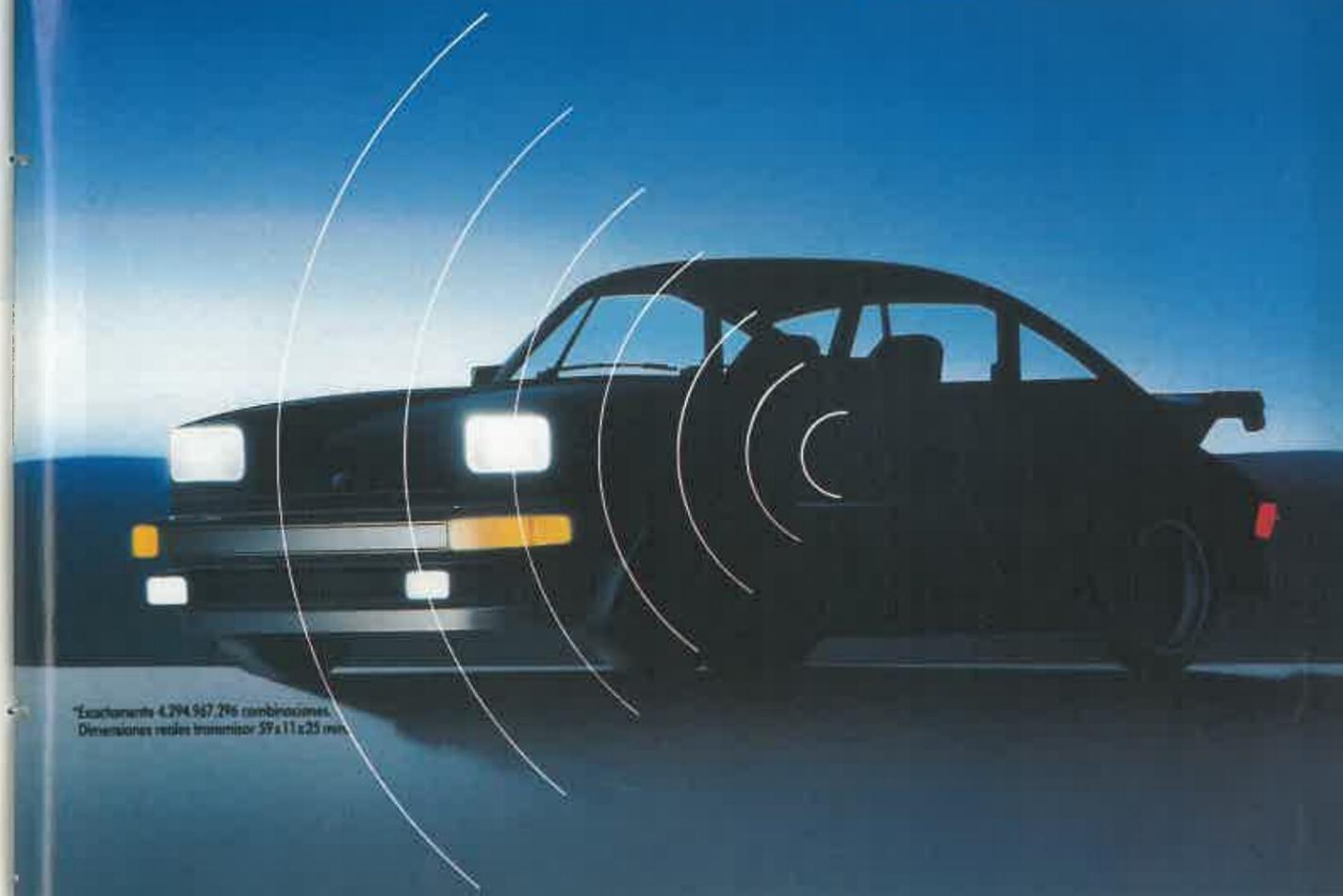
EL nuevo Scorpio familiar incorpora todas las mejoras que han sido introducidas recientemente en el modelo. También dispone de una suspensión modificada para obtener unos pasos de rueda de menor tamaño y

amortiguadores autonivelantes, algo imprescindible para el comportamiento cargado o con remolque. La maletero es el más largo, su facilidad de carga está bien resuelta y se ofrece el ABS como equipo de serie.

Precio: de 3.216.000 ptas a 3.934.000 ptas.
Motorización: 2.0i (120 CV), 2.9i (145 CV).
+ **Equipo y acabado.**
- **Ausencia versión diésel.**

4.000.000.000*
ya no son
un lujo.

**Son una
necesidad.**



*Exclusivamente 4.294.567.296 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.

GT
AUTO ALARM

Getronic España, S.A. c/. José Noriega, 9 - Tel.: (91) 403 77 92 - 28017 MADRID
c/. Roger de Flor, 277 - Tel.: (93) 459 12 06 - 08025 BARCELONA

**MERCEDES
300
TD
TURBO**



ES el más señorial y el más caro, pero su nivel de confort es máximo. Los pasajeros viajan en las mejores condiciones y dispone de una tercera fila de asientos con un sistema de escamoteo muy bien resuelto.

El motor diésel de tres litros turbo-comprimido dispone de buenas prestaciones pero sus marchas, excesivamente largas, penalizan las respuestas.

Las calidades son excelentes y el equipo muy completo.

Precio: 6.582.200 ptas.
Motorización: 3.0 TD (147)

- + Confort y lujo interior.
- Precio.

FAMILIARES



**VOLVO
940
STATION
WAGON**

VOLVO es el rey en España de este segmento de grandes familiares. Una larga tradición de grandes, sólidos y seguros *break*, han predispuesto a la marca sueca a cuidar especialmente este segmento. En la serie

900 existe con varias motorizaciones, alcanzando elevadas potencias. Sigue pecando de un diseño interior un tanto sobrio respecto de sus rivales aunque ha ganado en equipo y acabados respecto a la serie 700.

Precio: de 3.440.000 a 6.496.000 ptas.
Motorización: 2.3, 2.3 Aut. (130 CV); 2.3 16V (155 CV); 2.3 Turbo (165 CV); 2.0 Turbo 16 V (190 CV); 3.0 24 V (204 CV).

- + Gama completa.
- Diseño interior.

LOS MONOVOLUMEN

La opción monovolumen es algo nuevo dentro del panorama de los familiares. Con dimensiones similares a los turismos en cuanto al largo y ancho, disponen de una capacidad interior muy aumentada y más aprovechable.

El espacio diáfano que existe desde el mismo volante hasta el portón es modulable en un sinfín de posibilidades, puede conseguirse desde una oficina móvil hasta un auténtico vehículo de transporte con ocho auténticas plazas. En ciudad se desenvuelven como un turismo mediano y, en carretera, son capaces de

hacer medias sorprendentes. Todo ello con un confort y una habitabilidad superior a los dos volúmenes familiares. En España, por el momento, sólo hay dos posibilidades de elección, el elegante y aerodinámico Renault Espace, que si no ha cuajado de forma más rotunda en el mercado, ha sido por unos precios muy distantes de los de turismos más convencionales. Desde el más barato Espace RN 2.2i (2.882.400 ptas.), hasta el más caro Espace 2.8 V6i (4.595.500 ptas.) hay una amplia gama de posibilidades en cuanto a motores y equipo.

El otro monovolumen en alza es el recién llegado Chrysler Voyager, con

precios desde 2.538.478 ptas., en el caso del más básico SE, hasta las 3.597.688 ptas. del LE 4WD Automático. Se trata de un norteamericano muy capaz en cuanto a carga y que rivaliza contundentemente en cuanto a precios en este mercado casi inexplorado.

La concepción monovolumen ha experimentado una rápida evolución en los últimos años, pasando de planteamientos y mecánicas notablemente industriales a un enfoque de vehículos de ocio, con un alto bagaje tecnológico y capaces de competir contra los turismos.

Juan Luis Soto
Fotos: Equipo de Motor 16



FAMILIARES

PORSCHE 928 GTS

ESCRIBIR SOBRE UN ASTRO

Declara 350 caballos. Es el Porsche más potente y el tercero en el mercado detrás de los 422 caballos del Ferrari 512 y los 408 del Mercedes 600. Pero, ¿qué se siente al volante de semejante máquina?

E S la primera vez que escribo sobre un Porsche. Probar he probado casi todos puestos que ese es mi oficio; y confieso que durante mucho tiempo he sido una enamorada del modelo clásico de la marca alemana, el mítico 911. Lo primero que salta a la vista del 928 GTS, es su marcada personalidad de «monstruo» deportivo que no admite equivocación alguna con otro modelo; no es un coche diseñado por ordenador. Cuando lo introduje en la «sala de máquinas», que es como llama



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

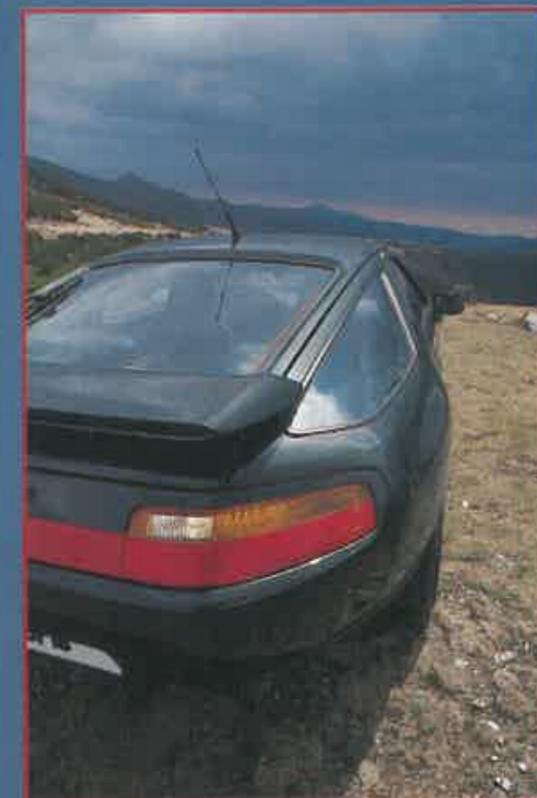
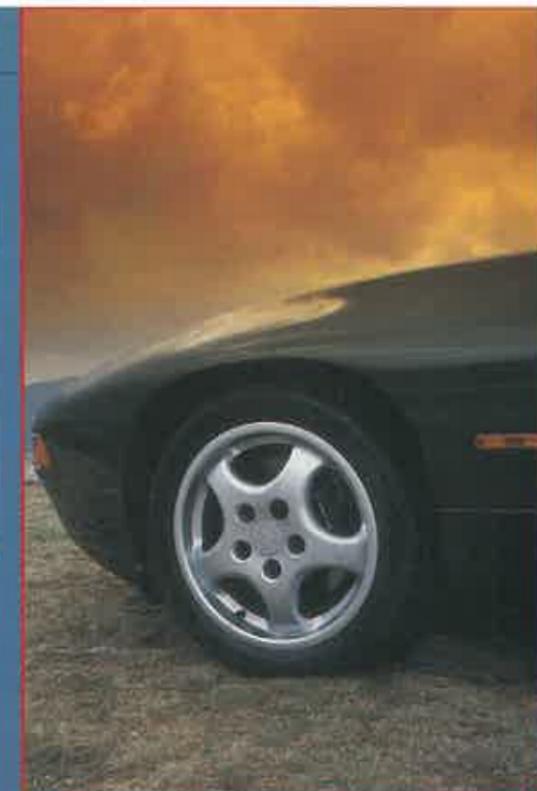
VIRTUDES

- Motor muy brillante
- Línea deportiva y personal
- Airbag de serie

PORSCHE 928 GTS
PRECIO: 13.798.400 ptas.

- Consumo elevado
- Rueda repuesto emergencia
- Poca altura asiento-techo

DEFECTOS



mos al garaje de nuestra revista, los más jóvenes de la redacción salieron a recibirle excitados y pronto formaron corrillo a su alrededor.

En los minutos siguientes el 928 fue objeto de todo tipo de sobre por parte de nuestros «chicos»: se sentaban al volante, husmeaban en el motor, mientras un brillo especial alegraba sus ojos. Me sorprendió con qué precisión iban comentando los cambios en la versión GTS y la descripción técnica de sus características. Ellos también sabían que el nuevo Porsche se diferencia, exteriormente, por las llantas de aleación nada menos que de diecisiete pulgadas, del tipo «Copa», como las que llevan los Carrera RS. Por los retrovisores externos más aerodinámicos, por un alerón trasero más

grande y pintado del mismo color que el resto de la carrocería, por una franja de color rojo que une las ópticas de pare y por el mayor tamaño de las ruedas traseras, que ha motivado un incremento de los pasos de ruedas.

Aparte de las exclamaciones sobre su aspecto llamativo y bello, lo que recibió más elogios fue el motor. Desde luego comentaron que estaba totalmente construido en aluminio y contaron sus ocho cilindros en V a través de los colectores de admisión.

El «listillo» de turno nos aclaró que en un principio los hombres de Porsche comunicaron que el GTS alcanzaría los 340 caballos de potencia, pero que durante el desarrollo del motor los ingenieros llegaron hasta los 350 y como se comprobó que el coche respondía

bien, decidieron mantener semejante cifra. Pero que lo que más llamaba la atención, aparte de su desmesurada potencia, era la cifra de par motor: 51 mkg. Conseguir semejante par motor supuso un aumento de cilindrada hasta los 5,4 litros, a base de incrementar la carrera y el diámetro de los cilindros. «¿Os imagináis un pistón de 10 centímetros de diámetro? Pues el GTS encima tiene ocho».

Cuando se sentó nuestro redactor de cierre, que debe medir aproximadamente 1,85 metros, la cabeza le rozaba con el techo y eso que bajó al máximo la altura del asiento. Nuestro Porsche pasó por un examen completo de todos sus pulsadores y mecanismos. Así descubrimos que el techo corredizo (que no es de serie) y las ventanillas, suben solas al cerrar con llave,



OPCIONAL
El techo corredizo es de accionamiento eléctrico. Es una opción que cuesta casi 290.000 pesetas.



COMO SIEMPRE
Los faros escamoteables tienen el mismo diseño que el primitivo 928.



NUEVOS COLORES
Al igual que el 911, este modelo puede disponer de una pintura hasta la fecha desconocida. En algunos casos, son muy llamativas.



FICHA TECNICA

MOTOR: delantero longitudinal de ocho cilindros en V Bloque y culata de aleación. Distribución: dos árboles de levas en cabeza por cada fila de cilindros, accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 5.396 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 85,9 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 350 CV (257 kW) a 5.700 rpm. Par máximo: 51 mkg (500 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Catalizado. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,7 km/h.

DIRECCION: sistema: de cremallera asistida. Diámetro de giro: 11,7 metros. Número de vueltas del volante entre topes: 3.

FRENOS: delanteros: discos ventilados. Traseros: discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Bosch.

SUSPENSION: delantera: independiente, brazos transversales dobles, de aleación, muelles helicoidales envolviendo los amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: independiente, brazos superiores transversales de aleación, eje «Weissach» de autoalineación, barra estabilizadora y diferencial autoblocante electrónico.

RUEDAS: neumáticos. Delante: 225/45 ZR 17. Detrás: 255/40 ZR 17. Llantas de aleación. Delante: 7,5 Jx17. Detrás: 9 Jx17 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: peso en orden de marcha: 1.620 kg. Capacidad del depósito de combustible: 86 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	23,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	11,2
En conducción rápida	26,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,9
A 140 km/h de cruceo	16,3
CONSUMO MEDIO POND.	
litros/100km	18,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	405



MENUDO MOTOR
Además de los 350 caballos, lo más destacable del motor del 928 GTS es su elevado par.

ve las puertas. Por supuesto también se activa un sofisticado sistema de alarma, que llega a interrumpir el encendido y el suministro de combustible. Y es que son casi catorce millones de pesetas lo que cuesta el Porsche y no se puede consentir que lo roben fácilmente. La presencia de dos bolsas hinchables o «airbag», para protección de los ocupantes de las plazas delanteras en caso de accidente, tampoco pasó inadvertida. El resto del equipo de serie fue

repasado por múltiples manos: parasoles traseros, diez altavoces con amplificador (pero no radio), regulación de la altura de faros, pulsador para la apertura del portón trasero, que actúa sólo cuando se abre una puerta, control automático de velocidad, ordenador, una red para sujetar el equipaje del pequeño maletero, etc. Cuando terminó el examen me dispuse para salir y probar el coche bajo las miradas de sana envidia de mis compañeros.

Me llevó un buen rato colocar el asiento de cuero a mi gusto, pues dispone de seis reglajes eléctricos diferentes, menos mal que luego se pueden memorizar tres posturas. La regulación del volante, que arrastra consigo a todo el conjunto del salpicadero para que ningún reloj quede oculto, terminó de facilitar la postura perfecta al volante. También me sorprendió que a pesar de lo ancho del vehículo, el habitáculo es más bien angosto y sin huecos para dejar unas gafas o un paquete de tabaco. El único espacio disponible es una especie de guantera cerrada en el apoyabrazos lateral. Una vez abrochado el cinturón de seguridad, que por cierto cuesta hacerse con él porque está anclado muy atrás, eché un vistazo a la instrumentación. Dis-

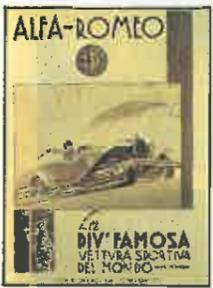
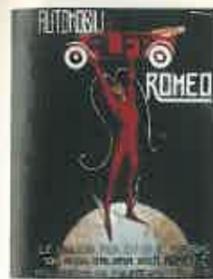
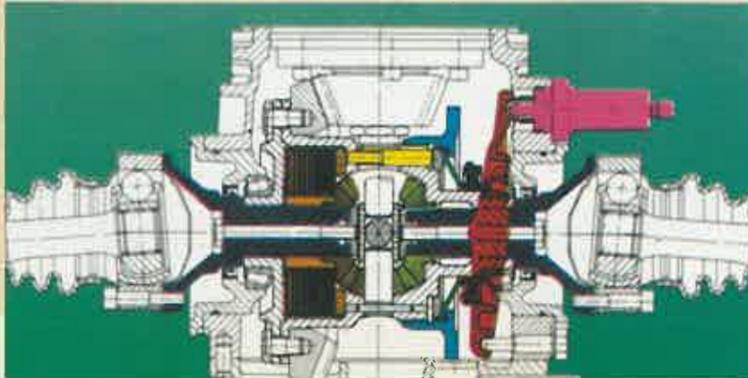
TECNICA

Conducción más segura

MANEJAR con seguridad un aparato de 350 caballos de potencia, sobre todo cuando las condiciones del suelo son adversas, por ejemplo cuando llueve o encontramos gravilla en la carretera, no es tarea fácil. Para evitar el deslizamiento intempestivo de una rueda cuando pierde tracción y seguir teniendo el dominio de la trayectoria del vehículo, Porsche incorpora en el nuevo 928 GTS un diferencial autoblocante

electrónico, denominado (PDS), desarrollado y ya experimentado con éxito en su coche estrella, el 959. Su regulación es electrónica y aprovecha los sensores del sistema antibloqueo de frenos para evitar, automáticamente, el deslizamiento de cualquier rueda. Este mecanismo tiene la particularidad y la virtud de no afectar para nada a la dirección ni a la maniobrabilidad del Porsche, como ocurre en otros coches de corte deportivo.

CASI PERFECTO
El PDS electrónico evita en gran medida un patinazo inesperado.



LAMINA DEL NUEVO ALFA 155.
La podrás adquirir con el MOTOR 16 de fecha 19-V-92.



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.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	275
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,5
1.000 m salida parada	26,7
De 0 a 100 km/h	6,3
Recorriendo (metros)	94
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	30,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,0
recorriendo (metros)	139
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,0
recorriendo (metros)	222



AIRBAG DE SERIE

El sistema de seguridad airbag se ofrece de serie tanto para el conductor como para el pasajero. Los asientos se regulan de forma eléctrica.



FRENOS



A 60 km/h	14,1
A 100 Km/h.	45,1
A 120 Km/h	56,3

SONORIDAD



Al ralentí	48,0
A 60 Km/h	65,6
A 90 Km/h	68,2
A 120 Km/h	71,1
A 140K m/h	72,8
A Tope	82,9

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Porsche España, S.A. Avda de Burgos 87 28050 Madrid Teléfono: (91) 383 83 52 **Garantía:** dos años sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España

CAMBIO MANUAL

El manejo de la palanca de cambios no es del todo rápido. Para los más cómodos se comercializa una versión con cambio automático.



pone de casi todo, pero lo que más llama la atención es el sistema de diagnosis, que avisa hasta de la presión de inflado de los neumáticos.

No fue problemático cruzar la ciudad, el Porsche se mostró suave, dócil y no había ningún inconveniente en circular en marchas altas a pocas vueltas. La dificultad surgió al pasar por una calle estrecha con un coche parado en doble fila,

Lo verá parado en...



SALON DEL AUTOMOVIL SEVILLA 92

ORGANIZA:
FIBES
COLABORA:
JUNTA DE ANDALUCIA
Consejería de Economía y Hacienda

SALON DEL AUTOMOVIL, MOTOS, TRANSPORTE, COMPONENTE
RECAMBIOS, EQUIPAMIENTOS Y ACCESORIOS

21 al 24 de Mayo

PALACIO DE EXPOSICIONES Y CONGRESOS

(Sevilla - Este). Apartado de Correos 4016
E-x: 4675350 - Teléfonos: 4675140 - 41080 Sevilla





Su comportamiento por autopista es intachable, es un auténtico «escualo» devorador de kilómetros. En carreteras de segundo orden, su escasa altura al suelo obliga a ir despacio para que la parte delantera no roce con el asfalto. En curvas, su peculiar eje trasero que compensa las variaciones de trayectoria, y sobre todo, el nuevo diferencial autoblocante electrónico, ayudan notablemente a sujetar tantos caballos.

El 928 GTS no es fácil de conducir rápido aunque tenga un motor más poderoso que rabioso, requiere una atención constante y unos reflejos a flor de piel. Tampoco es cómodo, los enormes neumáticos de perfil súper bajo transmiten todas las irregularidades del suelo y se muestran muy ruidosos cuando se rueda por asfalto antideslizante.

Pensado para competir en el mercado americano contra el BMW 850, el Ferrari Mondial o el Mercedes 500 SL, Porsche aporta un producto muy bien hecho y es todo un alarde en cuanto a tecnología y potencial.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo



Una vez en autopista, empecé a hundir el pedal del acelerador, el GTS respondía progresivamente pero con una fuerza embriagadora. Los demás coches se apartaban sin previo aviso al divisar lo que les venía por detrás, mientras la carretera se iba haciendo cada vez más estrecha por efecto de la velocidad. La velocidad máxima del GTS no está limitada como ocurre con otros coches, alcanza la escalofriante cifra de 275 kilómetros por hora.

Todo en él es impresionante, la forma de acelerar, de recuperarse, la potencia de los frenos a pesar de sus más de 1.600 kilos de peso, la dirección perfecta con asistencia progresiva, el cambio preciso aunque duro de engranar.

MAL ANCLADO Coger el cinturón no resulta nada fácil. puesto que la parte trasera del 928 es más ancha que la delantera, lo que dificulta los cálculos. También se hace raro, al principio, el largo recorrido del embrague.

OPCIONES

Cierre centralizado por control remoto: 226.560 ptas. Techo corredizo eléctrico: 288.000 ptas. Pintura metalizada (según colores): 199.680 ó 275.200 ptas. Interior en cuero (según calidades): 468.480 ó 547.000 ó 700.160 ptas. Radio con código antirrobo: 125.440 ptas. Compact disc: 200.960 ptas. Paragolpes absorbentes delanteros y traseros: 61.440 ptas. Amortiguadores deportivos: 61.440 ptas. Aire acondicionado con mayor potencia: 222.720 ptas. Empuñadura de la palanca de cambios en madera de raíz de tono oscuro: 49.920 ptas. Alfombrillas delanteras: 49.920 ptas.

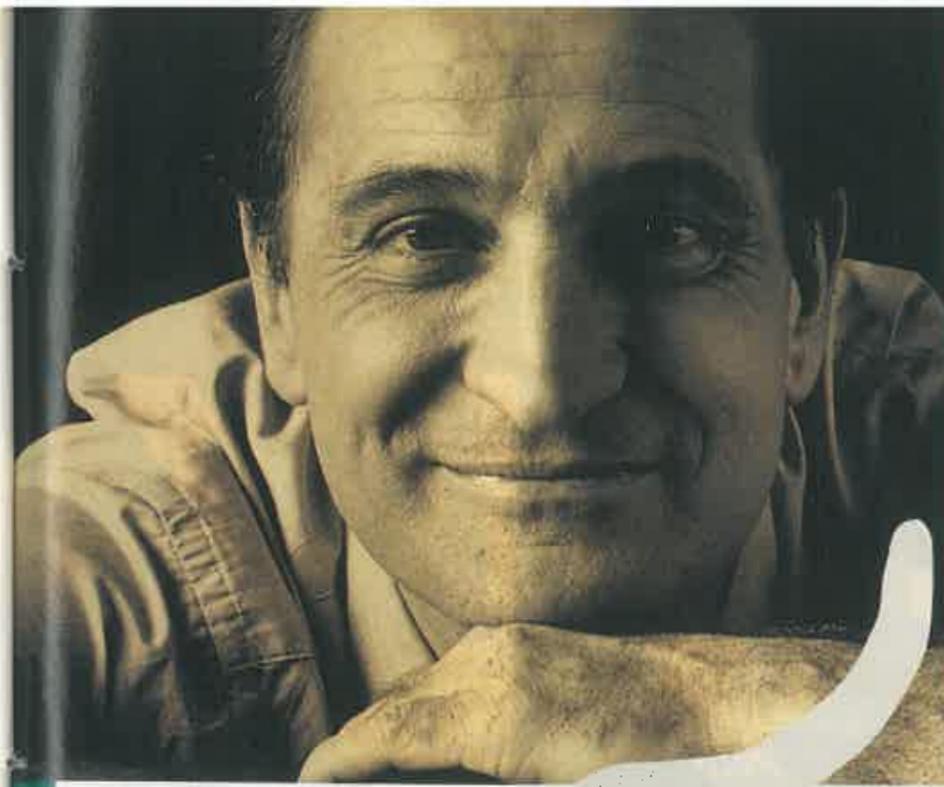
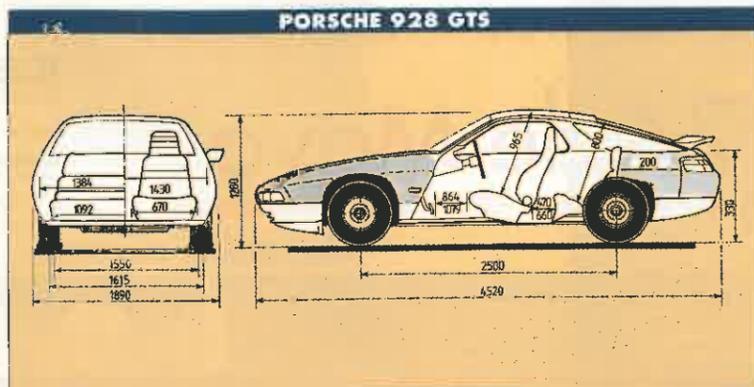
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Airbag para los asientos delanteros.
- ▲ Tuercas antirrobo para las llantas.
- ▲ Regulación altura de faros desde el interior.
- ▲ Mecanismo de control inflado neumáticos.

EN CONTRA

- ▼ Poca altura del asiento delantero al techo.
- ▼ Ausencia de huecos para enseres.
- ▼ El cinturón de seguridad cuesta cogerlo.
- ▼ Guantero pequeña, sólo caben papeles.



CON LUIS DE BENITO SABRAS TODO LO QUE HAY QUE SABER.

Son las seis. Suena el despertador. Luis de Benito en Onda Cero es todo lo que necesitas para empezar el día.

Luis analiza, concreta, te acerca la información para que tu conozcas los acontecimientos más importantes. La noticia precisa, frente al aluvión de información.

Cada mañana, Luis de Benito. No necesitas más.

ESTO ES LO QUE HAY, de lunes a viernes. De 6.00 a 9.00 h.



NOVA



Fiesta XR2i 16V.

Llévalo al límite.

Prepárate a vivir intensamente. Sube al nuevo Ford Fiesta XR2i y sentirás el auténtico significado de la palabra acción. La fuerza deportiva que te ofrece su nuevo motor ecológico de 16 válvulas. La tecnología, potencia y fiabilidad en perfecta unión. 130 CV. Y unas prestaciones que te llevarán al límite: de 0 a 100 km/h en tan sólo 8,5 segundos y hasta 200 km/h de velocidad punta.

Saca el máximo partido a su gran equipamiento de serie: spoiler trasero

y delantero con faros de largo alcance y antiniebla, volante y palanca de cambio de marchas en cuero, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, suspensión deportiva con barra estabilizadora delantera y trasera, tapicería exclusiva, asientos deportivos... Y opciones tan interesantes como llantas de aleación y techo solar.

Por sólo **1.627.000 Ptas.*** puedes vibrar de emoción. Ven al nuevo Fiesta XR2i. Sólo tú puedes marcar su límite.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

Ford Fiesta 16V desde 1.482.000 Ptas.
Precio recomendado en Península y Baleares.
I.V.A., transporte y promoción incluidos.



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

La marca coreana de automóviles Hyundai, establecida desde hace poco en nuestro país, puso a la venta, recientemente, tres nuevos productos. Hoy tenemos la

oportunidad de probar el más económico y manejable, se trata del Hyundai Coupé LS.

El Hyundai Coupé es un pequeño deportivo de dos puertas y cuatro plazas, con tracción delantera y motor de 1.468 centímetros cúbicos de 84 caballos de potencia.

Sin grandes pretensiones en cuanto a aceleraciones se refiere, este pequeño coupé cumple perfectamente sus funciones en ciudad y en carretera. Con su aspecto diná-

VIRTUDES

- Línea exclusiva
- Acabado y Equipamiento
- Habitabilidad

HYUNDAI COUPÉ LS
PRECIO : 1.798.000 ptas.

- Motor perezoso
- Ausencia de cierre centralizado
- Aire acondicionado opcional

DEFECTOS



BUENA TERMINACIÓN
La lectura del tablero no ofrece ningún problema a su conductor, ya que posee todos los elementos imprescindibles. Los materiales empleados no son los idóneos.



HYUNDAI COUPE LS

CINTURON AMARILLO

El Hyundai Coupé LS, nacido en Corea del Sur, llega a España intentando abrirse un hueco en nuestro mercado entre los pequeños deportivos y razones no le faltan. Posee una línea exótica, dos puertas con cuatro plazas, un tamaño pequeño, ideal para circular por las grandes ciudades, un comportamiento muy confortable y un buen equipamiento.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero Transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.468 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 82,3 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 84 CV (62 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 12,3 mkg (124 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: gasolina 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: de cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS: Delanteros: discos. Traseros: tambor. Antibloqueo de frenos: no.

SUSPENSION: Delantera: independiente MacPherson con doble triángulo transversal con amortiguador, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: independiente, de brazos tirados con barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185 HR 14. Llantas de chapa de 5 J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 960 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,2
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,6
A 140 km/h de cruce	9,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	608

82/ Motor 16

mico estamos convencidos que hará las delicias de los más jóvenes.

Su tamaño en principio podría parecer pequeño, sin embargo, y a diferencia de otros coupés de mayor cilindrada y tamaño, es elogiado, puesto que detrás caben perfectamente dos adultos de buena talla sin dar con la cabeza en el techo, esto es debido principalmente a la corta distancia de la banqueta respecto al suelo.

En el apartado mecánico, su motor tiene la fuerza suficiente para desplazar sus 960 kilos de peso con bastante suavidad, pero a la vez se muestra perezoso cuando se requiere toda su potencia. Una vez lanzado es, sin embargo, muy agradable y se desenvuelve a las mil maravillas, supera sin dificultad los

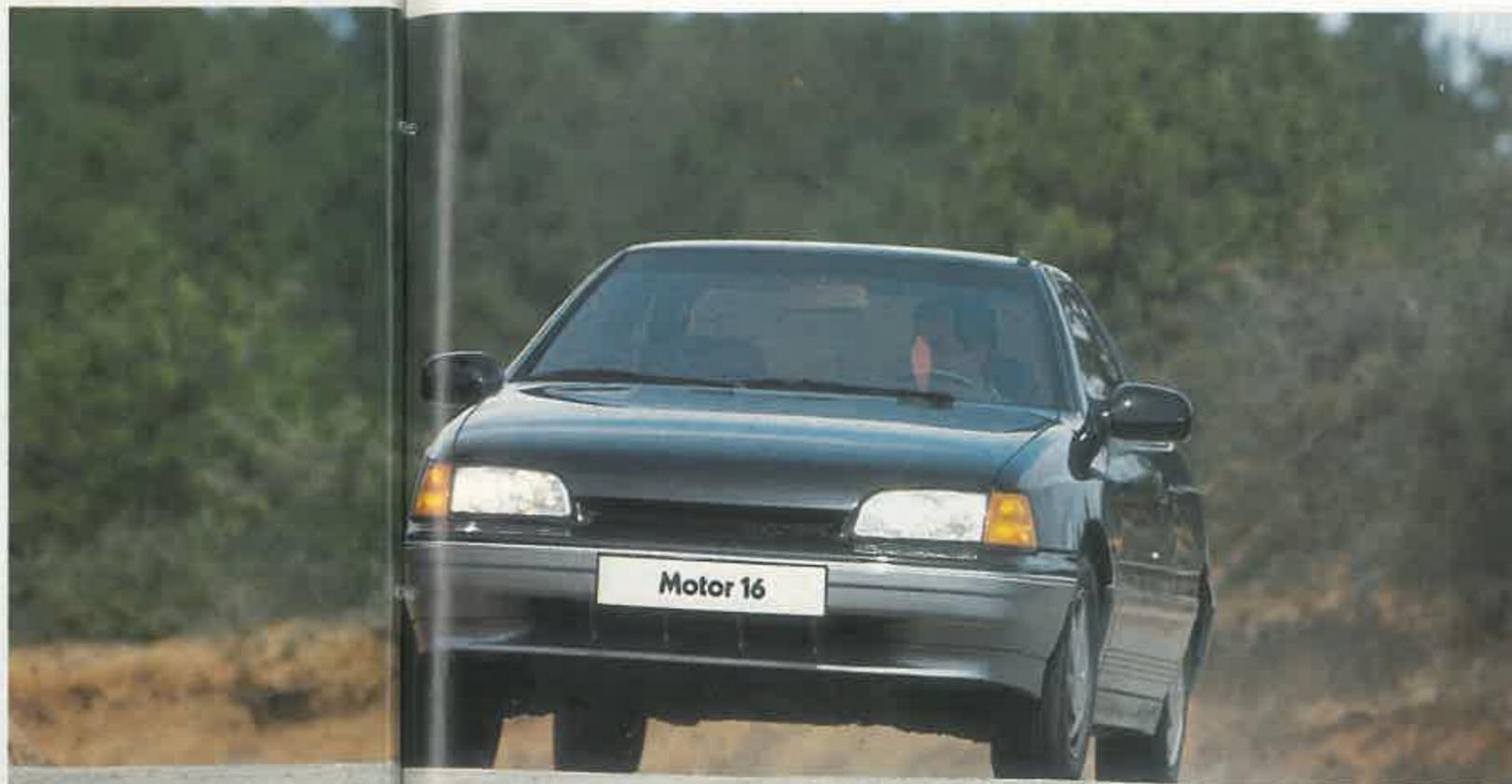


BUEN CALZADO
Llantas de catorce pulgadas, suficientes para un pequeño deportivo; lástima que las de aleación sean opcionales.

170 kilómetros por hora y mantiene sin problemas cruceros superiores a los 130.

La palanca de cambios tiene un tacto preciso y agradable, aun con recorridos largos entre las distintas marchas. De los desarrollos habría que decir lo mismo, su filosofía, desde luego, no es la de ofrecer las prestaciones de un pura sangre, sin embargo, cumple perfectamente su cometido con un consumo ajustado y unas recuperaciones en cuarta y quinta marcha muy similares, por lo que en adelantamientos no tiene por que haber problemas.

El comportamiento del Hyundai Coupé es muy noble, el coche se agarra perfectamente, siempre que no se le exija una dinámica de puro deportivo, el confort prima sobre el resto y en los cambios de apoyo pronunciados, la carrocería tiende a balancear en exceso, (sobre todo en carreteras de mal piso) donde



FRONTAL AGRESIVO
La parte delantera carece de rejilla, en su lugar unas amplias tomas de aire, que dan forma al paragolpes, permiten su ventilación.

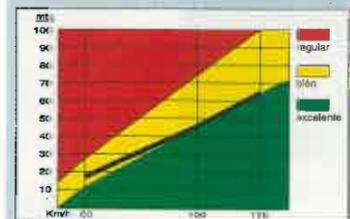


BASTANTE APARIENCIA
La parte trasera con un alerón y las dos salidas de escape, dan la impresión de disponer de algo más de potencia.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	177,1
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,6
1.000 m salida parada	34,6
De 0 a 100 km/h	12,7
Recorrido (metros)	221,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	14,7
recorrido (metros)	417,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,5
recorrido (metros)	437,1

FRENOS



A 60 Km/h	18,7
A 100 Km/h	46,9
A 120 Km/h	64,7

SONORIDAD



Ai ralenti	44,2
A 60 Km/h	62,6
A 90 Km/h	65,4
A 120 Km/h	70,2
A 140 Km/h	72,9
A Tope	75,1

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Hyundai España. Distribución de Automóviles S.A. Plaza de la Independencia, 10. 28001 Madrid. Teléfono: (91) 522 49 14. Red de postventa: 21 puntos de asistencia en toda España. Garantía: tres años o 100.000 kilómetros

ASIENTOS ENVOLVENTES
Los delanteros recogen bien, el acceso a las plazas traseras es fácil, además de espacioso para las piernas.



BIEN TERMINADO
Una vez dentro observamos su buen acabado, aunque los guarnecidos no son de gran calidad.

LUCES PARA TODO
Para la conducción nocturna nada mejor que unos potentes lectores de mapas.



los pasajeros de atrás tienden a rebotar sobre el asiento. Este pequeño inconveniente debería disminuir, gracias a que cada vez existen mejores carreteras. En cualquier caso, si pretendemos sacarle todo el rendimiento será cuando mejor comprobaremos lo blandito de sus suspensiones.

El Hyundai frena perfectamente, aunque sólo dispone de discos en las ruedas delanteras. En cualquier caso son más que suficientes y las distancias de frenado son bastante reducidas. Los más exigentes echarán en falta un antibloqueo de frenos que no se ofrece, lamentablemente, ni en opción.

Una vez en el interior, podemos observar que el coche está bien terminado, aunque los materiales de los guarnecidos no sean de la calidad que se merece. Una vez puesto el motor en marcha la insonorización del habitáculo está bastante lograda y dentro de lo normal, gracias a que el motor no es muy ruidoso. Exteriormente, en la parte frontal, carece de rejilla de refrigeración, una alargada toma de aire que abarca todo el pargolpes delantero, le da sin duda, una imagen más agresiva al Hyundai coupé. En la parte trasera también dispone de un alerón que abarca todo el portón trasero que esconde un maletero bastante generoso.

CONSUMO MODERADO

Este simpático coupé tiene un consumo razonable dentro de su categoría, siempre que se mantenga el coche sobre los 110 km/h de velocidad de cruce, a partir de aquí se dispara considerablemente, en parte por lo perezoso de su motor, que nos obliga a hundir más el pie en el acelerador. La autonomía es bastante buena; aunque el depósito de gasolina tenga capacidad para 45 litros, podremos realizar largos viajes sin andar preocupados en buscar combustible sin plomo, que además ahora resulta más fácil de encontrar, para ello se cuenta con un margen de casi 600 kilómetros antes de pensar en repostar.

El equipamiento de serie es muy completo, el volante de tres radios es regulable en altura, un aspecto muy positivo a la hora de encontrar una buena posición. Todos los mandos se encuentran visibles y al al-

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

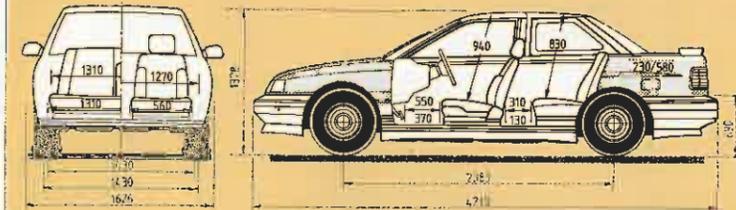
A FAVOR

▲ El Hyundai Coupé dispone de un equipamiento muy completo, que incluye, prácticamente, lo imprescindible y necesario en un coche de su categoría con un precio final bastante aceptable.

EN CONTRA

▼ El aire acondicionado, opcional, junto con la ausencia del lavaneta trasero son dos detalles en contra. También es importante la ausencia del ABS, que no se ofrece ni en opción.

HYUNDAI COUPE LS



FRENTE A SUS RIVALES

Es bastante difícil poder encontrar un rival del Hyundai Coupé, no porque no existan otros modelos de similar potencia o precio, sino por sus exclusivas características. Veremos algunos ejemplos, pero sería muy raro encontrar un coche similar de dos puertas. Se podría hablar del Peugeot 309 GT 1.6 por precio, cuesta 1.707.000 pesetas, pero no tiene dos puertas, sino tres, además también tiene diez caballos más. Otro tanto pasaría

con el Ford Escort XR3i 1,8 16V con 1.901.000 ptas., pero volveríamos a la misma situación, es un modelo muy superior en potencia, aunque similar en precio. Otro que entraría en esta lista sería el Rover 214 Si, que también tiene tres puertas y 10 caballos más que el Hyundai coupé. Por lo tanto, las bazas del Hyundai serían las de apostar por la exclusividad de tener un dos puertas que resulta una novedad en nuestro mercado.



MOTOR COREANO
El motor no es muy nervioso y se muestra perezoso, pero sus 1.468 centímetros cúbicos y 84 caballos de potencia le son suficientes para mover con soltura los 960 kilos de peso.

tico y además una línea bastante novedosa.

Así pues, es un producto muy interesante con argumentos sólidos, como su contenido precio, que incluye tres años de garantía o 100.000 kilómetros y la asistencia Hyundai Euroservice. Además la exclusividad para quien busca un coche con una línea distinta a las conocidas y una aceptable relación calidad-precio. Queda bien claro que no se trata de un deportivo con carácter, ya sea por su mecánica, más bien tranquila, o sus suspensiones, diseñadas sobre todo para ofrecer un buen confort.

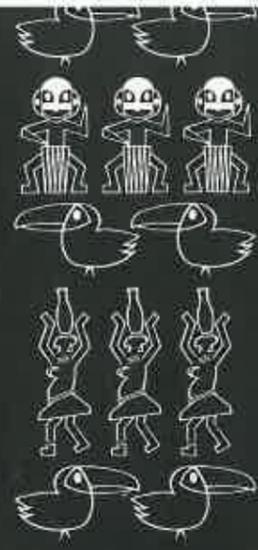
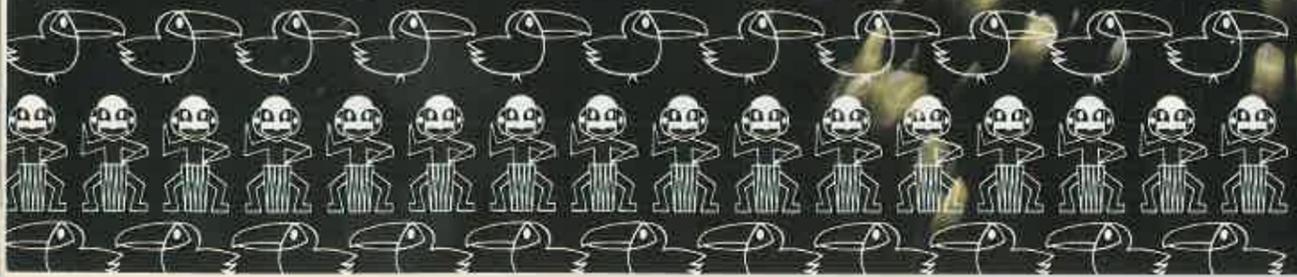
GRANDES ÓPTICAS
Siguiendo las últimas tendencias de los países orientales, los pilotos traseros se hacen grandes para que se vean mejor.

El aire acondicionado junto con las llantas de aleación son las únicas opciones a tener en cuenta.

En síntesis, hemos podido comprobar como el Hyundai Coupé LS, viene a hacerse un hueco en nuestro mercado, en este caso de Corea del Sur, y pone en juego un aire exó-



Antonio Montañés
Fotos. J. Antonio Díaz



**UNITED FLAVOURS
OF RIVES.**

BRITISH HERITAGE

TEMPLO DE RESURRECCION

Y A ha pasado una década desde que el desgarrado y poco apreciado Triumph TR7 pasó al olvido, culminando la defunción de una típica tradición británica: la producción a gran escala de coches deportivos. Al igual que el MGB, que desapareció el año anterior, y el Midget, que lo hizo en 1979, el TR7 fue una de las víctimas de la difícil situación económica por la que pasaba la BLMC. El principal cliente de la marca, el mercado americano, pasaba por una crisis petrolífera, además de la aparición de algunos proyectos legislativos referentes a la seguridad, que ponían su punto de mira en los descapotables. Finalmente estos proyectos no fueron aprobados. La producción de pequeños deportivos se convertía, pues, en una especialidad exclusiva de las pequeñas marcas como Lotus, TVR o Morgan, a lo largo de los años 80 hasta adentrarse en los 90. Ha tenido que ser otro país, otra cultura en la parte opuesta del globo, la

que se decidiera a revivir los tiempos de los pequeños *roadster*. Los japoneses, liderados por Toyota con su MR2 y especialmente por Mazda con el MX5, han demostrado que el mundo aprecia este tipo de coches, los mismos a los que los ingleses habían renunciado hace diez años. La creciente prosperidad económica, combinada con una frustración generalizada por la inexistencia de deportivos de fácil mantenimiento ha derivado en la aparición de una gran demanda por este tipo de coches.

Y uno, por encima de todos los demás, ha liderado este «renacimiento» automovilístico: el MGB. Al mismo tiempo, la British Heritage fue fundada por el Grupo Rover, un dedicado equipo de personas cuyo cometido era preservar la historia del que fue el fabricante de coches independiente más importante de Inglaterra.

La creciente prosperidad económica, combinada con una frustración generalizada por la inexistencia de deportivos de fácil mantenimiento ha derivado en la aparición de una gran demanda por este tipo de coches.

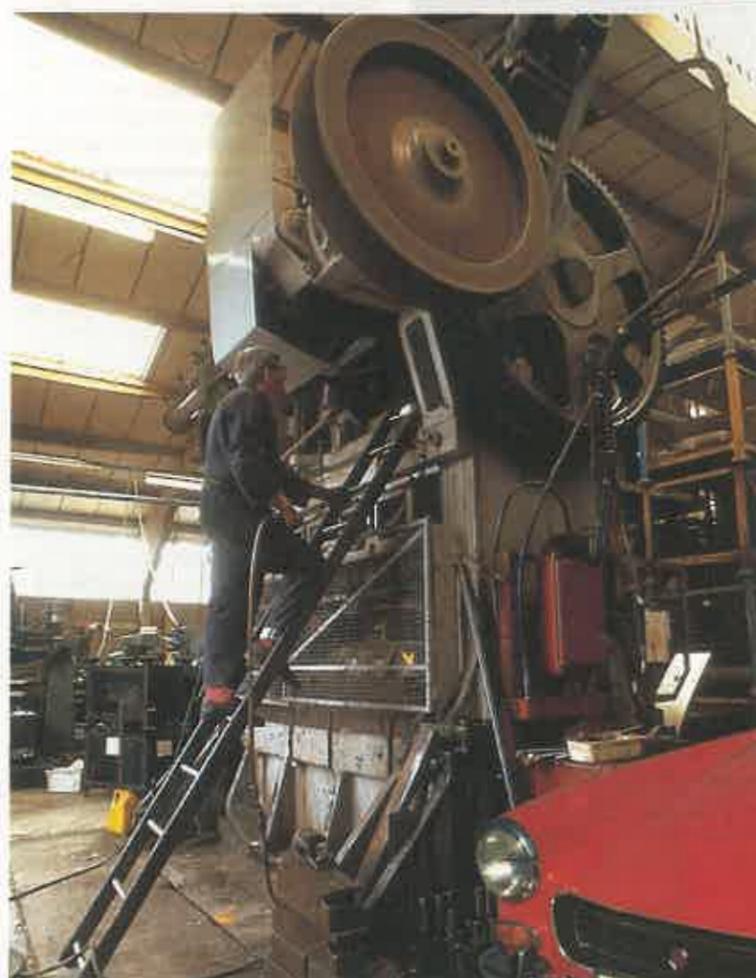
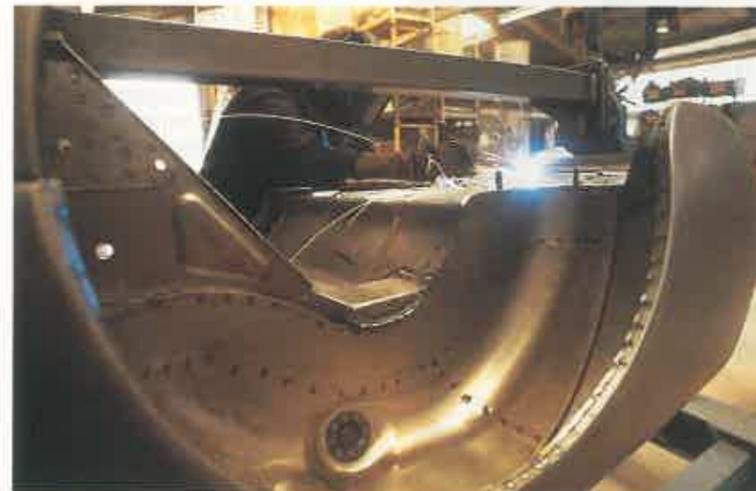
Y uno, por encima de todos los demás, ha liderado este «renacimiento» automovilístico: el MGB.

Al mismo tiempo, la British Heritage fue fundada por el Grupo Rover, un dedicado equipo de personas cuyo cometido era preservar la historia del que fue el fabricante de coches independiente más importante de Inglaterra.



LOS MITOS AL DESCUBIERTO
Arriba un capó del Spitfire espera ser pintado, una imagen sorprendente en nuestros tiempos. En el centro, la zaga de un Midget se ensambla con su base. Abajo, se terminan los últimos detalles de montaje en la carrocería de un Midget.

De la mano de David Bishop, ha salido adelante un bonito proyecto: revivir coches con tanto carisma como el MGB, el Midget, el Triumph Spitfire o los Rover P5 y P6. Un «renacimiento» automovilístico llevado a cabo con todo el mimo y la gran eficiencia de la Inglaterra de antaño.



FABRICACIÓN ATÍPICA
Arriba uno de los módulos de producción del Midget. Abajo, la vieja prensa recuperada por la Heritage.

El 1 de abril -que es el día de los Inocentes en Gran Bretaña- de 1988, la British Heritage inaugura una planta de producción en Farringdon, en el corazón de la zona rural de Oxfordshire. No se trata de unas instalaciones enormes, iluminadas por tubos fluorescentes y totalmente automatizadas, sino de una unidad industrial de 743 metros cuadrados rodeada por almacenes y fábricas de muebles. El director, David Bishop, califica estas instalaciones como «compactas», un punto de vista bastante optimista si tenemos en cuenta la inmensa cantidad de gente que en ellas se concentra.

Bishop, al igual que sus colegas, es un loco de los coches. Tiene una dilatada experiencia en el mundo del automóvil, que le viene dada por una vida entera dedicada a ello. Cuando le llegó la oportunidad de encargarse de la dirección de la sección industrial de la British Heritage, no lo dudó un instante, aceptó la oferta.

Al principio, la Heritage era una especie de cooperativa que encomendaba la fabricación de diversos componentes a compañías cuidadosamente seleccionadas. Era una forma de evitar la entrada de fabricantes piratas en el mercado, pero al mismo tiempo que las arcas de la British Heritage se empezaban a vaciar, la demanda de componentes

UN INGLÉS RESUCITADO
El Midget, con su aspecto de típico deportivo británico, tiene más de 3.500 soldaduras.



TRABAJO EN EQUIPO
Los logotipos dorados pertenecen a las firmas suministradoras de la British Heritage.

VETERANOS ANTE TODO
Los técnicos reclutados por la Heritage saben muy bien lo que se traen entre manos, ellos ya participaron en la fabricación de los MGB y los Midget.



DAVID BISHOP
El director de la Heritage es un loco de los coches con gran visión de futuro.



clásicos fabricados por la misma compañía crecía.

Como en todas las buenas historias, las carrocerías de los MGB y los Midget no se habrían podido volver a producir si Bishop no hubiera estado en el sitio justo en el momento adecuado. Durante una visita a la planta de Swidon, un colega le enseñó una carta que autorizaba la eliminación de toda la maquinaria para fabricar el TR7, -curiosamente iba a ser vendida a los japoneses por 60 libras la tonelada- lo que le indujo a pensar que otras máquinas estaban olvidadas en los rincones más remotos de la empresa. Después de intensas investigaciones, en las que colaboraron muchas personas, se consiguió recuperar todo el material existente, que ahora permanece bajo la custodia de la marca British Heritage.

Una vez realizada la proeza de recuperar toda la maquinaria, se pro-

cedió a formar un equipo que se encargara de la producción de los coches. Se reunieron 23 técnicos que sumaban, entre todos, 200 años de experiencia.

«No queríamos a trabajadores individualistas, sino a personas capaces de trabajar en equipo», explica Bishop. Muchos de los técnicos empleados se habían tomado la jubilación anticipada o estaban a punto de hacerlo, pero todos tenían algo en común: habían sido capataces o supervisores en los tiempos en que los MGB y los Midget eran fabricados.

FABRICACIÓN PERSONAL

Al contrario que en otras cadenas de producción en que el trabajador realiza la misma tarea una y otra vez, en Heritage hay cinco módulos donde se montan diversas partes de los coches. «Esto quiere decir que cada hombre tiene que ejecutar más de una operación. Tuvieron que pasar por un pequeño periodo de aprendizaje pero, después de un tiempo, su experiencia les permitió desarrollar sus propias técnicas», explica Bishop, muy orgulloso, que además remarca el hecho de que cada carrocería del Midget consta de 3.500 soldaduras.

En el edificio adyacente hay incluso una vieja prensa de 250 toneladas que data de 1932, usada para producir componentes de hasta 182 cm. de tamaño y dos prensas más pequeñas para la fabricación de pequeñas piezas, como los diversos mecanismos de las ventanillas de los MGB. Cualquier pieza más grande es fabricada por Vickers, Pressed Steel Fisher, Rover o Motor Panels. Hasta que se empezó a producir el Midget el pasado 1 de abril, la Heritage construyó 1.515 MGB y casi 100 GT «y sigue habiendo una demanda notable de estos coches, por lo que el final del B está aún muy lejos» dice Bishop.

El Midget parecía el paso siguiente más lógico, por el número de pedidos de este modelo que se recibió. «Además es un coche ideal para el momento económico actual, constituye el primer peldaño de la escalera de los coches clásicos para mucha gente y es sensiblemente más barato que los B».

Se tarda 20 horas en construir cada Midget -cuatro menos que el



EL AUTENTICO
Este es el aspecto que tiene un MGB, verdaderamente elegante.

MGB y se fabricarán 20 unidades a la semana hasta septiembre, momento en el que se revisará la situación.

«Sólo tenemos capacidad para construir 1.500 coches al año aquí, y no quiero sufrir la dificultades que conllevaría producir dos coches simultáneamente. ¡Ya hemos fabricado un Midget con pasos de rueda redondos y cuadrados!».

Bishop se muestra cauto respecto al futuro, la débil economía local, al igual que la americana, ha oscurecido un poco las perspectivas de la Heritage. De todas formas, la compañía estará en el Salón de Es-

sen, por primera vez, el próximo año. Bishop piensa que Alemania y el Benelux pueden ser buenos mercados donde expandirse, aunque reconoce que el número de potenciales clientes de coches clásicos no es ni mucho menos infinito, aunque añade: «si conseguimos mantener los coches en la calle y evitamos que vayan al desguace, habremos cumplido con nuestro trabajo».

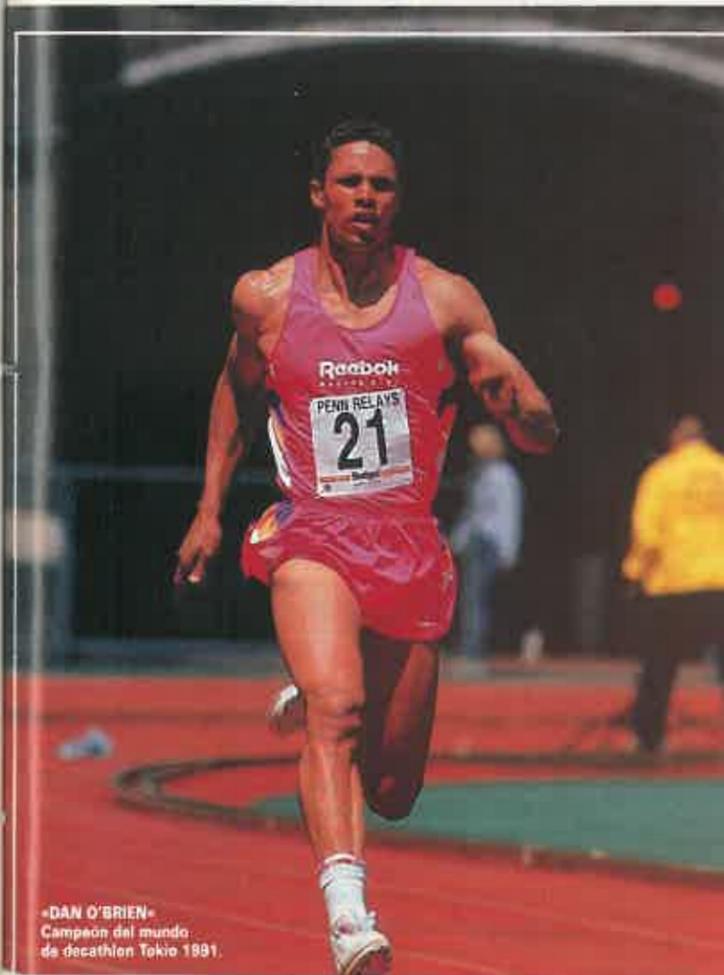
Bishop no descarta que otros clásicos sean producidos después del B y el Midget, aunque esto, naturalmente, depende de la demanda y los costes. «Hemos tenido suerte con el Midget y el MGB, ya que son

dos coches relativamente baratos de producir. Además, la mayor parte de la maquinaria ya existía, algo muy importante, ya que ésta es muy cara debido al alto número de piezas de que constan los coches clásicos».

Todos los coches de los que Bishop habla son clásicos consagrados de finales de los 60 y los 70, pero, ¿no piensa en modelos más actuales? «Lo intentaremos con más proyectos, si podemos. Podríamos producir algunas piezas para los Allegro, si existiera una demanda razonable. Aunque los Rover P5 y P6 son mucho más fáciles de obtener, y la demanda sería de unas 50 unidades al año únicamente, no merecería la pena».

«Hoy en día, los coches de colección son, en su mayoría, modelos construidos en series cortas, como el XJ-S, o quizás el MG Turbo, el MR2 y el Miata. «Quizás, dice Bishop, los futuros coches clásicos serán japoneses, una perspectiva inquietante para la Heritage».

Ian Adcock
Fotos: Mike Valente



«DAN O'BRIEN»
Campeón del mundo de decatlon Tokio 1991.

TU COMO YO «THE PUMP»



EN CUALQUIER TIPO DE ESFUERZO PREFIERO UNAS «THE PUMP». PARA CORRER, PARA SALTAR Y PARA LANZAR, SIENTO MI PIE MÁS PROTEGIDO Y SUJETO.



Finance
BMW
Leasing

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

SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i	1990	Aire Acondicionado	3.700.000	A. Albelda
BMW	M535i	1985	Full Equip	2.500.000	A. Albelda
BMW	325i Touring	1990	Aire Acondicionado/ABS	3.200.000	A. Albelda
Audi	90 2.2 E	1989	Pintura Metalizada/Llantas	1.850.000	A.S. Busquets
Volvo	760 GLE	1988	Cuero/Air. Aco./Llantas/Techo	2.200.000	A.S. Busquets
Mercedes	300 ID 4 x 4	1990	Air. Aco./Elevallunas/Cierre Centralizado	5.750.000	A.S. Busquets
BMW	524td	1988	Climatizador/Techo	2.900.000	Armosa
Porsche	944	1986	Full Equip	2.450.000	Armosa
BMW	325 ix	1989	Air. Aco./ABS/Techo/Alarma	2.650.000	Armosa
BMW	318i/4	1992	Full Equip	2.650.000	Auto Ampuria
BMW	M6	1990	Full Equip	5.850.000	Auto Ampuria
Lancia	Integrale	1989	Full Equip	1.850.000	Auto Ampuria
BMW	735i	1987	Full Equip	3.600.000	Auto París
BMW	325iA Touring	1989	Air. Aco./Dir. Asistida/ABS/Llantas	3.000.000	Auto París
BMW	325i	1988	Air. Aco./Pintura Metalizada/ABS	1.800.000	Auto París
BMW	525i	1989	Full Equip	2.800.000	Autogal
Alfa Romeo	75 2.0 T.S.	1988	Full Equip	1.400.000	Autogal
Opel	Manta 2.0 GSI	1987	Full Equip	1.000.000	Autogal
BMW	325ix	1988	Full Equip	2.800.000	Autolago
BMW	735AL	1988	Full Equip	5.500.000	Autolago
BMW	M6	1986	Full Equip	4.800.000	Autolago
Ford	Scorpio 2.0i	1988	Full Equip	1.300.000	Autosa
BMW	320i	1987	Full Equip	1.700.000	Autosa
BMW	735iA	1990	Full Equip	5.200.000	Autosa
BMW	535i	1988	Cuero/Climatizador	2.900.000	Bertolin
BMW	325i	1987	Aire Acondicionado/Pintura Metalizada	2.000.000	Bertolin

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Fiat	Tipo 1.6 DGT	1989	Pintura Metalizada/Radio	975.000	Bertolin
BMW	318i/4	1987	Hi-Fi/Pintura Metalizada	1.400.000	Bikar Motor
BMW	325i/4	1987	Air. Aco./ABS/Llantas	1.950.000	Bikar Motor
BMW	320i/2	1987	Hi-Fi/Pintura Metalizada/Llantas	1.500.000	Bikar Motor
BMW	325i Touring	1991	Full Equip	3.450.000	Carmelo
Mercedes	300 E	1987	Full Equip	2.600.000	Carmelo
Saab	9000i Turbo 16V	1989	Full Equip	2.200.000	Carmelo
Ford	Sierra Sport	1989	Full Equip	1.275.000	Elitemotor
Audi	Coupé	1989	Aire Acondicionado	2.250.000	Elitemotor
Opel	Omega 2.0 CD	1987	Aire Acondicionado/Pintura Metalizada	1.275.000	Elitemotor
BMW	M635Csi	1987	Full Equip	5.900.000	Engasa
BMW	735i	1987	Full Equip	3.600.000	Engasa
Alfa Romeo	164 T.S.	1989	Full Equip	1.800.000	Engasa
BMW	325i/4	1988	Full Equip	2.500.000	Fersan
Mercedes	190 E 2.3 16V	1987	Full Equip	3.500.000	Fersan
Opel	Vectra 2000 16V	1990	ABS/Aire Acondicionado	2.000.000	Fersan
Lancia	Thema	1987	Full Equip	900.000	G. Guarnieri
Ford	Sierra 2.0 GLI	1987	Full Equip	1.000.000	G. Guarnieri
Mercedes	500 SE A	1986	Full Equip	2.800.000	G. Guarnieri
Opel	Omega 2.0 i	1987	Full Equip	1.500.000	Hispanómvil
Mercedes	190 2.0 E	1986	Full Equip	1.850.000	Hispanómvil
Renault	25 V6	1988	Full Equip	1.700.000	Hispanómvil
BMW	525i	1988	De Serie	3.200.000	Keldenich
Saab	9000 Turbo	1986	Aire Acondicionado/Cuero	2.000.000	Keldenich
Audi	90 2.2	1990	Aire Acondicionado	2.100.000	Keldenich

A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
ARMOSA. Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**
AUTO AMPURIA. Ctra. de Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA.** **ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOSA. Cardaño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BERTOLIN. Rafael Cisneros, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**

DIPAUTO. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET.** **VALENCIA**
E. CASERO RUIZ. P. Cascajos. Ctra. de Circunvalación, s/n. Tel. 24 07 83. **LOGROÑO**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Gádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
LUGAUTO. Ctra. Nueva de Santiago, Km. 2,100. Louzaneta, s/n. Tel. 24 40 61. **LUGO**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL. Ctra. de Madrid, Km. 282. Tel. 22 15 50. **CARDOBA** **MURCIA**

MOTOR CENTRAL. Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE. Ctra. El Platio-Mejadad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo-Oleiros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
PORFESA. Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**
R. CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares. C/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Via Asina, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR. **MADRID**

SARAN. Trav. Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	--	--
Fiesta Ghia 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	--	--	600	440	--
Escort Xtra 1.4	--	--	640	510	--
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GL, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	--
Escort Ghia 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 Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GLD 1.6	930	840	760	--	--
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	--
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	--	--
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Millio. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	--	--
Orion CLD y GLD 1.6	--	--	680	550	--
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millio. 1.8 D	1000	900	820	730	560
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 i 3p	1450	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Orion CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Orion CLX 1.8 D	1250	--	--	--	--
Orion Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra CL y GL 1.4 4p	--	--	800	720	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra CL 2.0 4p	--	--	900	810	--
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	--	--
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra CL 2.0 5p	1490	1260	1120	990	890

PRECIOS COCHES USADOS

Hay garantías que dicen "Búsquese la vida" y otras "Que le van a buscar."

DMR&B

Sistema Usado Seguro

Sistema Usado Seguro Fiat. Vehículos de Ocasión de todas las marcas garantizados hasta 12 meses. Ahorra, con cobertura europea y asistencia en carretera.

FIAT



MERCEDES 300 E 24 V, año 90, full equip. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES 300 E, full equip, 38.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. (91) 549 57 88.
PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
RENAULT 21 TXE, A.A., 48.000 km, año 88. Tel. (91) 549 57 88.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 64 71.
RENAULT 19 TXE, A.A., año 90, rojo. Tel. (91) 549 57 88.
TOYOTA SUPRA 3.0 Targa, 40.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, cuero, llantas, aire acondicionado, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MERCEDES 300 D Automático, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MERCEDES 190 2.5 D, full equip, año 86, 2.400.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MERCEDES 190 E 2.5 16 V, full, año 87, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MERCEDES 190 E 2.3, full, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.
MERCEDES 190 E, full, año 87, 1.850.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.
VOLKSWAGEN Corrado G60, ABS, cuero, equipo hifi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.

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

F. TOME, S.A. Opel Kadett GSi, «preciosos», 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. Opel Kadett 1.6 GLS, año 87, garantía 18 meses, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Ford Sierra 2.3 GL Diesel, con aire acondicionado, año 88, 18 meses de garantía, por 1.250.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Renault

AUTOMASER

Opel Calibra 2.0i 16V, seminuevo, 91	2.850.000
Lancia Dedra 2.0i, full equip, 90	1.850.000
Renault 21 2.0i Turbo, A.A., ABS, 88	1.750.000
Jaguar XJ6 3.6, full equip, 87	2.900.000
Mercedes 190 E, muchos extras, 86	1.550.000
Opel Kadett GSi 16V, serie limit. D.A., 90	1.900.000
Jeep Cherokee, nuevo	3.300.000

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

por sólo 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Ford Sierra 2.3 GL Diesel, con aire acondicionado, año 88, 18 meses de garantía, por 1.250.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Renault por sólo 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Toyota Land Cruiser, año 89, 80.000 km, 1.600.000 ptas. Motor Central. Tels. (91) 474 30 66/33 43, ext. 29.
BMW 318i, año 88, 70.000 km, 1.850.000 ptas. Motor Central. Tels. (91) 474 30 66/33 43, ext. 29.
MAZDA RX7 Cabrio, rojo, capota negra, nuevo, año 1991, oportunidad. Tel. (968) 34 03 01.
CHEROKEE Limited, 1990, impecable, 36.500 km, 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 401 61 54, oficina.
MERCEDES 420 SEC, matrícula turística, full equip, estado perfecto, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 542 89 07.
AUDI Quattro 2.3 20 V, 170 CV, catalizador, todos los extras, impecable, equipo hifi integrado. Tel. (972) 31 52 92.
MERCEDES 230 CE, azul oscuro, muchos extras. Teléfonos (911) 43 78 13/42 06 10.
MERCEDES 300 D, gris plata metalizado, extras. Teléfonos (911) 43 78 13 y 42 06 10.
BMW 325 Touring, negro metalizado, extras. Tels. (911) 43 78 13 y 42 06 10.
MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo. Teléfono (91) 759 76 95, noches.
KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.
VOLKSWAGEN Escarabajo, barato, muy bonito. Azcona, 62.



VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

F. TOME, S.A. Volkswagen Golf 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 Ibiza 1.5 Crono, año 90, pocos kilómetros, 2 años de garantía, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Citroën AX 14 TZS, año 88, garantía 18 meses, por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Nuevo Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía, por sólo 1.275.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. «Atención». Ford Sierra 2.0i GL, «Automático», del año 89, 24 meses de garantía, 11 Turbo, año 86, por sólo, 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Ford Escort XR3, año 85, 12 me-



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO CORREDIZO Y BASCULANTE **Febasto**

PERFECTA CLIMATIZACION MONTAJE INMEDIATO ACABADO IMPECABLE

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

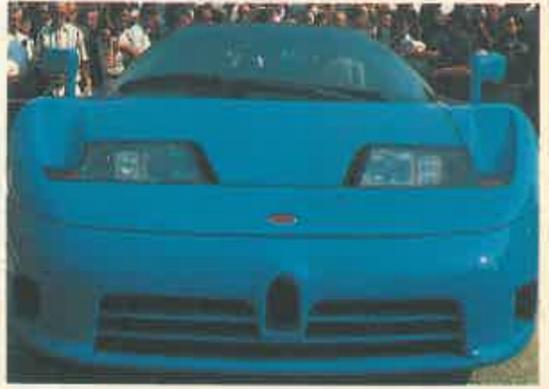
IMPORJAPAN «CANTERA DE CAMPEONES»



Le informamos que ya puede ver y disfrutar de los nuevos modelos del 92.

- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 16V 145CV 4x4
- CHEVROLET LUMINA APV-V6 ABS
- CHEROKEE LAREDO MANUAL
- TOYOTA MR2 200 CV.
- MAZDA MX3

Todos ellos los tenemos en stock. de entrega inmediata.
Consúltenos en: C/Almacellas, 44 Binefar (Huesca).
 Tel: (974) 42 80 11 Fax: (974) 43 06 02.



Teo Martín AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR-C-3
 MARTIN DE LA VEGA-28330 (Madrid)
 Tifs. 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

distribo 39 AUTOMOVILES
 MARIA ZAYAS, 21 SEMIESO. BRAVO MURILLO, 247 28039 MADRID
 TELS. 571 54 63 / 571 86 72 FAX. 571 51 15

MERCEDES 230 CE, azul oscuro, muchos extras. Teléfonos (911) 43 78 13/42 06 10.
MERCEDES 300 D, gris plata metalizado, extras. Teléfonos (911) 43 78 13 y 42 06 10.
BMW 325 Touring, negro metalizado, extras. Tels. (911) 43 78 13 y 42 06 10.
AUDI Quattro 2.3 20 V, 170 CV, catalizador, todos los extras, impecable, equipo hifi integrado. Tel. (972) 31 52 92.
PORSCHE 944, blanco, como nuevo, 1.500.000 ptas. Tels. (91) 803 70 65 y 804 06 46.
VENDO Mercedes 500 SEC Coupe, matrícula turística, automático, A.A., ABS, cuero, plata, 1987, 120.000 km., perfecto, 4.500.000 ptas. Tel. (93) 894 81 78, fax (93) 301 02 25.
COUPE Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.

¡ANUNCIASE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 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.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Los sistemas de transporte OHIS están pensados para adaptarse a su coche según las especificaciones del fabricante. Su depurado diseño y construcción en aluminio ofrecen la mínima resistencia aerodinámica. Porta-equipajes, porta-esquí, porta-bicicletas, porta-windsurf, cajas porta-todo y otros. Homologados por la TÜV alemana.

Importador para España **Turbopul**
 Pérez Galdo, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

SE VENDE COCHE BMW 325 IX TOURING

Full equip
Año 90

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

PORSCHE 944 Turbo Cup, año 88, tapicería cuero, chasis sport, autoblocante, frenos 928, llantas 9 pulgadas, 250 CV. Raúl Borreguero. (96) 366 99 00, horas oficina.

ESCORT RS Turbo, 1988, M-K, blanco, alarma, techo Recaro Alpine, regalo todo riesgo, perfecto, ocasión, 990.000 ptas. Teléfono (91) 767 09 98, mensaje.

RENAULT 21 Turbo 2l, 42.000 km, M-Y, Recaro, Blaupunkt, 1.850.000. Tel. (91) 650 27 47, llamar de 11.00 a 20.00 horas.

TERRENO 2.7 TD, 5 puertas, estrenar. Patrol 2.8 TD «GR», estrenar, disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y 30 42 04.

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

OCASION interesante, BMW 325i, 4p., gris metalizado, llantas, etc., M-KU. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

SUZUKI Vitara, nuevos, todos los modelos, entrega inmediata, oferta, regalos varios. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

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

SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Azcona, 62. Tels. (91) 726 17 17 y 725 86 21.

C.A.N.S.A. Asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales todas marcas. Azcona, 62. Teléfonos (91) 726 17 17 y 725 86 21.

CORSA Don Algodón, impecable. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 22.

FORD Escort XR3i, M-KL, garantía, precio interesante. Azcona, 62. Tels. (91) 726 17 17/725 86 21.

FORD Fiesta, moderno, M-LH, precio interesante. Tel. (91) 725 86 22.

LANCIA Y10, M-LV, interesante. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E, total equipo, 1990, impecable. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

VOLKSWAGEN Golf Sprinter, 40.000 km, 900.000 ptas. Azcona, 62.

VOLVO 360 GTI, 50.000 km, impecable. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

ALFA Sprint 1.5, sin golpe, 50.000 km, 800.000 ptas. Elche. Tel. (96) 542 33 32.

MERCEDES 300 CE, último modelo, todos los extras, seminuevo, garantizado, 4.400.000 ptas., incluida transferencia. Tel. (908) 65 88 06.

DODGE Stealth (Mitsubishi 3000), Plymouth Laser (Mitsubishi Eclipse) a estrenar, full equip, dtos. hasta millón y medio, garantía, seguro incluido. Infórmese, teléfono (91) 314 59 96.

IMPORTE su automóvil europeo directamente, estricto, precio coste más comisión por servicios, sólo top models, infórmese sin compromiso. Tel. (91) 314 59 96.

MERCEDES 190 16 válvulas 2.5, aire, techo y todos los extras, garantía 12 meses, 4.300.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos (91) 726 17 17 y 725 86 21.

MERCEDES 350 SLC, abril, 79, verde metalizado, muy buen estado, 190.000 km, 2.200.000 ptas. Teléfono (948) 26 27 62.

BMW 316, particular, aire acondicionado, llantas, 4 faros, buen estado, 580.000 ptas, acepto moto a cambio. Tel. (91) 726 82 24, noches. Tel. (91) 356 64 37, oficina.

BMW 528i, todos extras, impecable, 1.400.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 726 17 17.

CX Serie 2, impecable estado, barato. Azcona, 62.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, azul cielo, perfectísimo estado. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, un solo dueño, champagne. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1975, antracita, 1.490.000. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

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.

EMPRESA procedente de dirección vende o cambia Jaguar XJ 12, serie 1, todos los extras, color blanco. 2.500.000 ptas. Tel. 556 00 40. Srta. Begoña, horas oficina.

MERCEDES-BENZ. 190E 2.3, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES-BENZ. 300E, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

CLASICOS alemanes. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

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



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	Blanco	53.000	1.525.000
Opel Corsa	89	Blanco	30.000	610.000	VW Golf Cabriolet	88	Blanco	42.000	1.525.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 18 V.	91	Azul	16.000	1.575.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	89	Gris	21.000	845.000	BMW 318i 4p	90	Rojo	24.000	1.875.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	VW Golf GTI Sp. A.A.	91	Blanco	18.000	1.775.000
Mitsubishi Eight	91	Verde	15.000	875.000	Peugeot 405 SR F.E.	89	Burdos	37.000	1.775.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Renault 21 Nov. 7p. F/E	89	Rojo	32.000	1.975.000
Renault 5 GTL Sp.	91	Blanco	14.000	895.000	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 V6 F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
Seat Ibiza SUV	90	Blanco	23.000	1.050.000	Audi 90 2.2 F.E.	89	Azul	31.000	2.250.000
Peugeot 205 Diesel	90	Blanco	17.000	1.075.000	F. Sierra XR4i A.A.	91	Blanco	12.000	2.275.000
Opel Kadett 1.6S Top AA	88	Negro	38.000	1.075.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Gris	11.000	2.275.000
F. Escort 1.8 D.	90	Blanco	28.000	1.120.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Negro	39.000	2.350.000
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 TXL F.E.	91	Rojo	10.000	1.975.000
Opel Corsa GSI	89	Blanco	35.000	1.150.000	Rover 820 Si 16 V F.E.	90	Verde	31.000	2.250.000
Suzuki Santana Serravallo	91	Rojo	19.000	1.175.000	Renault 21 T.F.E.	89	Blanco	35.000	1.525.000
F. Fiesta 1.8 D 5p A/A	91	Blanco	16.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Blanco	12.000	2.325.000
F. Sierra 2.0i 5 A.A.	87	Blanco	61.000	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 GHD 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	Blanco	23.000	1.275.000	Citroën AX GT	88	Blanco	41.000	825.000
Citroën BX Diesel	90	Blanco	22.000	1.275.000	Peugeot 205 GT	88	Blanco	32.000	745.000
Renault 19 TSE A.A.	88	Blanco	31.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Packe	91	Rojo	13.000	890.000
Renault 21 TSE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 GHIA (moderno)	91	Blanco	10.000	1.275.000
Citroën BX 16 A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000	Ford Sierra 2.0i XR4i FE	90	Blanco	23.000	1.825.000
VW Golf TD	90	Blanco	28.000	1.475.000	Alfa Romeo 164 Turbo Diesel F.E.	89	Rojo	42.000	2.475.000

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

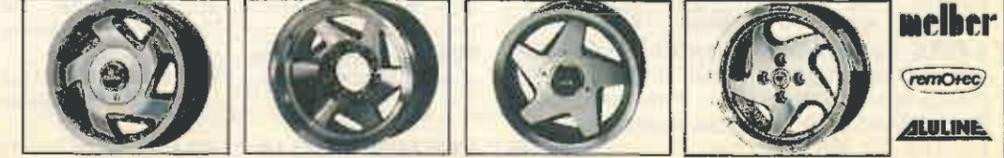


SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAORE

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

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



En los mejores Establecimientos del Ramo ALEACION EN CONJUNTO



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

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.
PARTICULAR Audi 90 Cuattro, 20 V. A.A. ABS. 35.000 km, impecable. Tel. (91) 302 44 82.
MERCEDES 420 Sec. Matrícula turística, full equipo, estado perfecto, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 542 89 07.

PORSCHE 944 Turbo Cup, año 88, tap. cuero, chasis sport, autoblocante, frenos 928, llantas 9 pulgadas, 250 CV, Raul Borreguero (96) 366 99 00. Horas oficina.
MERCEDES 300 D, gris plata, metalizado. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.

AUDI Quattro 2.3, 20 V, 170 CV, catalizador todos los extras, impecable equipo HI-FI, integrado. Tel. (972) 31 52 92.
BMW 325i Cabrio, rojo, 38.000 km, aire impecable. Tel. (91) 250 01 07.
PORSCHE 944, Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 64 71.

BMW 325 Touring negro, metalizado, extras. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.
BMW Z1 rojo, nuevo a matricular. Tel. (91) 250 01 06.
VOLKSWAGEN Santana, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.

ESCORT RS Turbo 1988, M-K, blanco, alarma, techo recaro alpine, regalo todo riesgo, perfecto, ocasión 990.000. Tel. (91) 767 09 98, mensajería.
Coupe Subaru 4WD, todos extras: aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000. Azcona, 62.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo. Tel. (91) 759 76 95, noches.
KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.
NISSAN 200 SX 1.8 Turbo, 16V, 12.000 km. 2.900.000. Tel. (942) 22 55 06, noches.

BMW 745i ejecutive, año 85, full equipo, 2.300.000. Tel. 549 64 71.
VENDO moto Yamana Quad 350 cc por no usar con 4 meses de antigüedad, modelo Warriors-92, precio a convenir. Tel. (968) 78 21 03 / 78 27 27. Horas oficina.

PORSCHE 944, blanco como nuevo, 1.500.000 ptas. Tel. (91) 803 70 65 (91) 804 06 46.
MERCEDES 230 CE azul oscuro, muchos extras. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.
MERCEDES 300-F, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.

PORSCHE 911 Carrera, modelo 84, impecable, BBS, 3.550.000. Tel. (98) 536 72 48, contestador.
VW ESCARABAJO barato, muy bonito. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Polo 75 CV, 1988, 600.000 ptas. Tel. (91) 620 86 29.

ESCARABAJO Volkswagen 1600, impecable, color rojo, capota negra y blanca, todo original 1.700.000 ptas. Tel. (968) 50 65 62 o 50 65 66.
BMW 528i todos extras, impecable, 1.400.000. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.

VAROSA *motors*

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

**MITSUBISHI
 TOYOTA
 HONDA
 MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
 ECLIPSE
 LANCER 4 PUERTAS
 HONDA CIVIC
 TOYOTA CELICA
 DODGE STEALH**

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4

CLASICOS ingleses. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y ABS. Tel. 549 57 88.
BMW 535i, año 90, extras. Tel. 549 64 71.
BMW M-3, año 88, 549 57 88.
GMC Syclone, Pick up, serie limitada, 280 HP, 0 a 100 km/h 5.3 segundos (más rápido que el Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MAZDA 929, modelo nuevo 1992, full equipo, único en España. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
PORSCHE 911 turbo, full equipo, rojo, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES-BENZ. CE 24, full equipo (varios) distrito-39. Tel. (91) 57 15 46.
MERCEDES-BENZ. SL distrito 39. Tel. (91) 57 15 46.
MERCEDES-BENZ. 300E 2.4, full equipo (varios) distrito 39. Tel. (91) 57 15 46.

VENDO SEAT 124 SPORT-1600 CAMBIO JUNCOSA MOTOR NUEVO PREPARACION TOPE CLASICO. TEL: (93) 218 98

SE VENDE KAWASAKI ZZR 600 BUEN ESTADO M-LF. TEL: 637 33 67 NOCHES. ANGEL

SUZUKI 410, techo rígido, 590.000. Acona, 62.
C.A.N.S.A. asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales todas marcas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21 / 725 17 17.
KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
PORSCHE 944 Turbo, full equip. Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
PORSCHE Carrera 2, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
OCASION interesante BMW 325i 4p, gris metalizado, llantas, etc. M-KU. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

BMW 524-TD un año uso, comprado en Sánchez Ferrero, aire ABS, Spoiler, radio cristales, alarma, perfecto estado motor y pintura, color negro, metalizado, siempre en garaje. Tel. (91) 611 91 18/611 91 85. Horas oficina.
JEEP Cherokee limited, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
FORD explorer, eddik, bauer, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
TOYOTA Land Cruiser, S.T. Wagon, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
MERCEDES 190E, total equipo 1990, impecable. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

PORSCHE 944 Turbo, full equipo, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
PORSCHE Carrera 2, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
PORSCHE Carrera 4, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
DODGE Stealt, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
MITSUBISHI 3000 GT, VR4, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
CX Serie 2, impecable estado, barato. Azcona, 62.
SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tel. 725 86 21/22.

BMW 316 particular, aire acondicionado, llantas, 4 faros, buen estado, 580.000, acepto moto a cambio. Tel. 726 82 24 noches, 356 64 37 oficina.
FORD Escort XR3i M-KL, garantía, precio interesante. Tel. 723 86 21 y 726 17 17.
CORSA Don Algodón, impecable. Azcona, 62. 725 86 22.
FORD Fiesta moderno M-LH, precio interesante. Tel. (95) 282 61 22.
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.

AUTO RADIO — UNION — ALARMAS

«TELEFONIA MOVIL»
 30 AÑOS DE EXPERIENCIA
 AUTENTICOS ESPECIALISTAS
 C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
 Tels. (91) 248 42 46/247 71 28
 28005 MADRID

15% Descuento
 VISA, ETC.

ALARMAS GT Y GEMINI PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
- TELEMANDO 28.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS



Labricar

TALLER DE DIAGNOSI DE MOTORS - CANVI D'OLI
 MUNTATGE D'AIRE ACONDICIONAT - AUTO-RADIOS
 TELEFONS DE COTXES - BOTIGA D'ACCESORIS
 REVISIONS PER A ITV - ALARMES

ENTENÇA, 78 08015 BARCELONA
 TENO. 4 23 41 15 FAX: 4 23 03 50

AUTO SONIDO RONDA

KENWOOD
OFERTA
SONY
SHERWOOD

- HIFI
- OCULTADORES
- ALARMAS

spyBALL

TELEFONIA MOVIL

MOTOROLA FIJO.....89.000 + IVA.
MOTOROLA EXPLO II.....84.000 + IVA.
MOTOROLA PLUS. B.....161.000 + IVA.
NEC FIJO.....93.000 + IVA.
NEC POCKET.....166.000 + IVA.

RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

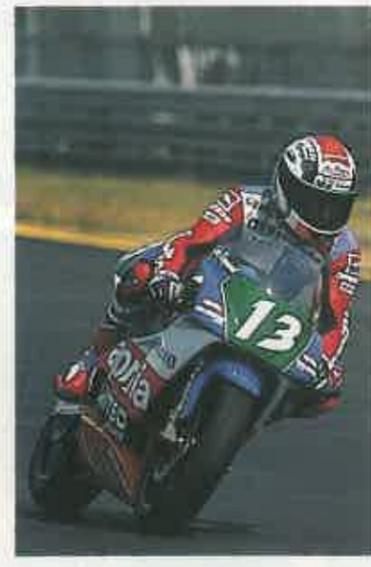
UN MONSTRUO DE CUATRO MOTORES

LA PASION DE REGGIANI

Loris Reggiani acaba de obtener en Jerez su sexta victoria en Gran Premio. Las motos no son su única pasión, durante el cada vez más corto invierno, se dedica a la mecánica. La Rosina es la prueba.

LORIS Reggiani, el piloto motociclista italiano, es conocido por su largo historial en el Mundial, aunque para su desgracia los accidentes hayan sido más numerosos que las alegrías: sus seis victorias en Grandes Premios, la última el pasado fin de semana en Jerez. Sin embargo, este enamorado de las carreras también lo es de la mecánica y así, en sus tiempos de ocio, siempre tiene algo para entretenerse en su garaje de Forlì. Su última locura se llama La Rosina.

Rosina tiene ochenta válvulas, dieciséis cilindros, ocho árboles de levas en cabeza y nada menos que 560 caballos con cuatro litros de cilindrada. Y es que La Rosina es un



invento al que Loris ha dedicado muchas horas. En síntesis se trata de un Lancia Beta Coupé de hace 20 años al que el piloto y dos amigos que le han ayudado, Orlando Petracchi y Albano Fabbri, quienes desde siempre han cuidado de las motos de Loris fuera de las del equipo oficial, han metido cuatro motores Yamaha de 1.000 centímetros cúbicos. Los dos delanteros son Genesis y los del eje trasero son Exup. Con ello, La Rosina tiene una relación peso/potencia más favorable que la de un Ferrari F-40 o un Lamborghini Diablo, puesto que los citados 560 caballos deben mover un peso de 1.160 kilogramos. La transmisión es, evidentemente, muy peculiar puesto que cada



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.
MERCEDES Benz 300 E, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
VENDO Alpine Renault A-110, impecable, original para coleccionistas, 2.000.000 ptas. Tel. (96) 148 00 57.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio, 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.
JAGUAR S. 3.4., año 62, perfecto estado, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 633 24 11
BMW 745i, año 1986, todos extras «todos», 78.000 km. Impecable, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 696 67 24.
BERTONE Freeclimber 8 meses. Tel. (911) 43 78 13.

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.
DODGE Stealt, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
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.
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 equipo, 2.100.000 ptas. Tels. (07) 497 135-12840.
OPEL Kadett 2.0 16V, año 89, 157 CV. Particular, 1.470.000. Tel. (952) 46 87 72.

PORCHE Carrera 4, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.
VOLKSWAGEN Golf Sprinter, 40.000 km, 900.000. Azcona, 62.
LANCIA Y 10 M-LV, interesante. Azcona, 62.
DAIMLER Sovereign 4.2, liter automático serie III, marrón metalizado, llantas, aire, full equipo, coche de lujo, 950.000 ptas. Tel. (96) 563 81 60.
PARTICULAR Audi 90 Quattro, 20V, A.A. ABS., 35.000 km., impecable. Tel. (91) 302 44 82.
MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo. Teléfono (91) 759 76 95. Noches.
KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.
MERCEDES 420 SEC, matrícula turística, full equipo, estado perfecto, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 542 89 07.
ALFA 75 Twig Spark, año 88, full equipo, 1.250.000 ptas. Teléfonos (91) 777 72 57 y 777 98 71.

MERCEDES 350 SLC, abril 79, verde metalizado, muy buen estado, 190.000 Km. 2.200.000 ptas. Teléfono (948) 26 27 62.
TERRENO 5 puertas 2.7 TD., estrenar Patrol 2.8 TD. «GR», estrechar, disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.
ALFA 75 1.8i Turbo Intercooler, año 89, 13.000 km., perfecto estado, 150 CV. Teléfono (96) 575 00 78.
CUATRO llantas «BBS» 6, 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelin, MXV2. Medidas 195/50R15-82V., como nuevo. Teléfono (968) 13 53 88.

MERCEDES 220-SE Coupe, 1965, impresionantemente nuevo, 2.200.000. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES 300-CE 24V, full equipo, año 90. Tel. 549 64 71.
MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equipo. Tel. 549 57 88.
ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, un solo dueño, amarillo limón, imposible mejorarlo. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
BMW-735 año 89, 32.000 km, 4.850.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.

OFRECEMOS NEGOCIO DE PORVENIR CON EL LIFTING DEL VEHICULO Y NUESTRO PULIDO AL TEFLON. FORMACION ASEGURADA. COMPLEMENTO IDEAL PARA PROFESIONALES. TEL: (96) 3 23 62 21

Como este coche sólo hay cuatro.

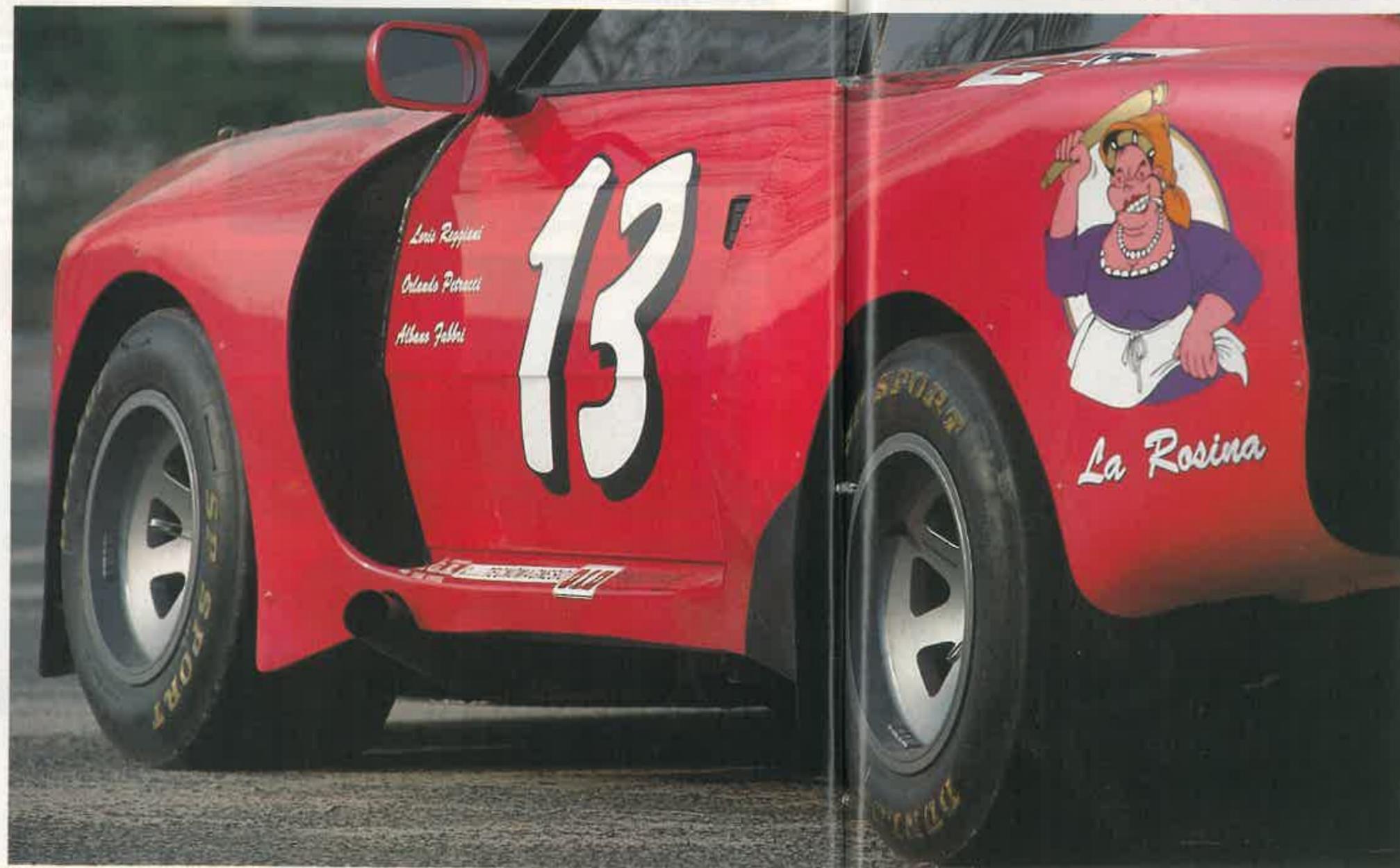


Porsche 911 Carrera RS Touring
Este es un coche de producción muy limitada. Si le interesa, dese prisa. Sólo nos quedan dos.

Porsche-Saab Concesionario
Avenida de Burgos, 87
P.º de la Castellana, 141
Tfno. 767 19 92. MADRID



CUATRO MOTORES
En La Rosina hay cuatro motores Yamaha 1.000. Los dos delanteros son de Yamaha Genesis y los traseros de Exup.



ESPECTACULAR
El aspecto de este coche no puede ser más agresivo, con sus grandes ruedas y decoración la semejante a un Hot Rod americano.

MULTIPLICADO POR CUATRO
En el tablero de instrumentos nos encontramos con cuatro cuentavueeltas para tener siempre bajo control los propulsores de este monstruo.

motor pasa la potencia a su rueda mediante una cadena de motocicleta y entre cada una de las ruedas de ambos trenes existe una especie de autoblocante, aunque no hay nada entre el eje delantero y el trasero. El chasis y las suspensiones se han mantenido prácticamente idénticas a las del automóvil de partida, y de momento lo importante ha sido todo lo referente a la revolucionaria motorización.

Este es el fruto de cuatro inviernos durante los cuales Loris y sus amigos han estado imaginando y dando forma a su peculiar locura: La Rosina.

El coste de la fabricación de este invento no llega a los dos millones de pesetas, aunque claro, las horas de trabajo no se cuentan, ya que en este caso se trata de una obra hecha por pura pasión.



PILOTO CONSTRUCTOR
Loris Reggiani, el piloto de Forlì, no se contenta sólo con participar en el Mundial de Motociclismo, sino que durante el invierno se dedica a la «alta» mecánica.

Todavía no ha llegado la hora de la prueba de fuego, es decir, el momento de rodar en la pista, pero Loris se muestra ilusionado y optimista: «Aún no sabemos como reaccionará en el circuito, pero las pruebas que hemos realizado en algunas rectas nos han animado, y la aceleración es increíble» explica el piloto de Aprilia, que en breve piensa ir a Misano a probar. Nadie sabe de lo que será capaz La Rosina en la pista, pero lo que es seguro es que llamará la atención, por su aspecto y por el inimaginable rugido de los 560 caballos de sus cuatro motores Yamaha 1.000 completamente desbocados. ○

José Luis Aznar
Fotos: Tino Martino



Doohan OK



SIMBIOSIS PERFECTA
Las claves del dominio de Mick Doohan hay que buscarlas en la perfecta simbiosis existente entre el piloto australiano, su Honda NSR y su técnico Jerry Burgess. Por mucho que lo intenta, Wayne Rainey no puede seguir su ritmo.

José Luis Aznar

Enviado especial

POCO importa que llueva a mares como en Japón, que el asfalto cambie de seco a mojado como en Malasia, que haga una temperatura agradable como la de Australia o que se corra bajo un sol de justicia como el de Jerez. En cualquier circunstancia Mick Doohan y su Honda no dejan oportunidad alguna a sus rivales. El dominio que ejercen es apabullante y no parece que por el momento la competencia esté en condiciones de reaccionar porque

EL PORQUÉ DE UN DOMINIO APLASTANTE

DOOHAN Y HONDA, INVENCIBLES

Mick Doohan ha conseguido su cuarta victoria consecutiva sobre cuatro Grandes Premios que se llevan disputados este año. El dominio del australiano y su Honda es apabullante y sus rivales no logran seguir ni tan siquiera su estela. Veamos cómo se ha llegado a esta situación.

Jerez desde el box

E L KIT «A» QUE ANTONIO SÁNCHEZ tenía adjudicado para su Honda del equipo Repsol ha pasado a manos del germano Stephan Prein. A consecuencia de la inactividad por causa de su enfermedad, una colitis ulcerosa, el mallorquín todavía no se ha estrenado en el Mundial y por ello las presiones de los germanos han causado efecto. Tal vez no hubiese estado mal prestar la moto a alguien mientras Sánchez se reponía...

E L GALLEGO JUAN LÓPEZ-MELLA volvió de nuevo a la categoría reina. Lo hizo con una ROC-Yamaha. Se da la circunstancia de que cuando le tenían vendido el chasis no había motores porque ROC ha vendido más motos de las previstas. Ha sido gracias a los esfuerzos de Yamaha España que el piloto de Nivea dispondrá de propulsores, pero esto no será hasta el próximo Gran Premio y mientras tanto se ha tenido que conformar con una versión 91 que es el de reserva del equipo ROC.

E L CIRCUITO DE JEREZ ESTRENÓ TRAZADO. Con un presupuesto de 400 millones de pesetas se ha reasfaltado toda la pista y se ha modificado la curva que daba paso a la chicane que, a su vez, ha sido suprimida. Con ello la recta que queda ahora es la más veloz del trazado y la longitud

total ha aumentado en 200 metros aunque la media es ahora más rápida. Los pilotos alabaron unánimemente las modificaciones. Los fotógrafos todo lo contrario, porque la antigua chicane era un sitio excelente para realizar nuestro trabajo.



B ERNIE ECCLESTONE ESTUVO EN JEREZ el viernes. Además de tener una entrevista con el alcalde Pacheco y pasar revista al paddock -esa era la sensación que producía el modo como paseaba por los boxes con mirada inquisidora-, aprovechó para sentenciar de una vez por todas la polémica de los puntos de los pilotos japoneses que tomaron parte en Suzuka. «Todos los que salen se

llevan los puntos conseguidos en la pista». La razón de esta decisión que todos aplauden -menos Bradl que es el más perjudicado- es que oficialmente nadie les dijo a esos pilotos que no iban a puntuar.

D E SAINETE cabe calificar la actuación de José María Parra, el transportista sevillano metido a manager. El año pasado ya se peleó con Dani Amatriáin. Este año se formó a bombo y platillo el equipo Parra Marlboro con sendas Aprilia 125 para «Pitufo» Álvaro. Antes de la primera carrera se pelearon. Luego llegó a un acuerdo con Manuel Hernández, pero a éste le negó las motos en Malasia cuando ya había entrenado. Posteriormente se reconcilió con «Pitufo», pero cuando éste llegó a Jerez dispuesto a correr no había motos: las había vendido a... ¡Hernández! A veces la realidad supera la ficción.

T ODA UNA SERIE DE PERSONAJES del mundo de la moto conocidos por su actuación «desinteresada», está montando una campaña «para aupar a Nieto a la presidencia de la Federación Española de Motociclismo aprovechando el carisma del «doce más uno». Éste se deja querer pero no parece muy convencido. Si Nieto fue genial sobre la moto, no olvidemos que no tuvo tanto éxito como manager de un equipo, y la Federación es lo mismo pero a lo bestia y con esa «corte» parece difícil que pueda llegar muy lejos.

tanto los pilotos de Yamaha como los de Suzuki confiesan tener problemas. Hasta ahora siempre se había dicho que la Honda era la moto más potente del paddock pero a menudo Yamaha y Suzuki la ponían en jaque, al fin y al cabo el título de Campeón del Mundo lo ostenta Wayne Rainey pilotando una Yamaha. Ahora la Honda sigue siendo la más veloz pero resulta que además se aguanta como jamás lo había hecho y es más dócil de pilotar que nunca. Tanto es así que en el podio jerezano Mick Doohan, a diferencia de Rainey y McKenzie, sus acompañantes en esta ocasión, estaba fresco como una rosa. Mick no gana con una mano, pero lo parece.

Naturalmente la clave de todo ello es el trabajo que este invierno han desarrollado los hombres de Honda HRC. Un trabajo calificado de «Alto Secreto» pero cuyos resultados son evidentes. Lo único que ocurre es que si la moto es más fácil de conducir y se aguanta más no es por que el trabajo más importante se haya llevado a cabo en el chasis y las suspensiones, sino que los progresos están en el motor. La pregunta surge inmediata: ¿en qué influye éste en la estabilidad? Muy fácil, las Hondas siempre se han calificado de brutales, a Gardner le gustaban así, o más bien al australiano no le importaba cómo se comportasen, él iba a saco en cualquier circunstan-

cia, no en vano se había ganado la fama de domador. Todo cambió durante este invierno porque la temporada pasada el mejor hombre de la marca del Ala Dorada fue Mick Doohan y por lo tanto se ha hecho según sus gustos la fabricación de la moto para este año.

El síntoma de que algo importante había cambiado se tuvo en el Gran Premio de Japón. En los entrenamientos el sonido de las Honda era absolutamente distinto al de sus rivales. No emitían un estridente aullido como antes, o como las Yamaha y Suzuki. Era en cambio un ronco bramido el que salía de sus escapes, y de no ser porque los tiempos la confirmaban como la más rápida en la pista, se hubiese dicho que el motor no giraba redondo. Esto fue la prueba de que un cambio de importancia se había producido en sus entrañas. Doohan se ha cansado de decir que no estaba autorizado a dar explicaciones, que sí, que la Honda sonaba distinta pero que él no estaba autorizado a decir cuál era la razón.

NUEVO MOTOR

Las teorías pronto corrieron por el paddock y ya las hemos confirmado. El nuevo motor trabaja como un bicilíndrico ya que los cuatro cilindros están calados a 180 grados en vez de estarlo a 90. Es decir, antes en una vuelta de cigüeñal había cuatro explosiones repartidas y ahora hay sólo dos con dos cilindros en fase de explosión simultánea. Ello hace que el motor se comporte como un bicilíndrico en lugar de un cuatro cilindros. Otra manera de decirlo es que se trata de dos motores de doscientos cincuenta uno junto al otro compartiendo un mismo cigüeñal. De este modo se tienen las ventajas de ambas disposiciones: las de un mayor par de un bicilíndrico, lo que redundaba en la aludida mayor facilidad de pilotaje, y las del tetracilíndrico, que al tener las masas alternativas de menor peso, puede alcanzar un mayor número de vueltas, con lo que el régimen máximo no baja y por lo tanto la potencia en alta se mantiene. En la práctica el resultado es que se ha eliminado el tirón que a medio régimen, nueve mil revoluciones, daba el motor y provocaba unos tremendos latigazos de la rueda trasera. Ahora la moto tiene una aceleración igualmente brutal, ciento

ALEX CRIVILLÉ

Hace polvo las teorías... y las motos

POCO TIEMPO ha necesitado Alex Crivillé para poner en entredicho la teoría de la aclimatación a la categoría de 500. Con tres Grandes Premios dio la campanada, y en el cuarto la ha confirmado. La caída en la última vuelta en el circuito de Jerez no hace más que añadir una componente heroica a la carrera. Alex nunca se dio por vencido. Primero remontó una mala salida, luego dio cuenta de Kocinski, el joven de dientes afilados que el año pasado también se había encargado de demostrar que no hace falta mucho tiempo para estar entre los mejores cuando hay facultades y medios técnicos. Alex ha dado al traste además con la teoría de que se necesita pasaporte de los «Estates» o haber nacido en la tierra de los canguros para ser alguien en 500. Con una buena moto, la Honda de

este año sabemos que es un avión, con un equipo que funciona con la perfección que lo hace el Equipo Campsa, pero con esa falta de respeto, de complejos, «si ellos lo hacen, ¿porqué yo no?», Alex se ha convertido en la gran esperanza europea. Y es que en el paddock del Mundial, no sólo los españoles deseamos tener un Campeón, sino que franceses, italianos, etc..., a falta de estrella propia también se han convertido en fans del «Nen de Seva». La caída en la carrera malogró su actuación, pero en cambio le convierte en héroe: su entrega hasta el último instante vale tanto como el tercer peldaño del podio. Los únicos que no estaban muy entusiasmados eran los mecánicos a los que «Crivi» hizo polvo dos motos en un fin de semana.



EL HÉROE DEL DÍA No hay ninguna duda, el héroe del Gran Premio de España se llama Alex Crivillé. El «noi de Seva» no se arrugó en ningún momento de la carrera, ni tampoco en la última vuelta se conformó con ser cuarto y lanzó un ataque suicida que lo llevó al suelo. Se cayó del tercer peldaño del podio, pero se encaramó en el corazón de los aficionados.



EL VALIENTE ALBERTO PUIG El piloto de Aprilia atraviesa un gran momento de forma, pero su Aprilia no es tan veloz como las oficiales y sus neumáticos Dunlop son incapaces de aguantar el ritmo de un Gran Premio entero.

LA PELICULA DE LA CARRERA



QUIEN LA SIGUE LA CONSIGUE y por fin Giró se subió al podio. El barcelonés ha dejado atrás la mala fortuna y ha hecho un Gran Premio formidable, luchando en el pelotón de los grandes. Su moto no era la más rápida, pero primero «Charly» ha sido capaz de alcanzar al pelotón de cabeza, y luego en un tremendo tirón final ha logrado su propósito: «ha sido una carrera durísima por el calor y al final no lo veía nada claro pero he pensado que tal vez podría incluso ganar. La moto iba perfecta pero me faltaba algo de velocidad punta en la recta...»

La otra cara de la moneda era «Aspar». Contento en los entrenamientos, «el motor va muy

CONTINÚAN LOS PROBLEMAS Juan Garriga sigue sin que las cosas le saigan bien. Para mejorar la estabilidad de su moto tuvo que emplear el chasis del año pasado, pero los neumáticos siguen impidiéndole disponer de una buena adherencia durante toda la carrera.



GRAN REMONTADA Mejor resultado de la temporada para el germano Helmut Bradl que remontó después de una mala salida y al que el despiste de Chili lo subió al segundo lugar de la clasificación.

bien, y de chasis también porque hemos hecho un refuerzo en el basculante trasero», pero después de la carrera en la que claramente el de Alcira se vio superado por motor hubo palabras duras en el box y Jorg Moeller fue duramente recriminado tanto por los pilotos como por René Metraux a causa de sus inventos, especialmente en lo que concierne al empleo de cierto carburador.

Waldmann consiguió su tercera victoria merced, y eso no lo confesaría cualquiera, «a una moto que era la más rápida de todas». En febrero, cuando se llevaron a cabo en Jerez los entrenamientos del IRTA Loris Reggiani se lesionó gravemente. Ahora se ha tomado



LA LEY DE LA SELVA Los pelotones de 125 son los más disputados del Mundial. En ellos la lucha es sin cuartel y todo se decide en la última vuelta. Waldmann (3) y Gresini (2) fueron los mejores en este arriesgado juego. El alemán se dispara hacia el título.

cumplida revancha sobre el destino dominando con absoluta autoridad, «pensaba que tendría que luchar hasta la última curva de la carrera». Por un despiste inaudito de Chili, que creyó que la carrera había terminado cuando faltaba una vuelta y se puso a saludar al público anticipadamente, Aprilia perdió la oportunidad de hacer un doblete histórico. Con ello segundo fue Bradl, que remontó muy bien, y tercero Shimizu. Cadalora fue cuarto «la moto tal vez no corría como en los entrenamientos o yo no estaba al ciento por ciento» y Cardús «no ha sido mi día» fue

El primero de Giró



LA SEXTA DE LORIS El piloto oficial de Aprilia, Loris Reggiani, interrumpió la racha de su compatriota Luca Cadalora merced a una soberbia demostración de poder.

quinto. Puig, que logró contactar con la cabeza, debió dejarlos escapar cuando sus neumáticos «se acabaron» lo que le hizo pronunciar unas duras palabras al bajarse de la moto. Torrontegui, cuya Suzuki no iba muy bien de chasis y neumático trasero, fue decimotercero, por delante de su escudero Zeeleberg. Excelente el privado D'Antín que si bien ha conseguido alguna pequeña sponsorización, va muy justo de presupuesto. Terminó vigésimo pero había logrado ir varias vueltas en decimosegunda posición. Cuarta victoria consecutiva de Mick Doohan. El australiano no dio absolutamente ninguna opción a sus rivales. Rainey, segundo, no pudo seguirle y terminó muy descolgado. La lucha por la tercera plaza fue furibunda entre McKenzie, Crivillé y Schwantz.

El escocés se la adjudicaría finalmente pese a que el de Seva se lo puso muy difícil aunque éste cayó en el último giro al intentar un postrero ataque. Juan Garriga está absolutamente desmoralizado «hoy he salido con el chasis del año pasado, al menos me da más confianza, pero a las diez vueltas ya no tenía neumáticos». El piloto de Ducados se entregó a fondo pero está pagando la inferioridad técnica.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACIÓN FINAL

GP3 (125c.c.)

1º Ralf Waldmann (Honda) 45'57"309, 2º F. Gresini (Honda) a 0"080, 3º C. Giró (Aprilia) a 1"100, 4º K. Sakata (Honda) a 1"571, 5º N. Wakai (Honda) a 1"768.

GP2 (250c.c.)

1º Loris Reggiani (Aprilia) 47'24"923, 2º H. Bradl (Honda) a 5"083, 3º M. Shimizu (Honda) a 5"373, 4º L. Cadalora (Honda) a 5"496, 5º C. Cardús (Honda) a 11"452.

GP1 (500c.c.)

1º Mick Doohan (Honda) 49'42"940, 2º W. Rainey (Yamaha) a 18"991, 3º N. McKenzie (Yamaha) a 28"373, 4º K. Schwantz (Suzuki) a 28"481, 5º J. Kocinski (Yamaha) a 39"357.

ASI VA EL MUNDIAL

GP3 (125c.c.)

1º Ralf Waldmann, 72 Puntos, 2º B. Casanova, 42, 3º A. Gramigni, 41, 4º N. Wakai, 30; 5º F. Gresini, 26.

GP2 (250c.c.)

1º Luca Cadalora, 70 Puntos, 2º H. Bradl, 37; 3º C. Cardús, 33; 4º L. Reggiani, 28; 5º P. Chili, 26.

GP1 (500c.c.)

1º Mick Doohan, 80 puntos; 2º W. Rainey, 45; 3º D. Chandler, 32; 4º K. Schwantz, 32; 5º D. Beattie, 18.

sesenta caballos siguen siendo muchos caballos, pero son progresivos. Ello no sólo ha beneficiado a Doohan sino que también ha facilitado la adaptación de Crivillé en su salto de categoría. A la hora de la verdad todo indica que la nueva Honda NSR 500 ha perdido un pellizco de potencia a pleno régimen, pero eso se ve compensado con el incremento de par, el mayor tacto en el gas y la desaparición del citado tirón. Ahora la moto se pilota más «con la rueda delantera», algo en lo que Doohan es especialista. Si resulta que también la



Honda trabaja bien de chasis, los neumáticos Michelin se adaptan perfectamente y Doohan se encuentra en estado de gracia, no nos queda más que admitir que la combinación es absolutamente imbatible. De momento, mientras Doohan y su Honda apabullan, Rainey y su Yamaha no logran seguir su estela y Schwantz y su Suzuki están absolutamente desbordados y nada parece indicar que la situación pueda dar un cambio brusco de inmediato. Doohan no se cansa de decir que todavía es temprano para hablar del Campeonato, que aún quedan nueve carreras, pero la verdad es que todo parece indicar que aunque los rivales reaccionen nada va a impedir que Honda recupere el cetro que Yamaha le arrebatara. ○

POR FIN AL CAJÓN En el primer Gran Premio que termina esta temporada Carlos Giró ha conseguido el anunciado primer podio. Este es el inicio de una brillante carrera.

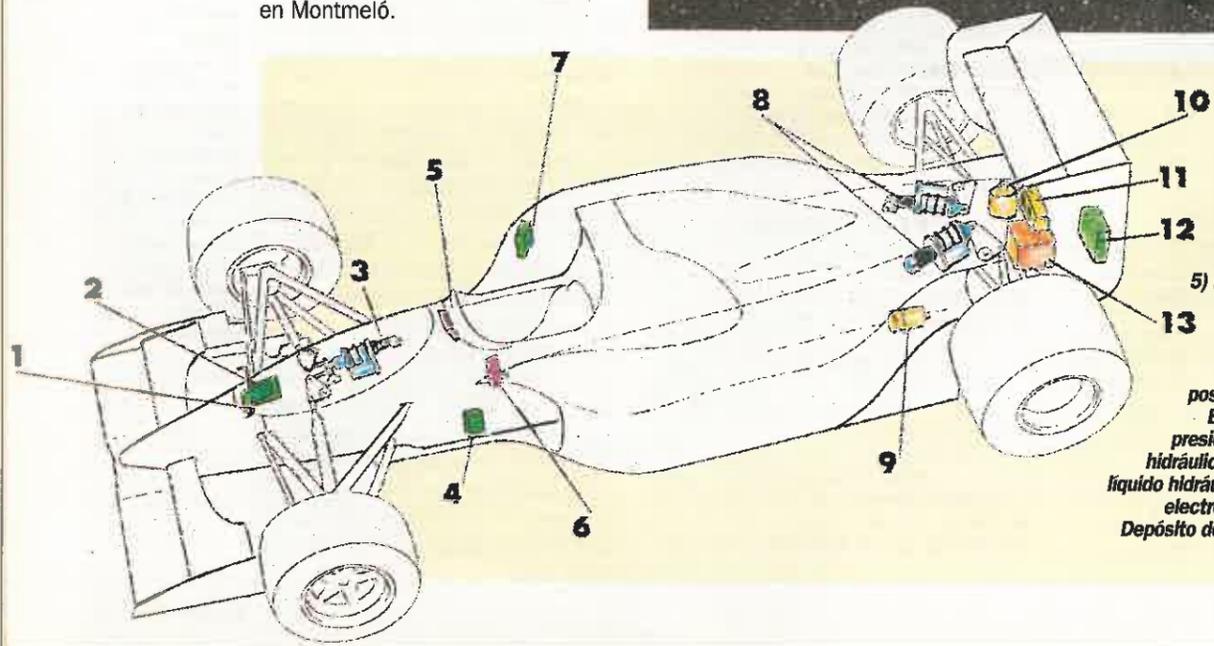
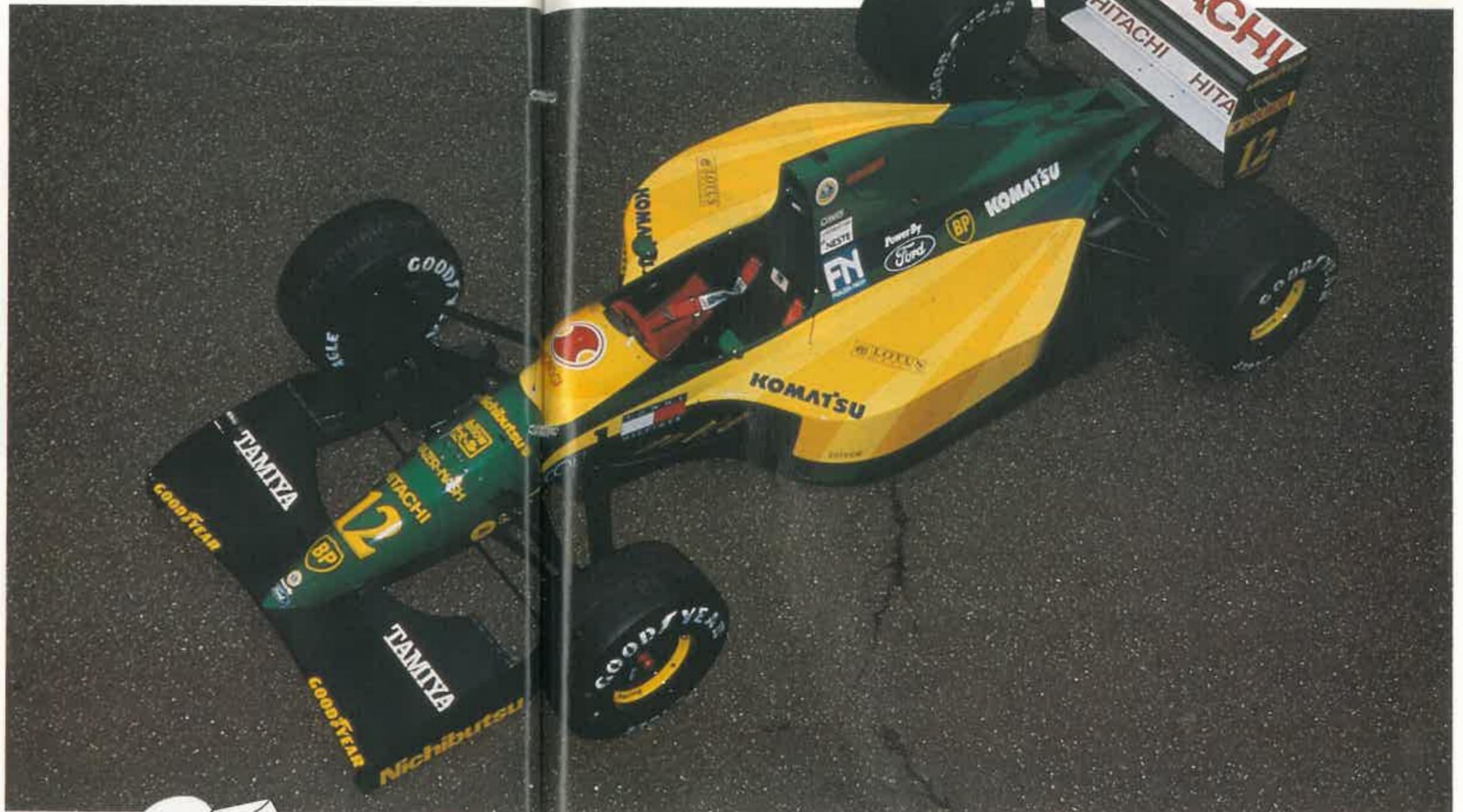
NUEVO LOTUS FORD 107 REGRESO AL PASADO

Han pasado cinco años desde la última victoria de un Lotus con suspensión activa. Un lustro más tarde, ha resurgido lo que en un tiempo fue razón de dudas y discordias en el seno de la mítica escudería. El sistema de suspensión activa ha recobrado vida en el Lotus 107.

ALLÁ por los finales de la pasada década, cuando Lotus echaba a perder la suerte de disponer del poderoso motor Honda RA 106 E-Turbo, se decidió guardar en el baúl de los recuerdos el sistema de suspensión activa, que Gerard Ducarouge había estudiado. De todo aquello quedó un importante banco de datos y experiencias que, unos años más tarde, ha desempolvado Peter Wright al concebir el nuevo sistema que equipa al Lotus 107.

Desde que Peter Collins se puso al timón del equipo, parece haberse producido una leve recuperación tanto técnica como económica.

Tras haber logrado reestructurar el departamento de ingeniería, se vio el primer fruto, con el aceptable nivel de competitividad alcanzado por el Lotus 106, y en consecuencia ha nacido el nuevo 107, presentado en Montmeló.



ELEMENTOS CLAVE

- 1) Tubos de Pitot.
- 2) Centralita electrónica delantera.
- 3) Amortiguador Penske.
- 4) Sensor.
- 5) Panel de control.
- 6) Pantalla de control para el piloto.
- 7) Centralita general.
- 8) Amortiguadores posteriores Penske.
- 9) Bomba hidráulica de presión.
- 10) Acumulador hidráulico.
- 11) Radiador del líquido hidráulico.
- 12) Centralita electrónica posterior.
- 13) Depósito del líquido hidráulico.

Los padres de este curioso monopla han sido cuatro, todos ellos capitaneados por Chris Murphy, director técnico del equipo, que ha sabido aglutinar el trabajo realizado por Peter Wright, sobre las suspensiones activas, con la realización de un diseño llevado a cabo por John Davis y Jean Paul Gousset.

A pesar de los modestos recursos de Lotus, el 107 encierra varios detalles tecnológicos de relieve. Sin lugar a dudas, las suspensiones activas son lo más destacable, ya que se trata de un sistema de suspensión convencional con regulación electrónica. Evidentemente representa un camino intermedio entre las suspensiones totalmente acti-

vas de Williams y unas convencionales. En el 107 se emplean dos amortiguadores Penske en la parte posterior y uno en la delantera. Todos ellos, varían su presión hidráulica según las lecturas de dos sensores electrónicos, que envían órdenes a una centralita que a su vez dosifica la presión del circuito hidráulico, mantenida constantemente por una bomba Komatsu.

Junto a la centralita delantera, aparecen dos tubos de Pitot, necesarios para la medición de la velocidad, que condiciona el programa óptimo que va a ser elegido por dicha centralita.

El depósito del líquido hidráulico necesario para abastecer al siste-



EXPECTACIÓN
En la presentación del Lotus 107, que tuvo lugar en el circuito de Montmeló, el interés por el nuevo monopla fue total. En ningún momento Peter Collins quiso ocultar su estructura metálica.

LOTUS HONDA
99T

Una idea y dos victorias

¡VICTORIA!
Ayrton Senna
logró para
Lotus la
primera
victoria para
un coche
equipado con
suspensión
activa.
Ocurrió en
Mónaco en
1987.



Bajo cualquier punto de vista, Gerard Ducarouge quiso ir demasiado lejos con las suspensiones activas del Lotus-Honda 99T. Aquel fue un sistema totalmente electrónico, que tenía, incluso, la posibilidad de variar los programas desde los boxes. Representaba un hito tecnológico, para el cual Lotus no disponía de la ingeniería necesaria; prueba de ello era que sólo un 0, 2 por ciento de

las lecturas electrónicas del suelo, se podían convertir en reacciones mecánicas de las suspensiones. Si la parte hidromecánica era complicada, poco fiable y «torpe» a la hora de recibir «órdenes», todavía peor era el conjunto de centralitas electrónicas que alcanzaba el peso de treinta kilos. Lo que se ganaba por un lado, se perdía por otro. Junto con esto, el costo del desarrollo de las

suspensiones activas de Ducarouge era insostenible, y planteado a muy largo plazo. A pesar de sus inconvenientes congénitos, Ayrton Senna logró adjudicarse dos victorias al ganar sobre los circuitos urbanos de Mónaco y Detroit. Siempre ha quedado una duda: de haberla desarrollado, ¿sería la de Ducarouge la elección técnica más acertada? El tiempo lo dirá.

ma, se encuentra adosado a la carcasa del cambio, y el repartidor de caudal está ubicado en la parte superior del mismo.

Según ha explicado Wright, el «Lotus Suspension Dynamics» representa una solución sencilla desde el punto de vista mecánico, muy ligera, fácil de reparar, y sobre todo barata de construir. En ningún caso puede ocurrir el temido problema de una total avería del sistema, que dejaría al monoplaza sin suspensión, ya que los amortiguadores Penske pueden perder la presión hidráulica, pero conservan el efecto de amortiguación de los muelles.

Por el momento, el piloto podrá cambiar el funcionamiento del Sus-



SUSPENSIÓN ACTIVA
El amortiguador es un Penske, y se ve incorporado al nuevo sistema.

pension Dynamics desde su habitáculo, y elegir tres variantes en relación al peso del coche, que cambia con el consumo de combustible.

En el apartado de estructura y aerodinámica, el Lotus 107 destaca por no tener el morro levantado como la mayoría de los monoplazas actuales; al mismo tiempo, en el alerón delantero figuran dos canalizadores de flujo en lugar de uno. En conjunto, al Lotus 107 se le puede calificar de coche «clásico», por carecer de soluciones aerodinámicas extremadas, e incluso las suspensiones activas afirman este criterio. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta

DIA INTERNACIONAL RENAULT: JARAMA

BUEN NIVEL ESPAÑOL

Espectacularidad a raudales, mucho público, un calor intenso y el buen nivel que demostraron los pilotos españoles, fueron los principales protagonistas de la primera cita internacional de la Fórmula y las Copas Renault celebrada en el madrileño circuito del Jarama.

Victor Fernández y José Robledo.

Enviados especiales

**FÓRMULA RENAULT
GALIANO GANÓ CASI TODO**

LA Fórmula Renault obsequió a todos los espectadores presentes en el Jarama con tres animadas carreras en las que la competitividad y la emoción fueron la tónica dominante en todo momento. Por un lado se celebró la segunda prueba del Campeonato Nacional y por otro se disputó la primera Prueba Internacional, que constaba de dos mangas. El gran triunfador de estas carreras fue, sin duda alguna, Ricardo García Galiano. El piloto toledano venció en la prueba del Campeonato Nacional, ganó la primera manga de la Prueba Internacional y se hizo con la victoria en el cómputo final de dicha competición. Javier Díaz fue el segundo protagonista de la mañana, siguiendo la misma trayectoria que Galiano pero en el segundo peldaño del podio. Pedro Martínez de la Rosa e Iván Arias se hicieron, respectivamente, con el tercer y cuarto puesto final de la sesión internacional.

EL ARROJO DE IVÁN ARIAS
El piloto del «Racing for Spain» ganó la segunda manga Internacional después de echarle mucho coraje y buen pilotaje.



LA VETERANÍA
Gallano demostró que sigue siendo un excelente piloto, ganándolo casi todo.

LA JUVENTUD
Javi Díaz confirmó que este año puede ser también el suyo.



EN LOS BOXES
Después de ganar el Campeonato del año pasado, Albacete está aportando a otros pilotos todo lo que sabe de esta especialidad.

EUROPA CUP CLIO 16V ¡VAYA CAÑA!

Los pilotos de la Europa Cup Renault Clio 16V no se cortan un pelo a la hora de pasar todos por el mismo sitio. Pocas aletas, paragolpes y cristales se salvaron después de la batalla que entablaron a dieciséis vueltas, siendo el francés Bernard Castagne el ganador de esta animada carrera. Los españoles Moya y Hervás partían desde la segunda y la tercera posición en parrilla de salida. En las primeras vueltas Moya tenía un incidente con otro participante, pero Hervás conseguía afianzarse en el segundo puesto hasta que su motor subió en exceso de temperatura y le hizo bajar el ritmo, acabando finalmente en octava posición.



COMO UN AVIÓN
El francés Castagne fue superior en la Clio internacional.



Albert Llovera, no sólo tiene el mérito de conducir de una forma diferente. Además lleva unos curiosos elementos decorativos en el interior del habitáculo.



COPA CLIO 16V HERVAS SIN RIVAL

El binomio que forman Ignacio Hervás y su Clio 16V se volvieron a mostrar intratables en la carrera del pasado fin de semana, subiendo a lo más alto del podio sin grandes problemas. Por detrás se estableció una impresionante lucha por defender las posiciones y la espectacularidad estuvo servida en todo momento, entrando Llovera, Moya y Tramont en segunda, tercera y cuarta posición, respectivamente. Mala suerte la de Carlos Arimón, que después de ir más de media carrera en segunda posición tuvo que retirarse por rotura del motor.

A POR TODAS
Hervás ha ganado las dos carreras de la temporada.



COPA CLIO INICIACION MOVIDA JUVENIL

Los chavales de la Iniciación «van como locos», y es que las ganas de ganar pueden con todo. La espectacularidad no faltó tampoco en esta carrera e incluso pasada la bandera de cuadros llegó la polémica, ya que los comisarios encontraron

irreglamentario el adelantamiento, «con toque incluido», que Ayuso realizó a Iván Rodríguez a mitad de carrera, cuando estos se disputaban la victoria. Ayuso fue penalizado con diez segundos que le relegaban al cuarto puesto, mientras que Altaba, que entraba segundo en meta, resultaba vencedor.

● Nuestros pilotos demostraron estar al más alto nivel en las pruebas internacionales. Basta decir que los cinco primeros clasificados en la Fórmula Renault fueron españoles.

● La gran cantidad de público que disfrutó de las carreras aguantó hasta el final el intenso calor y se estima que en el Jarama se dieron cita unas 50.000 personas. Algunas más o menos, lo cierto es que el éxito de asistencia fue total y la gran catidad de entradas que regaló Renault, junto con el atractivo programa ofrecido, animó a mucha gente a pasar un «domingo de carreras».

● El intervalo que había entre carrera y carrera fue un poco largo, pero permitía a los participantes solucionar los problemas que tenían al finalizar sus respectivas mangas para poder salir a la siguiente.

● Los espectadores se lo pasaron en grande con los numerosos «besos» que hubo entre los participantes y es que estos chicos se quieren mucho.

CLASIFICACIONES

- COPA CLIO INICIACION**
1º Juan L. Altaba, 21'54"177 a un promedio de 105,684 km/h. 2º Iván Rodríguez, 21'54"813. 3º Leonardo Sabán, 21'56"587. 4º J. C. Ayuso, 22'03"963.
- COPA NACIONAL CLIO 16V**
1º Ignacio Hervás, 27'49"249 a un promedio de 116,485 km/h. 2º Anselmo Llovera, 27'54"458. 3º Santiago Moya, 27'55"344. 4º B. Tramont, 27'57"737.
- FORMULA NACIONAL RENAULT**
1º Ricardo G. Gallano, 32'18"518 a un promedio de 136,128 km/h. 2º Javier Díaz, 32'21"548. 3º Carlos P. Sala, 32'24"845. 4º R. Morback, 32'32"369.
- EUROPA CUP CLIO 16V**
1º Bernard Castagne (F), 31'58"968 a un promedio de 115,802 km/h. 2º Michael Bleekemolen (NL), 32'03"222. 3º Frans Verschuur (NL), 32'03"877. 8º Ignacio Hervás (E), 32'16"694.
- F. RENAULT INTER. (1ª MANGA)**
1º R. G. Gallano (E), 20'46"631 a un promedio de 133,693 km/h. 2º Javier Díaz (E), 20'48"265. 3º Pedro Martínez (E), 20'54"713. 4º Iván Arias (E), 20'57"688.
- F. RENAULT INTER. (2ª MANGA)**
1º Iván Arias (E), 20'39"399 a un promedio de 134,473 km/h. 2º Pedro Martínez (E), 20'40"603. 3º Gallano (E), 20'41"082. 4º J. Díaz (E), 20'43"632.
- F. RENAULT INTER. (FINAL)**
1º R. G. Gallano (E). 2º Javier Díaz (E). 3º Pedro Martínez (E). 4º Iván Arias (E). 5º Manuel Izaguirre (E). 8º T. Wöhrle (D).

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO.

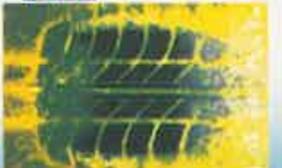


15%



DISTANCIA FRENADO
FRENADE DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ.*

9%

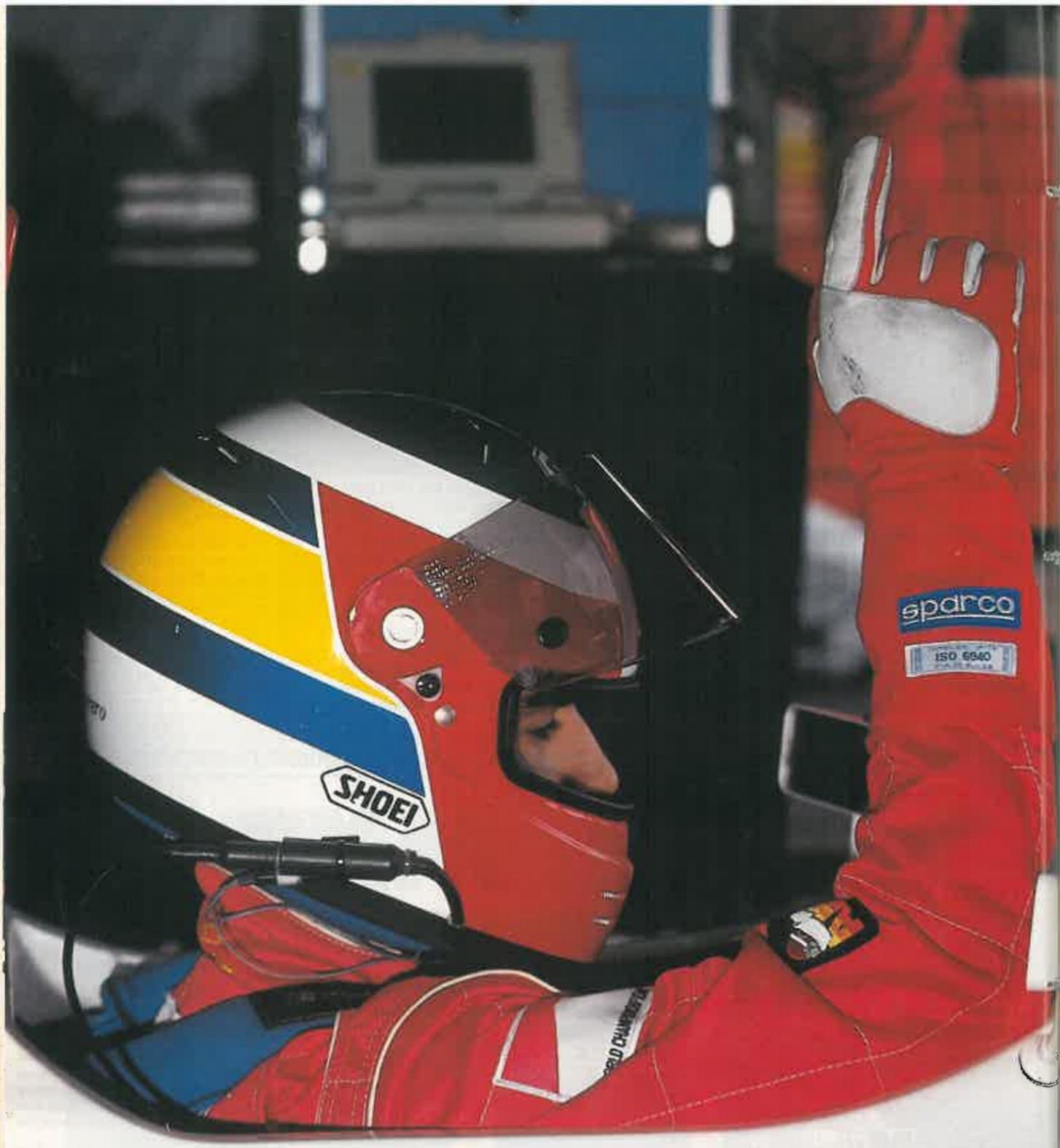


MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA
RIESGO DE ACUAPLANING: 9% INFERIOR*

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 diente pequeño, también está disponible el MXT90. La tecnología más avanzada, para coches normales.



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



Racing for Spain

NÚMERO 1
En el circuito de Silverstone, Jordi Gené no tuvo rivales. Dominó de principio a fin con autoridad.



FORMULA 3000: SILVERSTONE
GENE A LO GRANDE

La actuación de Jordi Gené en su primera carrera en Fórmula 3000 se puede calificar con un 10. El joven piloto español, sin cometer un solo fallo en todo el fin de semana, no dio opción a sus rivales que terminaron muy alejados de él.

Manuel Madrid
Enviado especial

EL debut de Jordi Gené en la Fórmula 3000 no podía haber sido mejor, el joven piloto español ha comenzado ganando, y además lo ha hecho como los grandes, dominando la situación de principio a fin.
Su triunfo en Silverstone, no ha sido fruto de la casualidad. Se debe

a una buena preparación en categorías inferiores, que ha ido escalando con éxito y a unas enormes ganas de trabajar y de superarse cada vez más. Antes de esta primera carrera del Campeonato Internacional de Fórmula 3000, en los entrenamientos de preparación en diferentes circuitos europeos, Jordi Gené ya dio muestras de estar entre los mejores, sus registros estuvieron siempre entre los cinco primeros.
Antes del gran momento, Gené

mostraba un nada disimulado nerviosismo: «hasta ahora los entrenamientos de preparación del año han ido bien, me he podido habituar al comportamiento y potencial de mi coche, pero ahora es cuando llega el momento de la verdad y es la hora de comprobar si ha sido bueno el trabajo que hemos hecho».
Lo cierto es que en Silverstone, desde el principio, las cosas rodaron a las mil maravillas. En la sesión de entrenamientos libres, con



PRIMERA POLE EN FÓRMULA 3000
Bajo un intenso aguacero, Gené sorprendió a propios y extraños y conquistó la primera posición en la parrilla de salida.

UNA BUENA VENTAJA
En la foto, el ingeniero de Gené y uno de sus mecánicos, están a punto de mostrarle la pizarra en la que se puede ver que faltan cuatro vueltas para el final y tiene una ventaja de 14 segundos sobre su perseguidor.



APOYO FAMILIAR
A Jordi Gené, su familia le apoya hasta el final. Siempre que puede Esteban, su padre, le acompaña a las carreras.



BUENOS CONSEJOS
Poco antes de salir a pista, Gené escucha las explicaciones de James Hunt, ex-campeón del Mundo de F-1.



la pista seca y un fuerte viento, Gené marcó el segundo mejor registro; el más rápido en esta ocasión fue el brasileño Rubens Barrichello, un viejo rival del piloto español que ya protagonizó con él unos momentos muy intensos en su paso por la Fórmula 3. Al día siguiente, la mañana de los entrenamientos oficiales, el cielo amaneció muy cubierto de nubes. Las previsiones meteorológicas anunciaban intensas lluvias. El líquido elemento no se hizo esperar, antes de que los pilotos salieran a la pista comenzó a llover. Los mecánicos, rápidamente, se pusieron manos a la obra, y en un abrir y cerrar de ojos cambiaron los reglajes de seco para agua y los neumáticos lisos por los rayados: «no nos preocupa rodar con la pista mojada, porque en unas pruebas que hemos realizado a lo largo de la semana, tuvimos ocasión de recoger mucha información sobre distintos tipos de reglajes, tanto para seco como para mojado».

Lo cierto es que la manga clasificatoria se realizó en unas pésimas condiciones, bajo un aguacero increíble y tras unas paradas en boxes, dos de ellas obligatorias, la primera debida a un accidente con dos coches ocupando la pista y la segunda porque comenzó a llover con mucha más furia. Al final se cumplió con creces el objetivo y en la última



vuelta Gené consiguió la ansiada «pole position». El puesto de honor en la parrilla de salida.

Todo se ponía a favor de nuestro piloto; demostró que podía ir muy deprisa tanto en seco como en mojado. El día de la carrera cambió por completo la climatología, a la copiosa lluvia del día anterior la sucedió una mañana seca, en la que llegó incluso a lucir el sol durante algunos momentos. A primera hora se disputó el «warm up», con el coche en perfectas condiciones, tan sólo fue necesario volver a los reglajes de pista seca. Gené, en el cómputo de tiempos, sólo pudo ocupar el décimo puesto,

pero todo estaba bajo control y no tenía porque cundir el pánico: «el coche ha ido perfecto en todo momento, el que haya realizado un tiempo un poco retrasado de los primeros puestos se debe a que, en el momento en que salí a rodar, me encontré con mucho tráfico, intenté pasar, pero al ver que era muy difícil, preferí no asumir demasiados riesgos y conservar el coche intacto para la carrera».

Ya sólo faltaba ultimar la estrategia para la carrera, había que planificarlo todo muy bien para no dejarse sorprender por sus rivales más peligrosos: «en la carrera tendré que

arrancar lo mejor y más rápido posible y poner tierra de por medio. Tengo que intentar llegar a mitad de carrera con una ventaja lo más amplia posible y, por supuesto, intentando conservar al máximo los neumáticos. Al ser la primera carrera no se cual va a ser el comportamiento en las últimas vueltas. Otra cosa que me preocupa es mi resistencia física, aunque me he estado preparando, al no tener referencias de otras carreras no puedo saber en que condiciones llegaré al final».

Poco después, tras una comida muy ligera, llegó el gran momento. El semáforo se puso verde y Jordi Gené arrancó como una exhalación, una salida magnífica que le permitió, ya desde la primera vuelta, coger una ligera diferencia sobre sus perseguidores. A medida que avanzaba la carrera, Gené con una conducción perfecta y muy segura, vuelta a vuelta, fue aumentando su ventaja. En el décimo giro le separaban más de once segundos de sus rivales. La ventaja siguió creciendo y cruzó la línea de meta con más de diecisiete segundos sobre Barrichello, que fue el siguiente clasificado: «la carrera ha ido muy bien, todo perfecto; al final, los neumáticos estaban muy degradados, pero han aguantado bien. Yo he sido quien ha tenido más problemas, he terminado prácticamente agotado y con un fuerte dolor en la muñeca derecha».

Tras este magnífico resultado, Jordi Gené está entre los mejores del certamen y puede plantearse muy seriamente aspirar a lograr un buen puesto a final del año. Además, es el primer piloto español que, en su pri-

UNA ACTUACIÓN PERFECTA
Sin cometer un solo fallo, el piloto español dominó la carrera sin ningún tipo de oposición.



BREVES



JESÚS PAREJA fue multado con 5.000 dólares por saltarse una señal de control de pesaje que no vio. El director de su equipo se quejó al responsable de la FISA y amenazó con retirar los dos coches si seguían empeñados en cobrar la multa. Al margen de esto, el coche que

pilota el español tendrá una nueva caja de cambios para Le Mans, con lo que esperan mejorar considerablemente la fiabilidad del coche.

JEAN TODT dio a conocer el

Silverstone desde el box

nombre de los pilotos que tomarán parte en las 24 Horas de Le Mans. Definitivamente contarán con tres coches pilotados por: Alliot-Jabouille-Baldí, Wendlinger-Ferté-Van de Poele (este último sustituye a Eric Bernard) y Warwick-Dalmás-Blundell. Ha confirmado que Prost queda descartado. También anunció que los entrenamientos de esta carrera comenzarán en breve.

B.R.M. realizó los entrenamientos oficiales en los que registró unos tiempos muy pobres, alejados considerablemente de los primeros puestos. Más tarde, en la carrera, no tomaron parte. Jaguar, por su parte, que parecía

en un principio que iba a participar, finalmente no lo hizo, con lo que la parrilla de salida volvió a ser muy pequeña.

MAZDA, que en las 24 Horas de



Le Mans participará con un segundo coche, al parecer tiene la intención de mantenerlo después en lo que queda de campeonato.

mera carrera en una especialidad, consigue la pole y vence la carrera. Su meteórica marcha tan sólo se puede ver frenada por una cosa: falta de presupuesto. Le queda aún un porcentaje para completar la cantidad prevista para afrontar la temporada con garantías y, si no se cubre, podría llegar al final muy escaso de medios.



ÚNICO RIVAL
Rubens Barrichello fue el único piloto en condiciones de inquietar a Jordi Gené.

CLASIFICACIONES

- | | |
|--|--|
| 2 J. Gené (Reynard-Mugen) 1 54 518 | 30. O. Panis (Lola) 1 54 744 |
| 22. G. Bugatti (Reynard-Ford) 1 55 963 | 1. L. Alelio (Reynard-Mugen) 1 55 976 |
| 29. L. Badoer (Reynard-Ford) 1 56 059 | 17. P. Stewart (Reynard-Judd) 1 56 559 |
| 4. A. Zampedri (Reynard-Ford) 1 56 660 | 28. M. Bartels (Reynard-Ford) 1 56 675 |
| 9. R. Barrichello (Reynard-Judd) 1 56 972 | 26. P. Chaves (Lola-Mugen) 1 57 029 |
| 7. J. Gounon (Lola-Ford) 1 57 350 | 8. A. Montemurri (Reynard-Judd) 1 57 461 |
| 27. J. Polianci (Lola-Mugen) 1 57 956 | 5. O. Beretta (Reynard-Mugen) 1 58 018 |
| 35. G. Busi (Ralt-Ford) 1 58 105 | 6. F. Gosparini (Lola-Ford) 1 58 678 |
| 19. P. delle Piane (Reynard-Ford) 1 58 726 | 32. V. Zoboli (Reynard-Ford) 1 59 178 |
| 10. F. Vandone (Reynard-Judd) 1 59 552 | 3. E. Naspotti (Reynard-Ford) 1 59 996 |
| 14. A. McNish (Reynard-Mugen) 1 00 988 | 31. E. Collard (Lola-Ford) 1 42 474 |
| 36. S. Robertson (Reynard-Mugen) 2 02 570 | 21. P. Andrews (Reynard Mugen) 2 04 849 |
| 18. D. Coulthard (Reynard-Judd) 2 08 812 | 12. H. Noda (Reynard Mugen) 2 12 762 |

CLASIFICACION FINAL

1º J. Gené (Reynard), 59 21/470. 2º R. Barrichello (Reynard), a 17/699. 3º O. Panis (Lola) a 33/722. 4º J. Gounon (Lola), a 39/723. 5º L. Badoer (Reynard), a 41/207. 6º E. Naspotti (Reynard), a 1' 00/876. 7º D. Coulthard (Reynard), a 1 01/444. 8º P. Stewart (Reynard), a 1 10/978. 9º O. Beretta (Reynard), a 1 11/073. 10º F. Vandone (Reynard), a 1 13/640. Vuelta rápida, Barrichello, en 1 34/904, a un promedio de 198,238 km/h.

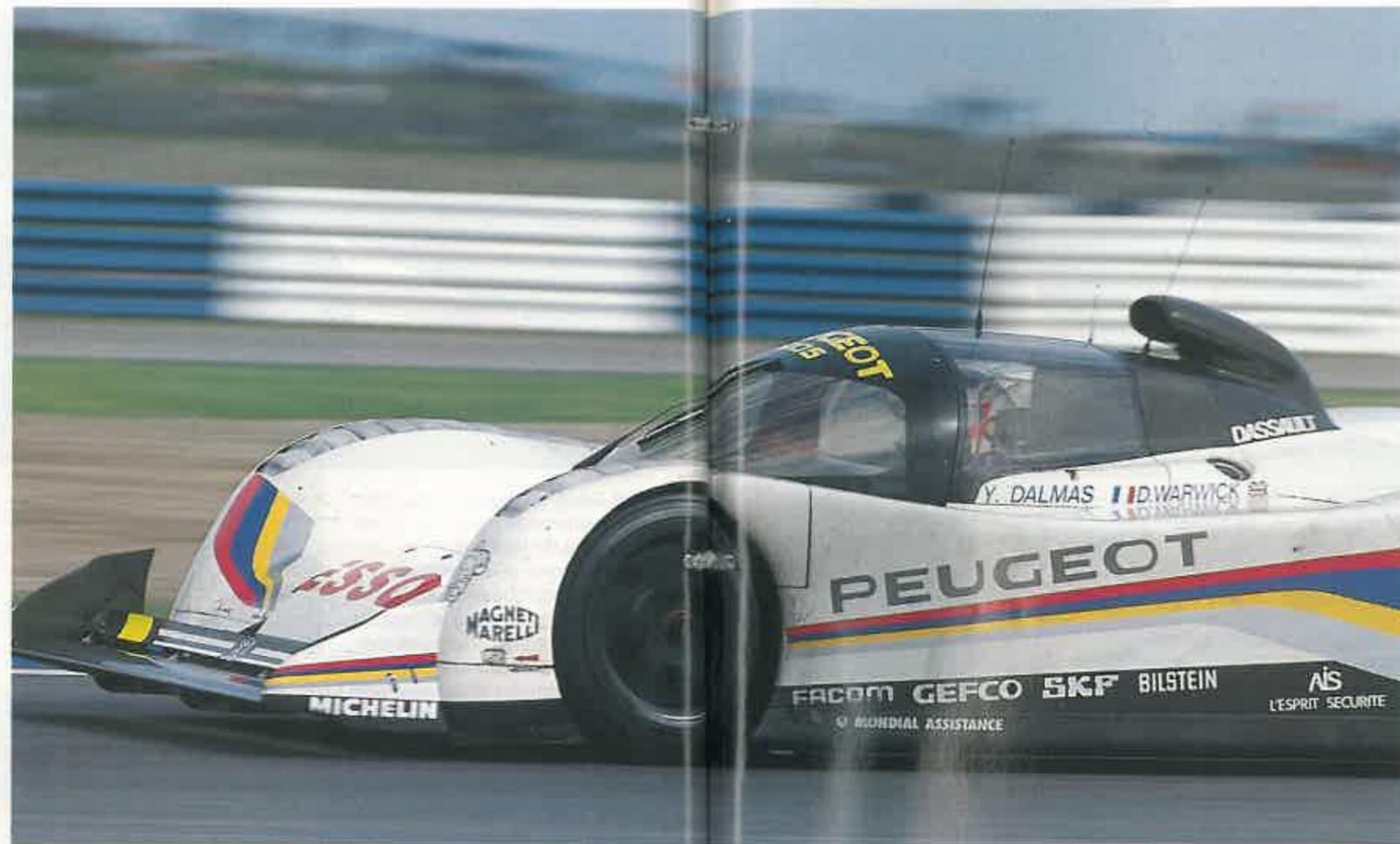
PARRILLAS RIDÍCULAS
La participación en el Mundial de Sport Prototipos sigue siendo muy reducida, y lo que es peor, parece tener una difícil solución.

SPORT PROTOTIPOS: SILVERSTONE
PEUGEOT Y POCO MAS

Poco o nada han cambiado las cosas con respecto a la primera carrera disputada en Monza. El Mundial de Sport Prototipos está herido de muerte y si no se ponen medidas rápidas para salvarlo, tras una lenta y penosa agonía, terminará

muriendo. En Silverstone, la parrilla de salida ha vuelto a ser mínima, doce coches, de los que tomaron la salida once. BRM, tras unos tiempos lamentables, decidió abandonar.

Tan sólo dos equipos parecían en condiciones de luchar por la victo-



CLASIFICACIONES

- | | |
|---|--|
| 1. Warwick/Dalmas (Peugeot) 1 24 421 | 2. Baldi/Ailliot (Peugeot) 1 24 670 |
| 7. Lees/Ogawa (Toyota) 1 25 982 | 8. Lammers/Wallace (Toyota) 1 28 285 |
| 3. Euser/Zwolsman (Lola-Judd) 1 28 961 | 4. Pareja/Johansson (Lola-Judd) 1 28 996 |
| 5. Sala/Herbert (Mazda) 1 30 090 | 22. De Lesseps/Hoy (Spice-Ford) 1 41 114 |
| 21. Taverna/Gini (Spice-Ford) 1 42 312 | 29. Randaccio/Sebastiani (Spice-Ford) 1 43 376 |
| 25. Coppelli/Kraemer (Gebhardt-Ford) 1 50 045 | 9. Toivonen/Taylor* (BRM) 2 00 182 |

*No tomó la salida

CLASIFICACION FINAL

1. Warwick-Dalmas (Peugeot), 2h 32 29/226. 2. Sala-Herbert (Mazda), a 2 vueltas. 3. Pareja-Johansson (Lola/Judd), a 6 vueltas. 4. De Lesseps-Hoy (Spice-Ford), a 11 vueltas. 5. Randaccio-Sebastiani (Spice-Ford), a 20 vueltas. Vuelta rápida, Dalmas, 1 29/043, a un promedio de 211,287 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Dalmas y Warwick, 35 puntos. 2. Ogawa y Lees, 20 puntos. 3. Herbert y Sala, 15 puntos. 4. Johansson y Pareja, 12 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Peugeot-Talbot, 35 puntos. 2. Toyota Team Tom's, 20 puntos. 3. Mazdaspeed, 15 puntos. 4. Euracing, 12 puntos.

PAREJA EN EL PODIO
Con un coche con la caja de cambios a punto de desfallecer, sin tercera ni cuarta, Pareja finalizó en tercera posición.

ria: Peugeot, que logró siempre los mejores tiempos en los entrenamientos y Toyota, que fue su sombra. Mazda estaba a una buena distancia y mucho más el equipo Euro Racing, en el que está incluido Jesús Pareja. Los Lola-Judd seguían padeciendo los problemas de caja de cambio que les acosaron en Monza, y lo que era peor, no había posibilidad de solucionarlos. Al parecer el problema es de la carcasa del cambio, que con los esfuerzos de las transmisiones se retuerce impidiendo que se puedan insertar con precisión las diferentes velocidades. Con este handicap, la orden a los pilotos era la de utilizar el cambio lo menos posible. De esta forma Pareja cambiaba las velocidades de dos en dos.

En la carrera, los motores originales de la Fórmula 1 demostraron una enorme fragilidad. Pronto, Toyota y Peugeot perdieron un coche cada uno. Más tarde, y precisamente cuando marchaban en cabeza, Toyota perdió el otro coche, también con

el motor roto. Cuando todo parecía indicar que Peugeot iba a ganar con facilidad, un tremendo susto encendió la luz roja en el seno del equipo haciendo peligrar su victoria. En uno de los repostajes, un conato de incendio estuvo a punto de tirar por el

suelo el triunfo. Al final, todo se quedó en eso y consiguieron cruzar la meta en solitario, con el Peugeot número 1 pilotado por Warwick y Dalmas.



Dominio español en Jaizkibel

LA Subida al Monte Jaizkibel, puntuable para el Campeonato Europeo de Montaña fue dominada en dos categorías por pilotos españoles. En la clasificación absoluta el vencedor fue Andrés Vilariño, que una vez más a los mandos de su Lola-BMW



Francesc Gutiérrez dominó entre los coches de Gr. N.

se ha mostrado intratable. Tras él se situó otro de los buenos pilotos vascos de la especialidad, Aitor Zabaleta, también con una barqueta Lola. El tercer clasificado en el podio fue el alemán Stenger. El dominio español siguió también en la categoría de Gr. N, donde se impuso Francesc Gutiérrez con un Ford Sierra Cosworth 4x4, que con esta victoria además pasa a encabezar el Europeo de su categoría.

Grave accidente de Piquet

DURANTE una de las sesiones de entrenamiento de las 500 Millas de Indianápolis, el triple Campeón del Mundo de Fórmula 1, Nelson Piquet, sufrió un espectacular accidente al precipitarse su Lola-Buick contra el muro a más de 360 kiló-

Carlos Sainz cambia de copiloto

Eran casi las ocho en punto. Esta vez al copiloto, Reyes Vázquez de Castro, poco le importaba entrar al minuto en el control horario. Sólo debía pronunciar un «Sí, quiero» para convertirse en la Sra. de Carlos Sainz. Dos sencillas palabras enunciadas en un marco real como la iglesia de los Jerónimos en la que se dieron cita medio millar de amigos desde pilotos como Kankkunen, Ericsson, Alen o Duez a gentes como el ex-presidente del gobierno, Adolfo Suárez. La fiesta continuó en su casa de Somosaguas donde otro amigo, Iñaki Oyarbide dejó de lado su traje de boda para deleitar a los presentes con sus habilidades en la cocina, no faltando el chocolate con churros para los más noctámbulos. Carlos y Reyes, desde esta redacción de MOTOR 16 sólo un deseo: ¡que no penalicéis nunca!



En el marco real de la iglesia de los Jerónimos, Carlos Sainz rodeado de sus mejores amigos comenzó el rallye más difícil de su vida.



metros por hora. El monoplaça prácticamente se deshizo y el piloto brasileño sufrió graves fracturas en las dos piernas. Fue evacuado al Methodist Hospital de Indianápolis, y más tarde fue operado durante más de siete horas.

Esta es la primera vez que Piquet corría en esta mítica prueba, y es el accidente más grave de su carrera deportiva. Al parecer la rotura de una pieza de la suspensión trasera de su monoplaça fue la causante del incidente.

También en estos entrenamientos sufrió un aparatoso accidente Rick Mears, cuádruple campeón de esta carrera. Coli-



sió también contra el muro a una velocidad similar, afortunadamente el piloto americano sufrió heridas mucho menos graves. Al parecer, la baja de Piquet en su equipo la cubrirá el veterano Al Unser Sr.

Pons ganó el Cales de Palafrugell

JAUME Pons ha regresado a las carreras después de un tiempo de inactividad, y no lo podía haber hecho mejor. Se ha impuesto en el Rallye

Cales de Palafrugell, primera prueba del año de la Copa de España de Rallyes. Pons impuso con autoridad su BMW M-3 sobre el resto de sus rivales, finalizando Miki Solé (Peugeot 309 GTI) en segundo lugar a más de tres minutos del vencedor. El tercer clasificado en el podio fue Antonio Garrido, (Ford Sierra Cosworth 4x4) que además fue el primer clasificado en Gr. N. El máximo rival del vencedor, Jordi Ventura, quedó eliminado en el primer tramo debido a un problema con el regulador de la gasolina de su Lancia Delta HF Integrale de Gr. N.

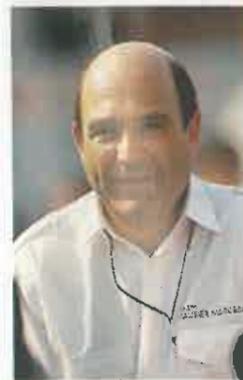
Esta prueba también fue puntuable para el Campeonato de Cataluña de la especialidad, Desafío Peugeot de Cataluña, Volant RACC-Marlboro y Copa Seat Marbella.

En el Desafío Peugeot el vencedor fue Toni Vidal,

(P-205 Rallye) en el Volant RACC lo fue Daniel Suçrat, con un vehículo similar al del anterior, mientras que Guitart se impuso en la Copa Seat Marbella.

Sauber en F-1 en el 93

TRAS la retirada de Mercedes del Mundial de Sport Prototipos, Sauber, preparador de estos coches, se hizo la firme promesa de participar en Fórmula 1. Todo parece indicar que esto sucederá en el 93. Peter Sauber, propietario del equipo, está ultimando todo para que esto sea posible. Están trabajando sobre la base de un coche diseñado por Harvey Postlethwaite, mientras que el motor está siendo desarrollado

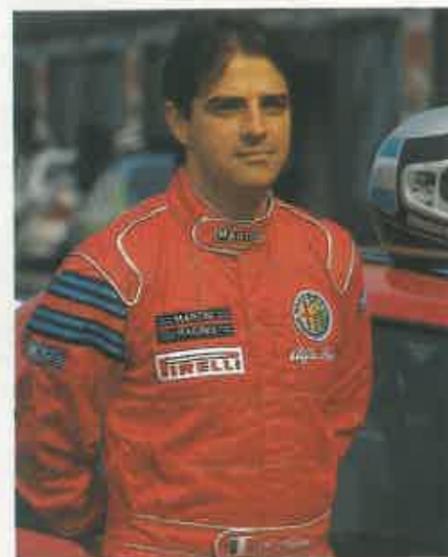


por Mario Illien y será un Ilmor V-10, rebautizado con el nombre de Sauber V-10. La caja de cambios la está evolucionando X-Trac y será diseñada de forma que pueda ser rápidamente reconvertida en semi-automática.

Este equipo suizo inscribirá en el Mundial de Fórmula 1 dos monoplaças, uno de sus pilotos será Karl Wendlinger, mientras que para el otro aún no hay nadie decidido. A Peter Sauber le gustaría contar también con Michael Schumacher, en un principio parece que esto es difícil debido a la rápida ascensión del joven talento alemán, pero confía en que algún día pueda estar con ellos.

BOXES

● Roberto Guerrero con un Lola-Buick, ha batido el récord del circuito ovalado de Indianápolis a más de 374 kilómetros por hora. Con este registro ocupará el primer puesto de la parrilla de salida de las 500 Millas. Le acompañarán en la primera línea Eddie Cheever y Mario Andretti.



● Alessandro Nanini vuelve a subir al podio. En Monza se impuso en una de las mangas del Italiano de Turismos con un Alfa Romeo 155 GTA. Este es el primer triunfo que consigue el piloto italiano desde que volvió a las carreras tras su grave accidente de helicóptero.

● A falta de tres semanas para la celebración del Gran Premio de Mónaco, todas las entradas están vendidas. Tan sólo quedan algunas localidades en balcones, terrazas o incluso en las puertas de algunas casas.

● Tras los entrenamientos previos al Rallye Acrópolis, los resultados para el equipo Ford no han sido positivos, por lo que están estudiando la posibilidad de no acudir a esta prueba. Pero Mobil, uno de los patrocinadores más importantes del equipo, con una fuerte presencia en Grecia, está presionando para que los coches de la marca del óvalo participen allí.



A TOPE DE MORAL



JAVIER DÍAZ

Queridos amigos: Aquí estoy de nuevo y esta vez con buenas noticias. En efecto, en el Jarama, con los problemas eléctricos que nos acosaron en la primera carrera solucionados, los resultados han sido muy buenos. Creo que estoy en condiciones de poder luchar por el título a final de temporada. Además, con la presencia de los participantes de la Fórmula Renault Europea, el balance no podía ser más positivo, hemos podido comprobar que nuestro nivel está a una inmejorable altura.

Lo cierto es que gracias a la estructura de mi equipo, Privilege Fórmula Central Hispano 20, estoy aprendiendo rápidamente con buenos entrenamientos y sobre todo con una asistencia técnica irreprochable. La verdad es que disfruto cada vez más compitiendo en este Campeonato



de Fórmula Renault, que considero una categoría muy interesante dado el nivel de preparación de los coches y, sobre todo, el de los pilotos. Por lo tanto, la próxima carrera en Montmeló ya está en mi mente y estamos trabajando en su preparación. Es un circuito donde va a influir mucho el motor, pero también la complicación será encontrar, como siempre, el justo equilibrio del chasis.

Sobre esto pensamos que no tendremos problemas, ya tenemos referencias mediante las jornadas-escuelas que hemos realizado, lo que aumenta mi confianza en hacer otro buen papel en esta carrera.

Privilege Formula



El automóvil según Goeudevert

PRESIDENTE de Volkswagen y vicepresidente del grupo VAG, Daniel Goeudevert ha declarado que será fiel a esta empresa. «No tengo ningún reparo en ser el número dos -ha llegado a decir- siempre he preferido a Poulidor que a Anquetil», pero muchos se preguntan si se entenderá durante mucho tiempo con Ferdinand Piëch, el nuevo número uno del grupo alemán y primer grupo europeo. Goeudevert ha trabajado sucesivamente en Citroën, Renault, Ford y Volkswagen. Hoy en día gana en Wolfsburg alrededor de ochenta millones de pesetas.

Algunas de sus últimas declaraciones:

¿Quizá volver a Francia? «La verdadera cuestión no es saber quién es el patrón de Volkswagen, sino cómo va a ser dirigido el Grupo. No he tenido ofertas francesas. De todas formas, pienso que es mejor que los jefes vengan de la propia empresa».

¿En cuanto a la producción foránea? «Está enfocada claramente para la producción en zonas donde los salarios son más bajos, por ello VW se ha implantado en China, México, España o Checoslovaquia. De todas maneras, la central siempre estará en Alemania, dado que este país es la locomotora de Europa y si la locomotora tiene problemas puede soltar vagones o buscar terrenos más favorables, en Europa Central, por ejemplo».

Promoción social: «Una tercera parte de los jefes en Alemania han empezado de aprendices».

Se respetan mucho los trabajos manuales».

Acuerdos con Japón: «Existe un acuerdo. No hay, por lo tanto, que pasar el tiempo lamentándose de si es bueno o malo, hay que trabajar, limar nuestros fallos, y preguntarnos qué coches son los mejores para la exportación. No hay que enfrentarse a los japoneses con sus propias armas sino conservando nuestra identidad. Podemos vencerlos y de hecho ya se ha conseguido. Hace tiempo que en Europa se contruyen coches de tipo japonés y, en muchos casos, muy superiores. Debemos creer en nuestra propia cultura, en nuestra imaginación».

Europa: «¿Hablamos de la Europa de hoy, que absorbe 13 millones de automóviles o de la de un futuro próximo con 150 millones de habitantes y 15 ó 18 millones de coches? Habrá sitio para todos».

Mercado japonés: «No vale la pena, consumen cuatro millones de unidades, nunca se compensaría lo que ellos venden en Europa».

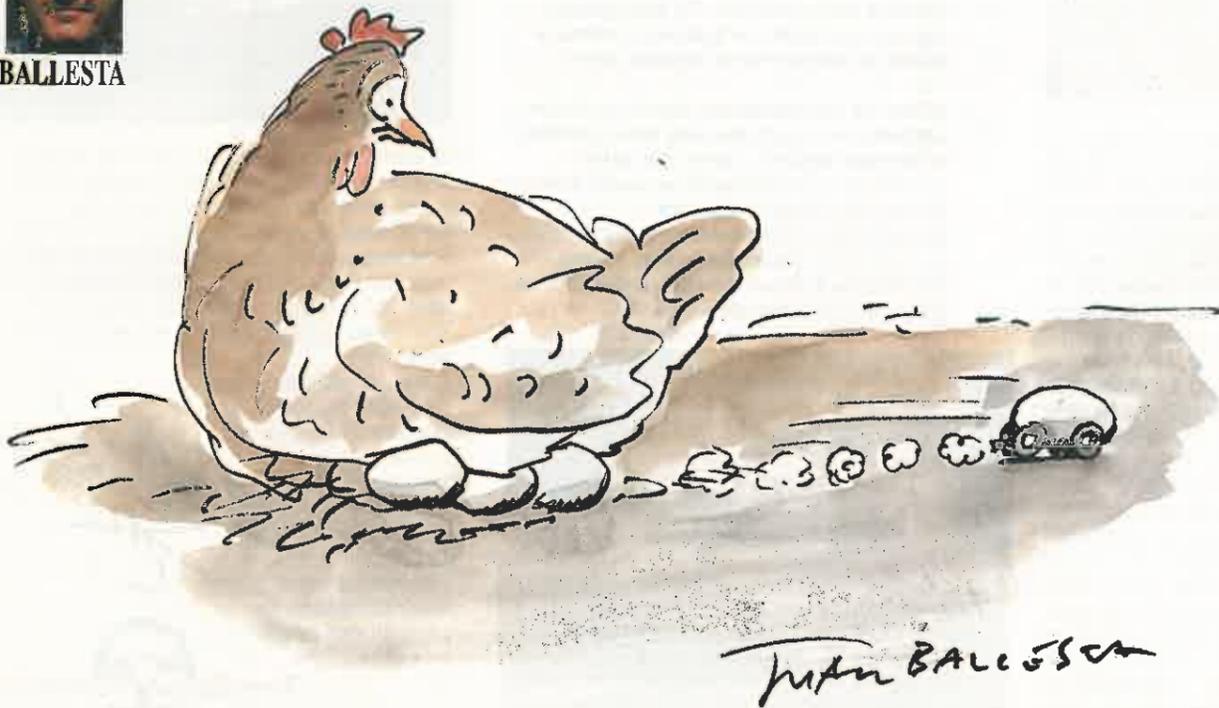
Fusiones: «Hay muchos constructores. Las marcas seguirán pero habrá nuevas asociaciones».

Contaminación: «La industria ha destruido gran parte del medio ambiente. Ahora le toca reconstruirlo. Dentro de cinco años los automóviles serán menos contaminantes, con consumos cercanos a los cuatro litros a los cien kilómetros».

El nuevo Swatch: «Es un nuevo concepto más que un nuevo modelo. Se presentará en tres o cuatro versiones en 1994 ó 95 y costará, más o menos, 700.000 pesetas».



BALLESTA



ESTE LAGO PUEDE LLEVAR TU NOMBRE.



Imagínate que te invitamos a la EXPO y el Primer Ministro de Ontario te hace entrega de un viaje a Canadá, con todos los gastos pagados para dos personas.

Imagínate una semana en uno de los países más increíbles del mundo.

E imagínate que cuando estás allí, en un lugar paradisíaco de la provincia de Ontario y en una ceremonia oficial, bautizas un lago con tu nombre.

Imagínate tu nombre en los Atlas. Y en los mapas. Imagínatelo por un momento.

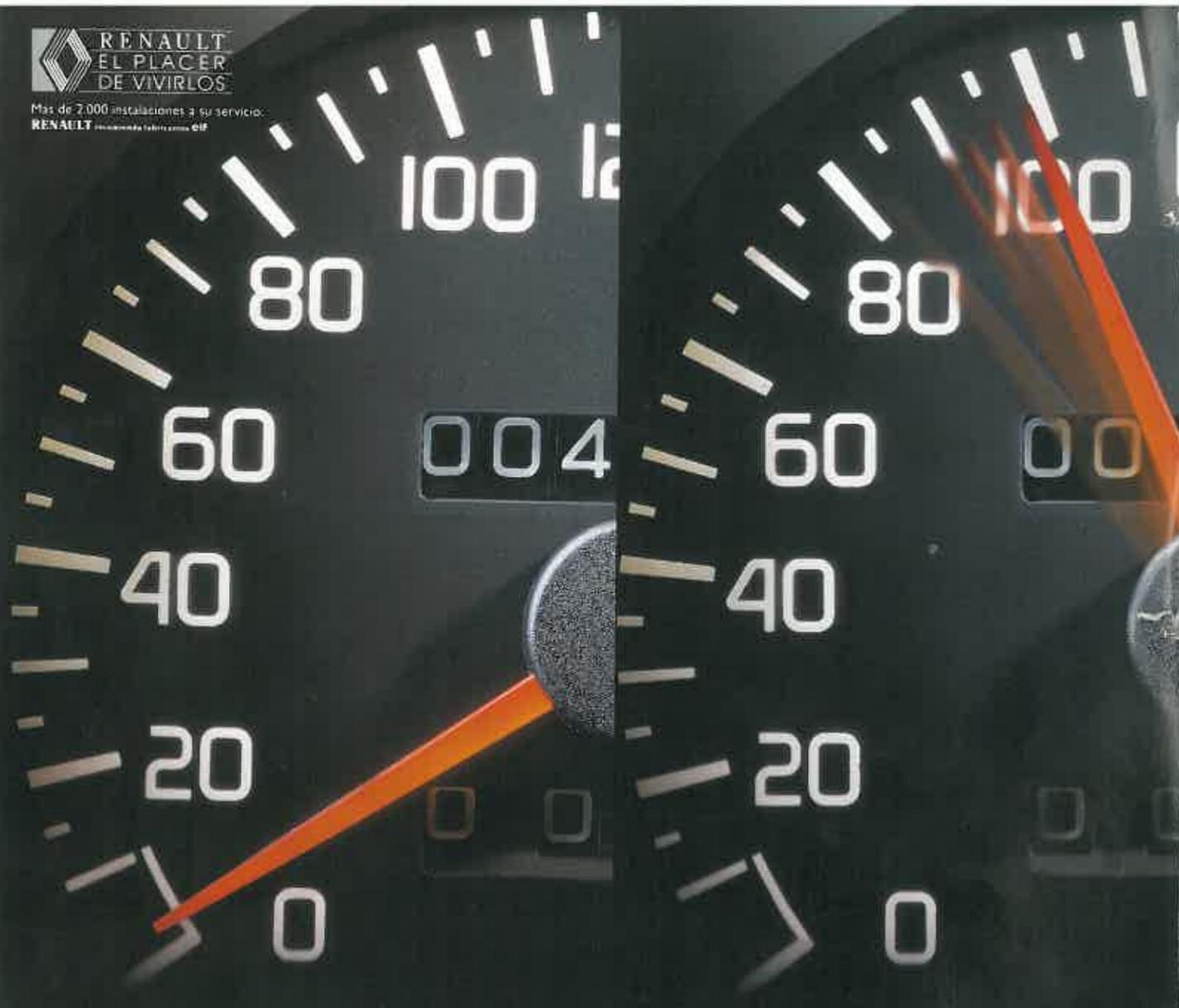
Si quieres conseguir que este lago lleve tu nombre, mándanos el cupón que encontrarás en la REVISTA GENTE Y VIAJES, los meses de Mayo, Junio y Julio.

¿Verdad que es un regalo muy personal?



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda Castrol como OIL



**LA DISTANCIA MAS CORTA
ENTRE DOS PUNTOS.**

Sube a un Clio 16 v. y sujétate. Verás cómo
140 CV. de potencia y hasta 210 Kms/h.
te hacen cambiar tu sentido de las distancias.

Clio 16v
EL VERTIGO EXISTE.



JORDI GENE



HA NACIDO UNA ESTRELLA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de mayo de 1992

Núm. 448 • 350 ptas.

**TODOS
LOS FAMILIARES
DEL MERCADO ESPAÑOL**

Desde 1.8 hasta 6.5 millones



DOS OPEL PARA EL VERANO
**CALIBRA TURBO
Y MONTEREY**



PRUEBA A FONDO
**PORSCHE
928 GTS**

8
900149-240514
00448