A FONDO: TODA ESPAÑA EN UN ALFA ROMEO 155

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16
26 de mayo de 1992 Núm. 449 • 350 ptas.

A la venta en junio

PRUEBA DEL NUEVO RENAULT 19

PRUEBA

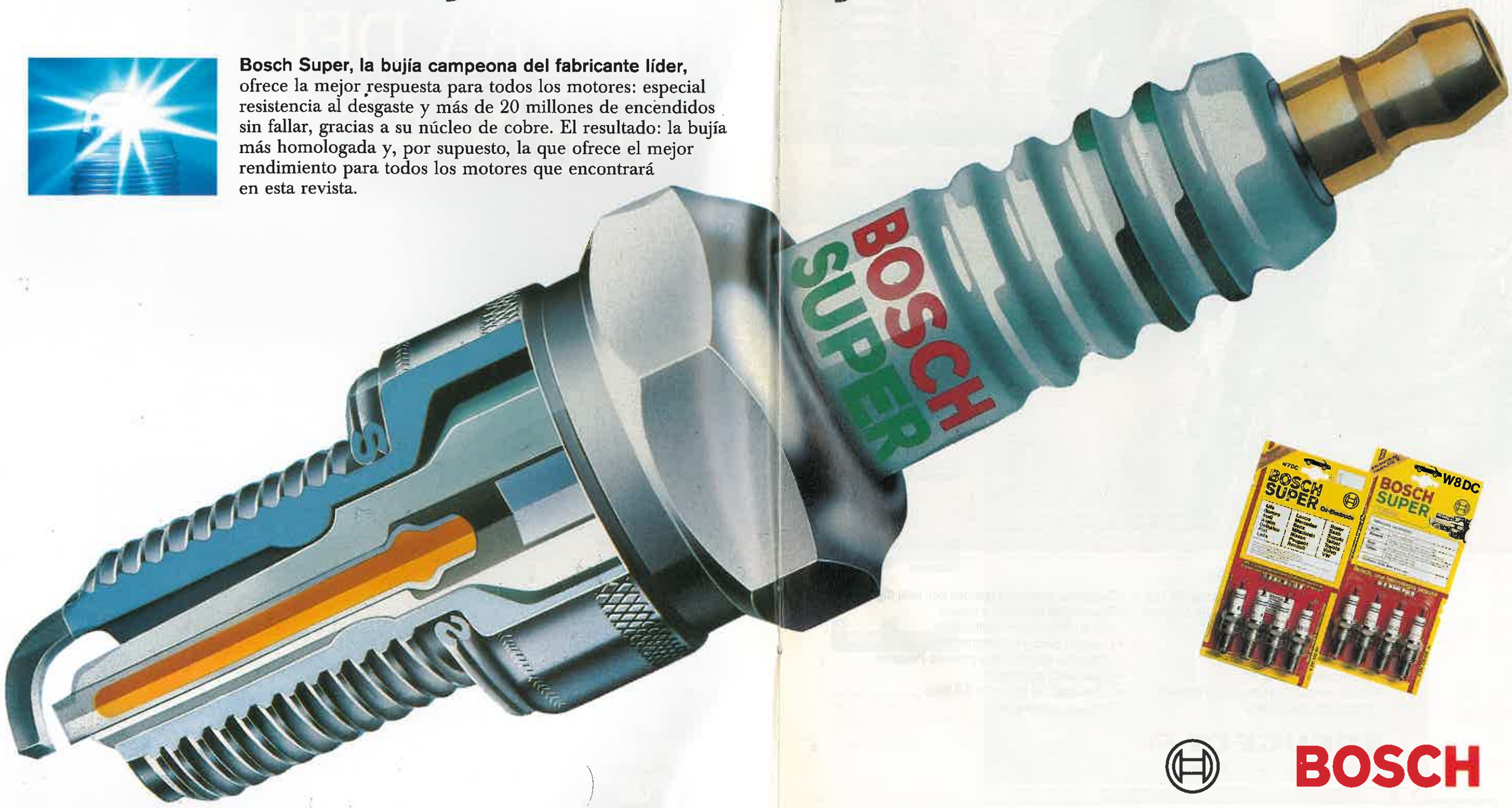
OPEL FRONTERA SPORT

NOVEDAD

YAMAHA, AHORA COCHE

Todo lo que encontrará en esta revista, marcha mejor con Bujías Bosch.

Bosch Super, la bujía campeona del fabricante líder, ofrece la mejor respuesta para todos los motores: especial resistencia al desgaste y más de 20 millones de encendidos sin fallar, gracias a su núcleo de cobre. El resultado: la bujía más homologada y, por supuesto, la que ofrece el mejor rendimiento para todos los motores que encontrará en esta revista.



BOSCH

TBWA

DOMINA TU TERRITORIO

PEUGEOT SV 125/SV 92.

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

- Engrase separado
- Totalmente automático
- Doble variador continuo de velocidad
- Encendido electrónico
- Completo cuadro de mandos con reloj digital
- Suspensión delantera y trasera con amortiguadores hidráulicos
- Freno de disco con sistema APS
- Llantas de aleación ligera diseño Peugeot
- Alojamiento para casco
- Capacidad del depósito: 8,8 litros
- Portaequipaje trasero

PEUGEOT SV
EL REY DE LA SELVA

Esso
Lubricante Recomendado

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

ESTA SEMANA

ALFA ROMEO 155 V6 PAG. 78

8 **PUNTO DE MIRA**
12 **SU CASO**
14 **LO ÚLTIMO**
YAMAHA GP SUPERCAR
20 MITSUBISHI GALANT, HONDA CR-X DEL SOL
24 NISSAN MICRA
28 **ACTUALIDAD**
FORD EN LA EXPO 92
32 **LO ÚLTIMO**
SAAB JOYSTICK
35 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
49 **MAGAZINE**
56 **ACTUALIDAD**
COMISIÓN DEL SENADO
60 **A FONDO**
RENAULT 19 RT 1.8I

DEZETA, UN DISEÑO ESPAÑOL PAG. 90

UN NUEVO TRIUNFO DE LA ESCUDERIA WILLIAMS PAG. 126

GILERA NORDWEST PAG. 112

70 OPEL FRONTERA SPORT
78 ALFA 155 V6
88 VUELTA A ESPAÑA CON ALFA 155
90 **DISEÑO**
DEZETA
95 **PRECIOS**
VEHÍCULOS USADOS
108 **OCIO**
GAS TURBINE 63
112 **MOTOS**
GILERA NORDWEST
116 **DEPORTE**
RALLYE CAJALICANTE
122 CAMEL TROPHY
126 FÓRMULA 1: IMOLA
135 **A TODO GAS**

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

NUEVA SERIE 3 DE BMW: LOS COUPE Y LAS BERLINAS 4 PUERTAS.

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 Berlinas 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 seguridad. Más dinamismo y menos consumo. Y más responsabilidad con el entorno. Y para demostrarlo hay cinco modelos en la gama familiar de las Berlinas 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.

PUNTO DE MIRA

REVOLUCION IMPARABLE

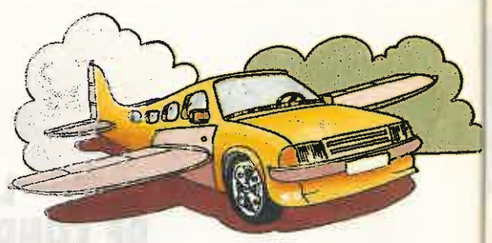
A dónde vamos a llegar?, nos preguntaba confundido un amigo especialista en clásicos deportivos después de conducir **un coche que no tenía volante**. Él, acostumbrado a moverse en aquellos maravillosos descapotables de los años sesenta, no llegaba a creerse del todo la proeza que había realizado, ¡había manejado un automóvil por medio de un **joystick**!.

Eso, que tanto le había sorprendido, a nosotros nos parece normal, aunque todavía nos quede capacidad de sorpresa. Es una realidad innegable que la industria del automóvil se mueve en **una revolución constante e imparable**. Cuánto han cambiado los coches de los años setenta hasta nuestros días. Aquellas soluciones que antaño tardaban tantísimos años en incorporarse al automóvil ahora llegan rápidamente, casi sin avisar. Y en esta nuestra década, la de los noventa, todo funciona aún más deprisa.

Hay que preparar el siglo XXI a fuerza de imaginación y destreza. Y en muy pocos años ese vehículo, tan familiar para todos, nos resultará totalmente diferente, incluso hostil. Entonces pilotaremos aviones que se muevan a ras de suelo; y desde hace unos años **se están sentando las bases** para que, cuando llegue el momento, no nos parezca ciencia ficción.

Tan sólo hace unos años **nos sorprendíamos** de la aplicación de la tracción a las cuatro ruedas en los turismos. Algo más tarde, cuando conocimos el sistema de cuatro ruedas directrices, **no nos llamó tanto la atención** a pesar de su importancia. Ahora, al ver lo que preparan las marcas: acumuladores de calor para facilitar el arranque en frío, células solares para la ventilación de los habitáculos o rayos infrarrojos para la iluminación, **nos quedamos como si tal cosa**. Pero eso del joystick todavía resulta difícil de digerir.

Manuel Doménech



Del avión al coche

EL servicio de avión más coches, que Iberia venía ofreciendo a sus clientes en colaboración con Hertz, se ha visto potenciado tras el acuerdo que ambas compañías han firmado recientemente.

Este servicio, con tarifas ventajosas de alquiler de coche para los pasajeros de Puente Aéreo, se amplía, tras este acuerdo, al resto de los vuelos domésticos. Además, se ofrecen tarifas especiales desde un día en adelante, tanto para los vuelos domésticos como para aquellos destinados a los principales países europeos.

Hacia el fin de las concesiones

LA construcción europea y el mercado único, van a afectar de manera importante a todo el mundo del automóvil, su entorno y su comercialización. En estos días se debate la permanencia o el fin del actual sistema de redes comerciales, de concesiones, tan característico de los automóviles y prácticamente desaparecido de otros sectores industriales como los electrodomésticos o alimentación. Mientras a nadie sorprende ver en un mismo establecimiento un televisor Sony vendiéndose junto a un Philips, o a Danone junto a Yoplait, es ahora imposible encontrar un establecimiento en que podamos comprar un Seat Y un Renault; esta situación es prácticamente similar en todos los países europeos y en el resto del mundo, con algunas excepciones.

El mantenimiento de la distribución exclusiva, regulada por el Reglamento 123, parece que va a mantenerse, pese a que, dentro de los regidores de la CEE hay defensores de la desaparición de las concesiones, como Leon Brittan, comisario de la Libre Competencia, quien da una interpretación libertaria al reglamento y aboga por la supresión a partir del año 96.

Motor 16 ha podido saber que toda esta polémica surge con la publicación del informe sobre distribución exclusiva de automóviles, que pone de manifiesto, erróneamente (según las marcas consultadas), que es el sistema culpable de las diferencias de precios entre diferentes países comunitarios y que, para defender la igualdad de precios, hay que suprimir las concesiones. Los fabricantes consultados por esta revista han restado importancia al asunto, ya que están seguros de su mantenimiento a medio y largo plazo.

PREMIO GANVAM
Con algo de retraso por la dificultad de la decisión, Ganvam ha concedido su premio periodístico anual. El galardonado ha sido Enrique Hernández, Luike, al que pocos premios le quedan por recibir, con todo el merecimiento del mundo.

GUARDIA BAJA
Nadie pone reparos a los cortes de carretera que ocasionan determinados acontecimientos deportivos y menos aún para la Vuelta Ciclista a España. Lo que molesta es que corten las carreteras con horas de antelación y sin itinerarios alternativos. Por si fuera poco, la GC se olvida de los «puentes» y a última hora tiene que cambiar itinerarios.

VUELTA A ESPAÑA
Excelente la iniciativa de Luis Villamil de realizar la presentación del Alfa 155 en un periplo hispano que ha permitido tener, de verdad, una impresión completa del nuevo coche.

NO TIENE ARREGLO
Eugenio Morales, concejal socialista del Ayuntamiento de Madrid, ha calificado de «error gravísimo» la construcción de diferentes pasos subterráneos en la capital, porque, según su criterio, mejorando el tráfico sólo se logra fomentar el uso del transporte individual. Este es de los que creen que el bienestar sólo conduce al pecado.

Por fin 4x4 y diésel de Saab

SAAB está preparando un sustituto del 900, que será el primer coche nuevo que produzca la marca desde que General Motors compró la mayoría de su capital en mayo del 90. El nuevo modelo compartirá plataforma con el Opel Vectra, pero será un Saab en todos los aspectos, según afirma un trabajador de la marca, que ha tenido la oportunidad de analizar los resultados de las pruebas de los primeros prototipos. La misma fuente afirmó que la próxima generación Saab, que se espera salga a la luz en el Salón de Francfort de 1993, y se empiece a comercializar a principios del 94, ofrezca versiones con tracción integral y motorizaciones diésel.

Bugatti, con problemas

HAY noticias de que Romano Artioli ha ha aceptado la mitad de los 800 encargos para la compra de uno de sus EB 110. La mayoría de las personas pertenecientes al peculiar negocio de los supercoches en Italia, han dado poco crédito a las palabras de Artioli. Algunos de ellos, que han pedido no ser nombrados, afirman que sólo se habían recibido tres o cuatro pedidos del nuevo EB 110 en el momento de la inauguración del Salón de Ginebra, y que fue ésta la razón de la inusual presentación de la evolución de este supercoche, llamada EB 110 SuperSport.

«¿Cómo es posible que recibieran tantos encargos con lo conservador que se ha vuelto el mercado últimamente?». Una de las respuestas en las que cabría pensar es que Ferrari, Lamborghini, Maserati y demás están vendiendo menos coches porque sus compradores potenciales prefieren los Bugatti.

Aun así, es difícil de creer que tantas personas estén en condiciones de pagar un depósito del 50 por ciento de 60 millones de pesetas y esperar años por su coche. Se suponía que la producción del EB 110 empezaría en febrero, y que las primeras entregas se realizarían a finales de marzo, pero hasta ahora se han completado unos pocos prototipos. El retraso es realmente muy grande. Habiendo presentado el primer prototipo en septiembre del 91, sólo un milagro habría permitido al constructor entregar la primera unidad de un coche tan complejo y sofisticado en sólo seis meses. Romano Artioli ha dicho repetidamente que se han invertido más de 100.000 millones de liras en la Bugatti Automobili. A pesar de todo, mantiene que la compañía no tiene ningún problema de liquidez, y que su situación financiera es completamente sólida. Si 400 clientes hubieran depositado el 50 por ciento del precio del coche, Bugatti habría recibido, en los últimos meses, 100.000 millones de liras.

DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

***CONMEMORANDO EL 20º ANIVERSARIO** del lanzamiento del Civic, Honda lanzará esta semana una versión especial del modelo Si y otra del Civic Ferio, elegido «Coche del año 91-92» en Japón.*

***EL COCHE MÁS VENDIDO** en Japón durante 1991 fue el Toyota Corolla, con 268.597 unidades. Honda ha sido el primer fabricante japonés de coches que ha decidido reducir el número total de componentes automovilísticos de su inventario, que alcanza la asombrosa cifra de 1,07 millones de piezas. La firma ha anunciado que eliminará 15.000 componentes antes de acabar el actual año fiscal. Nissan reducirá también en un 30 por ciento el número total de componentes de sus automóviles durante los próximos cinco años. El número dos nipón se une así a Honda y Toyota, firmas que han anunciado ya reducciones del 15 y 45 por ciento en los componentes de sus modelos para la próxima primavera. Un automóvil japonés tiene, por término medio, unos 30.000 componentes, cifra que se quiere rebajar lo más posible con el fin de abaratar costes. Yanase, el mayor importador de coches japonés, ha firmado un acuerdo con Opel para vender modelos de esta marca a partir del próximo enero. Yanase sorprendió al sector hace meses al anunciar que dejaría de importar coches Volkswagen-Audi a finales del presente año.*

***FUJI RETIRARÁ** del mercado y reparará gratuitamente 115.705 Subaru Legacy e Isuzu Aska, con cajas automáticas defectuosas.*

Seguridad vial: peligro olímpico

«SALVO que ocurra una catástrofe, la gran tragedia de los Juegos Olímpicos será la carretera» manifestó José Luis Pedragosa, director del Instituto Catalán de Seguridad Vial.

«Este es, sin embargo, uno de los riesgos más previsibles y lamentamos que no se esté preveyendo nada al efecto, salvo buenas palabras. El año pasado, durante aquel periodo, hubo cincuenta y un muertos, este año esta cifra puede superarse porque se darán unas condiciones de tráfico muy heterogéneo, intenso y desequilibrado debido al gran número de visitantes y ello favorece los accidentes».

Es por eso que el Instituto está potenciando sus campañas del casco y del cinturón, aprovechando el tirón de receptividad que la obligatoriedad genera en el usuario.

La campaña del cinturón se titula «Sé vivo» y, entre otros eslóganes, incide en que no se desabroche en la ciudad. Para esta campaña se excluye la televisión porque se pretende que el mensaje se reciba en el coche.

Skoda en marcha

UN año después de anunciar la entrada del fabricante checo Skoda en el grupo V.A.G., Seat ha presentado sus planes para la marca en los próximos años. Estos planes concluirán con la aparición de un nuevo modelo con tecnología Volkswagen en 1996. En la actualidad, la red de Skoda en España se compone de trece concesionarios, pero a final de año serán sesenta. Las previsiones de la marca en nuestro mercado apuntan a vender

7.000 unidades al año. La gama actual se compone de tres modelos basados en el Favorit, con seis versiones distintas. Estos modelos ya incorporan mejoras introducidas en los procesos de fabricación de las tres plantas que la marca tiene en Checoslovaquia. Los niveles de calidad se han mejorado sustancialmente y, además, Seat ha implantado en España un proceso de preentrega centralizado, en el cual se eliminan los posibles defectos.

R-21, crece la oferta

A la amplia gama del Renault 21 se le acaban de añadir nuevas posibilidades con la incorporación de tres nuevas versiones de acabado. Manager, Broker y TS, estos últimos especialmente indicados para flotas y parques móviles, dado su nivel básico de equipamiento.

Con el objetivo de ampliar y reforzar la oferta, los Manager y los Broker ofrecen un alto nivel de equipamiento que se complementa con motorizaciones de altas prestaciones. Las actuales versiones GTS, GTD, GTX y Turbo D se podrán pedir con acabado Manager, mientras que el conjunto de elementos que incorporan de serie los Broker estará reservado para los TXE y Turbo DX. Por otra parte, todos los Renault 21 con motor de gasolina dispondrán de catalizador a partir del primero de enero de 1993.

Conferencias sobre ITV

CONVOCADA por la Dirección General de Seguridad Industrial del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, tuvo lugar en Barcelona una jornada dedicada a profundizar en el tema de las Inspecciones Técnicas de Vehículos.

La jornada llevaba como lema «ITV, un servicio eficaz» y se compuso de diversas ponencias y coloquios en los que, desde diversos puntos de vista, se estudió la problemática de este servicio.

La representación de la Administración se componía, nada menos, que de tres directores generales, los de País Vasco, Aragón y Cataluña, y también estaban presentes los talleres, los concesionarios, los consumidores y la prensa, esta última representada por José Luis Aznar, delegado de nuestra revista en Cataluña.

Campaña de Tráfico contra el alcohol

LA Policía Municipal de Madrid ha puesto en marcha una campaña para frenar los accidentes de tráfico causados por el consumo de alcohol. Esta campaña, destinada principalmente a los jóvenes, llevará por lema «no te bebas la vida». El consumo de alcohol es una de las principales causas de los siniestros de tráfico en nuestra comunidad, cobrándose la cifra de doscientas vidas anuales. Este y otros datos similares que alientan a conducir en estado perfectamente sobrio, se incluyen dentro de los 15.000 trípticos que se distribuirán, tanto donde se realizan los controles de alcoholemia como en las proximidades de los lugares de diversión, a través de una Unidad Especial de Tráfico.

Además, y debido a que estos consejos suelen caer en saco roto, la Policía advierte del castigo de la sanción económica, que sí entiende todo el mundo.

EN VOZ BAJA

EL NUEVO MERCEDES 190 será presentado en el Salón de Ginebra, en la primavera de 1993 y sólo seis meses después se presentará el *restyling* de la serie 200/300.

▼

TAMBIÉN EN EL SALÓN DE GINEBRA del año próximo se presentará el nuevo Citroën, sustituto del BX, cuyo nombre definitivo aún no está decidido. En el Salón de París de octubre de este mismo año, Citroën presentará las versiones de tres puertas de los ZX.

▼

EL VOLKSWAGEN GOLF es el coche más robado en Francia. El 33 por ciento de los robos corresponden a este modelo. Un 62 por ciento de los robos corresponden a versiones Turbo y GTi.

▼

MAS SOBRE EL GOLF: escasos meses después de su comercialización, y tras millones de kilómetros de pruebas, los Golf de la tercera generación están siendo llamados a revisión por un pequeño problema de cableado eléctrico.

▼

NINGÚN ORGANISMO OFICIAL se está ocupando de controlar y revisar los aparatos de inflado de neumáticos en las gasolineras españolas. En la administración se han olvidado de los manómetros y nadie sabe, a ciencia cierta, de quién es esta competencia. Mientras tanto, el responsable directo de la Seguridad del Tráfico no hace nada por corregir esta situación.

▼

EL OPEL OMEGA FAMILIAR se venderá al mismo precio que la berlina en algunos países europeos, en un intento de popularizar los *breaks* y recuperar un mercado que Opel dominó en años pasados con su Rekord.

BMW 850, a la moda

PRÁCTICAMENTE al unísono, dos firmas alemanas han realizado sendas versiones sobre la base del BMW 850. Se trata de Hamann Motorsport y Koenig-Specials, dos firmas de larga tradición en la personalización de vehículos. La primera, Hamann, ha aumentado la cilindrada del motor de doce cilindros hasta 5,7 litros, con lo que alcanza una potencia de 415 caballos y una velocidad máxima de 306 kilómetros por hora. Desde parado, se alcanzan los 100 kilómetros por hora en 5,6 segundos. El aumento de cilindrada se ha conseguido alargando la carrera de los pistones, mediante un nuevo cigüeñal y pistones forjados. También las culatas y los árboles de levas han recibido modificaciones. Exteriormente, se aprecian las enormes ruedas montadas sobre llantas desmontables de 17 pulgadas de diámetro: el eje posterior lleva unos neumáticos de 315/35 en llantas de 11 pulgadas de diámetro y delante sus neumáticos son de 255/40 en llantas de nueve pulgadas. Para albergar semejante calzado, los pasos de rueda han recibido retoques y la suspensión, modificada, deja el vehículo 40 milímetros más bajo. También el *spoiler* delantero y el alerón trasero conforman la nueva estética de este BMW 850i.

Aún más potente resulta la versión realizada por Koenig, que ofrece una potencia de 450 caballos y lo denominan BMW KS 8 Koenig Specials. Para alcanzar esta cifra, se ha dotado al motor del 850i de un compresor volumétrico movido por correa dentada, con un soplado máximo de 0,45 bares. Las ruedas son todavía más exageradas que en el modelo de Hamann, con neumáticos de 245/40 y 335/35 en los ejes delantero y trasero en llantas de 10 y 12 pulgadas y 17 de diámetro. Quizá a causa de estos anchos neumáticos no supere los 300 km/h (contra los 306 km/h del modelo de Hamann) aunque también la caja de cambios se ha variado y quizá se hayan primado otros aspectos antes que la velocidad máxima. Como es lógico, también las suspensiones son diferentes a las del modelo de serie.

DESDE
LONDRES
IAN ADCOCK

CHRYSLER ESPERA VENDER ***250.000 minivan en Europa a mediados de los años 90 y, según Lee Iacocca, la mitad saldrán de la planta austriaca de Graz.***
También ha anunciado que España pronto contará con un distribuidor y que el Chrysler Voyager, con el nuevo 2,5 litros turbo diésel, se va a vender en Europa y puede ser fabricado en la planta de Eurostar.

EN JAGUAR PIENSAN que la versión 2+2 del XJ-S descapotable se lanzará el próximo año, aunque todavía no hay fecha concreta. Por su parte, Ford está restructurando el departamento europeo de Investigación y desarrollo y consolidándolo en Dunton, Inglaterra, y Markenich, Alemania, y la sección de ingeniería de Aveley, Inglaterra, también se cerrará. John Oldfield, vicepresidente de Ford Europa, dijo que hay que unir la producción de motores y el diseño en un mismo lugar porque «la comunicación y el trabajo en equipo mejoran la calidad y eficacia».

ROVER HA LANZADO una versión automática, con una nueva transmisión desarrollada y producida en la fábrica de Sint Truident, y otra diésel, con el mismo motor del Citroën AX, del Metro. Ambas versiones se venderán con carrocería de tres y cinco puertas y distintos niveles de equipamiento.
Mazda prepara un modelo más ligero y rápido que el deportivo RX-7. Llamado M2, el nuevo coche será más ancho y bajo que el actual modelo.

CUENTENOS SU CASO

el ZX 16V como el Golf 16V incrementarán su precio ostensiblemente, al margen de que hoy en día somos de la opinión de que no es necesaria mucha más potencia para conducir con buenos márgenes de seguridad. Respecto a la elección entre el ZX y el Golf, económicamente no hay duda: con el equipamiento que nos indica, el Golf es más caro y decididamente menos brillante. No obstante, en el alemán puede elegirse la carrocería de tres puertas, mientras que en el francés no. En cuanto a comportamiento, y a pesar de la impresionante trayectoria del Golf, nos inclinamos ligeramente por el ZX. Eso sí, si usted tiene muy en cuenta la habitabilidad o la capacidad del maletero o la revalorización, el Golf es su coche.

Golf o ZX

SOY un asiduo lector de su revista, aunque en alguna ocasión me haya perdido alguno de sus números.

En la actualidad dispongo de un Peugeot 205 GTX, pero tengo la intención de cambiarlo por otro un poco más grande. Me inclino hacia el ZX Volcane, pero últimamente me asalta la duda del nuevo Golf. El Golf GTi me resulta un poco falto de potencia ya que de ninguna manera querría bajar de los 130 caballos. He leído en el número 438 de su publicación la próxima aparición del ZX 16 válvulas, aunque si la diferencia de precio es como la de su hermano el BX en relación al de 8 válvulas, también se me iría de precio. Les agradecería alguna indicación sobre el citado modelo y alguna comparación con el nuevo Golf.

Víctor Izaguirre
San Sebastián

R.- Creemos que tanto dicho sea de paso, considero muy completa por la gran información que aporta y por su seriedad.

Aparte de estas merecidas alabanzas, les confieso que mantengo desde hace varios meses la esperanza de encontrar en su próximo número la prueba a fondo de un vehículo que, incomprensiblemente, se encuentra en el olvido en una de sus más populares motorizaciones; se trata del Audi 80 2.3 E (no el modelo Cabrio).

Este lector, y con toda seguridad alguno más, les estaría muy agradecido si suministrasen información sobre sus prestaciones, consumo y demás datos de interés, pues ustedes son los únicos que con mayor veracidad pueden dar un norte fiable al potencial comprador.

Juan M. González
Jerez de la Frontera

A toda velocidad

SOY un gran aficionado al mundo del automóvil que lee con asiduidad su revista, a la que

R.- Efectivamente se trata de la opción más equilibrada de los Audi 80; sin embargo, nuestro repleto programa de pruebas, añadido al reducido número de unidades facilitadas por la marca, ha imposibilitado esa prueba que a buen seguro no tardará en llegar.

En cualquier caso, básicamente los datos de prestaciones y consumos no varían demasiado del modelo Cabrio que sí hemos probado.

Cuidado al vender

ES cuento un caso verídico para poner sobre aviso a más de un despistado que quiere vender su coche y no conoce la picardía y, sobre todo, la cara dura con la que actúan algunos. Yo quería deshacerme de mi Golf GTi (con sólo 6 meses) para comprarme el nuevo y puse un anuncio. Me llamó un individuo y me dijo que lo quería probar.

Quedamos y nos fuimos por los alrededores de la ciudad para que pudiese conducirlo.

Era la hora de comer y dijo que me invitaba para cerrar el trato. En un momento dado, casi a los postres, me dijo que iba a hacer una llamada y hasta hoy... Se había quedado con las llaves al bajarnos del coche y sólo tuvo que arrancar y llevárselo.

Mis recomendaciones son que nunca se abandone el coche, ni para tomar una cerveza con un posible comprador. Puede probarlo, sí, pero las llaves de vuelta en cuanto acabe el recorrido. Ojo con las motos.

Carmelo Ruiz
Madrid

Motor 16

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

Director:
Manuel Domènech

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

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, Mª Jesús Sánchez y Eduardo Abuín. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M.Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez. Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

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: 49274 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 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 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

CITROËN AX

AIRE ACONDICIONADO GRATIS

O una oferta equivalente.

Este mes, el Citroën AX viene con Aire Acondicionado gratis y toda la gama Citroën AX tiene una oferta excepcional.
Llévate un coche con un aire genial. Genial en potencia, capaz de desarrollar hasta 100 CV, y una aceleración de 0 a 100 Km/h en sólo 8,7 segundos. Genial en consumo, líder entre los de su categoría, con 3,6 litros a 90 Km/h en Diesel y genial en equipamiento, porque según versiones incluye asientos deportivos, tapizado en terciopelo, llantas de aleación, elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, faros halógenos, pre-equipo de radio, retrovisores regulables desde el interior.
Este mes, Citroën AX Aire Acondicionado gratis o una oferta equivalente. Por ejemplo, si no quieres Aire Acondicionado, tienes un **Citroën AX desde 892.491* ptas.**

CITROËN

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

CITROËN AX ¡GENIAL!

YAMAHA GP SUPERCAR 0X99-11

UN FORMULA 1 CAMUFLADO

Esta vez la marca japonesa Yamaha no sorprende al mundo con una nueva moto, en esta ocasión los esfuerzos del gigante japonés han ido encaminados a cubrir una parcela vacante en el territorio de los vehículos de cuatro ruedas.

Andrés Más
Enviado especial

LA noticia la adelantábamos hace unas semanas (ver Motor 16 número 428), sin embargo, la foto que ilustraba el artículo era la única prueba de que el coche existía. Algunos especulaban con la viabilidad del proyecto, con el futuro del 0X99-11, el nombre en clave de un deportivo de raza, del deportivo más parecido a un Fórmula 1 pero con matrícula. La marca Yamaha, como aseguró al dar a conocer el proyecto, ha presentado oficialmente el coche y el ex-corredor de F-1,

***UN BIPLAZA** El conductor va sentado en el centro del habitáculo, pero puede llevar un pasajero detrás suyo.*

COMPACTO *Su aspecto es el de un prototipo del grupo C de contenidas dimensiones.*

John Watson, se ha encargado de que periodistas de todo el mundo hayan podido verlo y hayan oído rugir su motor (eso sí todos nos quedamos con las ganas de conducirlo). El 0X99-11 existe y, sin duda, dará mucho que hablar.

La incursión de Yamaha en el mundo de los vehículos con más de dos ruedas no es reciente. Yamaha construye desde hace tiempo karts de competición, cochecitos eléctricos de Golf, pequeños tractores, *quads* y, por construir objetos móviles, construye hasta pianos de cola con cuatro ruedas. Sin embargo, fue la Fórmula 1 su rampa de lanzamiento, la base sobre la que se asentaría la totalidad de este proyecto.

Yamaha comienza su carrera deportiva en coches, montando un motor de su propiedad en el Toyota 2000 GT en 1965. Tras unos años en los que diseña y construye motores de 6 y 8 cilindros, con los que participa en diferentes modalidades como Fórmula 2 o F- 3000, Yamaha estrena su motor 0X99 de 12 cilindros en V, doble árbol de levas en cabeza y cinco válvulas por cilindro en Fórmula 1, primero con Brabham en el 91 y después con Jordan en el 92.

FICHA TECNICA

Motor: en posición central longitudinal de 12 cilindros en V, cinco válvulas por cilindro. **Cilindrada:** 3.498 centímetros cúbicos. **Potencia :** Más de 400 caballos. **Alimentación:** mediante inyección electrónica. **Catalizador de tres vías. Capacidad del depósito de combustible:** 120 litros. **Caja de cambios** manual de seis velocidades. **Chasis** monocasco en fibra de carbono. **Suspensiones** independientes en las cuatro ruedas con doble triángulo y amotiguadores con sistema «pushrods». **Frenos** de disco ventilados en las cuatro ruedas. **Carrocería** en paneles de aluminio.

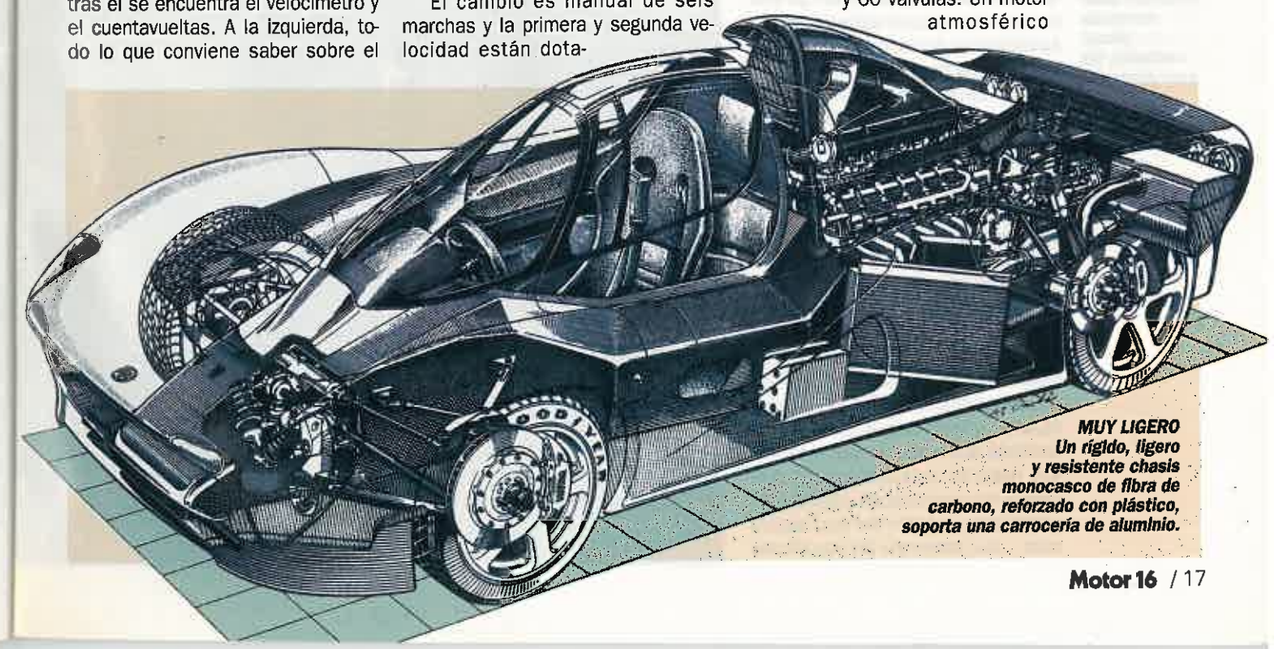
Su paso por esta modalidad, sin ser del todo exitoso, trae consigo la decisión de diseñar y construir en colaboración con Ypsilon Technology LTd, compañía subsidiaria de Yamaha en Inglaterra y encargada en un principio de la producción, el 0X99-11, un deportivo de inusuales características que se pretende comercializar en un plazo no más largo de dos años, es decir, en 1994.

El 0X99-11 pertenece, según Yamaha, a un nuevo concepto de vehículos, los «GP SuperCar», en disposición de ofrecer la conducción más excitante en base a unas características relevantes y poco habituales.

El superdeportivo japonés es, básicamente, un monoplaza cubierto, aunque ocasionalmente puede acoger a una segunda persona. Su carrocería está construida en aluminio y el chasis monocasco, de fibra de carbono reforzada con plástico (CFPR), forma la estructura básica dejando una célula de supervivencia relativamente pequeña para los ocupantes. Este material, el más ligero, rígido y resistente en la actualidad, es muy conocido en el Fórmula 1 por tratarse de un compuesto que ofrece unos niveles de seguridad muy altos. El puesto de conducción va situado en posición central, ligeramente desplazado a la derecha, para dejar el hueco necesario a un segundo ocupante que no obstante viajará en una posición muy incómoda. El acceso al *cockpit* se realiza por el lado izquierdo, a través de una sola puerta que se eleva con un gran ángulo de apertura. A pesar de todo, este acceso al angosto habitáculo requiere habilidad de contorsionista. La sensación al volante es idéntica a la que se experimenta a los mandos de un Grupo C, una sensación que ya se encargan de anticipar las líneas maestras del vehículo. El volante está en el centro y tras él se encuentra el velocímetro y el cuentavueltas. A la izquierda, todo lo que conviene saber sobre el estado del motor a través de relojes y a la derecha, una palanca de cambios metálica y pequeña utilizada en competición y la llave de contacto, ni más ni menos. No hay sitio para más lujos, sin embargo, el asiento, tipo baquet, debe sujetar lo imprescindible y el aire acondicionado es de serie.

El cambio es manual de seis marchas y la primera y segunda velocidad están dotadas de triple cono para asegurar una precisión mayor en el engranaje. Pero más que la facilidad con la que engranar las seis marchas, al conductor del 0X99-11 le va a preocupar cómo dominar, con la presión del acelerador, los más de 400 caballos de esta impresionante mecánica de 3,5 litros, 12 cilindros en V y 60 válvulas. Un motor atmosférico

RAPIDÍSIMO *El Yamaha no es otra cosa que un monoplaza cubierto, cuyas prestaciones serán tan altas como las de los más rápidos superdeportivos.*



MUY LIGERO *Un rígido, ligero y resistente chasis monocasco de fibra de carbono, reforzado con plástico, soporta una carrocería de aluminio.*

situado en posición central comienza a dar lo mejor de sí cuando el resto de los vehículos están casi al límite. Una mecánica que funciona con normalidad entre las 5.000 y las casi 11.000 revoluciones por minuto.

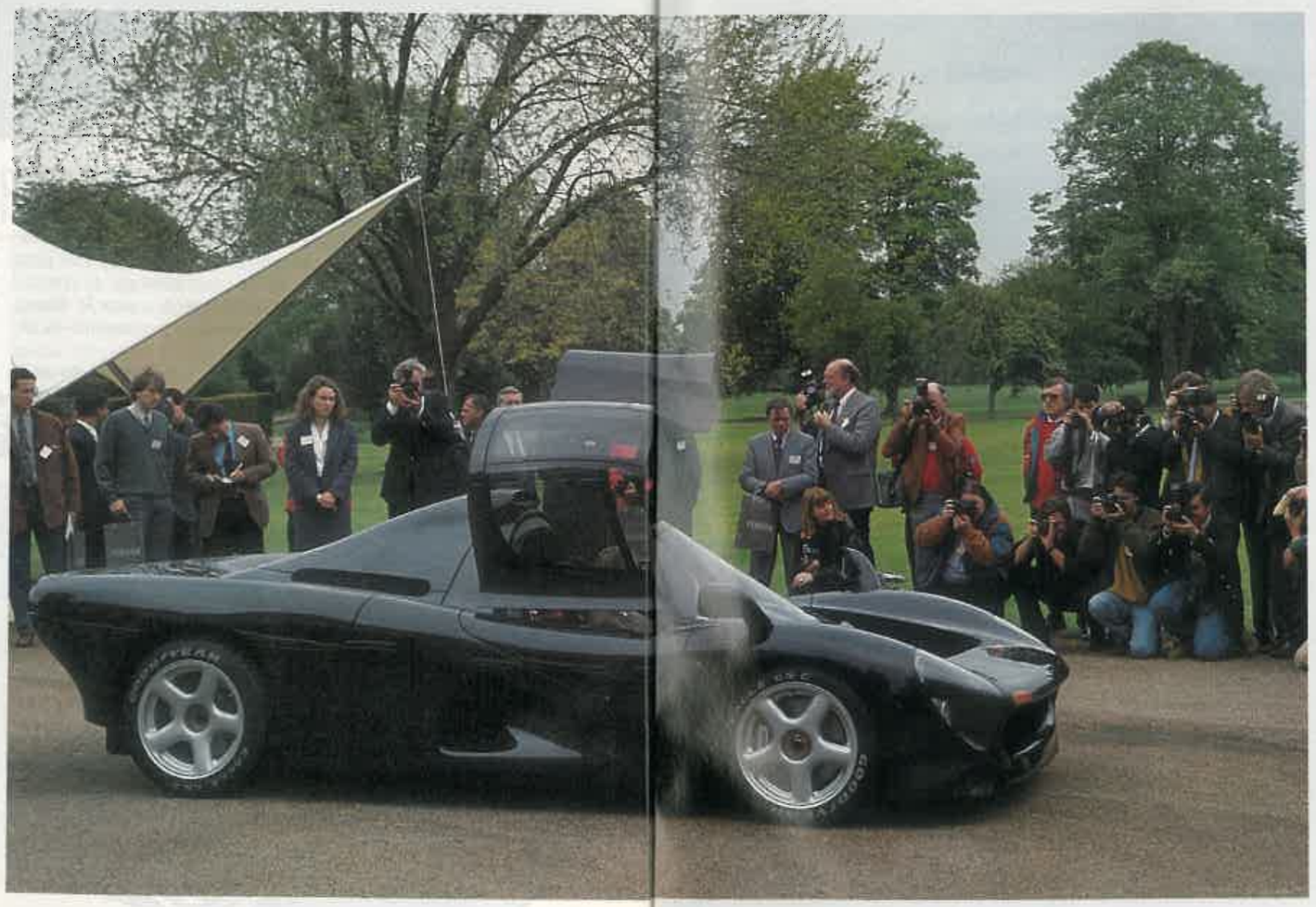
Lo cierto es que este motor, en su configuración inicial para Fórmula 1, es capaz de ofrecer una cifra de potencia muy superior, superando los 600 caballos. Sin embargo, se trata de una mecánica frágil y muy delicada que en competición, y sometida a grandes esfuerzos, no supera los 500 kilómetros de utilización. Para este vehículo, previsto para una utilización algo más «civilizada», se han realizado los ajustes necesarios (incluido catalizador) para aumentar al máximo la fiabilidad y el placer de conducir. No obstante, se han mantenido muchos esquemas idénticos a los de un Fórmula 1. Es el caso del sistema de suspensión, tanto delantero como trasero, con doble triángulo y amortiguadores en el interior de la estructura del chasis, que efectúan su trabajo a través del sistema «push-rods»; o el caso del anclaje del motor al chasis, la disposición de los radiadores de refrigeración en los laterales, la toma de llenado de combustible o la de aire para las 12 trompetas del motor. Y hablando de aire, la carrocería del GP SuperCar de Yamaya ha salido prácticamente diseñada del túnel de viento. Para favorecer la aerodinámica y el efecto suelo se utiliza un gran deflector delantero, que corta el viento canalizándolo por el interior de la estructura hasta la parte trasera. Las suspensiones no ofrecen obstáculos voluminosos al ser del tipo «push-rods», diseñadas por Gordon Murray para Fórmula 1 a finales de la década de los 70. Hay que pensar que tras superar los 300 kilómetros por hora un solo montículo en el asfalto puede provocar un despegue repentino.

Con todos los datos recopilados hasta el momento, es fácil presumir una rigidez estructural impresionante y una estabilidad excelente a alta velocidad, ayudado por unos neumáticos que hacen juego con la cifra barajada de velocidad máxima: delante 245/40 ZR 17 y detrás 315/35 ZR 17, pero también es verdad que se han hecho muy pocas concesiones a la comodidad. Ningún deportivo pura sangre es cómodo, ni falta que hace; sin embargo, el círculo de posibles interesados se reduce cada vez más. El comprador del Yamaha OX99-11 no sólo tiene que contar con un nivel elevado de pilotaje, tendrá que ir normalmente sin compañía (salvo algún sufridor ocasional), y deberá limitar sus salidas a carretera en función de la climatología (todo parece indicar que en mojado se precisará también una conducción de Fórmula 1) y de las ganas que se tenga de ser el centro de atención en todo momento.

En cualquier caso, Yamaha parece tenerlo todo bajo control. Querían algo lo suficientemente impactante y lo han conseguido, una operación de imagen sin aparente competencia. Con toda lógica, desde nuestro punto de vista, el Yamaha OX99-11 sólo se fabricará por encargo y se desconoce el ritmo de fabricación en caso de que los pedidos aumentasen, aunque se acercarían a una cifra de 15 vehículos/año, construidos de una forma prácticamente artesanal. ○

EN 17 PULGADAS
Laa preciosas llantas de 17 pulgadas esconden unos frenos de disco, ventilados, de gran diámetro.

UN FRONTAL ÚNICO EN SU GÉNERO
Si hay algo que caracteriza al coche desarrollado por Yamaha es su frontal, que indica claramente la intención del fabricante de dar vida a algo fuertemente impactante. El alerón estabilizador surca el morro, de parte a parte, entre los faros.



UN ESPECIAL PADRINO PARA UN EXCLUSIVO COCHE
John Watson apadrinó al Yamaha OX99-11 en su presentación. Se construirá de manera artesanal a un ritmo aún desconocido, que se estima podrá rondar la cifra de 15 vehículos año, dependiendo de los pedidos que le lleguen a su fabricante.

ATMOSFÉRICO
Más de 400 caballos de potencia desarrolla el motor de 12 cilindros en V y 60 válvulas, de 3,5 litros de cilindrada. Incorpora catalizador.

NUEVO MITSUBISHI GALANT

UN ORDENADOR RODANTE

Aunque no llegará a Europa hasta el primer trimestre de 1993, la nueva generación del popular Mitsubishi Galant ya es un hecho. Junto a sus mayores dimensiones, son nuevas las mecánicas.

EL nuevo Mitsubishi Galant se ha presentado estos días en Tokio junto con la berlina de lujo Eterna. El primero se exportará a Europa en marzo del año que viene y sus nuevas características, sin precedentes en su segmento, permiten aventurarle un futuro muy esperanzador.

El nuevo Galant es más ancho y más largo. Además, la distancia entre ejes ha aumentado en 35 milímetros y sus vías delantera y trasera sobrepasan ya los 1,5 metros. Esto implica una mayor habitabilidad, un comportamiento mejorado y un maletero de más capacidad (50 litros más en los dos ruedas motrices y 130 en los de cuatro).

También son nuevas las mecánicas, una familia de motores V6 con tres diferentes ofertas de potencia. Un 1.8 litros con un árbol de levas en cabeza, 24 válvulas y 135 caballos, un dos litros con un árbol de levas en cabeza 24 válvulas y 145 caballos y por último un dos litros con doble árbol de levas en cabeza 24 válvulas y 170 caballos. Orientado a un público más deportivo, también se ofrece un V6 con dos turbos dotados de *intercooler* y 240 caballos en versión manual ó 215 caballos con caja automática. La técnica de las cuatro válvulas por cilindro se empleará, cómo no, en las mecánicas de cuatro cilindros que, con 1.8 litros de cilindrada, proporcionan 110 caballos.

Por vez primera en un tracción delantera se utiliza una suspensión *multi-link*, tanto en el tren delantero como en el trasero; un sistema de reconocida eficacia que combina a la perfección la estabilidad y la comodidad de marcha y que hasta ahora solían utilizar exclusivamente modelos de un segmento superior con tracción trasera.

Pero quizás uno de los mayores avances lo ha dado la marca japonesa en el campo de la electrónica. El nuevo Mitsubishi incorpora un nuevo sistema INVECS (Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System) capaz de controlar y coordinar una serie de sistemas de seguridad que funcionan individualmente en casos extremos, tanto de conducción como de estado de la carretera o del coche. El sistema INVECS controla las operaciones de seis sistemas operativos: Fuzzy 4A/T, que en modelos con cambio automático elige en todo momento la marcha adecuada dependiendo del tipo de carretera y la conducción que se realice.

Fuzzy TCL, un sistema que corta la inyección cuando el coche comienza a derrapar en una curva.

Control electrónico Full-time 4WD, para repartir adecuadamente la potencia entre los ejes en las versiones con cuatro ruedas motrices; un sistema ofrecido por primera vez junto con el TCL.

Active 4WS, que regula el radio de giro de las ruedas traseras en función de múltiples factores.

Active Preview ECS, que analiza por ultrasonidos un metro por delan-

***ALTA TECNOLOGÍA** La gran cantidad de componentes eletrónicos se pone de manifiesto en el cuadro del Galant.*

***MÁS TAMAÑO** El notable incremento de las dimensiones ha supuesto una mejora clara de la habitabilidad.*

HONDA CR-X DEL SOL

CAPRICHO ORIENTAL
El nuevo CR-X tiene todos los ingredientes para satisfacer a los más caprichosos.

Visto y no visto

El Honda CR-X comienza su andadura en solitario como un modelo más dentro de la gama Honda y no como una versión del Civic. En Japón recibe el nombre de CR-X del Sol pero en Europa ese nombre ya está registrado por Seat en su Ibiza por lo que bien podría llamarse Honda CR-X VTi Hardtop.

Básicamente se trata de un coche de capricho en el que se han reducido las plazas a dos y el hueco para equipajes disminuye para alojar un techo practicable. Porque en el nuevo CR-X éste puede esconderse de forma manual o automática (opcionalmente) en el maletero. Esto convierte al modelo japonés en un vehículo con todas las ventajas de un descapotable y ningún inconveniente, salvo el precio. Al margen de que el coche no será precisamente barato, por el techo escamoteable eléctricamente (se esconde en 45 segundos) habrá que pagar un sobreprecio de al menos 200.000 pesetas. Sin embargo, la exclusividad y la atención del resto de conductores está asegurada.

El nuevo CR-X compartirá mecánicas con el Honda Civic. y aunque todavía se desconocen de forma exacta los modelos que llegarán a Europa, lo cierto es que no faltará la mecánica de 1,6 litros, 160 caballos y 16 válvulas con el sistema V-Tec. Presenta un motor muy agradable de utilizar con una gran elasticidad y una impresionante fuerza que se pone de manifiesto a partir de las 4.000 revoluciones por minuto.

D.M./A.M.

NUEVAS FORMAS
La estética del Galant se ha visto renovada por los cuatro costados.

te del coche las irregularidades del terreno y adapta la suspensión al recorrido.

El nuevo Galant podrá llevar doble *airbag*, sistema de navegación con recomendaciones de rutas alternativas, equipo de sonido digital con 250 watios y 10 altavoces e incluso un aire acondicionado muy evolucionado; que también controla el sistema INVECS. Los Mitsubishi Galant se preparan para un futuro intenso y dan un paso de gigante en la adaptación de la electrónica a la seguridad y el placer de conducir. ○

Daniel Monteverde

En el colegio dijeron que este chico no llegaría muy lejos.

DELFOUHAUS

Mercedes 190. Los tiempos cambian.

▶ **Hoy este chico se ríe cuando ve su foto de niño. Porque ahora todo el mundo le dice que llegará muy lejos. Y es que, queramos o no, los tiempos cambian. Lo que hace unos años estaba sólo al alcance de unos pocos, hoy está al alcance de muchos. Por ejemplo, los Mercedes.**

▶ **Sin ir más lejos, la Clase 190 está disponible a partir de 2.912.000 ptas*. Con múltiples motorizaciones en diesel y gasolina, hasta 195 CV. Con la opción deportiva Sportline. Y con el confort y la seguridad que son características de Mercedes.**

▶ **Y es que, junto con los tiempos, el estilo de los 190 está cambiando la forma de ver al conductor de Mercedes. Cada vez más los Mercedes apasionan a quien valora lo bien hecho, a quien sabe que disfrutar de la vida es también disfrutar de un buen coche, a quien prefiere la eficacia a lo aparatoso. Los Mercedes 190 tienen el estilo de los que van a llegar lejos.**

Mercedes-Benz

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

NISSAN MICRA

DESPEGUE EN OTOÑO

El regreso de las vacaciones se verá animado por la aparición de un utilitario de altos vuelos con nacionalidad británica y raza japonesa.

NISSAN acaba de dar a conocer la imagen definitiva de su segundo turismo europeo: el Micra. Aunque su aspecto es casi idéntico al del Nissan March, versión japonesa del mismo modelo, hay ligeras diferencias y detalles que vienen a satisfacer las exigencias de los europeos. En este sentido se ha trabajado para adecuar las suspensiones, frenos y dirección al gusto europeo.

Este nuevo Nissan, fabricado en la planta de Sunderland (Gran Bretaña), entra de lleno en el segmento de los pequeños. Con sus 3,7 metros de longitud total, el Micra presenta una habitabilidad interior notablemente mejorada respecto al anterior modelo. Una buena altura interior incrementa esta amplitud. Sin embargo, el espacio dedicado al equipaje ha tenido que ser sacrificado. Sobre la misma base se van a comercializar versiones de tres y cinco puertas. Esta última resulta especialmente sorprendente por el buen aprovechamiento que se hace del interior sin que haya que sufrir los inconvenientes de un acceso precario a las plazas posteriores

Este pequeño Nissan no nace con la filosofía de ser un producto barato, sino un tanto exclusivo y con un nivel de equipamiento por encima de lo habitual en su categoría. Así pues, en el nuevo Micra se va a poder disponer de elementos tales como antibloqueo de frenos, dirección asistida, aire acondicionado, sin olvidarnos del brillante motor de 1,3 litros con doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro, cuya potencia puede llegar a las ruedas a través de una caja de cambios manual de cinco velocidades o de una automática de variador continuo de tipo CVT.

Los planes de Nissan contemplan la producción de 130.000 unidades del Micra a lo largo del año. Para esto ha sido necesario invertir una buena cantidad de millones en la planta de Sunderland, donde, a su vez, se va a potenciar la producción del Primera. La unidades que salgan de Sunderland estarán totalmente destinadas a los mercados europeos, mientras que su homólogo japonés, el March, se repartirá por el resto del mundo. El nivel de aportación europea al producto es superior al ochenta por ciento, por lo que se podrá vender libremente en toda Europa sin ningún tipo de limitación. En este sentido hay que destacar que algunos componentes son de origen español. Tendremos que esperar por lo menos hasta finales de octubre o noviembre para poder disfrutar de este nuevo japonés nacionalizado europeo por nuestras carreteras. ○

Víctor Piccione

***GRAN ALTURA** Sorprende la altura de la carrocería del nuevo Micra. Esto mejora la sensación de amplitud interior.*

***TRES Y CINCO PUERTAS** El Micra se comercializará con carrocerías de tres y de cinco puertas.*

NUEVO ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.

Cuando la tecnología de un automóvil alcanza el máximo nivel, solamente puede perfeccionarse con el instinto. El instinto de toda la tradición deportiva de ALFA ROMEO, y de la que el ALFA 155 es su último y más avanzado exponente. Un instinto más seguro, más fuerte, gracias a los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V, Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, carrocería de máxima rigidez flexional y torsional, habitáculo con alta capacidad de protección.

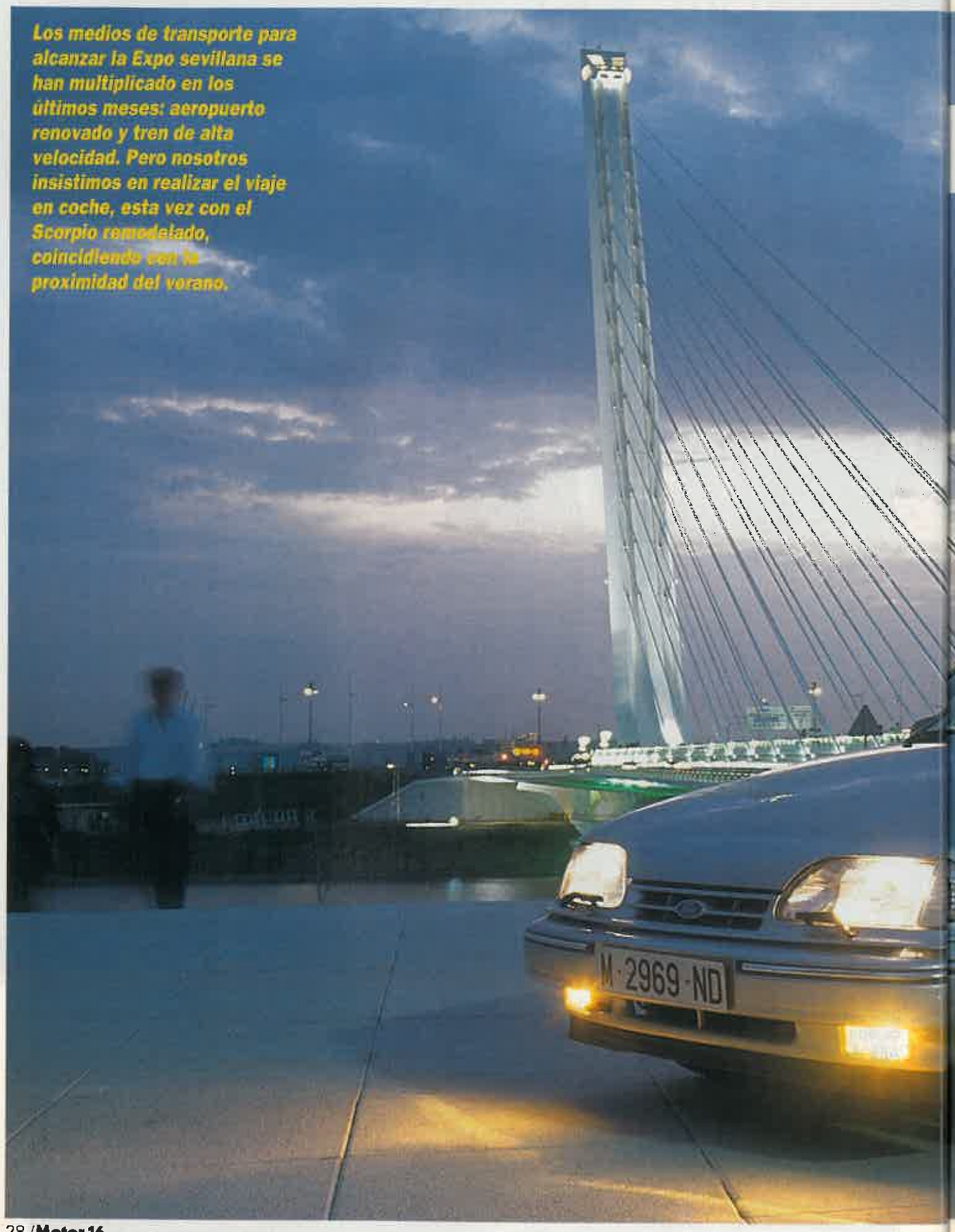
Unos avances tecnológicos que garantizan, también, el máximo respeto por el medio ambiente: motores con catalizador de 3 vías y sonda lambda, filtro antipolen, piezas en materiales reciclables, depósito de gasolina con absorción automática de los gases.

Así es el nuevo ALFA 155. La más avanzada expresión tecnológica para disfrutar de todo el placer de conducir.

155 Twin Spark 1.8 129 CV
155 Twin Spark 2.0 143 CV
155 2.5 V6 166 CV
155 Q4 190 CV

Todas las versiones están catalizadas.

ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.



Los medios de transporte para alcanzar la Expo sevillana se han multiplicado en los últimos meses: aeropuerto renovado y tren de alta velocidad. Pero nosotros insistimos en realizar el viaje en coche, esta vez con el Scorpio remodelado, coincidiendo con la proximidad del verano.

LA EXPO VIAJA EN FORD

ESPACIO DE DIVERSION

ESCOGIMOS adrede las fechas de la festividad de San Isidro para acercarnos hasta Sevilla en coche. Sabíamos que la tarde del jueves 14 de mayo el atasco a la salida de Madrid sería monumental y que podríamos tener problemas para encontrar alojamiento en

Sevilla sin reserva previa. Pero decidimos lanzarnos a la aventura, forma de viajar en la que el coche vence a todos sus rivales. Te permite dormir en su interior o desplazarte a lugares perdidos en busca de cama. Claro que no elegimos cualquier coche, por lo que pudiera pasar. Un Scorpio tres volúmenes, motor de 24 válvulas y tapicería de cuero. Uno de los últimos modelos, con el salpicadero remodelado. Un buen equipo de música, con compact-disc, y el cambio automático, resultaron providenciales para soportar las tres horas de atasco en las que sólo recorrimos cien kilómetros. Cuando se fue despejando el tráfico, aceleramos para llegar lo antes posible. No hubo problema para encontrar hotel. Al primero que nos acercamos, caro, eso sí, disponían de dos habitaciones aunque, por la cantidad de gente que vimos, no conviene confiarse. A la mañana siguiente, junto a centenares de miles de visitantes, contemplamos el esfuerzo que al alimón han desarrollado países de todos los continentes. Tecnologías de vanguardia y tradiciones ancestrales se funden en el crisol sevillano, que hasta el doce de octubre albergará la última «Exposición Universal» del siglo. El automóvil, como expresión de desarrollo y artículo de máxima importancia en todas las culturas actuales, está presente en un alto número de pabellones.

***INCANSABLE** Sin pausa y sin inmutarse por la rutina, el robot mueve de forma constante las piezas, para al final volver a reconstruir la figura.*

***CENTROS FORD** Existen tres plataformas elevadas adonde los visitantes se pueden acercar a contemplar unos displays e interferir en ellos mediante ordenador.*

Conseguimos, tras largas e irrisorias gestiones (al principio, nos permitían fotografiar el Scorpio en el interior del recinto pero no nos daban permiso para meter el coche en él), inmortalizar nuestro vehículo junto a la esfera climática, cuyos efectos apenas se percibían.

Evidentemente, si nuestro modelo no hubiera sido de la marca Ford, se nos hubiera vedado al acceso al interior del recinto y la posibilidad de realizar las fotos testimoniales, en virtud del acuerdo que la marca firmó en 1989 con los organizadores del evento andaluz.

EXCLUSIVO

Por ese contrato, Ford tiene categoría de «Proveedor Oficial de la Expo», *status* que le permite ser el único fabricante de automóviles con potestad para utilizar los símbolos de la Expo en su publicidad, aparte de otras prerrogativas de las que hace un uso moderado. Las empresas que acceden a la categoría de «Proveedor Oficial», deben aportar un mínimo de 1.000 millones de pesetas, que pueden entregarse en productos y/o servicios.

***DESCANSO** Apartado del bullicio, existe un lugar donde los invitados de Ford pueden tomarse un refresco y descansar antes de volver al fogonazo solar.*

Adicionalemnte, Ford también ha firmado contratos con diversos pabellones, de los que ha sido nombrado «Coche Oficial»; entre ellos, el de España y un buen número de comunidades autonómicas. En total más de doscientos coches de la marca Ford están presentes en la Expo y sus inmediaciones. En lo que se refiere a la zona de pabellones, la presencia de Ford se circunscribe a tres centros dotados de *displays*, en los que pueden participar los visitantes mediante un programa de ordenador. Y en el pabellón de Valencia, un robot, del tipo de los que se encuentran en la planta de Almusafes, muestra sus habilidades moviendo con precisión diferentes clases de piezas.

***LA FLOTA** En este aparcamiento, situado detrás del pabellón del País Vasco, estacionan los más de 200 vehículos oficiales de la Expo sevillana.*

Pero ya no pudimos desplazarnos de un lugar a otro con nuestro Scorpio, aunque lo hubiéramos agradecido para librarnos del calor conectando el aire acondicionado. Tuvimos que dejarlo en el aparcamiento, que cobran a mil pesetas, tanto si se estaciona durante cinco minutos como todo el día. Para desplazarse desde el aparcamiento o entre pabellones lejanos existen autobuses, con interior bien refrigerado. Hay que caminar hasta llegar a ellos, pero pasan con mucha frecuencia.

A la salida no se forman atascos y parece que no resulta peligroso dejar los equipajes en los vehículos a causa del elevado número de vigilantes. Ya sin tráfico, lo que tardamos volviendo hasta Madrid resulta inconfesable. O

Fotos: **Ramón Rodríguez**

HERENCIA AERONÁUTICA *Saab ha aprovechado su experiencia en la construcción de aviones para realizar este proyecto.*

PROTOTIPO EXPERIMENTAL *La unidad probada contaba con un sofisticado equipo informático que permite evaluar el funcionamiento del sistema en todo momento.*

DIRECCION ACTIVA SAAB

COMO UN JUEGO

Los creadores de videojuegos se esfuerzan para que sus productos se acerquen cada vez más a la realidad. Ahora Saab se lo pone mucho más fácil con el desarrollo de un sistema de dirección mediante un joystick; que hace de la conducción algo tan sencillo como jugar.

DESDE hace algo más de tres años, el departamento de investigación y desarrollo de Saab está trabajando en un proyecto mediante el cual el conductor estará asistido por un ordenador a la hora de tomar la decisión de girar las ruedas directrices de su automóvil.

Esto se ha materializado en una serie de prototipos en los cuales ha desaparecido un elemento tan importante como el volante. El clásico aro enfrente del conductor ha sido sustituido por un sencillo mando situado en la consola central, entre los dos asientos delanteros, muy parecido al *joystick* de una consola de vídeo juegos.

Cuando se asignó a Saab este cometido dentro del programa Prometheus, que busca las soluciones para conseguir que el tráfico en Europa sea más seguro, eficaz y ecológico, sus técnicos recurrieron a la gran tradición aeronáutica de la casa para volcar algunos de los conceptos tradicionales de la aviación en el automóvil.

El sistema es bastante más sencillo de lo que parece, ya que entre el mando de la dirección y las ruedas no hay conexión mecánica de ningún tipo. Así pues, desaparece de un plumazo el volante, la columna de la dirección y la arquitectura tradicional del puesto de conducción de un coche. Los movimientos del *joystick* son interpretados por un microprocesador que inmediatamente manda la orden a unas electroválvulas que actúan sobre un circuito de alta presión. Las ruedas directrices giran en el sentido indi-

SIN PROBLEMAS *La conducción sin volante resulta fácil y basta con unos pocos minutos para familiarizarse con su funcionamiento.*

***QUINCE KILOS** Ese es el peso adicional que supone el conjunto del sistema de dirección activa.*

cado en un instante. Este sistema ha obligado a la utilización de una bomba de alta presión que es la encargada de girar las ruedas. En el circuito se ha incluido un calderín acumulador de presión para que el conductor pueda realizar algunas maniobras más en caso de avería o pérdida de presión.

Además, este sistema tiene otras ventajas, tales como evitar que el conductor tenga que corregir la trayectoría a causa de las irregularidades del pavimento o por un golpe de viento lateral. El microprocesador evalúa diversos parámetros, tales como la velocidad del coche, el ángulo de giro de las ruedas, la aceleración y la misma rapidez con la que el conductor mueve el mando, para girar las ruedas convenientemente. El sistema también ofrece la posibilidad de adoptar varios tipos de programa, de forma que los conductores más sosegados pueden optar por unas reacciones más suaves, mientras que los más audaces se decantarán por disponer de una mayor sensibilidad.

***AUTOCONTROL** El sistema ha sido diseñado para que él mismo detecte las anomalías.*

Este nuevo concepto de conducción obliga a un reciclaje mental antes de ponerse en marcha. Lo primero que se aprecia al sentarse en el puesto de conducción es una extraña sensación de vacio e, incluso, de vulnerabilidad. Los mandos de los intermitentes, luces y limpiaparabrisas están situados en la puerta, dispuestos para ser accionados por la mano izquierda. La mano derecha se apoya sobre un reposabrazos alineado con la palanca de control. Un pedal de acelerador y otro de freno completan el conjunto de mandos.

Después de una rápida familiarización con los mandos, se puede comprobar que el sistema simplifica enormemente la conducción. La rapidez y la sensibilidad del mando obligan a dosificar los movimientos de la mano derecha. Las curvas se trazan con tiralíneas, sin el más mínimo esfuerzo. Las ruedas delanteras giran de un tope al otro en apenas unas décimas de segundo. La rapidez y la facilidad para realizar maniobras es sorprendente. El propio microprocesador vela por la seguridad del automóvil, de forma que si se rueda a gran velocidad, la respuesta de las ruedas al girar el mando será suave y progresiva, para evitar maniobras excesivamente bruscas, mientras que con el coche parado el efecto es el contrario.

***NUEVA SITUACIÓN** La ausencia del volante ha obligado a recolocar los mandos habituales de la columna de dirección en la puerta.*

En estos momentos el proyecto está en fase de maduración en busca de una total fiabilidad y seguridad. Es difícil que podamos ver un coche de serie con un *joystick* rodando por la calle antes de quince o veinte años, pero en cambio es bastante probable que la unión mecánica entre el volante y las ruedas desaparezca en favor de un sistema electrohidráulico en un plazo mucho más corto. ❍

Víctor Piccione

NUEVOS PRECIOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS
ALEKO													
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-
ALFA ROMEO													
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-
33 1.5 ie GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie	-
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361
33 1.7 ie GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie	-
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	220.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000
155 2.0 Twin Spark	2.850.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474
Spider 2.0 ie	3.568.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	-	Serie	-

NOTA: El precio de los Alfa 33 1.5 y 1.7 GTC son «Precio llave en mano»

ARO													
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-
244 D	1.688.220	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-
AUDI													
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	Serie
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	9.981.457	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE													
Freeclimber TD T. Duro	3.694.535	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.694.535	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.694.535	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie	-

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

Copyright Motor 16. 1992. Prohibida su reproducción.

PRECIOS COCHES NUEVOS

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.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Variant CL TD	2.755.713	1.588	80	171	16,2	7,1	457,5	-	40.421	38.543	Serie	Serie	175.158	112.600

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

VOLVO

440 GL	1.986.000	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	198.000	72.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.198.000	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	-	-
440 GLI	2.274.000	1.794	90	180	11,5	8,7	431,0	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	-	-
440 GLT	2.576.000	1.721	109	183	10,8	9,2	431,0	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	240.000	-
440 Turbo	3.032.000	1.721	122	193	9,0	11,9	431,0	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GL	2.382.000	1.721	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	72.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.732.000	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	240.000	-
460 GLE Aut.	2.924.000	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	240.000	-
460 Turbo	3.200.000	1.721	122	200	9,0	9,9	440,5	Serie	72.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 ES	3.036.000	1.721	106	186	10,0	9,0	425,8	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
480 Turbo	3.516.000	1.721	122	200	9,0	9,3	425,8	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
240 Polar 2.3i	2.878.000	2.316	130	185	11,2	11,8	479,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	-
850 GLT	3.960.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.160.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Royal 2.3i	3.418.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.610.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.440.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.634.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Opción
940 GLE 16V Sedán	4.092.000	2.316	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 GLE 16V S. Wagon	4.228.000	2.316	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 Turbo Sedán	4.498.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 Turbo S. Wagon	4.642.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 TD	4.498.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.642.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	6.040.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.424.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.496.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.118	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140

Suscríbase 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.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.
D. _____
Calle _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel _____
Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
Precio suscripción

España	14.560 ptas	América, Africa	33.236 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	29.016 ptas	Asia, Oceanía	48.516 ptas

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI S A C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID

M-449

MAGAZINE

NUEVO CODIGO

OBLIGACIONES DE LOS PEATONES

EL nuevo Reglamento de Circulación no sólo afecta a los conductores y propietarios de los vehículos, también a los peatones; recordemos que «el desconocimiento de las norma no exime de su cumplimiento», por lo que todos los ciudadanos, conductores o no, deben conocer las nuevas disposiciones.

En el Capítulo IV, los artículos 121 a 125 incluidos, se regula la circulación de los peatones, en los siguientes aspectos.

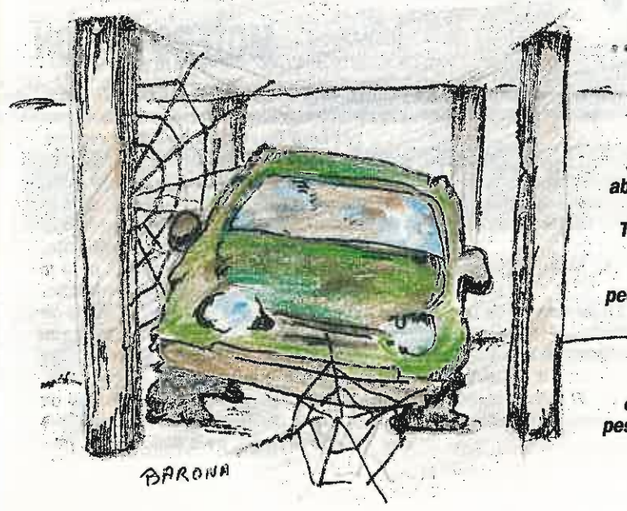
•Los peatones, en su tránsito por las calles de la ciudad, deberán circular por la acera de la derecha en relación a su marcha. Por el contrario, cuando circulen por carretera, deberán hacerlo por la izquierda, lo más próximo posible al borde exterior de la calzada, salvo en algunos casos concretos, como cuando empujen o arrastren una bicicleta o ciclomotor...

•Entre la puesta y salida del sol, cuando la visibilidad es reducida, los peatones que circulen por carretera (recordemos: por la izquierda), deberán llevar un dispositivo luminoso o reflectante homologado; si forman cortejo, deberán llevar luces indicativas de las dimensiones del grupo, blancas hacia delante y rojas hacia atrás.

•Los que utilicen patines o aparatos similares deberán circular por las aceras, pero siempre a la velocidad de paso de las personas que circulen por esta acera. Está absolutamente prohibido remolcar y ser remolcado o arrastrado por cualquier clase de vehículos.

•En autopistas y autovías, está prohibido hacer *auto-stop*. Es más, está prohibido a los automovilistas recoger a un peatón, en estas vías rápidas e incluso en sus áreas de peaje.

En caso de avería, malestar o cualquier otra incidencia, los ocupantes de un vehículo sólo pueden caminar hasta el poste de socorro más próximo: de no existir postes de socorro, se prohibe transitar por la calzada; siempre por el arcén, en fila de uno y lo más próximo posible al borde exterior.



PARKING ETERNO

***SI EN LA SUPERFICIE DE NUESTRAS CIUDADES** los coches abandonados suponen un problema por resolver, en el subsuelo el mismo problema se acrecienta.*
Tanto en los estacionamientos privados como en los públicos, se incrementa el número de vehículos cuyos dueños los han dejado «olvidados». Pero lo peor es que dicho problema no parece tener solución: la Policía Municipal siempre contesta a los avisos diciendo que no pueden retirar vehículos que nos estén dados de baja.
Como ejemplo curioso, un MG que hasta hace pocos días ha estado diez años en un estacionamiento, a una media de 700 pesetas diarias por plaza, retirarlo costaría más de dos millones de pesetas.

QUERIDOS COCHES

***BERLIET TYPO M** Pertenece a la primera generación de la fábrica, en el año 1910, y está considerado Monumento Histórico de la colección.*

DIEZ AÑOS EFECTIVOS

LA Fundación Berliet ha cumplido diez años y en este periodo de tiempo el equipo de la fundación, encabezado por Paul Berliet, el hijo del que fuera uno de los fabricantes de camiones pioneros de Francia, Marius Berliet, ha realizado un excelente trabajo.

Cuando en 1982 nació esta fundación dos eran los objetivos que se marcaron como meta. Se trataba de salvaguardar y revalorizar la historia del camión y el autobús francés de todas las marcas y el pasado del automóvil de la región francesa Rhône-Alpes. En estos diez años, gracias a la colaboración de un gran número de voluntarios de Lyon, amantes de los vehículos

antiguos, se han restaurado con meticulosidad cerca de 270 vehículos de 27 marcas distintas y además se ha puesto en funcionamiento un completo y bien organizado archivo, con más de ciento cincuenta mil referencias informatizadas, de documentos de todo tipo relacionados con el mundo del automóvil.

Entre los logros más notables que ha realizado la Fundación Berliet destaca la restauración y clasificación del camión Berliet typo M de 1910, que ha sido el primer vehículo declarado «Monumento Histórico» y que se guarda junto a otras joyas sobre ruedas en el déposito, que la fundación tiene en Montelier, en las cercanías de Lyon donde está la sede y los archivos.

SOBRE RUEDAS

NUEVOS NEUMATICOS DUNLOP

DUNLOP ha presentado una nueva generación de neumáticos de altas prestaciones, bautizados SP Sport 8000 y SP Sport 2000, cuya comercialización se iniciará a la vuelta del verano. En la actualidad, Dunlop pertenece al grupo japonés Sumitomo, que detenta el 7 por ciento de la producción mundial de cubiertas, detrás de Michelin (20 por ciento), Bridgestone (16%), Goodyear (16%) y Continental (7%). Dunlop mantiene fábricas en Japón, Estados Unidos y Europa (Gran Bretaña, Alemania y Francia) y estas nuevas cubiertas son el primer producto elaborado con estrategia «mundial», ya que hasta la fecha, Dunlop y la mayoría de los fabricantes de neumáticos, diferenciaban claramente los mercados, ofreciendo productos diferentes para Europa, USA o Japón. Las dos nuevas cubiertas son de las categorías más altas: V (hasta 240 kilómetros por hora) y Z (más de 240 kilómetros por hora), diferenciándose ambas en que la 8000 es direccional (tiene un sentido de giro obligado)

y la 2000 convencional. La primera se ofrece en perfiles 35 hasta 55, en dimensiones desde 185 hasta 265; la SP 2000 se ofrece en perfiles 50, 55 y 60, desde 195 hasta 225.

Durante una breve visita a Japón, para conocer el nuevo producto, tuvimos ocasión de tomar contacto con las nuevas ruedas, en las que se ha trabajado duramente en algunos aspectos, que se ven apreciablemente mejorados.

La resistencia al «aquaplaning» (pérdida de contacto entre el neumático y el suelo, por interposición del agua), se ha visto muy mejorada, con la inclusión de cuatro generosos canales longitudinales de gran profundidad y sección cuadrada. La banda de rodamiento tiene un diseño especial, con perfil de triple radio de curvatura, que mejora el apoyo en curva y aumenta la superficie de contacto con el suelo que se traduce en un buen agarre en curva. Por último, también se ha mejorado en confort, gracias a mejorar la suavidad de rodamiento y reducir la emisión de ruidos.

Lo cierto es que, en las pruebas realizadas con cubiertas de altas prestaciones, los productos japoneses y americanos no estaban a la altura de los europeos; con esta nueva generación de neumáticos, Dunlop quiere ponerse al mismo nivel o superar a los europeos. Esperamos poder pronto realizar una prueba comparativa, pero adelantamos que las primeras impresiones, en la pista de pruebas de Sumitomo y en el circuito TI, han sido excelentes.

AUTOSONIDO

OFERTA ASCENDENTE

A pesar de que la cobertura ofrecida por nuestra Compañía Telefónica dista mucho de ser la ideal, y de que el precio del servicio es bastante elevado, los teléfonos móviles se hacen cada vez más habituales. La necesidad de disponer en todo momento de un medio de comunicación impone la utilización del teléfono en el automóvil, especialmente en el caso de algunos profesionales.

En estos últimos años hemos asistido a un espectacular desarrollo en la tecnología de los aparatos de telefonía móvil. Varias han sido las marcas que se han instalado en nuestro mercado, pero en los últimos tiempos la firma Panasonic se está configurando como una de las más dinámicas del sector.

Recientemente la marca japonesa presentaba en nuestro país el teléfono celular Serie F, un modelo portátil de líneas compactas y ergonómicas, con un peso de sólo 360 gramos lo que permite un cómodo transporte incluso en el bolsillo. Su autonomía es de

ocho horas en reposo o cuarenta minutos transmitiendo con una batería recargable de 400 mAH, que puede ser cambiada por una de 700 mAH que incrementa la carga hasta las 14 horas o los 80 minutos de transmisión continua.

El Serie F posee un *display* LCD de treinta caracteres que permite acceder a la información sobre intensidad de señal, número de teléfono, nombre e incluso detalles del menú de funciones.

Con el kit de instalación en coche, la Serie F ofrece una importante lista de ventajas como puede ser el soporte manos libres con un amplificador que le proporciona la potencia necesaria para escuchar y ser escuchado sin problemas. Tiene además función de repetición de llamadas y una memoria con capacidad para 100 números.

Los teléfonos de la Serie H pueden ser utilizados en tres configuraciones: como teléfono de coche, transportable, uno de los más ligeros y completos del mercado con sólo dos kilos y con función manos libres. Como trasferible es el único modelo, actualmente en nuestro país, que permite su adaptación a varios ámbitos

***MÚLTIPLES POSIBILIDADES** Tanto el Serie F (arriba), como el Transportable Serie H de Panasonic ofrecen unas interesantes prestaciones.*

MOTERO PINTON

***NO SE TRATABA DE LA REENCARNACION DE MALCOM FORBES**, ni de la visita de un excéntrico vinatero californiano, y tampoco era Lord Brummel en versión motera.*

Con su pañuelo carmesí al vuelo, gafas de titanio, la barba perfilada, un toque de brillantina al estilo de principio de siglo, don Jaime de Mora y Aragón apareció en el circuito de Jerez como el motero más elegante, sin moto, con títulos y un Mercedes 600 negro azabache.

Su hidalga figura emanaba de todo, y sobre todo simpatía, pero lo de motero olía a camelo hasta al otro lado del estrecho.

En su «chupa de trescientos papeles», don Jaime lucía bordados de oro en sustitución de la tachuela «underground», el toque bermellón del puño vuelto, lo convertía en el cardenal motero del Gran Premio, o en un torero de púrpura, oro y cuero.

Si bien vale más una corrida que cien novilladas, en el circo de Jerez, don Jaime metió una estocada de elegancia que nada tenía que ver con la moto; pero valió, «principe».

Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un **microprocesador** que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacristales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

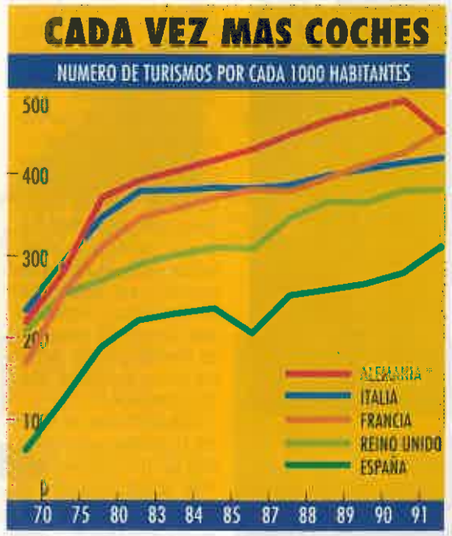
Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER®

COMPUTER ALARM

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



*DESDE 1991 SE HACE REFERENCIA A LA ALEMANIA UNIFICADA

MERCADO

PARQUE VIEJO Y ESCASO

PESE al constante aumento de las matriculaciones y a la saturación de coches que presentan las calles, nuestro parque sigue siendo, no sólo uno de los más pequeños de Europa, sino uno de los más viejos de la Europa comunitaria.

El parque español presenta marcadas diferencias con el de los grandes países europeos con los que pretendemos equipararnos; tanto en relación al número de turismos por habitante, como por la antigüedad del parque.

Mientras el parque circulante español en 1991 era de 308 turismos por mil habitantes, la media comunitaria era de 402, o lo que es lo mismo: nuestro parque es un 23,4 por ciento inferior al comunitario. En este aspecto, nuestra diferencia con la antigua Alemania Federal es un 37 por ciento menos (un 31 por ciento si se aplica al conjunto de las dos Alemanias); con Italia, un 35 por ciento; un 26 por ciento respecto a Francia y un 23 por ciento con Gran Bretaña. Sólo aventajaríamos a Portugal, Grecia e Irlanda. Para alcanzar la media comunitaria, el parque español de turismos tendría que aumentar en más de tres millones y medio de unidades, para alcanzar los 15,5 millones.

En cuanto a la antigüedad, las diferencias son más notorias. Según se desprende de un estudio realizado por la Asociación Española de la Carretera, más de un tercio de los coches que circulan por nuestra red vial tiene más de diez años de vida, mientras que en Francia y Gran Bretaña este porcentaje apenas supera el 18 por ciento. Según el mismo estudio, más de un 13 por ciento de nuestro parque tiene más de 15 años y la media del mismo es de 8,2 años, frente a los 5,4 de Gran Bretaña, 5,5 de Alemania o 5,6 de Francia.

Los atascos, las caravanas y los enmbotellamientos de cada día están ahí, pero no tanto por exceso de automóviles, como por una falta de planificación y una red viaria de nivel europeo.

AGENDA

PROTAGONISTA DE LA EXPO

Cuando se trata de exponer, el automóvil ofrece siempre un papel de excepción. Por este motivo, acontecimientos como la Exposición Universal sirven de reclamo para los aficionados del mundo del motor, y una clara muestra de ello es la celebración del Salón del Automóvil de Sevilla '92, organizado por la Feria de Muestras Iberoamericana de Sevilla (FIBES) y la Federación de Empresarios del Metal (FEDEME) para los días del 21 al 24 de mayo. Son

60.000 metros cuadrados para conocer todas las novedades del mercado e intercambiar opiniones e información sobre el presente y futuro del sector. Será en el Palacio de Exposiciones y Congresos, con horario ininterrumpido de 10:30 a 20:00.

HONDA Pan-European RALLY SWISS-TOUR '92

DELICIAS INTERNACIONALES

Honda acaba de hacer público el nuevo recorrido de la edición de este año de la Pan-European, que transcurrirá por los valles y montañas de los Alpes suizos. Todo ha sido preparado por Honda Motor Europe y Club Honda, los organizadores del Swiss Tour '92, con el máximo cuidado: intérpretes de francés, inglés y alemán, dos vehículos de apoyo técnico, vehículo de asistencia médica, seguro de repatriación de *Mondial Asistance*... Las inscripciones deberán realizarse en el Club Honda, PB 28, 781521 Le Chesnay, Cedex, Francia, o telefónicamente en el 07 331 39 55 64 89.

EXPOSICION DE SALVADOR CLARET

Si usted es uno de los muchos aficionados a los coches y motos antiguas, tiene una cita durante los días 6 y 7 de junio en Sils, Gerona, donde se celebra un mercadillo repleto de vehículos, recambios, revistas y publicacines especializadas, juguetes... Lo organiza la Colección de Automóviles de Salvador Claret, con la colaboración del ayuntamiento de Sils. Dos mil quinientos metros de exposición situados justo a la entrada del Polígono Industrial Bosc de Can Cuca.

LA CHAPUZA DEL EJE SINESIO DELGADO

***LA CONSTRUCCION** de vías de rápido desplazamiento es, por ahora, la única alternativa válida para mejorar la circulación en las grandes ciudades. Hace pocas semanas se inauguró en la capital el llamado «Eje Sinesio Delgado», que une el acceso noroeste (N-VI y Ciudad Universitaria), con el eje Norte-Sur (Castellana), en la zona norte. Una obra que ha durado cerca de cinco años, con una inversión de 4.000 millones de pesetas, para 5,25 kilómetros de longitud. Y una vez más se pone de manifiesto la escasa profesionalidad de los responsables finales de la obra. Con un planteamiento racional y una realización satisfactoria, el resultado final es casi imperceptible por la falta de cuidado que se ha puesto en algunos detalles. Paradas de autobuses ocupando un carril que es de rápido desplazamiento; cruces a la izquierda en calle de doble circulación; o glorietas atravesadas por la mitad, son algunos ejemplos de lo que a cualquier persona jamás se le ocurriría aprobar. Otro intento fallido.*

Aquí viven cienos de seres vivos. Recuerde que usted es el invitado.

LORENTE GRUPO DE COMUNICACION

Perderse por la Naturaleza es, probablemente, uno de los mayores placeres para los que el Nissan Patrol ha sido creado. Pero al hacerlo debemos recordar que en ella viven y conviven, en completa armonía, cientos de seres vivos. Y que sólo el respeto por la Naturaleza y una conducción civilizada, evitarán el deterioro y la destrucción de su medio ambiente. Todo aquello que hoy admiramos. Si no somos capaces de conservar intacta la belleza de estos lugares, de nada habrá servido haber creado un vehículo para que usted los disfrute. Un vehículo que, como el Nissan Patrol 4×4, es capaz de llevarle, con la máxima seguridad y confort, a los lugares más insospechados y de nada habrá servido el esfuerzo de Nissan por ofrecerle la máxima garantía del mercado en todoterrenos (3 años o 100.000 Kms.). Fomentar el respeto por la Naturaleza es para Nissan el único medio para que usted pueda disfrutar durante mucho tiempo de su Nissan Patrol.

Disfruta la naturaleza. No la maltrates.

Nuevo Top Line 2 con marcaje, tapicería y colores exclusivos.

NISSAN NISSAN

Sólo hay un camino: ser los mejores.

DICTAMEN SOBRE EL USO DEL AUTOMOVIL Y SEGURIDAD VIAL

EL SENADO PROPONE...

Ya hay dictamen sobre el estudio de la Comisión creada por el Senado para determinar las causas del creciente número de accidentes. Ahora quedan por ver las medidas del Poder Ejecutivo ante las propuestas.

TRAS más de un año y medio de investigaciones, periodo en el que se ha consultado a la práctica totalidad de los sectores implicados -entre ellos MOTOR 16-, la *Comisión Especial de Encuesta e Investigación Sobre los Problemas Derivados del Uso del Automóvil y de la Seguridad Vial* del Senado ha hecho público su dictamen en el que se recogen casi un centenar de propuestas y recomendaciones, encaminadas en su mayoría a reducir los actuales niveles de siniestralidad, algunas de las cuales ya fueron comentadas por MOTOR 16 hace unos meses (ver número 416) cuando se presentó el informe previo.

Es la primera vez en España que la Cámara Alta se preocupa por los elevados índices de siniestralidad, y existen muy pocos antecedentes de este tipo en otros países europeos.

En el dictamen definitivo se incluyen tres apartados que engloban la totalidad de las recomendaciones: las de tipo general, las que atañen a la seguridad vial y aquellas que incluyen otros problemas derivados del uso del automóvil. Muchas se refieren a aspectos muy concretos de la seguridad y sus protagonistas; algunas ya se recogen en el nuevo Reglamento de la Ley Seguridad Vial, mientras que otras se «pierden» en lo subjetivo o tienen, cuanto menos, una dudosa aplicación como es la propuesta de «fomentar» el desarrollo de vehículos que sean menos contaminantes.

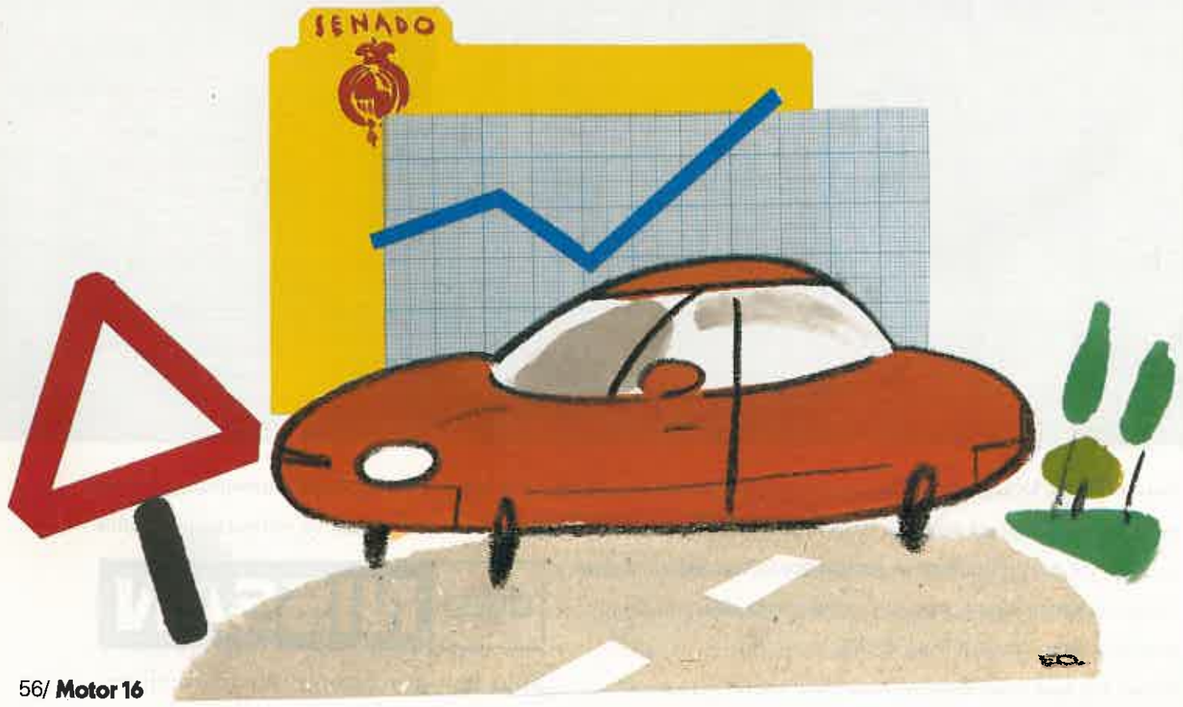
Otro punto difícil de entender es la recomendación del Senado de mejorar imperiosamente la red viaria, con eliminación inmediata de los puntos negros, cuando en los Presupuestos Generales del Estado es precisamente este capítulo uno de los que mayores recortes sufren cada año; sin olvidar tampoco que el Primer Plan General de Carreteras lleva dos años de retraso con relación a las fechas previstas para su finalización.

La creación de esta Comisión y la elaboración del informe constituye un hecho histórico en nuestro país, al ser la primera ocasión en que problemas de esta índole llegan hasta la Cámara Alta, y existen muy pocos antecedentes similares en otros países europeos. Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, una de las muchas personalidades que estuvieron en el acto de presentación del dictamen la pasada semana, calificó el documento como «uno de los signos más evidentes de que los españoles, no sólo a través de los poderes públicos, sino en el conjunto de la sociedad, han dejado de permanecer impasibles ante un problema de esta magnitud».

Cada año pierden la vida alrededor de nueve mil personas en accidentes de tráfico, con un coste superior al billón de pesetas.

También destacó como muy importante la propuesta de elaborar un Pacto Estratégico sobre Seguridad Vial entre todos los organismos y sectores implicados (Ministerios, Aseguradoras, Asociaciones de Consumidores, etcétera) para poner fin a la enorme lacra social y económica que representa la pérdida de 9.000 vidas al año en accidentes de tráfico, con un coste superior al billón de pesetas. ○

Lourdes Bravo



DICTAMEN

Propuestas de la Comisión

PROPUESTAS DE TIPO GENERAL

- Campañas periódicas para incrementar la percepción del riesgo.
- Difusión de las medidas de seguridad pasiva de los vehículos por parte del Ministerio de Industria.
- Descripción de las medidas de seguridad en los listados de valoraciones de los vehículos..
- Difusión del consumo energético de los vehículos.
- Convenios con las universidades para realizar estudios sobre seguridad vial.
- Creación de un instituto de investigación de accidentes.
- Fomentar la investigación de vehículos menos contaminantes.
- Mayor investigación sobre el consumo de alcohol, drogas, etc. y sus efectos en la conducción.
- La Administración Central deberá presentar una propuesta de pacto sobre Seguridad vial.
- Creación de un permiso de conducir con crédito de puntos.
- Estudiar la conveniencia de un permiso provisional a partir de los 17 años de conducción con acompañante.
- Establecer requisitos especiales para permiso de motos y ciclomotores.
- Mantener la renovación periódica del permiso de conducir.
- Obligatoriedad de superar pruebas de aptitud antes de obtener la licencia de ciclomotores.
- Privación del permiso o inmovilización en periodos claves.
- Aplicación generalizada de un sistema para valoración de daños personales en los siniestros por todos los sectores implicados.

PROPUESTAS SOBRE OTROS PROBLEMAS DE USO

- Incrementar las medidas correctoras del impacto ambiental.
- Cumplimiento de todas las medidas anticontaminantes, adelantándolas a las exigencias de la CE.
- Estimular fiscalmente su introducción.
- Utilización de combustibles menos contaminantes en el transporte público.
- Fomentar la investigación de nuevas fuentes de energía.
- Estudiar la obligatoriedad de que los fabricantes informen de los efectos contaminantes de sus vehículos.
- Revisión por parte de la ITV de la eficacia de los mecanismos anticontaminantes.

PROPUESTAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

- Generalizar la educación vial mediante su introducción en la LOGSE.
- Mejora de la formación en Auto-Escuelas.
- Educación permanente en las Escuelas de perfeccionamiento de la conducción.
- Eliminación urgente de los «puntos negros».
- Aumento de recursos para la conservación de la red viaria.
- Reforma y mejora de la red secundaria.
- Ampliar la red de autovías y autopistas.
- Utilización de pavimentos antideslizantes.
- Implantación de sistemas ABS en todo tipo de vehículos.
- Aplicación rigurosa de las ITV.
- Incremento de las plantillas de la Guardia Civil de Tráfico.
- Sancionar de manera selectiva las conductas más peligrosas y difundirlas.
- Crear un banco de datos que recopile la información referida a accidentes de tráfico, a fin de homogeneizar las estadísticas.
- Implantación de un número de teléfono de urgencia único y gratuito para todo el país.

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.

Bassat, Ogilvy & Mather

Motores ecológicos.

FORD. COCHE OFICIAL EXPO'92 SEVILLA

Fiesta, coche más vendido en su segmento en Europa.

RENAULT 19 RT 1.8 i

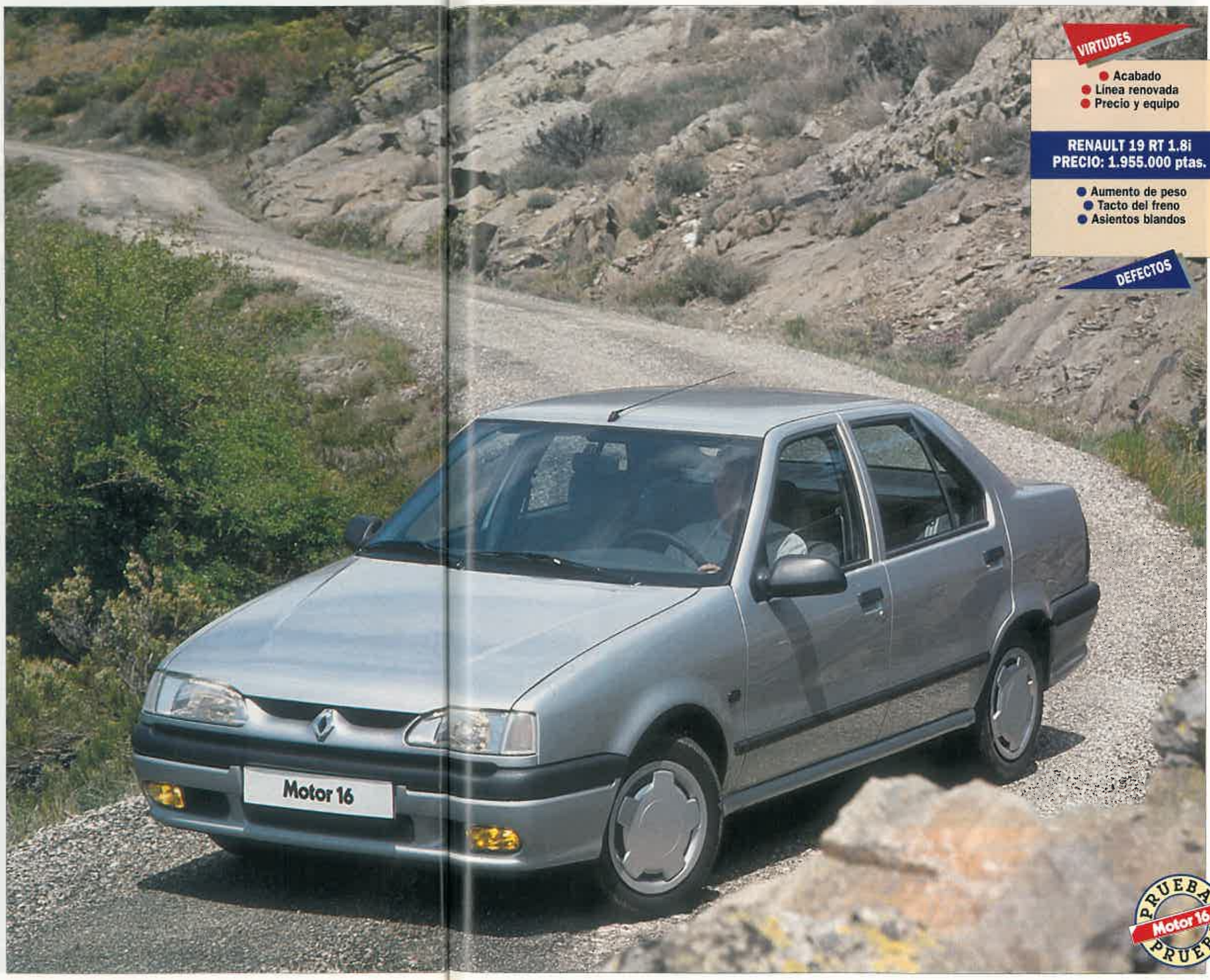
IMAGEN Y SEMEJANZA

Este verano se verán rodar los nuevos Renault 19 por nuestras carreteras. A la espera del motor inédito 1.8, la reformada carrocería va a estar disponible el primer día de junio pero equipada, por ahora, con el conocido motor 1.7 de inyección multipunto.

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

CON la Fase 2, Renault quiere mantener en candelero su modelo más comercial. El 19, un coche que ha marcado un hito en la historia del familiar medio en España, cambia de aspecto, de nombre, y hasta de apellidos. Las anteriores siglas, que definían su grado de equipamiento, son ahora las del Clio (RL, RN y RT), para mantener la uniformidad en la nomenclatura de marca; además, el nombre Chamade, para definir al tres volúmenes, desaparece totalmente del catálogo.

La versión probada como anticipo a la llegada del resto de la gama, se denomina R-19 RT 1.8i. Este será, así mismo, el nombre del coche cuando llegue con el nuevo motor catalizado F3P 1.8 de 1.794 centímetro cúbicos, inyección monopunto y con 95 caballos (ofrecido en versiones de 3, 4 y 5 puertas y cabriolet). El propulsor que equipa esta primera entrega de los R-19 es, a pesar de adoptar la nueva denominación, el ya conocido 1.7 i.e. que tantos kilómetros ha surcado a lo largo y ancho de nuestra geografía. Vivo en sus respuestas, preciso en cuanto a dosificación de potencia y consumo gracias a la inyección multipunto y con una caja de cambios perfectamente adecuada a un uso polivalente, ya ha sido exhaustiva-



VIRTUDES

- Acabado
- Línea renovada
- Precio y equipo

RENAULT 19 RT 1.8i
PRECIO: 1.955.000 ptas.

DEFECTOS

- Aumento de peso
- Tacto del freno
- Asientos blandos

PRUEBA Motor 16 PRUEBA

OTRA CARA
Inspirado en el Safrane, el frontal del nuevo R-19 presenta un aspecto un tanto oriental, pero muy acorde con las tendencias actuales. El comportamiento sigue siendo neutro y seguro.

DIEZ SOBRE DIEZ
En cuanto a los acabados, de calidad irreprochable. El diseño del salpicadero hace más armonioso y elegante el interior del Renault 19.

mente probado desde su aparición en el verano del 90.

Con todo ello, puede constatarse que la renovación de gama es por ahora ante todo estética, a excepción del nuevo motor 1.8 de 95 CV, que supone un escalón entre las versiones más básicas con motor Energy 1.4 y las equipadas con el 1.7 i.e. de 107 CV. Habrá que esperar hasta finales de año para conocer la motorización 1.8 i con inyección multipunto y 113 caballos, mecánica que, a buen seguro, dará una nueva personalidad para el 19 RT y lo pondrá al nivel de sus rivales, ya que con catalizador quedaba un poco por debajo en cuanto a nivel de potencia. Por lo demás, todo sigue igual en cuanto a motorizaciones, pese al cambio de nombre, que puede despistar en un principio y que se adelanta a los acontecimientos.

Suspensiones, frenos y transmisión quedan así mismo invariadas, presentando el coche un comportamiento idéntico a su antecesor. Muy fácil de llevar, dócil y con un comportamiento noble en toda circunstancia, no sobresale ninguna deficiencia en este sentido. La carrocería ha incluido unos refuerzos estructurales que, aparte de ganar seguridad (y casi cien kilos de peso), no parecen afectar la dinámica del coche. La frenada tampoco ha variado y tanto las aceleraciones como la velocidad máxima se mantienen al mismo nivel. Servodirección de serie, neumáticos 175 con buen agarre y un buen compromiso de suspensiones y amortiguadores hacen el resto para que no haya que añadir nada nuevo.

Cuando se ve por primera vez el frontal del R-19 Fase 2, no puede evitarse pensar en oriente. Los estrechos grupos ópticos rasgan el afilado capó. Éste se prolonga por su parte inferior, con un faldón de suaves tomas aerodinámicas y hasta el característico rombo de la marca parece haber adoptado otros aires

FICHA TECNICA

MOTOR: delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza, accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.721 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 107 CV (78,7 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,4 mkg (151 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina súper.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios de cinco marchas. Embrague: por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

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

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 23,8 cm. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: opcional Bendix con discos traseros.

SUSPENSION: Delantera: independiente de tipo McPherson con desplazamiento de pivote negativo, barra estabilizadora y triángulo inferior. Muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Trasera: independiente, brazos guiados con dos barras de torsión transversales. Amortiguadores hidráulicos telescópicos.

RUEDAS: Neumáticos: Delante: 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5 Bx14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.040 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

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

***PRÁCTICO** Los mandos están bien resueltos (sobre todo la nueva ubicación de los elevalunas delanteros). Los pequeños espacios guardaobjetos se hacen pronto imprescindibles.*

más exóticos. El resultado es un llamativo mestizaje entre las sobrias y funcionales líneas de este familiar medio y una tendencia de diseño muy actual y de influencias orientales. El sello personal Renault de esta primera aparición recibe una clara influencia del Safrane, en lo general de las formas de esta delantera, y en el nuevo 21 en particular. Por detrás, las diferencias son también evidentes y resaltan los originales grupos ópticos, que han ganado en superficie señalizadora, y recuerdan de lejos a la solución adoptada en los últimos R-9 y R-11. Unos parachoques más integrados, llantas distintas y nuevas nervaduras en el capó, terminan de modificar sustancialmente la imagen del R-19 cuatro puertas (que ya no Chamade). No obstante, visto de perfil, el R-19 no reniega un ápice de sus orígenes, manteniendo además las mismas dimensiones que su antecesor.

INTERIORES

La nueva estética no puede eclipsar algo constatable desde que se abren las puertas. Además del nuevo diseño interior, el R-19 ha recibido una gran dosis de calidad en sus acabados. Puede decirse que son impecables y, por mucho que nos fijemos en el detalle, no se encuentran fallos de ningún tipo. Esta cualidad, compartida anteriormente por el Clio y el Safrane, se hace extensiva al 19, que la suma a su lista de virtudes con pleno derecho.

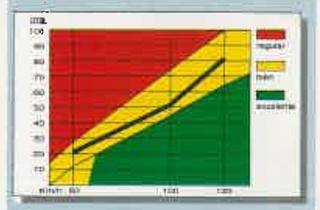
***SORPRESA** Al levantar el capó se constata que no se trata aún del nuevo motor, sino del 1.7 i.e. «de siempre».*

VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI ?
COINTREAU
SPÉCIALITÉ
FRANCE
ESPAÑA

PRESTACIONES

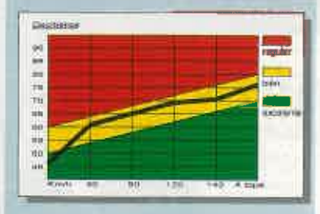
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	182
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,0
1.000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h	11,5
Recorriendo (metros)	195
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5
recorriendo (metros)	293
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,9
recorriendo (metros)	442

FRENOS



A 60 Km/h	21,6.
A 100 Km/h	51,1.
A 120 Km/h	80,1.

SONORIDAD



Al ralentí	46,9.
A 60 Km/h	62,7.
A 90 Km/h:	65,4.
A 120 Km/h	69,6.
A 140K m/h:	71,2.
A Tope	76,8.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono (91) 766 19 00. **Garantía:** un años sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ **Reglaje en altura y lumbar del asiento del conductor.**

▲ **Pretensado pirotécnico de los cinturones.**

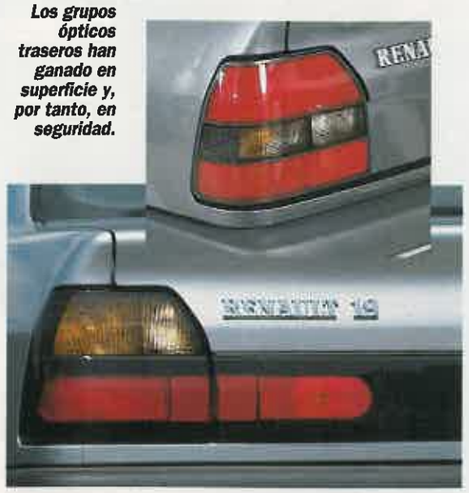
▲ **Elevalunas delanteros.**

EN CONTRA

▼ **Banqueta del asiento delantero blanda y corta.**

▼ **Rueda de repuesto, situada bajo el maletero, accesible desde el exterior.**

***MÁS LUZ** Los grupos ópticos traseros han ganado en superficie y, por tanto, en seguridad.*



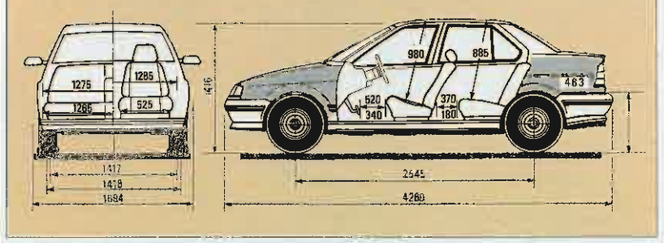
El salpicadero ha suavizado sus líneas, integrando mejor instrumentos, mandos y volante. El anguloso perfil de antes ya no entristece el agradable interior del habitáculo. Con muy buen criterio, los ingenieros han trasladado los mandos elevalunas a las nuevas empuñaduras de las puertas, dotándolos además de interruptor de un solo toque para las funciones de subida y bajada del cristal. El volante es nuevo, con tacto de cuero y perfectamente adaptado al uso con dirección asistida.

En el caso del 1.8 i, el acabado RT, sustituto del anterior TXI, incorpora de serie un paquete de equipo incrementado. Consiste en faros antiniebla delanteros, volante regulable en altura y dirección asistida, además de cristales tintados, paragolpes integrados, luz antiniebla trasera, elevalunas delanteros eléctricos, cierre centralizado con mando a distancia y asiento del conductor regulable en altura con reglaje lumbar.

Con todo ello, el habitáculo del R-19 RT 1.8 i gana en prestancia y en confort. Los tejidos de la tapicería son muy agradables y los asientos, invariados, siguen ofreciendo unas

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

RENAULT 19 RT 1.8 i



TODOS LOS PRECIOS DEL RENAULT 19

Motor 1.4
RL 3 puertas: 1.465.000 ptas.
RL 4 y 5 puertas: 1.525.000 ptas.
RN: 1.625.000 ptas.
Motor 1.8
RT 3 puertas: 1.755.000 ptas.
RT 4 y 5 puertas: 1.815.000 ptas.
Cabriolet: 2.585.000 ptas.
Motor 1.8i
RT 4 y 5 puertas: 1.955.000 ptas.
RTi 3 puertas: 1.875.000 ptas.
RTi 4 y 5 puertas: 2.020.000 ptas.
Motor1.8i 16V
3 puertas: 2.245.000 ptas.
4 y 5 puertas: 2.330.000 ptas.
Cabriolet: 2.935.000 ptas.
Motor 1.9D
RL 4 y 5 puertas: 1.620.000 ptas.
RN 4 y 5 puertas: 1.720.000 ptas.
RT 4 y 5 puertas: 1.875.000 ptas.
Motor 1.9 dT
Rt 4 y 5 puertas: 2.150.000 ptas.

OPCIONES

ABS: 184.500 ptas. Aire acondicionado: 148.000 ptas. Asiento niños: 25.000 ptas. Llantas de aleación: 72.000 ptas. Pintura metalizada: 29.000 ptas. Techo eléctrico: 93.000 ptas. Paquete RTi (elevalunas eléctrico, cierre centralizado, TIR, ordenador de abordo): 77.000 ptas.

generosas medidas. Si bien el respaldo se muestra especialmente cómodo, la banqueta resulta demasiado blanda y, para algunas estaturas, corta cuando se han recorrido ya un cierto número de kilómetros y mejoraría con algo más de firmeza.

Las opciones aumentan su oferta con soluciones tan interesantes como la banqueta posterior elevable para sentar más cómodamente a niños pequeños o la bolsa hinchable en caso de accidente (*airbag*).

Con la llegada del primer R-19 de la Fase 2, puede disponerse de la nueva carrocería, con mejoras en cuanto a acabado y equipo, prácticamente al mismo precio que el modelo antiguo. Para quien quiera beneficiarse de la puesta al día del motor, habrá que esperar un poco más y, seguramente, pagar una significativa diferencia en la compra. El cambio de denominación en la gama puede crear confusión en el comprador a la hora de decidirse ya o aguardar unos meses. ❍

Juan Luis Soto
Fotos: **José Antonio Díaz**

"...y no les dejes caer en la tentación"

Descubre, hijo, el panel frontal extraíble de Pioneer. Y no dejes que los amigos de lo ajeno caigan en la tentación de robarte tu equipo de Car-Audio.

No dejes que te quiten algo tecnológicamente tan perfecto.

No dejes que te arrebaten un equipo de un diseño tan fascinante.

No permitas que te dejen desprovisto de tanta calidad de sonido, de tanta potencia y de tantas prestaciones.

No dejes que te despojen de un placer tan extraordinario como es el de escuchar música al volante de tu coche.

No les dejes caer en la tentación y disfruta de los nuevos equipos Car-Audio de Pioneer con panel frontal extraíble y Compact Disc Múltiple de instalación oculta.

Harás una buena obra.

Radiocassette KEH-M8300RDS (4 x 25 W) • Compact Disc Múltiple CDX-M30 • Juego de Altavoces TS-E1799

PIONEER®

The Art of Entertainment

PRUEBA Motor 16 PRUEBA

VIRTUDES

- Coche alegre y divertido de conducir
- Mecánica fiable
- Dirección precisa

OPEL FRONTERA SPORT 2.0
precio aprox.: 2.600.000 ptas

DEFECTOS

- Desarrollos del cambio largos
- Frenos con tendencia a la fatiga
- Acceso a las plazas traseras

OPEL FRONTERA SPORT

JOVEN AMIGO

Después de unos años comercializando, sin mucho interés, el Isuzu Trooper, Opel se ha volcado en el todo terreno y ha iniciado en estos días la comercialización del Opel Frontera. Aunque está basado en el Isuzu Amigo, incorpora muchos elementos, mecánicos y de equipamiento, de Opel como son los motores. El Sport está llamado a ser el más popular de los Frontera, ya que su línea deportiva y el atractivo precio, lo ponen en el punto de mira del público joven.

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

AUNQUE todavía faltan algunas semanas para que el Frontera Sport llegue a los concesionarios, son muchas las expectativas que está levantando este coche por el nuevo concepto de todo terreno que supone. De las tres versiones del Frontera que se van a vender en España, es esta la que, a juicio de los responsables de mar-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en hierro fundido y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en culata accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 17,3 mkg (170 Nm) a 2.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Caja de reductoras con relación de salida 1,87. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidraúlico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2ª: 12,4 km/h. En 3ª: 19,1 km/h. En 4ª: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: de recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados (257 m.m. de Ø). Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: no.

SUSPENSION: Delantera: independiente, con doble brazo transversal, barra de torsión, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: eje rígido con ballestas y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 225/75 SR 15. Llantas de acero de 6J x 15 pulgadas. Unidad de pruebas con llantas de aleación opcionales de 7J x 15 pulgadas y neumáticos 255/75 SR 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.561 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,5
En conducción T.T.	18,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	13,2
A 140 km/h de crucero	15,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	660

***POLIVALENTE** Las diversas posibilidades que ofrece el Frontera lo convierten en un vehículo muy polivalente y divertido.*

keting, va a tener una mejor aceptación. En el Sport se reúnen unas condiciones que, sin duda, harán de este coche el vehículo de moda en las zonas playeras y a la puerta de las discotecas más famosas. Por una parte está el evidente atractivo estético del conjunto. Unas líneas redondeadas, con unos enormes neumáticos y una gama de colores muy llamativa, ponen en un solo tarro todas las esencias. Más allá de lo meramente estético, nos encontramos con una mecánica brillante y fiable, que permite una utilización cotidiana del coche sin renunciar a las comodidades de un turismo convencional. Por último hay que hablar de la cuestión económica. Aunque todavía no se ha comunicado el precio definitivo del Frontera Sport, la situación de sus competidores en el mercado, apunta hacia la posibilidad de situar la versión Sport en torno a los 2.600.000 pesetas, con un equipamiento bastante completo. Si estas expectativas se cumplen, no es descabellado pensar que Opel se puede situar como tercer vendedor de coches todo terreno, por detrás de los dos fabricantes implantados en España.

NUEVO CONCEPTO

Hasta ahora, el concepto del coche todo terreno de carácter urbano, pero con excelentes posibilidades camperas, estaba centrado, casi en exclusiva, en el Suzuki Vitara. El Frontera ofrece más posibilidades ya que es más grande y más potente, pero sin llegar a resultar tan pesado y aparatoso como los vehículos tradicionales del segmento. Este mayor tamaño permite disponer de un espacio interior bastante razonable de cara a un uso familiar.

Directamente derivado del Isuzu Amigo, el Frontera Sport está impulsado por un motor de cuatro cilindros y dos litros. Este motor consigue unos buenos niveles de par a bajo régimen, por lo que resulta muy apropiado para mover un coche que pesa algo más de tonelada y media. Gracias a esta buena voluntad, el Sport se comporta con bastante agilidad en ciudad y campo, mientras que en carretera es necesario hacer subir de vueltas el motor para mantener una buena velocidad crucero. En este sentido es criticable el escalón que hay entre el desarrollo de la segunda y la tercera velocidad, que obliga a apurar el motor en esta marcha, para evitar que caiga mucho de vueltas cuando se engrana la tercera. Así mismo, la cuarta y quinta velocidad también resultan un tanto largas. Esto se nota a la hora de mirar los consumos, muy razonables para un todo terreno.

NO TAN CLÁSICO

La estructura del Frontera puede resultar bastante similar a lo visto hasta ahora en otros modelos Isuzu, pero lo cierto es que se han ido puliendo los puntos más criticables para conseguir un funcionamiento apropiado. La suspensión delantera es independiente con dos triángulos transversales y barras de torsión como elemento elástico. Este sistema tiene un buen funcionamiento en general, aunque no permite un recorrido de suspensión demasiado largo. Detrás, la solución adoptada es de

***CAMPO Y CARRETERA** El comportamiento del Frontera Sport es un tanto nervioso, pero noble y eficaz, tanto en carretera como en el campo.*

LA GAMA

Versiones para todos

LA GAMA de los Frontera en España se compone de tres modelos básicos. Además del Sport, con sus dos niveles de equipamiento, están las versiones largas de cinco puertas, con dos posibles motorizaciones: gasolina y diésel. La filosofía de estas versiones largas es radicalmente distinta a la del Sport, ya que en ellas priman la habitabilidad y el confort. La versión diésel (3.064.000 ptas) monta el motor 2.3 turbo que también emplea el Omega y que tiene un funcionamiento muy apropiado para un todo terreno de corte familiar. Para aquellos que busquen un rendimiento más alto en carretera, está la versión de gasolina con un motor de 2,4 litros y 125 caballos (2.884.000 ptas). En estos modelos la capacidad interior se ve acompañada por un confort de marcha propio de vehículos mucho más caros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	157,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,0
1.000 m salida parada	37,4
De 0 a 100 km/h	16,2
Recorriendo (metros)	288
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	431
De 80 a 120 km/h en 4ª	18,4
recorriendo (metros)	529
De 80 a 120 km/h en 5ª	26,6
recorriendo (metros)	756

FRENOS

A 60 Km/h.	18,8
A 100 Km/h	57,4
A 120 Km/h	90,3

SONORIDAD

Al ralentí	52,7
A 60 Km/h	66,4
A 90 Km/h	69,2
A 120 Km/h	74,3
A 140K m/h	76,0
A Tope	81,5

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono. (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

***CUATRO PLAZAS** En su versión Sport, el Frontera puede alojar a cuatro adultos cómodamente.*

corte clásico, con un eje rígido y ballestas. Los tarados de suspensión están muy conseguidos ya que, en terreno bacheado, no agitan en exceso a los ocupantes, mientras que a la hora de rodar rápido se muestra con mucho aplomo y no se producen los desagradables balanceos típicos de las suspensiones muy blandas.

Su conducción se realiza con gran facilidad. La dirección es asistida y el volante regulable en inclinación. En el interior hay muchos elementos comunes a otros modelos de la marca. El cuadro de instrumentos, los pulsadores de las ventanillas, el mando de los retrovisores y otros son fácilmente identificables.

El cambio de marchas es semejante al de un turismo, y al lado de la palanca dispone de otra más corta con la que se engrana la tracción a las cuatro ruedas y las reductoras. Estas permiten circular en condiciones difíciles con mucha soltura, por lo que se pueden dejar engranadas incluso cuando se rueda por caminos en bastante buen estado. Las zonas trialeras no son las más indicadas para el Frontera, aunque cumple bastante bien. Las ruedas delanteras pierden el contacto con el suelo con cierta facilidad, pero el autoblocante del eje trasero evita males mayores. La unidad de pruebas contaba con unos enormes neumáticos Dunlop 255/75 R15 opcionales que, cumplen en carretera, pero resultan poco adaptados para las condiciones habituales en los caminos españoles, siendo más apropiado el neumático de serie de 225/75 R15.

***ECONÓMICO Y FIABLE** El motor dos litros de Opel se ha revelado como un cuatro cilindros muy apropiado para el todo terreno.*

Cada año enviamos a más de 3.000 técnicos de Ford a nuestros Centros de Especialización.

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

El alto nivel tecnológico de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesario contar con técnicos muy capacitados. No es un trabajo que pueda desarrollar cualquiera.

En Ford lo sabemos y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce una novedad, volvemos a enviarlos a cursos de actualización.

Cuando lleves tu coche a un Taller de Ford, puedes estar seguro de que un auténtico especialista se va a encargar del trabajo.

Además, a nuestros técnicos se les enseña a desarrollar algo más que habilidades técnicas.

Están preparados para prestar la máxima atención al cliente, para que cuando te entreguen tu coche quedes totalmente satisfecho.

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

Ford
Postventa

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Equipo muy completo de serie con elevalunas eléctricos y cierre centralizado.

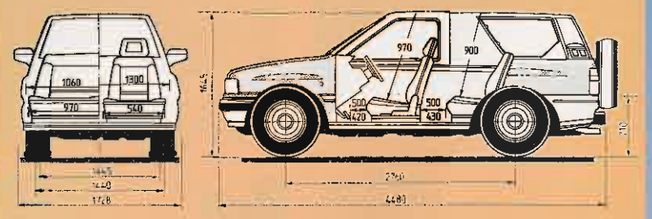
▲ Acabado de buena calidad con materiales y elementos similares a los de los turismos Opel.

EN CONTRA

▼ La portezuela posterior no está conectada con el cierre centralizado.

▼ El asiento delantero no permite un buen acceso a las plazas posteriores.

OPEL FRONTERA SPORT



FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Frontera no son muy numerosos ya que este coche entra en un segmento poco poblado. El más directo es el Daihatsu Feroza (2.484.059 ptas). Es más pequeño, pero comparte el mismo espíritu deportivo del Frontera. La suspensión es demasiado dura, a pesar del reglaje hidráulico de los amortiguadores. El Jeep Wrangler (2.411.645 ptas) también está en la línea. Es más campero y más incómodo que el Frontera, pero atrae a los amantes del todo terreno puro. Por último hay que mencionar al Suzuki Vitara Long Body 5 puertas (2.763.200 ptas) que cuenta con la ventaja de un mejor acceso a las plazas posteriores.

COMO TODOS El sistema de tracción es de corte clásico, con una palanca que engrana la tracción a las cuatro ruedas.

En su interior, el Frontera Sport puede alojar a cuatro adultos con un nivel de confort bueno en las plazas delanteras y razonable en las traseras. Hay bastante sitio para las piernas, pero el asiento es bajo. Detrás queda un maletero razonable y con posibilidad de ampliarse al abatir el asiento. A la espera de los datos definitivos de comercialización, tales como el nivel de equipamiento y el precio, se puede comentar que el nivel de equipamiento de los Sport va a ser bueno, incluso en la versión más económica. ❍

Víctor Piccione
Fotos: **Ramón Rodríguez**

SUBE...

Móntate en una GILERA RT 50 y sabrás
lo que es trepar por terrenos donde antes no podías soñar.
Emular a tus ídolos en cualquier situación.
Campo o carretera.
siempre que quieras.
te lo permite todo.
hasta lo más
Y cambiar de marcha
Porque la GILERA RT 50
Súbete en una, llegarás
alto y después
bajarás seguro.

GILERA RT 50

Y BAJA.

GRUPO PIAGGIO
EL CAMPEON DE EUROPA

GILERA Recomienda Lubricantes Agip

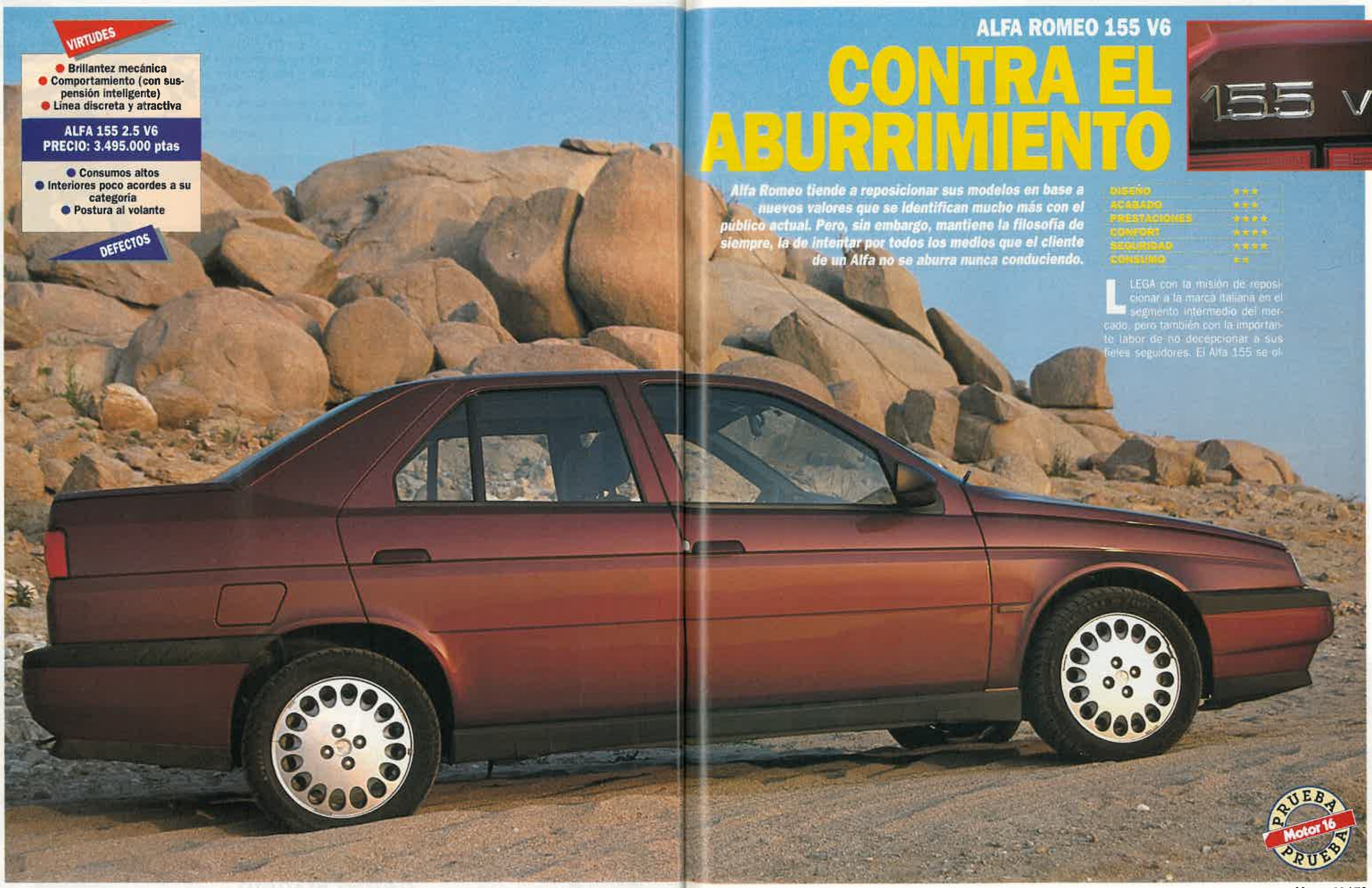
VIRTUDES

- Brillantez mecánica
- Comportamiento (con suspensión inteligente)
- Línea discreta y atractiva

ALFA 155 2.5 V6
PRECIO: 3.495.000 ptas

DEFECTOS

- Consumos altos
- Interiores poco acordes a su categoría
- Postura al volante



ALFA ROMEO 155 V6

CONTRA EL ABURRIMIENTO

Alfa Romeo tiende a reposicionar sus modelos en base a nuevos valores que se identifican mucho más con el público actual. Pero, sin embargo, mantiene la filosofía de siempre, la de intentar por todos los medios que el cliente de un Alfa no se aburra nunca conduciendo.

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

LLEGA con la misión de reposicionar a la marca italiana en el segmento intermedio del mercado, pero también con la importante labor de no decepcionar a sus fieles seguidores. El Alfa 155 se ol-

PRUEBA Motor 16 PRUEBA

vida ya de la tracción trasera, de los habitáculos «diferentes» y de algunas incomodidades impropias de una berlina de los 90. Sin duda el coche pierde, en relación al 75, una definida personalidad, sin embargo, en compensación el comprador y el *Alfista* de siempre se encuentran con un vehículo más lógico y seguro en el que se han tenido muy encuenta la tecnología, la deportividad y la pasión. Se encuentran con una berlina para no aburrirse.

Un claro exponente de esta nueva filosofía es el modelo de nuestra prueba, la versión V6, último escalón antes de llegar al más deportivo Q4.

BERLINA DEPORTIVA

El Alfa Romeo 155 V6 es una berlina de corte deportivo que a pesar de sus 166 caballos se conduce con seguridad y facilidad. Sin duda la plataforma, compartida con el Fiat Tipo y con el Lancia Dedra, influye muy directamente en el sano comportamiento de un vehículo que también ha ganado muchos enteros gracias a la tracción delantera.

El interior del 155 es claramente mayor que el ofrecido por el 75, y gracias al tamaño de la carrocería, superior también al del Tipo y el Dedra. El diseño del cuadro y del habitáculo en general no es ningún alarde, pero cumple el objetivo de ser racional y de situar los diferentes elementos donde se supone que el conductor los va a buscar. Así, los mandos de los elevalunas se sitúan en las puertas, los relojes se agrupan tras el volante (regulable en altura) de una forma clara y el sistema de climatización funciona a las mil maravillas. No obstante, ofrece pocos lugares para depositar objetos y las guanteras de las puertas son muy estrechas. Los asientos proporcionan, en general, una buena sujección a menos que forcemos la marcha a límites inusuales, sin embargo, y a pesar de sus múltiples regulaciones eléctricas y de la mejora en relación al 75, los más

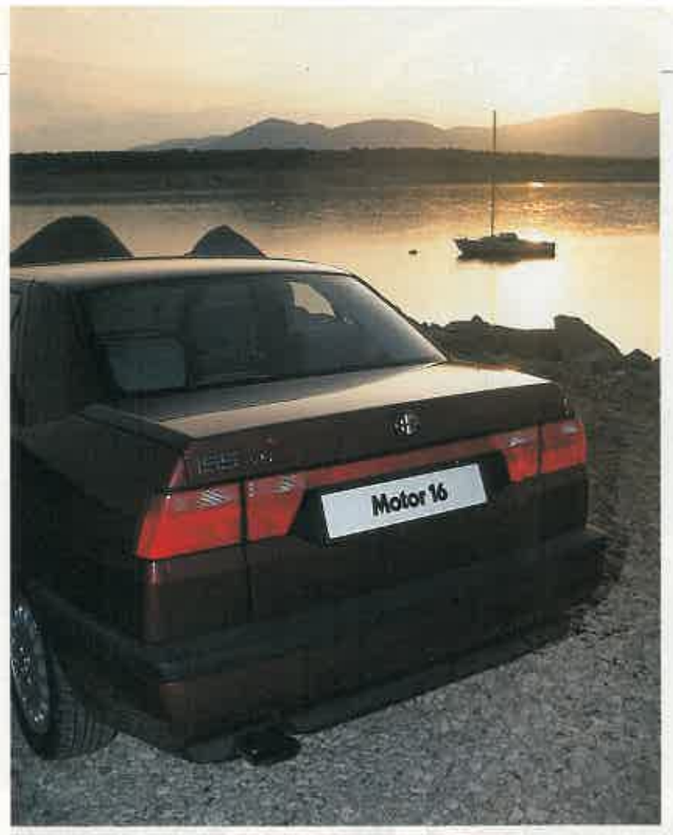
***ELEGANCIA** Las llantas de aleación son opcionales. El ámplio montante trasero dificulta la visión lateral. Las líneas son elegantes.*

***FRONTAL AGRESIVO** El frontal es una de las partes más agraciadas del 155. El escudo corona un trabajo atractivo.*

altos tardarán en encontrar la postura ideal al volante por culpa de la situación de los pedales.

La amplitud del habitáculo elimina esa sensación de estrechez del 75. Las plazas delanteras son amplias y las traseras no se quedan atrás, con suficiente espacio para sus ocupantes, tanto en altura como en distancia al asiento delantero. En estas plazas la aireación llega casi personalizada, los cinturones traseros van camuflados en huecos especiales y el reposabrazos abatible y desmontable comunica, a través de una portezuela con cerradura, el habitáculo con el maletero. Este, sin ser especialmente capaz, ofrece un volumen considerable. La rueda de repuesto es de emergencia y tiene su alojamiento bajo el plano de carga del maletero, sin embargo, tuvimos ocasión de comprobar que una rueda normal de medida 195 entra sin restar ni un solo centímetro al espacio para equipaje. Una de dos, o se podía haber incluido la rueda normal o bajar el plano de carga y aumentar el volumen unos cuantos litros. En el resto de los modelos la ganancia sería aún mayor al montar neumáticos de menor medida. El acabado ha alcanzado unos niveles aceptables sin llegar a la perfección alemana o japonesa. Todo encaja aparentemente bien, aunque en general se abusa del plástico y de piezas de envejecimiento acelerado.

CLIMATIZADOR DE SERIE
El climatizador se incluye en el equipamiento de serie. No ocurre lo mismo con la suspensión inteligente, que tiene un sobreprecio de 160.000 pesetas.



COMPORTAMIENTO EFICAZ

Pero todo esto queda eclipsado y olvidado cuando se gira la llave de contacto y se conduce el coche. Ya sea por autopista, autovía o carretera de montaña, el 155 V6 responde con rabia, decisión y seguridad a las exigencias del conductor. El esquema de suspensiones de nuestra unidad, estaba asistido por un sistema de amortiguación controlada que se sirve opcionalmente con un sobreprecio de 160.000 pesetas. Utilizado también por el 164 Quadrifoglio cuenta con dos posiciones que se manejan desde el habitáculo, «Auto y Sport». La más aconseja-

En tu radio,
no vayas de babor a estribor.
Pon rumbo a "La Bisagra".

Si no quieres marearte...
buscando un programa que llegue hasta el fondo
de la actualidad... con humor...
Sintoniza por las mañanas, de 9 a 11 "La Bisagra",
con Javier Sardá y el señor Casamajó.
La pareja más firme de la radio española.
Radio Nacional de España, Radio 1.
La actualidad en todo su volumen.

Rne.1

La radio en todo su volumen.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de 6 cilindros en V a 60 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigueñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.492 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88 mm. Carrera: 68,3 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 166 CV (121 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 21,7 mkg (216 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,97 vueltas. Diámetro de giro: 10,74 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados (284 mm. de Ø). Traseros: discos (240 mm. de Ø). Antibloqueo de frenos: Bosch 2E, de cuatro sensores.

SUSPENSION: Delantera: independiente, de tipo McPherson con brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, de brazos tendidos con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/55 VR 15. Llantas de aleación de 6J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.290 kg. Capacidad del depósito de combustible: 63 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 28 km/h de promedio	14,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,9
En conducción rápida	15,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,5
A 140 km/h de crucero	15,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	465

SIN GRANDES ALARDES
Una berlina de 3,5 millones de pesetas merece unos interiores más cuidados. Los asientos son cómodos y el habitáculo es ámplio. La información muy completa.

ble para todo tipo de utilización es sin duda la posición automática, que se regula constantemente en función de distintos parámetros, como por ejemplo el tipo de carretera o el de conducción. En «Auto» la comodidad se impone en el tarado de los amortiguadores, hasta que es necesario una dureza suplementaria al abordar unas curvas inesperadas. La «Sport» es aconsejable cuando, queriendo realizar una conducción verdaderamente deportiva, el asfalto presenta tantas diferencias que el sistema no funciona con regularidad. En «Sport» fijaremos la posición más dura permanentemente ganando en estabilidad, pero también con una pérdida importante de confort. En cualquier caso, sorprende la excelente rigidez del chasis y la nobleza de reacciones en cualquier situación.

A este nivel de comportamiento también se encuentra la respuesta del motor. Una mecánica de seis cilindros en V y 2,5 litros, evolución del propulsor de tres litros, con una agradable elasticidad y un sonido que quita el hipo a cualquiera. Los 166 caballos de potencia se dosifican sin problemas e incluso en mojado las pérdidas de tracción son razonables. El coche, a pesar de su considerable peso, se recupera en un suspiro sea cual sea la marcha que se lleva engranada. Los desarrollos, muy cortos, ayudan al 155 V6 a alcanzar en pocos metros la velocidad máxima y a mantener un ritmo elevado con llevar medianamente apretado el pedal del acelerador. Sin embargo, los consumos como era de suponer no son bajos.

El tipo de conducción repercute decisivamente en el consumo, con

Conozca con qué sueñan los ingenieros alemanes cuando tienen pesadillas.

Prelude

Colchón de aire «Airbag-SRS».

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

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

Seguro que alguna vez ha soñado con un coche que de verdad se deje conducir. Como el Honda Prelude, con sistema electrónico 4WS de dirección a las cuatro ruedas y programación automática de la velocidad. Un automóvil, además, que ofrece la seguridad del sistema ABS y del «Air Bag» de origen.

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

Honda le ofrece:
- *2 años de garantía total sin límite de kilometraje.*
- *2 años de asistencia en carretera gratuita.*
- *3 años de pintura.*
- *6 años anticorrosión.*

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

HONDA

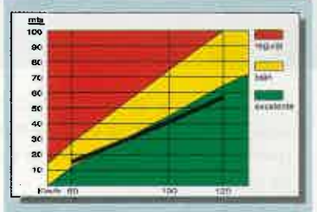
F-1 POWERED by HONDA HONDA, GANADOR DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA 1 LOS SEIS ULTIMOS AÑOS.

Lubricante recomendado ESSO

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	212
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,3
De 0 a 100 km/h	9,2
Recorriendo (metros)	150,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
recorriendo (metros)	266
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,6
recorriendo (metros)	379,5

FRENOS



A 60 Km/h:	14,9
A 100 Km/h:	40,4
A 120 Km/h:	57,2

SONORIDAD

Al ralentí:	52,3
A 60 Km/h:	63,2
A 90 Km/h:	66,4
A 120 Km/h:	69,8
A 140K m/h:	72,4
A Tope	82,1

DATOS DEL COMPRADOR

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

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El climatizador, de fácil manejo y extraordinario funcionamiento, es de serie.

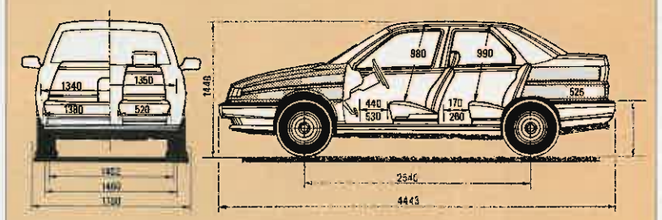
▲ Dirección asistida muy eficaz, ABS, cierre centralizado y elevalunas eléctricos delanteros.

EN CONTRA

▼ Elevalunas traseros y llantas de aleación opcionales, en un modelo deportivo, no se entiende.

▼ Escasean los portaobjetos en el habitáculo y la rueda de repuesto es de emergencia.

ALFA ROMEO 155 V6



***LA ESTRELLA INVITADA** Es una de las guindas del coche, una mecánica potente, elástica y brillante que proporciona una potencia de 166 caballos. La única pega es que consume más de lo habitual.*

164. Es preciso, rápido y agradable de manejar. Los frenos actúan bien mientras no se les exige mucho. Además de la pérdida de efectividad con el uso continuado, no nos ha gustado el tarado del antibloqueo, demasiado sensible y con una tendencia clara a entrar en funcionamiento cuando menos se necesita. La dirección consigue el compromiso ideal entre asistencia en ciudad y dureza en carretera, al menos en curvas.

En conjunto el 155 V6 tiene en su poder importantes ventajas y no demasiados inconvenientes. Ofrece sin reparos lo que le va a exigir una familia moderna y joven a la que le guste viajar con seguridad y a un buen ritmo de marcha. El consumo en determinados casos y la mediocridad de los interiores serán, sin duda, los puntos más grises de un automóvil que sigue luchando contra el aburrimiento, y apuesta por la pasión de conducir. ○

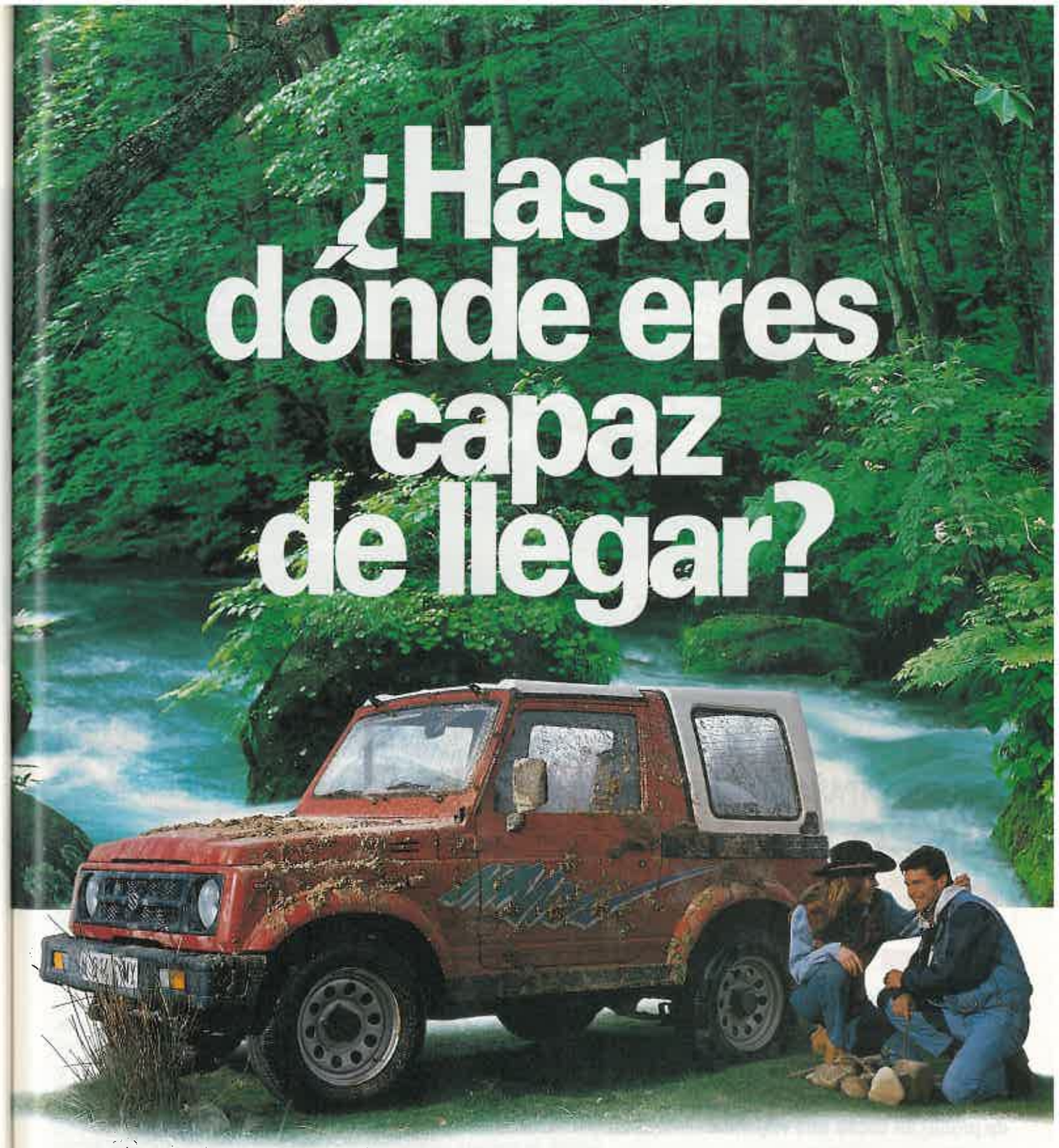
Andrés Más
Fotos: **José Robledo**

un gran salto entre las cifras conseguidas hasta 140 kilómetros por hora y lo que consume en autovía o autopista cuando se da rienda suelta a la brillante mecánica.

El cambio ha perdido la aspereza típica de la marca ya olvidada en los

FRENTE A SUS RIVALES

Internándose en un segmento ligeramente superior, el 155 V6 se enfrenta con rivales de la talla del Audi 80 V6 y del BMW 320i. El primero se va de precio a los casi cuatro millones, aunque tiene algunos caballos más y un mejor acabado. El segundo también es más caro porque su aire acondicionado es opcional y no precisamente barato. Más en la línea, encontramos el Dedra Turbo 3,4 millones y 165 caballos, el Primera GT 3,4 millones y 150 caballos, el Vectra 2.000, 3,3 millones y 150 caballos, el 405 Mi16 3,3 millones y 160 caballos, y por último, el R-21 Turbo 3,6 millones y 175 caballos. La elección es bastante complicada.



Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos. Alcanza el horizonte.
Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4×4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas, desiertos... El Samurai continúa donde los demás se detienen. Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

SUZUKI samurai 4x4
El más duro sobre el terreno.

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

VUELTA A ESPAÑA ALFA ROMEO

CINCO DIAS EN 155

El corto pero sustancioso relato de los cuatro redactores que dieron la vuelta a España a bordo de un Alfa Romeo 155 V6, pone de manifiesto lo interesante de la idea. Sin duda no hay mejor manera de probar un coche que viajando.

JUAN LUIS SOTO

Muchas veces, y más en esta profesión, rodar en un automóvil se vuelve, por desgracia, una actividad rutinaria. Esta vez, el «cometido» cotidiano detrás de un volante, se tornó en un agradable paseo donde, una vez más, volví a redescubrir la eufórica sensación de conducir un buen coche. No se si fue debido a las excelencias del nuevo Alfa Romeo 155 (reconozco que personalmente me gustan los Alfa), el florido paisaje que atravesamos rumbo a tierras andaluzas o la fluidez del tráfico en esa etapa, pero lo cierto es que abandoné el 155 con pena allá en tierras de La Alpujarra y en manos de mi compañera Simonetta. Lo agradable de sentir funcionar a la perfección *la máquina*, la despreocupación de estar lejos de un teléfono o un ordenador (¡viva el desorden de viajar por viajar!) y el increíble paisaje del campo español en primavera, hicieron que fuera todo un placer trabajar ese día.

SIMONETTA GARIH

Mi recorrido empezó en la tierra soñada de Granada para acabar en la laboriosa Bilbao. Casi 1.500 kilómetros fugaces por un variopinto paisaje que empezaba adentrándose en parte del Sur, recorría el extenso Este, para culminar en el húmedo Norte. Dos intensos días en donde la luz, el colorido y los aromas se mezclaban en un caleidoscopio para ofrecer infinidad de combinaciones paisajísticas. Mi retina era incapaz de asimilar tanto en tan poco tiempo, tuve que recurrir a la ayuda de un mapa para ubicar la correspondencia de tanta maravilla. Y como protagonista mudo del pequeño maratón, el Alfa 155, compañero incansable que amenizó el viaje con su buen andar, acompañado de una admirable estabilidad y un confort envuelto de una atmósfera elegida grado a grado, para engañar al sol ardiente del exterior.

JAVIER GUTIÉRREZ

Realizar un viaje largo es una de las mejores maneras de probar un coche completamente nuevo. Si además el recorrido es Bilbao-Santiago de Compostela-Madrid, mucho mejor por el diferente tipo de carreteras y de tráfico que uno se encuentra. Sobre todo Galicia es un lugar ideal para comprobar la efectividad del nuevo chasis del 155, porque el excelente motor V6 es suficientemente conocido. El nuevo modelo de Alfa es un tracción delantera, un hecho importante puesto que ya no queda ningún automóvil del emblema del «Biscione» con propulsión trasera; los más deportivos tendrán que recurrir al 155 Q4 con tracción integral. El V6 cumple tanto para el usuario normal como para el que prefiera prestaciones. Un coche cómodo de suspensión -es opcional modificar la dureza-, muy estable, fácil de conducir y de su brillante motor poco más se puede decir.

ANDRÉS MÁS

Siempre es bonito realizar un recorrido en coche bordeando la costa, sobre todo si ésta es la Cantábrica, y serpenteando por las estribaciones de los Picos de Europa. Las curvas se suceden a un ritmo endiablado y el Alfa 155 V6 aguanta cualquier marcha con un comportamiento sano y un potencial incansable. Puertos escondidos con marineros y barcos anclados en el tiempo con rincones de belleza incomparable como bienvenida. El 155 interrumpe por un momento su sosiego, su vida imperturbable. Pero enseguida continúa su camino, el horario no da más de sí. Vuelven las curvas y el 155 aborda con seguridad todas y cada una de ellas. Primero Luarca, después Santiago de Compostela, más tarde y tras una llanura infinita, Madrid. ❍

3.500 Km. en 155

Anécdotas e incidencias

• ***UN*** *automovilista nos daba ráfagas 5 kilómetros antes de un control de la policía.* • ***UN*** *compañero buscaba inútilmente un fax para mandar la crónica entre Santiago y Tordesillas. Finalmente encontró uno en la mercería de un pueblo que le cobró a 700 pesetas el minuto.* • ***LA*** *falta de cobertura en muchos tramos imposibilitó que los coches de la organización dotados de teléfono pudiesen comunicarse con sus compañeros.* • ***DESPUÉS*** *de dar paso al octavo Alfa 155, un camionero con un gran trailer hacía sonar sus bocinas e indicaba con especial interés los mejores momentos para que adelantase el resto.* • ***CAMPSA*** *tiene, en la carretera que une Betanzos con Lugo, cuatro gasolineras con carburante sin plomo en un espacio de tan sólo 14 kilómetros.* • ***ALFA*** *Romeo pagó durante todo el recorrido, casi 200.000 pesetas de peajes.*

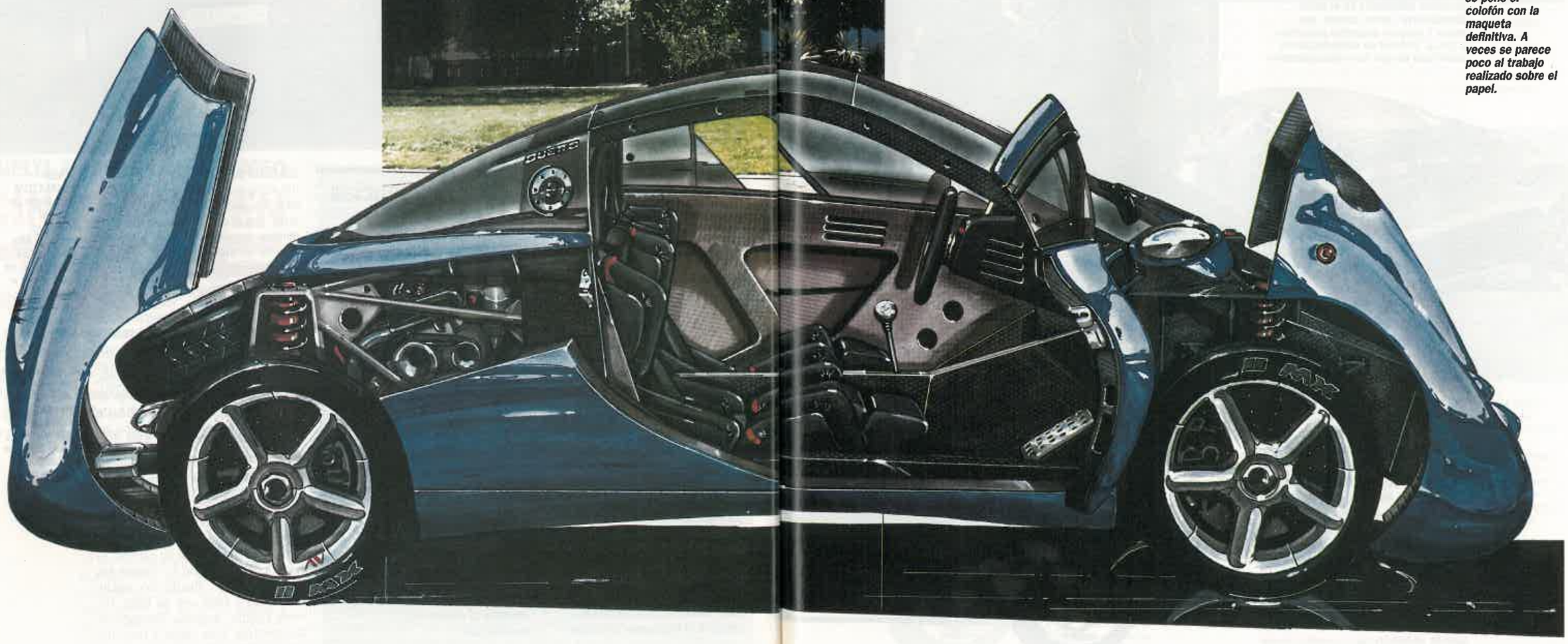
• ***UN*** *conductor intentó seguir sin éxito a la caravana para ver de cerca el coche. Al final llegó a uno de los puntos de repostaje y no dudó en pedir todo tipo de información sobre el nuevo modelo.* • ***A*** *medio camino se desconectó en nuestra unidad, el reloj de presión de aceite, avería que fue rápidamente subsanada.* • ***UN*** *viento racheado impresionante en la autovía entre Burgos y Vitoria no fue capaz de perturbar la rectilínea marcha de nuestro vehículo, buen trabajo de aerodinámica.* • ***LLEGANDO*** *a Despeñaperros, en la autovía, un atasco provocó que los ocupantes de varios coches se bajaran y acudieran a la vera del 155. Lectores confesos de Motor 16 alabaron enseguida el atractivo aspecto del 155.* • ***CASI*** *todo el mundo se perdió en sitios claves debido a la defectuosa señalización.*

LÍNEA LLAMATIVA
A lo largo de todo el trayecto, nuestro Alfa Romeo 155 V6 no dejó de sorprender a los compañeros de viaje que nos encontramos por las distintas rutas del recorrido. Las anécdotas se sucedieron dando un toque de color a la especial prueba.

DEZETA, UN PROYECTO ESPAÑOL

LA AUDACIA DEL RIGOR

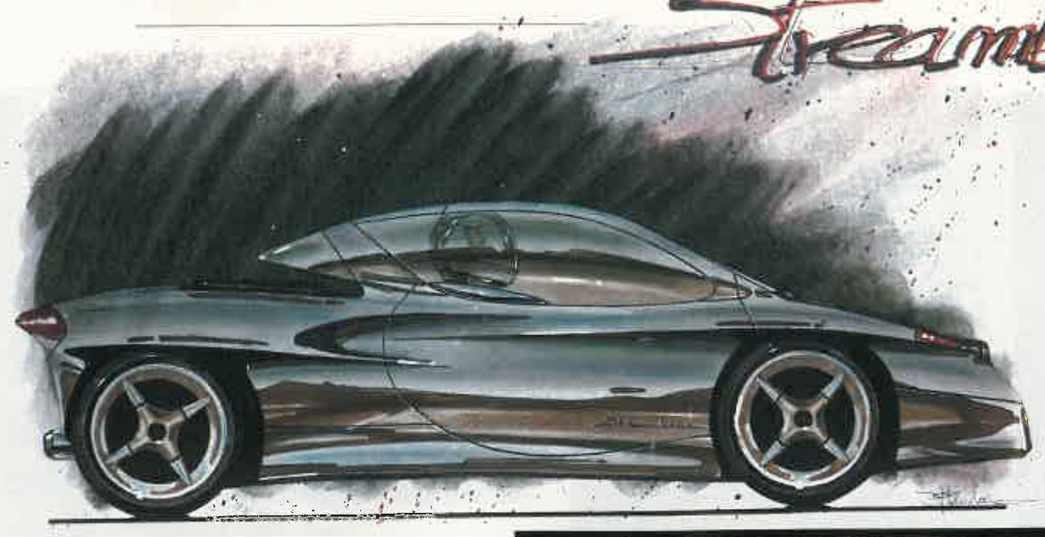
El diseño es una especialidad sugerente, que por ese mismo motivo está poblado de sujetos intrépidos poco comprometidos con la seriedad de la forma. Por ello satisface encontrar a profesionales de primera fila, en busca de soluciones atrevidas.



EN España el Diseño Industrial es una profesión con poca historia, si la comparamos por ejemplo con Italia, pero contamos con algunos diseñadores rigurosos, dispuestos a dignificar esta profesión, desmarcándose de tanto dibujo fácil sin más consistencia que el papel que lo soporta. Eduardo Marchena es un joven vasco, apasionado por los automóviles, que ha cursado estudios de Diseño Industrial en Bilbao e Italia (Instituto Europeo de Design, Milán) dentro de un programa promovido por el Centro de Diseño Industrial de Bilbao, dependiente de la Diputación Foral de Vizcaya. Este centro, cuyas actividades principales están enfo-

***FORMA FINAL** Tras horas y horas de trabajo, se pone el colofón con la maqueta definitiva. A veces se parece poco al trabajo realizado sobre el papel.*

Streamline

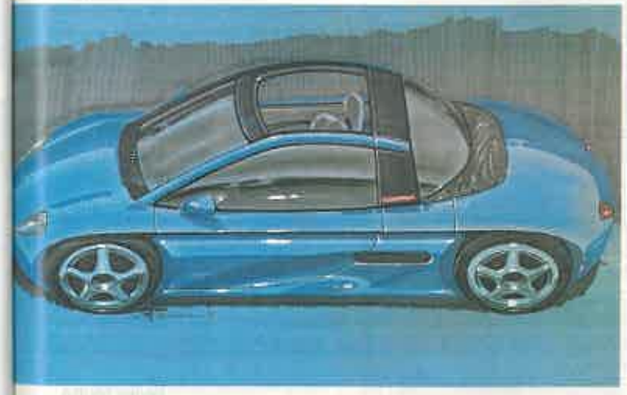


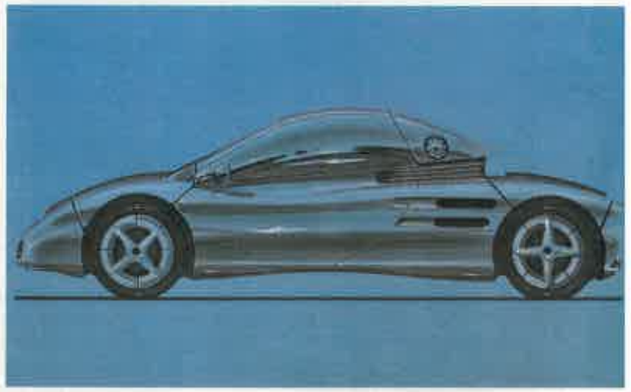
PRIMERAS IDEAS
Los bocetos situados arriba y abajo son el reflejo de las primeras intenciones. Aunque la línea no estaba aún definida, algunas premisas quedaban plasmadas en el papel: Batalla corta, motor central, dos plazas y aspecto deportivo marcaban la pauta. Todavía se contemplaba la posibilidad de que fuera descapotable.

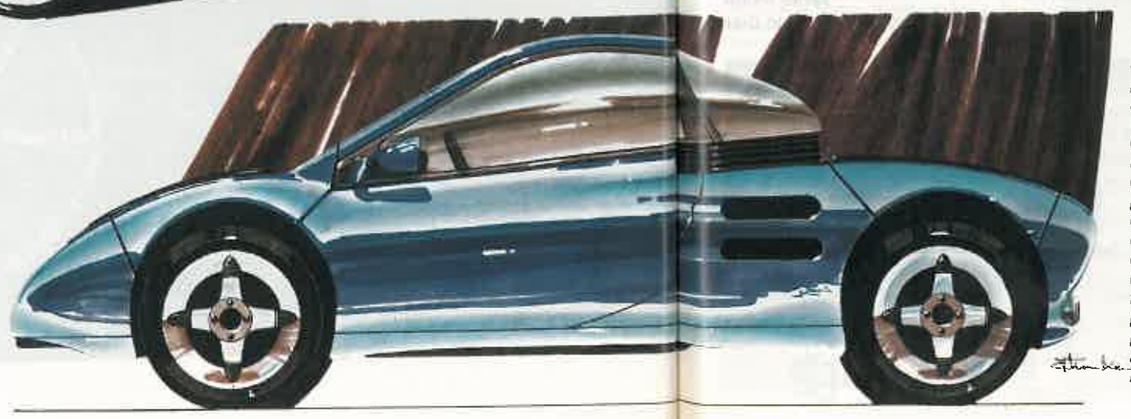
cadas hacia la Auditoría de Diseño y la Gestión de Proyectos de Diseño, ha desarrollado un plan para cubrir las necesidades actuales de profesionales bien formados en diseño. Eduardo Marchena ha sido uno de los becarios de este programa cuya duración es de tres años, y en el último curso, a modo de revalida, ha desarrollado el Dezeta, un estudio riguroso sobre un vehículo deportivo susceptible de ser fabricado artesanalmente en el caso de que alguna empresa estuviera interesada en el proyecto. Los motivos que secundan la elección de un vehículo de las características del Dezeta los explica el propio Eduardo en un recuadro aparte y sus características básicas son las siguientes: se trata de un dos plazas y dos puertas con motor transversal y tracción posterior, bastidor monocasco de fibra de carbono, con paneles de Kevlar y carrocería de fibra de vidrio. Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas, con dobles triángulos superpuestos y barras estabilizadoras delante y detrás. Por último, las posibilidades de montar un propulsor son variadas, pero podría montarse un cuatro cilindros en línea o un motor compacto de seis cilindros, de una potencia aproximada de 150 caballos. Para facilitar los cálculos y reducir los posibles costes de fabricación, se ha partido de la base de componentes Volkswagen, por lo que el motor de seis cilindros en V estrecha de esta marca (el VR6), encuentra alojamiento en el interior de este modelo.

Así descrito, parece fácil el diseño del vehículo. Pero Eduardo Marchena ha tenido en cuenta multitud de factores y ha realizado diferentes estudios antes de decidirse por la versión definitiva. Él defiende que no se puede proyectar ignorando la historia y ha acudido a diversas memorias proyectuales sobre modelos de espíritu similar, tan frecuentes en los años sesenta/setenta. Pero no se podía conformar con copiarlos. También ha tenido en cuenta la evolución de la técnica y del diseño en estos años, antes de coger el lápiz y esbozar las primeras líneas. Progresivamente ha tenido que realizar infinidad de cálculos para cerciorarse que todos los elementos necesarios tenían cabida en el interior de su modelo y que su producción y circulación resultan factibles. Todo ello se ha llevado a cabo mediante asistencia por ordenador (sistema CAD), en apenas seis meses, por un grupo de seis personas en un proceso que incluye también la construcción de las maquetas a escala 1/5, para posteriormente realizar la definitiva a escala real. El tejido industrial de la zona de Bilbao

ESCAYOLA
En todo proceso de diseño se trabaja sobre maquetas.







PIEZAS IGUALES
Sin olvidar las premisas básicas, también se especuló con la posibilidad de aprovechar piezas iguales en el mismo coche. Por ejemplo, la que recubre el frontal y la parte posterior podrían aprovechar el mismo molde.

ENSAYAR Y ENSAYAR
Más ideas con piezas ambivalentes, a veces sólo con mínimas variaciones sobre bocetos anteriores.

EDUARDO MARCHENA

El porqué de mi elección

«Concept car» es el término inglés que denomina al proyecto de automóvil en el que se ensayan conceptos.
En «Diseño Industrial», los conceptos son juicios o interpretaciones de proyecto, hechos casi siempre como conclusión a una investigación o búsqueda y tienen como meta, si no ofrecer algo mejor, sí algo diferente. Son una fase preliminar e importante en cualquier proyecto de diseño; desemboque o no en la producción en serie.
Un pequeño fabricante con alguna experiencia en el campo del equipamiento, proyecta fabricar un vehículo deportivo utilizando medios reducidos y mecánicas de serie. ¿Qué significa el término «deportivo»?; ¿A qué filosofía debe responder?; ¿Qué forma

tendría?; ¿Para qué se utilizaría?, ¿Quién lo compraría? Aunque lo parezca no es tan evidente la contestación.
La deportividad en el automóvil es sobre todo prestaciones. Las prestaciones imponen una configuración, nos dan idea de forma. Echando un vistazo a la producción actual de «prestaciones» podremos ver una carrera sin freno hacia máquinas que logran potencias de hasta 400 CV, casi siempre con configuraciones y esquemas sacados de la competición.
La verdad, no muchos pueden disfrutar de la idea de conducción deportiva con semejantes prestaciones. Si miramos un poco más abajo veremos utilitarios polivalentes que nos dan también idea de prestaciones. Pero son máquinas sacadas de la serie y difícilmente personalizables, adaptaciones faltas de especialización.

Si buscamos un equilibrio justo, podemos preguntarnos: ¿Qué prestaciones necesitamos?, ¿Y cuánta dosis de originalidad y especialización?
De las décadas pasadas, nos vienen ejemplos de preparadores y pequeños constructores que dominaban la «tecnología» de la solución ingeniosa y la exacta combinación de elementos mecánicos sacados de la serie. Todo dispuesto sobre un ligero y resistente bastidor y afinados hasta conseguir un todo perfecto. El peso justo, la potencia justa y el equilibrio justo para subir un puerto a todo ritmo y sin llegar al límite conseguir un buen cúmulo de sensaciones.
En Italia inventaron una palabra para denominar el equilibrio de forma y prestaciones: Berlinetta.
Berlinetta eran el Lancia Beta Montecarlo de Pininfarina, el Fiat XI de Bertone, los Fiat Dino, el Renault Alpine, el Lotus Elite de Colin Chapman o los Triumph. Y si los primeros eran carrocerías autoportantes proyectadas y construidas con importantes medios, los Lotus eran resultado de la genial combinación de nuevas tecnologías en composites y fibras tratadas de modo verdaderamente artesanal.
La filosofía de estas máquinas ha desaparecido de las cadenas de montaje de los fabricantes europeos. Los proyectos que aún quedan son siempre iniciativas de pequeños fabricantes y preparadores.
No existen suficientes iniciativas y lo que es peor, éstas han perdido la imagen en el intento de adaptar la exageración a sus creaciones, construyendo sucedáneos de Ferrari Testarrosa. No es de extrañar que los japoneses se hayan apropiado de un legado de la historia proyectual que Europa ha desechado.
El Dezeta se ha proyectado en torno a las conclusiones aquí descritas para responder al requerimiento inicial. Es en efecto, un ensayo, un «coche concepto» que sirve para pulsar la opinión del público.

RESPONSABLES
Las tres personas más involucradas en el proyecto posan ante el producto final. A pie de página, la primera maqueta, a escala 1/5.

ha permitido abastecerse de empresas consultoras y suministradores. Los cálculos del chasis los llevó a cabo una empresa colaboradora y en todo el desarrollo del producto se ha contado con el apoyo de Elger, una empresa barcelonesa que mantiene relaciones permanentes con el Centro de Diseño Industrial de Bilbao.

La rapidez con que se ha llevado a cabo el desarrollo y la construcción de la maqueta definitiva, resulta sorprendente. Sin duda no se hubiera podido llevar a cabo sin el apoyo de un centro volcado en el Diseño Industrial y sin sus importantes contactos. Y es que, como decía el propio Eduardo Marchena, «el diseño ya no se trata de algo inalcanzable para la mayoría. Aquí, en Bilbao, existe un lugar donde aprender y dispuesto a todo esfuerzo para alcanzar los fines deseados con la máxima seriedad». Nosotros fuimos testigos de ello. ○

Javier Moltó
Fotos: **José Antonio Díaz**

USADOS

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.

ganvam

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 TI	—	960	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV.	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	1010
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 T.S	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	—	—	—	—	730
Alfa 90 2.5	—	—	—	—	920
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	—	830
Sprint 1.5	—	—	—	660	530
Sprint 1.7 QV	—	—	840	760	—
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	1150	1030
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1850	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1706	1536	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316 i	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	1780	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320 i Touring	2730	2480	—	—	—
320 i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M 3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i/530 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	—	1440
M 535 i	—	—	—	—	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3760	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

CITROEN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 Ct	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	—
AX 14 TZS	880	750	680	580	520
AX 14 TZS 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	—	260
Visa II Super E y X	—	—	—	—	280
Visa GT	—	—	—	—	330
Visa 11 E	—	—	—	—	270
Visa 11 RE	—	—	—	—	270
Visa Challenger	—	—	—	—	310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	380
Visa GTI	—	—	—	730	580
Visa 17 D, RD, Sty y Chalen	—	—	—	480	350
BX	—	—	—	610	430
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	560
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1360	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2360	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2680	—	—	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
Panther GT-5	7500	6300	5350	4820	—
Long Champ	—	—	—	2900	2100

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	5900	4800
Mondial 8	—	—	—	5500	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Sisley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	500	420
Uno Brio 45 3p	—	—	490	440	—
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	780	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	560
Uno 70 SL/SX 5p	990	850	770	640	540
Uno Turbo ie	1150	980	890	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1280	1080	920	830	—
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	710	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	770	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1060	920	830	—
Tipo 1.800 DGT	1300	—	—	—	—
Tipo 16V	1350	1220	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	950	—
Tempra 1.400	1140	1030	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1260	1130	—	—	—
Tempra 1.600	1270	1140	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	1220	—	—	—
Tempra 1.800 SX	1500	1350	—	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	—	—	—
Tempra 1.900 TD	1530	1400	—	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	390
Regata Mare	—	—	570	480	430
Regata 70 S	—	—	640	520	400
Regata 100 S ie	—	—	730	640	510
Regata Weekend S ie	—	—	790	670	540
Regata Weekend DS	—	—	850	720	580
Regata DS	—	—	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	—	570
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1650	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	—	—

FORD

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350
Fiesta XR2	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	890	780	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 GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1080	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 GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orión CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Orión Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Orión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orión Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	—	—
Orión CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Orión Ghia 1.8 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orión GT y Millonaire 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orión CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orión CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orión CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orión Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	600	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	860
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 GL 2.0 i 5p	1490	1280	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Siena Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1150	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereng V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereng 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fila	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Dedra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8690	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL

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

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabri 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 5p	1040	890	800	—	—
Kadett 1.6 S Caravan	1200	1030	920	820	740
Kadett 1.5 TD Caravan	1300	1100	1000	810	730
Kadett 1.7 D Caravan	1300	1100	1000	810	730
Ascona 1.6 4p	—	—	—	490	420
Ascona 2.0 i 4	—	—	—	760	680
Ascona 2.0 i 5p	—	—	—	760	680
Ascona GT 2p	—	—	—	700	630
Ascona GT 5p	—	—	—	750	670
Ascona Diesel	—	—	—	690	440
Ascona Manta Coupé	—	—	—	860	670
Vectra GL 1.6 S 4p	1380	1240	1110	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1410	1270	1140	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	2240	2010	1810	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1640	1470	1320	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1540	1390	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1850	1660	1490	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2270	2040	1840	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1440	1290	1160	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1470	1320	1190	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1700	1530	1380	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1990	1790	1610	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1920	1730	1560	—	—
Calibra 2.0 i	2140	—	—	—	—
Calibra 2.0 i 16V	2540	—	—	—	—
Calibra 2.0 i 16V 4x4	2870	—	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1130	1000	900
Omega GL Diamond	1770	1500	1360	1160	1040
Omega CD 2.0 i	1920	1630	1480	1260	1130
Omega GLS 2.6 i	2300	—	—	—	—
Omega GD 2.6 i	2490	—	—	—	—
Omega 3.0 i	2470	2090	1930	1640	1480
Omega 3.0 i 24V	3250	2920	—	—	—
Omega GLD 2.3 TD	1740	1480	1330	1030	930
Omega GLS 2.3 TD	1890	1600	1450	1120	1010
Omega CD	1980	1680	1500	1160	1040
Omega Caravan 2.0i	1590	1350	1150	1030	—
Omega Caravan 2.3 TD	1790	1530	1300	1170	—
Senator 3.0 E	—	—	—	—	780
Senator 3.0 i	2310	1950	1780	1520	—
Senator 3.0 i CD	2620	2210	2010	1720	—
Senator 3.0 i CD 24V	3620	3260	—	—	—
Monza 3.0	—	—	—	790	630

PEUGEOT

MODELO	91	90	89	88	87
205 Junior 3p	690	650	580	—	—
205 XL	710	630	580	490	360
205 XR	870	780	720	610	470
205 Rallye	940	800	720	—	—
205 GTX	980	880	810	690	550
205 GTI	1250	1120	970	830	640
205 Automatico	950	850	770	650	580
205 Junior	730	620	560	—	—
205 Gi	750	670	620	530	380
205 GR	840	760	700	600	460
205 SR/Open	910	820	750	640	490
205 GT Lacos/Rc.Ro/Green	940	840	770	660	510
205 XLD	890	790	740	570	430
205 XRD	1000	900	810	630	570
205 GLD	920	830	770	600	460
205 GRD	980	880	790	610	550
205 SRD/Open D	1040	930	860	670	600
205 Cabriolet CJ	1370	1180	1060	900	810
205 Cabriolet GTI	1800	1550	1400	1190	1070
309 GL Profil	920	830	750	640	570
309 GR/Green-Siam	1060	900	810	690	620
309 Automático	1070	910	820	—	—
309 SR	1100	990	900	760	680
309 GT	1190	1060	950	810	730
309 GTX	1290	1100	990	—	—
309 GTI	1370	1230	1110	940	850
309 GLD	1070	910	810	630	570
309 SRD	1210	1020	920	710	640
309 SR DT	1430	1290	—	—	—
405 GL	1280	1150	980	880	—
405 GR	1410	1280	1070	960	—
405 GR 4x4	1740	1480	1330	—	—
405 SRI	1590	1430	1210	1090	—
405 SRI Autom.	1580	1340	1210	—	—
405 GRX	1865	—	—	—	—
405 STI	2060	—	—	—	—
405 Mi 16	2200	1910	1620	1480	—
405 GLD	1360	1150	1030	—	—
406 GR DT	1560	1330	1200	—	—
405 SR DT	1760	1500	1350	—	—
405 GR Break	1460	1240	1120	—	—
405 GR DT Break	1650	1400	1260	—	—
505 GL	—	—	—	440	310
505 Covadonga y SR	—	—	—	510	360
505 STI y GTI	—	—	—	640	450
505 GTI A	—	—	—	790	710
505 V6	—	—	—	1000	900
505 V6A	—	—	—	1000	900
505 GLD	—	—	—	630	480
505 SR DT	—	—	—	790	560
505 GT DT	—	—	—	—	560
505 GTD Intercooler Aut.	—	—	—	1060	950
505 GR Familiar	—	—	—	—	580
505 GTI Familiar	—	—	—	—	910
505 GRD Familiar	—	—	—	850	650

MODELO	91	90	89	88	87
605 SR	2080	1870	—	—	—
605 SVI	2410	2170	—	—	—
605 SV 3.0	3060	2770	—	—	—
605 SV 24V	3620	3260	—	—	—
605 SR DT	2410	2170	—	—	—
605 SV DT	2740	2470	—	—	—

PORSCHE

MODELO	91	90	89	88	87
944	—	—	—	—	1900
944 II	—	—	—	—	2620
944 Coupé	—	3500	3150	2840	—
944	—	—	3700	3500	3200
944 S2	5200	4670	4200	3700	—
944 Turbo	—	4500	4150	3500	3190
944 Turbo Coupé	5830	5530	4900	4400	—
944 S2/Turbo Cabriolet	6100	5500	5100	—	—
911 Carrera	—	—	—	4600	4200
911 Carrera Targa	—	—	—	4500	4100
911 Carrera Cabriolet	—	—	—	4700	4300
911 Turbo	10500	9120	7600	6320	5150
911 Turbo/Targa/Cabriolet	10800	9500	7980	6680	5490
Carrera 2	7150	6430	5800	—	—
Carrera 4	8120	7320	6580	5850	—
928 S	—	—	—	—	4200
928 S4	9430	8500	7630	6870	6200
928 GT	9750	8800	7930	—	—

RENAULT

MODELO	91	90	89	88	87
R4	—	—	—	330	240
R4 TL	570	480	430	370	270
Supercinco C/Five	—	580	500	410	310
Supercinco TL	—	570	500	430	310
Supercinco TL 5p	—	590	540	460	330
Supercinco GTL	—	610	550	470	340
Supercinco GTL 5p	—	650	580	490	360
Supercinco GTS	—	670	610	500	370
Supercinco GTS 5p	—	710	640	550	390
Supercinco GTX	—	750	640	580	—
Supercinco GTX 5p	—	770	650	590	—
Supercinco Baccara	—	850	720	650	—
Supercinco Five 5p	—	590	530	480	—
Supercinco GTD	—	740	630	460	370
Supercinco GTD 5p	—	780	650	480	380

MODELO	91	90	89	88	87
Supercinco GT Turbo	—	860	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	—	—	—
Clio RL 1.1 5p	780	700	—	—	—
Clio RL 1.1 5V	760	680	—	—	—
Clio RL 1.1 5V 5p	800	720	—	—	—
Clio RL 1.2	790	710	—	—	—
Clio RL 1.2 5p	840	760	—	—	—
Clio RN 1.2 5p	890	800	—	—	—
Clio RT 1.2	910	820	—	—	—
Clio RT 1.2 5p	950	860	—	—	—
Clio RN 1.4	920	830	—	—	—
Clio RN 1.4 5p	960	860	—	—	—
Clio RT 1.4	980	880	—	—	—
Clio RT 1.4 5p	1030	930	—	—	—
Clio RT 1.7	1050	950	—	—	—
Clio RT 1.7 5p	1090	980	—	—	—
Clio 16V	1200	—	—	—	—
Clio RL 1.9 D	940	850	—	—	—
Clio RN 1.9 D	990	890	—	—	—
Clio RL 1.9 D 5p	1030	930	—	—	—
Clio RN 1.9 D 5p	1050	950	—	—	—
Clio RT 1.9 D 5p	1120	1010	—	—	—
R-9 GTC	—	640	590	490	360
R-9 GTL	—	680	610	520	370
R-9 TSE	—	740	670	580	410
R-9 TXE	—	810	730	620	450
R-9 GTD	—	780	680	540	380
R-11 GTC	—	690	630	540	390
R-11 GTL	—	760	680	580	420
R-11 Broadway	—	760	680	580	420
R-11 TSE	—	820	740	630	480
R-11 GTX	—	840	760	650	490
R-11 TXE	—	900	810	690	540
R-11 Turbo	—	960	870	750	570
R-11 GTD	—	790	710	550	410
R-18 GTS	—	—	—	—	490
R-18 GTL	—	—	—	—	500
R-18 GTS Fam.	—	—	—	—	500
R-18 GTX	—	—	—	—	540
R-18 GTX Fam.	—	—	—	—	570
R-19 TR 4V	900	800	680	600	—
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	—
R-19 GTS 5p	1070	910	770	690	—
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	—
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	—
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX I 3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TX i 5p	1270	1140	—	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	—	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	—
R-21 TS	1230	1040	870	780	—

Sistema Usado Seguro

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

DM/R&B

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

FIAT LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1930	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sport	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFI	—	960	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 Si	1240	1120	—	—	—
214 GSi	1400	1260	—	—	—
216 GSi	1570	1400	—	—	—
416 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTi	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTi 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTi	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L., Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc.Spc.Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	630	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L. GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L. GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyeccion	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

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

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupe GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1196	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1080	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GX 5	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GIT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GIT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diésel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1360	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diésel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V STW	2850	—	—	—	—
940 TD STW	3100	—	—	—	—
940 Turbo STW	3370	—	—	—	—
960 Turbo	4200	—	—	—	—
960 24V	4400	—	—	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prelude 2.0i WS	2600	2200	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6 i 16V	1950	1650	1500	1270	1140
Accord 2.0 i 16V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 SL	780	660	600	460	380
990 Turbo	1150	810	740	620	500
990 DSE	950	800	730	620	500
LADA					
Samara	570	480	420	380	—
LOTUS					
Excel	4630	4200	3800	3250	2760
Esprit HC	5370	4550	4130	3530	3000
Esprit Turbo	6500	5500	5000	4270	3630
MASERATI					
430	5750	4850	4400	3770	3180
Spider	5000	4250	3850	3270	2700
222Si	4500	3850	3350	2850	2420
MAZDA					
323 F	2200	1890	1700	—	—
626 Htch Back	2650	2270	2040	1840	—
626 Htch Back 4WS	2800	2400	2160	1940	—
929	4110	3520	3170	2820	2540
RX-7 Turbo	4520	3870	3490	3140	—
RX-7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	—
MITSHUBISHI					
Galant 2.0 GT i 16V	2450	2050	1840	—	—
MORGAN					
4/4 1600 5 2A	3750	3150	2900	2470	2080
4/4 1600 F 4A	3900	3300	3000	2560	2180
Plus 8	4800	4060	3700	3150	2680
NISSAN					
Sunny GTi 16V	—	1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1450	—	—	—	—
Primera 1.6 SLX 5p	1620	—	—	—	—
Primera 2.0 E GT 4p	2240	—	—	—	—
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2350	2100	1780	1600
300 ZX 3.0i Turbo	4100	3450	3000	2550	2300
Maxima 3.0i	3010	—	—	—	—
SAAB					
900 Turbo 16V	—	2000	1700	1400	1200
900 i 16V Cabrio	3000	2980	2600	—	—
900 Turbo Cabrio	3900	3200	2800	2360	2000
9000 i 16V 2.0	2400	2180	1950	1700	1500
9000 i 16V 2.3	2500	2300	2100	—	—
9000 Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1600
9000 Turbo 2.3 16V	3250	2750	2350	—	—
9000 CD i 16V 2.0	2500	2300	2100	1890	1700
9000 CD i 16V 2.3	2600	2340	2100	—	—
9000 CD Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1620
9000 CDT 2.3 16V	3400	2890	2450	—	—
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	—	—
SKODA					
130 GL	520	370	340	290	260
136 L Favorit	580	490	440	—	—
136 L Rapid	570	480	430	—	—
SUBARU					
XT Turbo 4 WD	3100	2600	2350	2000	1800
Coupé 1.8 Turbo 4 WD	2300	1950	1750	1490	1340
Familiar 1.8 Turbo 4 WD	2400	2100	1850	1570	1410
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	1410
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	1610
MR 2	2700	2300	2050	1740	1570
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	2480
Supra Targa	4400	3700	3400	2880	2600
Camry	1950	1660	1490	1270	1140
YUGO					
45 A	480	410	360	320	—
55 A	530	450	380	340	—
65 A	590	500	430	380	—
Florida 1.4	810	690	620	—	—

DE INTERES

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 75, año 87.
- BMW 530i, año 88.
- BMW 520i, año 89.
- BMW 535i, año 90.
- BMW 528i, A.A., año 86.
- Citroën AX 11 RE, 30.000 km.
- Citroën XM V6, full equipo, año 90.
- For Sierra 1.8-GL, 30.000 km.
- Ford Scorpio 2.9i Guia, año 90.
- Ford Orion 1.6i Guia, año 88.
- Mercedes 300-E, años 88 y 90.
- Mercedes 300-CE, 32.000 km.
- Mitsubishi Pajero V6, 800 km.
- Mitsubishi Eclipse, año 92.
- Opel Corsa 1.2 3P, año 88.
- Opel Vectra GT, año 90.
- Porsche 944 Turbo, 42.000 km.
- Renault 21 TXE, A.A., año 88.
- Renault 21 Turbo, año 89.
- Seat Panda Marbella, año 90.
- Toyota Supra 3.0, negro año 87.

IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC, CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 · Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

MADRIDAUTO. S.A.

Exposición: C/ Julián Camarillo, 7
Tel: 304 70 19
Taller

Concesionário FIAT

Y YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS

ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

TELF: 5 65 20 00

YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

VENDO O CAMBIO BMW M 5
CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS, CLIMA, TECHO ELECTRICO, A MATRICULAR FULL EQUIPE, 30.000 KM.
TEL: DE DIA: (908) 11 24 06
DE NOCHE: (98) 5 25 76 98

SE VENDE
FORD SIERRA COSWORTH 4X4
A MATRICULAR
TEL: (908) 11 24 06
Y (98) 5 25 76 98
A PARTIR 10 NOCHE

VENDO O CAMBIO BMW 750 I
TECHO, CUERO, RADIO CASETTE, FULL EQUIPE, 50.000 KM.
TEL: DE DIA: (908) 11 24 06
DE NOCHE: (98) 5 25 76 98

BMW Z1
NUEVO
5.500.000 ptas., negociables
Color rojo, importado de Alemania, a matricular.
10.000. kms, reales
pasadas las dos revisiones BMW en España.
Javier Espada Real
Tel: (981) 247 822-66

SE VENDE
YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ
1.050.000 ptas
TLF: 407 27 00
ANTONIO RODRIGUEZ

PARTICULAR
PORSCHE 911 2.7 S.C
PERFECTO ESTADO.
MOTOR NUEVO.
PRECIO 3.000.000 PTAS
ORENSE, 30
TEL: (91) 5 55 89 97
(91) 5 55 86 47
MADRID

Motor 16

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

BMW 530-I, año 89, A A Tel 549 57 88

BMW 745 Ejecutive, año 85, full equipo, 2 300 000 ptas Tel 549 64 71

CITROËN AX 11 RE 5P, año 88, gris met Tel 549 57 88

FORD Orion 1 6-I, A A, año 88 Tel 549 64 71

FORD Scorpio 2 9-I Guia, año 90, todos extras Tel 549 57 88

MERCEDES 300-CE 24V, full equipo, año 90 Tel 549 64 71

BMW 535-I, año 90, extras Tel 549 64 71

RENAULT 21 TXE, A A, 48 000 km, año 88 Tel 549 57 88

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado Tel 549 64 71

RENAULT 19 TXE, A A, año 90, rojo Tel 549 57 88

TOYOTA Supra 3 0 Targa, 40 000 km Tel 549 64 71

BMW 325 Touring, año 90, 26 000 km, 2 975 000 ptas, 4 años garantía Motor Central Tel (91) 474 30 66, ext 29

BMW M-3, full equipo, año 88, 3 000 000, un año garantía Motor Central Tel 474 30 66, ext 29

BMW 524 TD, año 89, 3 000 000 ptas, un año garantía Motor Central Tel (91) 474 30 66, ext 29

BMW 325 i 4p, año 88, 2 400 000 ptas, un año garantía Motor Central Tel (91) 474 30 66, ext 29

F. TOME S.A. Opel Kadett GSL «precioso», año 85, garantía 6 meses, por 770 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 24 meses, por 450 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 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 (91) 329 33 15

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 (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Citroen AX 14 TZS, año 88, garantía 18 meses, por 625 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 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 (91) 329 33 15

F. TOME S.A. «Atención» Ford Sierra 2 0 IGL, «automático», año 89, 24 meses de garantía, por sólo 1 290 000 ptas Sr Moreno Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Renault 11 turbo, año 86, por sólo 450 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Fiat Regata, año 87, 18 meses de garantía, por 490 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1 5 Crono, año 90, pocos kilómetros, 2 años de garantía, por 690 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1 2, año 87, 18 meses de garantía, por 525 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Ford Escort XR3, año 86, 12 meses de garantía, 675 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME S.A. Renault Fuego GTX, con AA, «precioso», por 650 000 ptas Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15

F. TOME, S.A. Ford Sierra 2 3 GL Diesel, con aire acondicionado Sr Moreno Tels (91) 329 33 14 y 329 33 15

IBIZA SXI, grafito, año 88, 775 000 ptas Alcázar Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00

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

MERCEDES 190 E 2 3, full equipo, año 87, 2 300 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 190 E, full equipo, año 87, 1 850 000 ptas Alcázar Teis (91) 269 26 65 y 460 49 00

VW Corrado G60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2 600 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

PORSCHE 944, todos extras, 44 000 km Tel 549 64 71

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 equipo, año 86, 2 400 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 190 E 2 5 16V, full equipo, año 87, 2 600 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

VW Escarabajo 1303, rojo, M-LV, 700 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

VW Escarabajo 1303 Cabrio, motor 1600, 1 450 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

ALFA 75 Twin Spark, full equipo, año 88, 975 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

KADETT GSI 2 0, cuadro digital, año 87, 975 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

RENAULT 5 GT Turbo, año 87, negro, 775 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

RENAULT 21 TXE Nevada 7 plazas, full equipo, año 87, 1 250 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00.

RENAULT 21 TI, full equipo, año 88, 1 275 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

IBIZA SXI, grafito, año 88, 775 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

VW Escarabajo barato, muy bonito C/ Azcona, 62

SUZUKI 410, techo rígido, 590 000 C/ Azcona, 62

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

CX Serie 2, impecable estado, barato C/ Azcona, 62

SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial Tels 725 86 21 y 725 86 22

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

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

MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equipo Tel 549 57 88

MERCEDES 300-E Full, 38 000 km Tel 549 64 71

MITSUBITSHI 3000 VR4, año 92 Tel 549 57 88

ALFA 75 2.0, A A, año 87 Tel 549 57 88

BMW 730 i, full equipo, año 87, 3 000 000 ptas, un año garantía Motor Central Tel (91) 474 30 66, ext 29

MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, cuero, llantas, aire acondicionado, 4 800 000 ptas Alcázar Tels (91) 269 26 65 y 460 49 00

• ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
• ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
• 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
• TOYOTA CELICA
ENTREGA INMEDIATA
IMPORT-DIR S.A.
SERVICIO POST-VENTA RECAMBIOS GARANTIA
C/ ANTONIO LEYVA, 23
28019 MADRID
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70

COUPE Subaru 4WD, todos extras aire, servodirección, techo, etc, sólo 1 750 000 C/ Azcona, 62

VOLKSWAGEN Santana Motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc C/ Azcona, 62

OCASION Interesante BMW 3251 4P, gris metalizado, llantas, etc M-KU C/ Azcona, 62 Tel 725 86 21

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

FORD Escort XR3 I M-KL, garantía, precio interesante Tels 725 86 21 y 726 17 17

FORD Fiesta moderno M-LH, precio interesante Tel 725 86 22

MERCEDES 16V, moderno, 2 5, negro, azul metalizado, varios extras, buen estado, garantizado un año, precio muy interesante, admito cambio Tel 726 17 17

VOLKSWAGEN Escarabajo 1300, buen estado, 390 000 ptas Tel 725 86 21

VOLKSWAGEN Escarabajo 1303, moderno, precioso, extras, 690 000 ptas C/ Azcona, 62 Tel 725 86 22

ALFA Romeo 33 1 5 TI, único dueño, garantía, 550 000 ptas C/ Azcona, 62

BMW 325i, 4 puertas, extras, precioso, garantía un año, buen estado, facilidades C/ Azcona, 62 Tels 725 86 21/22

RENAULT 21 turbo 2L 42 000 km M-IY, Recaro, Blaupunk, 1 850 000 ptas Teléfono (91) 650 27 46, llamar 11 00 a 20 00 horas

ESCORT RS turbo, 1988, M-IK, blanco, alarma, techo Recaro, Alpine, regalo, todo riesgo, perfecto, ocasión, 990 000 Tel (91) 767 09 98 Mensaje

BMW 528i, maravilloso coche, ningún problema, muchos extras, precio interesante C/ Azcona, 62

OPEL Corsa 1 2, Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades C/ Azcona, 62 Tel 725 86 21

ALFA 75 Twig, Spark, año 88, full equip, 875 000 ptas Tels (91) 777 75 27 y 777 98 71

ALPINE a 310 V6 Tel (95) 575 00 48, noches

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS
Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba
UNA OCASION DE AMIGO.
Estamos donde siempre.
P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

¡ANUNCIESE HOY!
Enviar a
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupon 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 × 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

DITECNICA

PONTIAC TRANSPORT

SERVICIO POST VENTA DITECNICA GARANTIA

CHRYSLER VOYAGER

CHRYSLER LE BARON

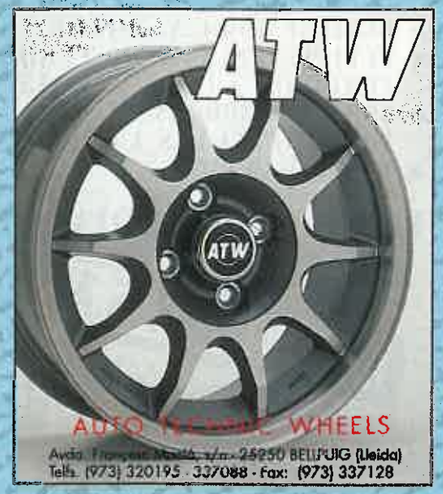
GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS

CADILLAC SEVILLE STS

CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 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



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

KARTS Competición nuevos y usados Tel (93) 692 18 24

MERCEDES 230 CE, azul oscuro, muchos extras Telfs (911) 43 78 13 y 42 06 10

MERCEDES 325, touring, negro metalizado, extras Teléfonos (911) 43 78 13 y 42 06 10

MERCEDES 300 D gris plata, metalizado Telfs (911) 43 78 13 y 42 06 10

PORSCHE 944, blanco, como nuevo, 1 500 000 ptas Teléfonos (91) 803 70 65 y 804 06 46

VENDO Mercedes 500, sec coupe, matrícula turística, cat automático, AA, ABS, cuero, plata, 1987, 120 000 km, perfecto, 4 500.000 ptas Tel (93) 894 81 78 Fax (93) 301 02 45

PORSCHE 944, turbo cup, año 88, tap. cuero, chasis sport, autoblocante, frenos, 928, llantas, 9 pulgadas, 250 CV Raúl Borreguero Tel (96) 366 99 00 Horas oficina

AUDI Coupe 2 3, año 91, A A y ABS Tel (91) 549 57 88

AUDI Quattro 2 3-20 V, 170 CV, catalizador todos los extras, impecable, equipo Hi-Fi integrado Tel (972) 31 52 92

AUDI Coupe 20 V., quattro, full equip, mayo 1990, 29 000 km, impecable Teléfono (958) 25 69 97

TERRENO 5 puertas, 2 7 TD, estrenar, Patrol 2 8 TD «GR», estrena, disponibles en Tecnipauto Telfs (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04

MERCEDES 350 SLC, abril 79, verde metalizado, muy buen estado, 190 000 km., precio 2 200 000 ptas. Tel (948) 26 27 62

FIAT Uno, turbo, año 91, gris cuarzo, 14 000 km, nuevo, 1 123 000 ptas Tel (91) 533 31 06

GOLF G60, oportunidad, por traslado al extranjero, 14 000 km, año 91, ABS A A, Hi-Fi, garantía total, 2 150 000 ptas Sr Bengoechea Tel (947) 21 03 03

OPEL Corsa Swing-1 2, A-6633 AK, 390 000 ptas, muy cuidado Tel (948) 17 33 87

MAGNIFICA Oportunidad BMW, Z1, verde/negro, impecable, 15 000 km, precio 5 300 000 ptas Teléfono (981) 22 62 17

JEEP Cherokee Limited, gris, M-KV, 2 980 000 ptas., impecable Tel (91) 564 55 56

SE vende M-3, estado impecable, preparación, Hattge 240 CV., techo eléctrico, equipo llantas BBS «8 y 9», equipo Blaupunk, 12 altavoces, aire acondicionado, precio 3 500 000 ptas Horario oficina Tel (93) 421 91 33 Sr Fontarnau

VENDO Porsche, 928-54, full equip, año 87, 5 500 km, no importado, 6 000 000 ptas Paco Telfs (982) 21 47 06 y 22 14 39 C-3253.

FORD Sierra Cosworth, 4×4, uso particular, 10 meses, extras, perfectísimo estado, 3 400 000 ptas Tel (964) 21 01

BMW 325 i, Cabrio, negro diamante, tapicería cuero crema, ABS, llantas aluminio, 4 elevalunas, Hi-Fi, Bavaria, 60 000 km., 9/86, 3 100 000 ptas Tel 619 97 63, horas oficina

BMW Z1, rojo, 10 000 kilímetros, impecable, 5 900 000 ptas Tel (91) 564 55 56

JEEP Wrangler Laredo, 2 5, negro, año 91, 11 000 km, impecable, LE-U, 2 300 000 ptas Tel (91) 564 55 56

BMW M3, matrícula SE-AU, gomas 225/30/15, negro, ABS, aire, ordenador, equipo música con CD, suspensión especial, 40 000 km, impecable, 4 200 00 ptas Tel (91) 564 55 56

BMW 535i, año 90, extras Tel (91) 549 64 71

BMW M-3, año 88 Tel (91) 549 57 88

BMW 745i Ejecutive, año 85, full equip, 2 300 000 ptas Tel (91) 549 64 71

FORD Orion 16i, AA, año 88 Tel (91) 549 64 71

FORD Scopio 2 9i Ghia, año 90, todos extras Tel (91) 549 57 88

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

VOLKSWAGEN Escarabajo 1 303, rojo, M-LV, 700 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 300 E 24 V, año 90, full equip Tel (91) 549 57 88

MERCEDES 200 E, full equip, 38 000 km Tel (91) 549 64 71

MITSUBISHI 2000 VR4, año 92 Tel (91) 549 57 88

PORSCHE 944, todos extras, 44 000 km Tel (91) 549 64 71

MERCEDES 190 2 5 D, full equip, año 86, 2 400 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 190 E 2 5 16 V, full, año 87, 2 600 000 ptas. Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 190 E 2 3, full, año 87, 2 300 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

MERCEDES 190 E, full, año 87, 1 850 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

VOLKSWAGEN Escarabajo 1 303 Cabrio, motor 1600, 1 450 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

RENAULT 21 TXE Nevada, 7 plazas, full, año 87, 1 250 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

RENAULT 21 TI, full equip, año 88, 1 275 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

BMW 735 iL Aut., año 89, 32 000 kilómetros, 4 850 000 ptas Motor Central Telfs. (91) 474 30 66/33 43, ext 29

BMW 535i, año 88, 75 000 km, 3 950 000 ptas Motor Central Telfs (91) 474 30 66/33 43, ext 29

BMW 524 TD, año 89, 75 000 km, 3 500 000 ptas Motor Central Telfs (91) 474 30 66/33 43, ext 29

TOYOTA Land Cruisier, año 89, 80 000 km, 1 600 000 ptas Motor Central Telfs (91) 474 30 66/33 43, ext 29

VOLKSWAGEN Escarabajo, barato, muy bonito Azcona, 62

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

MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo Teléfono (91) 759 76 95, noches

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

BMW 318i, año 88, 70 000 km, 1 850 000 ptas. Motor Central Telfs (91) 474 30 66/33 43, ext 29

MERCEDES 230 CE, azul oscuro, muchos extras Teléfonos (911) 43 78 13/42 06 10.

MERCEDES 300 D, gris plata metalizado Teléfonos (911) 43 78 13 y 42 06 10

COUPE Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc., sólo 1 750 000 ptas Azcona, 62

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

RENAULT Clio RT 1400, año 90, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, 11 000 km Tel (973) 20 48 00

WRANGLER 4 0, año 92, techo duro, gris metalizado, aire, llantas, 2 400 000 ptas Tel (91) 564 55 56

BMW 530 i, full-equipe, antracita, cuero, instalación de teléfono, equipo Pionner, 4 200 000 ptas Tel (91) 564 55 56

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50 000 km., 3.300 000 ptas Teléfono (91) 564 55 56

CITROËN AX 11 RE, 5 p, año 88, gris met Tel (91) 549 57 88

RENAULT 21 TXE AA, 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, AA, 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 Telfs (91) 269 26 65 y 460 49 00

MERCEDES 300 D Automático, año 83, 1 300 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65 y 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

ALFA 75 Twin Spark, full, año 88, 975 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

KADETT GSI 2 0, cuadro digital, año 87, 975 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

RENAULT 5 GT Turbo año 87, negro, 775 000 ptas Alcázar Telfs (91) 269 26 65/460 49 00

MAZDA RX7 Cabrio, rojo capota negra, nuevo, año 1991, oportunidad Tel (968) 34 03 01

TOYOTA Celica, año 90, 15 000 km, 2 300 000 ptas Motor Central Telfs (91) 474 30 66/33 43, ext 29

RENAULT 21 Turbo 2i, 42 000 km, M-Y, Recaro, Blaupunk, 1 850 000 Tel (91) 650 27 47, llamar de 11 00 a 20 00 horas

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

BMW 325 Touring, negro metalizado, extras Telfs (911) 43 78 13 y 42 06 10

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

JEEP CHEROKEE LTD. ABS 195 CV. 4×4
FULL EQUIPE. OCTUBRE 91 11 000 KM 3.990.000.-
JEEP CHEROKEE LTD. ABS 190 CV 4X4 FULL EQUIPE..... 3.700.000.-
EAGLE TALON TSI AWD, PIEL, COMPACT DISC, 195 CV, 4X4, FULL EQUIPE..... 3.990.000.-
DODGE STEALTH 92 RT TURBO 300 CV, 4X4, FULL EQUIPE..... 6.259.000.-
CHRYSLER VOYAGER LE 3.3 L, 150 CV, 4X4, FULL EQUIPE..... 4.378.000.-
GMC LUMINA APV V6, V6 3 1 L, FULL EQUIPE..... 3.400.000.-
CORVETTE ZR1 V8 375 CV, FULL EQUIPE..... 9.600.000.-
NISSAN 300 ZX V6 245 C, FULL EQUIPE, AÑO 88, 12.000 KM. NACIONAL..... 2.950.000.-
TFNO.: (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H) FAX: 9830 7 52 03 48

Motor 16

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS

SERVICIO POST-VENTA GARANTIA DITECNICA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA — **JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.**

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

ESCORT RS Turbo, 1988, M-HK, blanco, alarma, techo Recaro Alpine, regalo todo riesgo, perfecto, ocasión, 990 000 ptas Teléfono (91) 767 09 98, mensaje

AUDI Quattro 2 3 20 V, 170 CV, catalizador, todos los extras, impecable, equipo hifi integrado Tel (972) 31 52 92

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

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

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, AA, ABS, cuero, plata, 1987, 120 000 km, perfecto, 4 500 000 ptas Tel (93) 894 81 78, fax (93) 301 02 25

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

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

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

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

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

VOLVO 360 GTI, 50 000 km, impecable Azcona, 62 Tel (91) 725 86 21

ALFA Sprint 1.5, sin golpe, 50 000 km, 600 000 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 Eclypse) 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

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

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES **LAOR**

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

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

CAJA PORTA-SKI

DEFLECTORES DE VENTANA

KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR»

En los mejores Establecimientos del Ramo

TREMA OSNUR, S.A.

PEGASO — Ford

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

AMPLIO STOCK — **ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29** — **¡ GARANTIA SI !**

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

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

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

VW ESCARABAJO barato, muy bonito Azcona, 62

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

MERCEDES 420 Sec Matrícula turística, full equipo, estado perfecto, 3 000 000 ptas Tel (91) 542 89 07

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

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

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

BMW Z1 rojo, nuevo a matriculiar Tel (91) 250 01 06

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

PORSCHE 944, Turbo, todos extras, 44 000 km Tel 549 64 71

AUDI Quattro 2 3, 20 V, 170 CV, catalizador todos los extras, impecable equipo Hi-Fi, integrado Tel (972) 31 52 92

BMW 325-I Cabrio, rojo, 38 000 km, aire impecable Tel (91) 250 01 07

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

VOLKSWAGEN Polo 75 CV, 1988, 600 000 ptas Tel (91) 620 86 29

PORSCHE 911 Carrera, modelo 84, impecable, BBS, 3 550 000 Tel (98) 536 72 48, contestador

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas.).
- Toyota Celica 2.0 GTi 4 × 4 Turbo.
- Toyota Celica 2.0 GTi Cabriolet.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GTi-R, nuevos.
- Réplicas AC Cobra 427, nuevos.
- BMW 320/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- MB 300 SL 24 V/500 SL, nuevos.
- MB 190 E 2.6 Evolucion 2, nuevo.
- Porsche 964 Turbo, nuevo.
- Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo.

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.
Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	89	Rojo	28.000	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	698.000	Fiat Tipo 16 V.	91	Azul	18.000	1.575.000
Seat Ibiza 1.6 GLX	90	Gris	21.000	845.000	BMW 318i 4p	90	Rojo	24.000	1.675.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	VW Golf GTI 5p. A.A.	91	Blanco	16.000	1.775.000
Mini After Eight	91	Verde	15.000	875.000	Peugeot 405 SRI F.E.	89	Burdeos	37.000	1.775.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Renault 21 Nev. 7p. F/E	90	Rojo	32.000	1.975.000
Renault 5 GTL 5p.	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 SXI	90	Blanco	23.000	1.050.000	Audi 90 2.2 E F.E.	89	Azul	31.000	2.250.000
Peugeot 205 Diesel	90	Blanco	17.000	1.075.000	F. Sierra XR4x4 A.A.	91	Blanco	12.000	2.275.000
Opel Kadett 1.8S Top AA	88	Negro	38.000	1.075.000	Opel Vectra 2.0i GT FE	91	Gris	11.000	2.275.000
F. Escort 1.8 D.	90	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
Renault 21 GTS A.A.	89	Blanco	36.000	1.150.000	Rover 820 Si 16 V F.E.	90	Verde	31.000	2.250.000
Suzuki Santana Samurai	91	Rojo	19.000	1.175.000	Renault 21 TI F.E.	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 S A.A.	87	Blanco	51.000	1.250.000	Opel-Omega 20ICD F.E.	89	Gris	60.000	1.775.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Peugeot 405 GRD Turbo A.A.	91	Gris	19.000	1.975.000
Peugeot 309 D. A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Peugeot 309 GT A.A	87	Rojo	39.000	1.050.000
Alfa Romeo 1.7	90	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.	89	Blanco	31.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Pacha	91	Rojo	13.000	890.000

SAIER IBERICA, S.L.

08860 CASTELLDEFELS(BARCELONA)

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

IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER

AC-COBRA

BUGATTI-35 B

MG-TDS

FORD STREETROD

MERCEDES SSK

FORD GTD-40

CATAPULT

TOP-BUGGY

CASTELLON:
RABAG SL.
TEL: (964) 22 49 87

ANDORRA:
SSF AUTOMOBILS.
TEL: 9738/6 38 12
ANDORRA LA VELLA

AUTO INTEGRAL SA.
TEL: 9738/3 17 92
ENCAMP

MOTO-MOBIL SA
TEL: 9738/4 10 46
SANT JULIA DE LORIA.

CONCESIONARIOS OFICIALES
ALICANTE, ALBACETE Y MURCIA: «DIESEL CAR»
TEL: (968) 23 09 96 / 97
FAX: (968) 23 09 94

SEGOVIA, MADRID: «DA CUNHA»
SR. GERARDO DIAZ
TEL, FAX: (91) 48 32 31

CANARIAS: SR. ROMERO
TEL: (928) 33 27 54 / 33 28 82
SANTANDER: SR. ZAMANILLO
TEL: (942) 28 02 16 / 34 55 81

ALCALA DE HENARES: SR. RODRIGUEZ
TEL: (91)883 08 78
FAX: (91) 882 42 78

MADRID: NOVAMOTOR
TEL: (91)535 02 19
FAX: --

VENDO moto Yamana Quad 350 cc por no usar con 4 meses de antigüedad, modelo Warrios-92, precio a convenir Tel (968) 78 21 03 / 78 27 27 Horas oficina

MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo Tel (91) 759 76 95, noches

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

PARTICULAR Audi 90 Cuattro, 20 V A.A ABS 35 000 km, impecable Tel (91) 302 44 82

TOYOTA Land Cruiser, ST Wagon, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92 Tel 549 57 88

ESCORT RS Turbo 1988, M-K, blanco, alarma, techo recaro alpine, regalo todo riesgo, perfecto, ocasión 990 000 Tel (91) 767 09 98, mensaje

NISSAN 200 SX 1.8 Turbo, 16V, 12 000 km 2.900 000 Tel (942) 22 55 06, noches

BMW 325 Touring negro, metalizado, extras Tel (911) 43 78 13 / 42 06 10

Coupe Subaru 4WD, todos extras aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000 Azcona, 62

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

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

BMW 528i todos extras, impecable, 1 400 000 Azcona, 62 Tel 726 17 17

BMW 745-I ejecutive, año 88, full equipo 2 300 000 Tel 549 64 71

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,

MERCEDES 300 D, gris plata, metalizado Tel (911) 43 78 13 / 42 06 10

JEEP Cherokee limited, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

FORD explorer, 4ddik, bauer, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

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

PORSCHE Carrera 4, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

DODGE Stealt, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

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

MERCEDES-BENZ. CE 24, full equipo (varios) distrito 39 Tel (91) 571 54 63

MERCEDES-BENZ. SL distrito 39 Tel (91) 571 54 63

MERCEDES-BENZ. 300E 2.4, full equipo (varios) distrito 39 Tel (91) 571 54 63

PORSCHE 944 Turbo, full equipo, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

PORSCHE Carrera 2, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

LLANTAS ALUMINIO RW
- Amplia gama de modelos y colores.
- Gran stock para la mayor parte de turismos, y en diversas medidas desde 5 × 13.
- Homologación TüV.
- Consulta ofertas de promoción y nuevos modelos.

TODO EN ACCESORIOS DE CALIDAD
- Alerones traseros tipo original y diseños especiales para todos los coches. Consulta nuestras novedades (Nissan Primera, ZX, Toledo, Astra, etc.).
- Alerones monoplanos y biplanos de ABS (205, Super 5, Ibiza, Golf).
- Muelles de suspensión deportiva «LINEA ROSSO». Consulta sus interesantes precios.
- Sistema de ocultación manual, eléctrico y neumático de la estrella de Mercedes.
- Además distribuimos las principales marcas de aerodinámica. (Zender, Kamei, Lester, Helvetia, Stiletto, etc...).
- Cinturones de seguridad traseros.

ESTAMOS A TU DISPOSICION... DISTRIBUIMOS POR TODA ESPAÑA

RW wheels

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO
NOVEDAD: SISTEMA HIDRAULICO

AUTO COM. DECA, S.A.

C/ Alfambra, 11-13
C.P. 08034 BARCELONA SPAIN
TEL. 34 - 3 - 205 35 59
205 54 55
FAX 34 - 3 - 205 52 18

personal

personal

EL VOLANTE CAMPEON DEL MUNDO

No todos los volantes han ganado las 500 millas de Indianápolis, diez campeonatos del mundo de Fórmula 1 y un sin fin de otras pruebas . Cuando equipos como HONDA MARLBORO McLAREN, WILLIAMS, ARROWS, TYRRELL, LARROUSSE y otros confían en PERSONAL, es para ganar. PERSONAL el volante campeón.

GENESIS

FITTI	FORMULA LINE	SPRINT LINE	SPRINT LINE	WILLIAMS
1980 Alan Jones Williams Ford	1982 Keke Rosberg Williams Ford	1984 Niki Lauda McLaren Porsche	1985 Alain Prost McLaren Porsche	1986 Alain Prost McLaren Porsche
1987 Nelson Piquet Williams Honda	1988 Ayrton Senna Honda Marlboro McLaren	1989 Alain Prost Honda Marlboro McLaren	1990 Ayrton Senna Honda Marlboro McLaren	1991 Ayrton Senna Honda Marlboro McLaren

Importador exclusivo para España Turipod Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

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

MERCEDES 190E, total equipo 1990, impecable Azcona, 62 Tel 725 86 21

FORD Escort XR3I M-KL, garantía, precio interesante Tel 723 86 21 y 726 17 17

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

PORCHE 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

CUATRO llantas «BBS» 6, 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelín, MXV2 Medidas 195/50R15-82V, como nuevo Teléfono (968) 13 53 88

VOLKSWAGEN Golf Cabrio, distrito 39 Tel (91) 571 54 63

EXCELENTES vehículos procedentes de gerencia Renault 25 V6 Turbo Baccara, año 91, metalizado Renault 25 V6 Inyección, cuero, año 89, metalizado Interesados llamar Tel (973) 20 48 00

AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION DIRECTA DE TURISMOS Y 4x4 DE U.S.A.

SERVICIO OFICIAL Ford

FORD PROBE

2200 c.c. 4 cilindros
12 valvulas. Turbo
(Full Equipe)

PIDA INFORMACION Y COMPARE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Balmes, 297
Tel y Fax: 93-2001167
TALLERES:
C/ Lincoln, 44 08006 Barna.

C.A.N.S.A.

SUZUKI OUTBOARDS

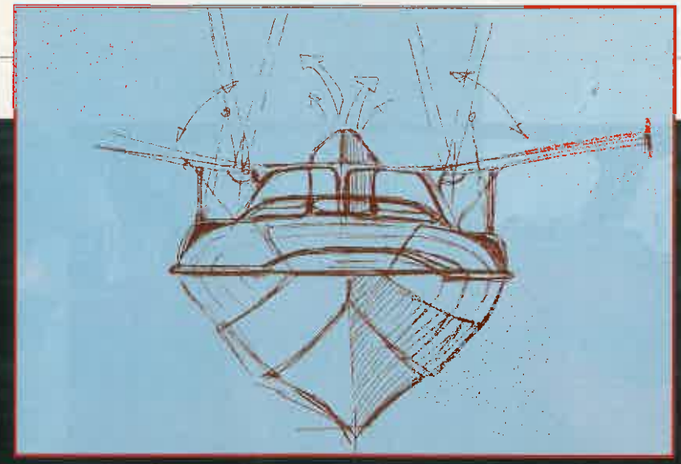
OFERTA
- Automóviles nuevos excedentes de flota.
- Máxima tasación, vehículo usado.
- Financiación hasta 60 meses en 24 horas.
- Accesorios, venta y montaje. • Todas las marcas

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR MADRID TELS: 725 86 21 725 86 22 726 17 17

«FAST COMMUTER» GT 63

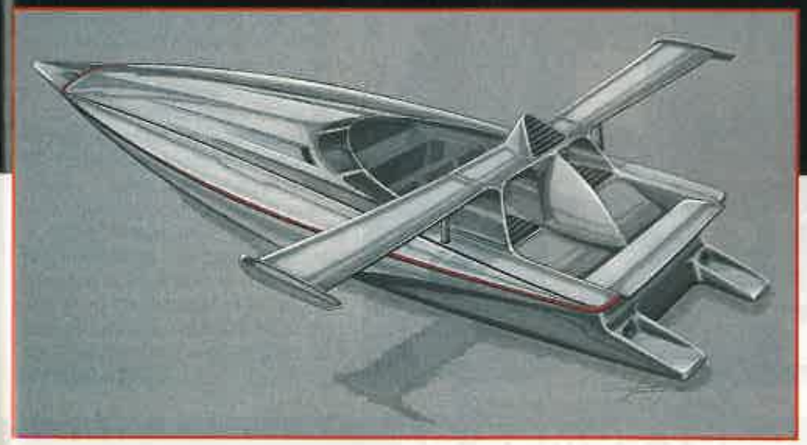
TECNOLOGIA MILLONARIA

En ciertas ocasiones, el diseño se combina con los recursos tecnológicos más avanzados del momento; bien sea para luchar contra la impasibilidad del cronómetro o emprender, como en este caso, la auténtica aventura que supone la velocidad en el mar.



IDEA PRIMITIVA
Este fue el primer apunte que dio comienzo a la realización del GT 63.

SU CREADOR
Fabio Buzzi es el ingeniero que concibió la estructura técnica. Criterios de F-1 le sirvieron para la construcción del casco en materiales compósitos.



TOQUE FINAL
Este fue el diseño definitivo que plasmó la impresora después de interminables estudios con los ordenadores CAD-CAM.

A nadie le resulta desconocido el nombre de Fabio Buzzi, destacado ingeniero en estructuras náuticas, de cuya mesa de dibujo han salido proyectos de todo respeto.

El Gas Turbine 63, normalmente llamado GT 63, representa el último eslabón de su carrera creativa. Se trataba de un conjunto de ideas que maduraban en la mente de Buzzi desde hace tiempo, hasta que, de pronto, en su estudio sonó el teléfono; era la prestigiosa firma japonesa Super Hawaii, que por una simple cuestión de orgullo, y al mismo tiempo de prestigio, deseaba con firmeza encargar a Buzzi una lancha rápida capaz de convertirse en la «tarjeta de presentación» de la marca.

Desde que se comenzó con los primeros esbozos, hasta que en los astilleros de Ambrosini arrancó la

EL SALÓN MÁS RÁPIDO *En el interior del GT 63 hay ocho butacas que permiten compaginar la travesía más rápida con un confort ideal.*

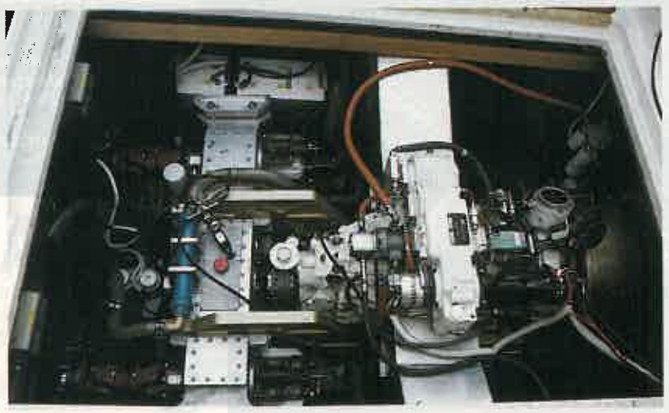
PASO A PASO *Con la más esmerada artesanía se dio forma al GT 63. Maderas nobles y fibras tenaces han formado su fortaleza.*

construcción del GT 63, pasaron trece meses, y la botadura se retrasó debido a un problema en la transmisión que, según palabras de su creador, representó el mayor reto en la ingeniería de construcción.

En un principio, Buzzi realizó una maqueta a escala 1:10, sobre la cual practicó los últimos retoques y la incorporación de la barandilla, que en este caso está integrada en la estructura del casco. Al mismo tiempo, descubrió que una importante mejora hidrodinámica consistía en prolongar el fondo en las dos zonas de los escapes, para que actuaran como estabilizadores y, al mismo tiempo, ocultaran los dos voluminosos escapes de los motores.

El monocasco está construido en fibra de carbono combinada con kevlar para la parte estructural, y posteriormente revestido con fibra de vidrio y madera.

La longitud total es de diecinueve metros y medio, con una anchura de poco más de cuatro metros, y la capacidad interior es de ocho plazas. En el complicado apartado de la motorización, se ha recurrido a una turbina Lycoming TF 40 alimentada por gas, y puesta en combinación con un motor a explosión Seatek 6/4V/9 diésel. Respecto a la potencia de ambos, se cuenta con cuatro mil seiscientos caballos para la turbina, y algo más de trescientos para el propulsor a explosión. Entre ambos, y calculando la pérdida de potencia debido a un complicado y sólido sistema de transmisión, se han alcanzado los cuatro mil seiscientos caballos de potencia a pleno régimen. Esto permite a la GT 63 alcanzar y mantener las noventa y seis millas marinas por hora.



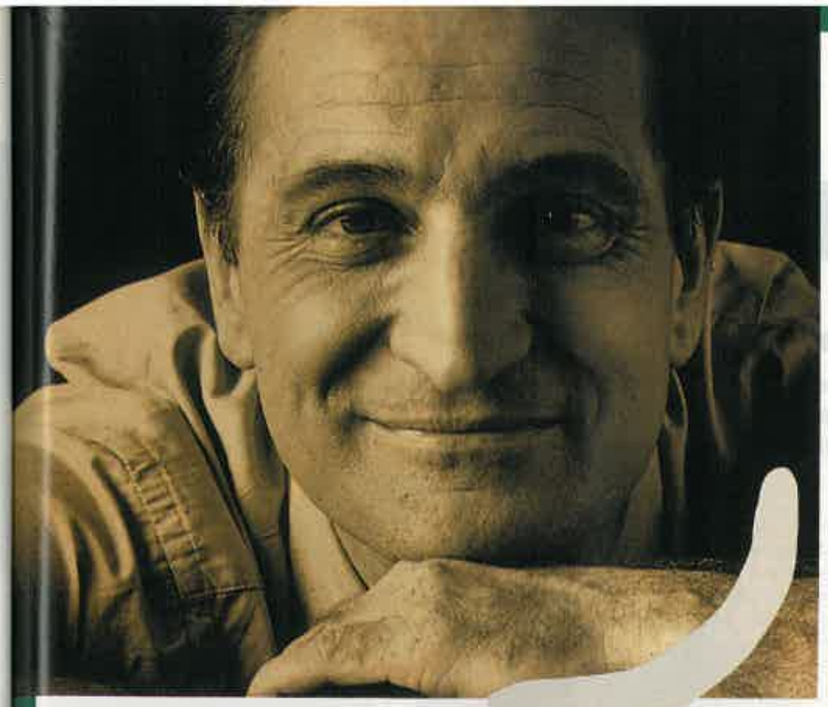
¡4.600 CV! *La combinación de una turbina de origen aeronáutico y un poderoso motor de gasoil, forman el «corazón» de esta lancha ganadora.*

LUJO EN EL MAR

Curiosamente, el peso total de la embarcación es de quince mil kilos, sin los seis mil litros de gasóleo que contiene el depósito del combustible. Como es de suponer, la GT 63 es una lancha pensada para travesías rápidas a realizar con el máximo confort. Razón por la cual el interior es lujoso, dentro de los límites que permite el reto de lograr la mayor ligereza posible. Paolo Martin, su diseñador, ha logrado compaginar la elegancia con laS exigencias técnicas de Buzzi y, sin lugar a dudas, se ha convertido, realmente, en una de las lanchas rápidas más hermosas y competitivas del mercado. El éxito llegó de inmediato para la GT 63 que, al participar en la última edición de la Venecia-Montecarlo, se adjudicó el primer puesto absoluto en la categoría de las embarcaciones prototipo.

En cuanto al precio no se conoce más que un absoluto silencio. Si por una parte Buzzi alega no poder hacer público el importe de la factura pasada a Super Hawaii, estos últimos se salen por la tangente con una frase de lo más contundente: «Lo bello, lo sublime, no tiene precio, y si además se trata de una lancha ganadora, aún menos». ❍

Gigi Corbetta



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.

ONDA CERO RADIO

LO DAMOS TODO

GILERA NORDWEST

EJERCICIO DE ESTILO

Un nuevo estilo el de esta Gilera que, a pesar de su aspecto, un tanto «campero», tiene un auténtico carácter de carretera, una moto con gran personalidad.

EN algunos mercados muy desarrollados, como es el caso del italiano, la encarnizada lucha por las ventas provoca la aparición de motos con características especiales como es el caso de esta Gilera Nordwest, una moto difícilmente encuadrable en cualquiera de los estilos más clásicos.

Para su construcción los técnicos de la fábrica de Arcore se han basado en la RC 600, de la que toman múltiples elementos, pero hábilmente retocados para conseguir una moto en el más puro estilo «Supermotard», perfecta, por tanto, para la práctica de esta especialidad que mezcla en sus recorridos el asfalto y la tierra. Sin embargo, esto no es totalmente cierto, principalmente debido a unos recorridos de suspensión muy cortos. De hecho nuestra unidad de pruebas montaba unos neumáticos Michelin en medidas 120/60 ZR 17 delante y 160/60 ZR 17 atrás exclusivamente de asfalto, en lugar de los originales Pirelli mixtos. Por lo que no pudimos observar plenamente el comportamiento en tierra.

HERENCIAS DE MARCA

La Nordwest aprovecha varios elementos de su hermana de *trail* la RC 600. La mecánica es la misma, el robusto monocilíndrico de 558 centímetros cúbicos que proporciona una potencia de 53 caballos. Tan sólo se han alargado las relaciones de cambio para adaptarse a la nueva utilización.

También el bastidor es herencia directa de la moto de *trail*. Un chasis monotubo que se desdobla en la parte inferior, con la posibilidad de desmontarlo. Su concepción es totalmente correcta para este tipo de

OTRA ESTÉTICA, OTRO CONCEPTO
Las líneas de la Nordwest son modernas e innovadoras al margen de los gustos. También su carácter es bastante innovador, una moto para la carretera pero con aspecto de trail. Resulta muy manejable pero exige una conducción agresiva para sacar a relucir todas sus posibilidades.

AGRESIVIDAD
Su aspecto es realmente impresionante y atrae especialmente a los más jóvenes. Pero todo en ella está pensado para la conducción deportiva, como su sobredimensionado disco delantero.

VIRTUDES

- Potencia en altas
- Frenos efectivos
- Estabilidad

GILERA NORDWEST
P.V.P. 693.000 PTAS.

DEFECTOS

- Vibraciones
- Acabado deficiente
- Escaso radio de giro

FICHA TECNICA

MOTOR: Monocilíndrico, cuatro tiempos, refrigerado por agua y eje de balance antivibraciones. Doble árbol de levas en culata movida por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 558 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 98 mm. Carrera: 74 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 53 CV a 7.500 rpm. Par máximo: 4,30 mkg a 6.200 rpm.

ALIMENTACION: 2 carburadores Teikei de 30 mm de difusor.

ENCENDIDO: Electrónico CDI. Batería 12 V. 14 Ah.

LUBRICACION: Cárter húmedo y bomba tricoidal.

TRANSMISION: Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR: Monotubo desdoblado, desmontable en la parte inferior. Basculante de aluminio de sección rectangular. Suspensión delantera con horquilla invertida de 40 mm de diámetro de barras con 160 mm de recorrido. Suspensión trasera, monoamortiguador de 150 mm de recorrido montado en sistema de bieletas de progresividad variable. Frenos: delantero, doble disco de 270 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Trasero de disco con 240 mm y doble pistón. Llantas de tres palos. Neumáticos: delantero 120/70-17. Trasero 160/60-17.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.070 mm. Ancho total: 800 mm. Alto total: 1.180 mm. Altura del asiento: 870 mm. Distancia entre ejes: 1.415 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 141 kg. Depósito: 14 l.

CONSUMOS

CIUDAD	7,5
CARRETERA	6,6
A TOPE	8,6

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	167
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,3
De 0 a 100 km/h	7,6

***SENSACIONES ESPECIALES** La Gilera Nordwest tiene unas reacciones muy definidas que la diferencian claramente de otros productos de la marca. Una estabilidad a toda prueba en asfalto es su mejor virtud. En su contra unos acabados poco acordes con su porte.*

***ITALIANA FORMAL** La Nordwest ocupa un segmento nuevo que busca un tipo de conductor que quiere ante todo divertirse*

moto, dotándola de una gran rigidez. En cuanto a las suspensiones, en la parte delantera monta una horquilla invertida con un recorrido de 160 milímetros sin posibilidad de reglaje. Detrás, un monoamortigador cuyo recorrido es de 150 milímetros. Como se observa los recorridos han sido sensiblemente recortados respecto a la *trail*.

El basculante, sin embargo, incrementa ligeramente su longitud aunque la distancia entre ejes es algo menor que en la RC, debido al escaso ángulo de lanzamiento de la horquilla. Por último, los frenos están encomendados a un doble disco delantero supereficaz y a un monodisco trasero muy dosificable.

Con estos elementos mecánicos la Gilera demuestra sus mejores capacidades en su utilización en carreteras de curvas bien asfaltadas. Ahí se muestra como una moto rápida y muy estable, gracias a sus generosos neumáticos. El motor se comporta con cierta pereza por debajo de 5.000 revoluciones y su auténtica garra sólo aparece entre este régimen y las 7.500 vueltas, una franja bastante estrecha que obliga a utilizar con frecuencia el bien escalonado cambio.

En autovías y autopistas la Nordwest cumple con dignidad, en ningún momento se muestra insegura y su ritmo puede ser bastante elevado, el único problema son las vibraciones del motor que a la larga se hacen bastante pesadas.

En la ciudad esta Gilera se desenvuelve con facilidad mientras el tráfico es fluido, pero su escaso radio de giro penaliza su movilidad cuando la densidad es el mayor problema.

INCOMPLETO

Todo son halagos para esta personalísima moto italiana, sin embargo desgraciadamente una vez más el tópico se hace realidad. El excelente diseño de la Nordwest se ve penalizado por un acabado un tanto deficiente que podríamos resumir en unos espejos retrovisores que vibran ostensiblemente, unos relojes poco fiables y la falta de algunos elementos: indicador de gasolina, tapón de depósito con llave, etc...

Sin embargo, no podemos más que admirar a esta bella y divertida moto con raza y corazón italianos.O

Fernando Cañizal
Fotos: **José A. Díaz**

ESTE LAGO PUEDE LLEVAR TU NOMBRE.

GRAN CONCURSO
PONGA SU NOMBRE A UN LAGO

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?

GV 16 GENTE Y VIAJES

Es una publicación del GRUPO 16

RALLYE MEDITERRANEO

A PURAS SE LE QUEDO PEQUEÑO

Hace mucho tiempo, quizá cuatro años, que, en un rallye del Campeonato de España, no veíamos tanta diferencia entre el líder y el segundo clasificado. Como decía Pepe Arrarte, copiloto de Jesús, el Campeonato del Mundo nos queda grande y el de España, pequeño. Sin problemas mecánicos, Puras volvió a ganar un rallye, dos años después.

José María Cernuda
Enviado especial

HOTEL MELIÁ ALICANTE. JUEVES 14 DE MAYO. 21 HORAS

En el cuartel general del rallye el ambiente es distendido. Superadas las verificaciones, la única ausencia notable es la de Daniel Alonso. El piloto de Avilés nunca había pretendido desplazarse hasta la costa Mediterránea y su inclusión en la lista de inscritos nadie sabe a qué obedecía.

En el bar del hotel me encuentro a Pedro Cascales, responsable de competición de Peugeot.

- ¿Cuándo vas a probar nuestro coche?

- Cuando quieras.

- Es que quiero que compruebes que se trata de un grupo N auténtico y muy competitivo y no un coche preparado deprisa y corriendo, como dices en tu crónica de Santander...

- Hombre, Pedro, yo escribo lo que me cuentan y si Capi me dice que su coche era menos competitivo que los de Oriol, Guixeras o Piñón, me lo creo; que yo no me he subido en ninguno de ellos.

- Pues no. Nuestro coche está hecho a conciencia, con las especificaciones francesas.

- Me alegro mucho; a ver si tenéis este año más suerte que en el pasado y Capi Saiz va haciéndose al coche. Por cierto, ¿Cuándo sacáis de nuevo el grupo A?

- A mediados de temporada, si sale todo normalmente.

Seguimos charlando con Cascales, que se queja de que, con las limitaciones de neumáticos, su equipo se ha visto perjudicado, ya que le sobran ruedas usadas que ahora no sabe qué hacer con ellas, porque ni le sirven para otro rallye, ni para entrenar, ni puede deshacerse de ellas. Me cuenta que se gasta más dinero que el año pasado, lo que parece difícil de creer.

En la Sala de Prensa me encuentro con algunos compañeros. Los más, son canarios. Es impresionante el interés que los medios informativos canarios prestan al automovilismo. Media docena de enviados especiales para seguir las evoluciones de José María Ponce, Luis Monzón y Ricardo Avero en su periplo peninsular. Canarias se ha convertido en la reserva de los rallyes españoles.

Charlo un rato con Borja Moratal, que me cuenta, no sólo que se casa a primeros de julio, sino que padece un verdadero síndrome de abstinencia por su ausencia de los rallyes de asfalto. Quedamos en que seguiríamos juntos el rallye al día siguiente.

En el *hall* me encuentro a Puras y a Arrarte. Por cómo miran -¡y quién no!- a dos azafatas del RACE que atraviesan la estancia, se deduce que las desventuras de Santander se han olvidado. Saludamos todos a Carlos Gracia, presidente de la Federación, que llega también al hotel y Chus me cuenta que ha entrenado ligeramente:

- Me he dado cuenta que en el Mundial no se entrena demasiado e intento, en el Campeonato de España, adaptarme a este sistema. Debo habituarme a ir deprisa con un entrenamiento superficial. Además, entrenando con coches de serie, no sirve de nada dar muchas pasadas. Dos o tres, para tomar notas y repasar. Dar más, en estas condiciones, no aporta nada. Otra cosa sería disponer de «muletos», pero al estar prohibidos, terminamos pronto los entrenamientos.

- ¿Máximo ataque desde el principio?

- No. Los primeros tramos a ritmo fuerte, pero sin arriesgar demasiado, para ver cómo responden los rivales. Luego, adaptar el ritmo a las circunstancias. Pero, esta vez no va a ocurrir lo de Santander. Si sólo dispongo de dos minutos de diferencia, seguiré forzando. Nunca se sabe lo que puede ocurrir y más vale tener cuatro o cinco minutos de ventaja por si luego pueden hacer falta.

Cuando ya voy de retirada a la habitación, me encuentro con Kiko Cima, el piloto semioficial de Renault.

- ¿Se confirma que ha sido la gasolina la causante de la rotura de la culata en Santander?

- Creemos que sí. Es una avería que nunca se ha producido en los Clio. He intentado conseguir gasolina de 100 octanos en España o en Portugal. Aquí no había y en Portugal me pedían más de 1.000 pesetas por litro. Al final, he tenido que ir a Francia a comprarla.

- ¿Se han solucionado con esto todos los problemas?

- No acaba de gustarme el nuevo motor. Lo he probado esta tarde y me

AL FIN LLEGO LA VICTORIA
Dos años después de su último triunfo, en Canarias, Jesús Puras ha vuelto a ganar en una prueba del Campeonato.

parece que no empuja tanto como el que se rompió en Santander. Mañana veremos.

Pedro Diego e Iciar Muguerza están en Alicante de espectadores. Son las últimas personas con las que charlo antes de cerrar la jornada.

- En Lérida estrenamos el prototipo del Integrale.

- ¿En qué se diferencia del actual Deltona?

- Es 100 kilos más ligero y al no disponer de brida en el turbo, bastante más potente. No se exactamente cuántos caballos tiene, pero muchos. La verdad es que, al final, el programa se ha complicado de tal manera, que por el mismo coste hubiéramos hecho el Campeonato de asfalto.

***MONZÓN SIGUE SUMANDO** Aunque en ningún momento pudo con Puras, Luis Monzón, con su segundo puesto, sigue sumando puntos para el Campeonato de España. Tampoco pudo en Alicante contar con un Delta HF.*

PLAZA DE ESPAÑA. ALCOY. VIERNES 15 DE MAYO. 14:30 HORAS

Se han celebrado sólo tres pruebas cronometradas desde el inicio del rallye, a la una del mediodía. Sin embargo, hay una neutralización de hora y cuarto, que sólo sirve para romper el ritmo, porque los pilotos no necesitan todavía descanso. Puras aventaja ya a Monzón en más de un minuto, y en minuto y medio a Ponce, mientras que Avero tarda 11 minutos en aparecer en el parque cerrado, con esta penalización. El incidente nos lo cuenta José María Ponce, actual Campeón de España.

- Hemos pasado las verificaciones administrativas sin incidentes. Ha sido ya en pleno rallye cuando ha surgido el problema. Un miembro de la Guardia Civil nos ha pedido la documentación del coche a Ricardo (Avero, piloto oficial del Mitsubishi Galant canario) y a mí. Se la hemos enseñado y nos ha dicho que las placas rojas, de pruebas, que utilizamos, sólo son válidas para la provincia en que se expiden y las limítrofes y que por tanto, nos tiene que denunciar; y lo que es más grave, que no podemos seguir conduciendo los coches hasta que no quede solucionado el trámite. Yo he podido convencerle de que me deje continuar y que todo se arreglará más adelante. Que me sancione y que ya lograré otras placas legales. Hemos llamado al concesionario, nos han dado un número de placas y hemos hecho unas con bolígrafo hasta que nos lleguen, en un rato, otras placas. Lo malo ha sido que a Ricardo le han parado más tiempo y ha penalizado en el siguiente control. En lógica deportiva, esta penalización deberían quitarla.

En la Sala de Plenos del Ayuntamiento, están todos los pilotos tomando un tentenpié. Junto a Luis Monzón, su mujer. Mientras Luis contesta a los colegas canarios, ella me cuenta que el piloto está bastante tenso en los días previos a las carreras. El mazazo del Rallye «El Corte Inglés», con el abandono a dos tramos del final, con la victoria en la mano, ha sido difícil de superar. Luis pierde entre dos y tres kilos en cada prueba.

- Con este calor, el mono de tres capas y la ropa interior ignífuga, es imposible emplearse a fondo. No le apetece tomar más que zumos de frutas y agua con sales minerales; un par de emparedados ligeros y nada más.

Cuando se acerca Luis, entra en detalles de la prueba.

- No hay nada que hacer. En cada pasada por la prueba larga, Torremanzanas tres veces y Bernia dos veces más, Puras me saca entre 40 segundos y un minuto. Si no baja el ritmo, al final de rallye me puede aventajar en cuatro o cinco minutos. No vale la pena arriesgar nada. Espero que, para los siguientes rallyes, ya tendré un Deltona y entonces estaré en condiciones de pelear en igualdad de condiciones.

Ramón Ferreyros se muestra taciturno. No es de los pilotos extrovertidos. El uruguayo, con residencia en Inglaterra, sigue sin encontrar un patrocinador que le permita afrontar una temporada conduciendo un grupo A. En grupo N (coches de serie), lo ha ganado casi todo. No tiene rivales en España y, a Alicante, no ha venido ninguno de los que podían hacerle sudar el mono.

- Estoy fatal de presupuesto. El Sierra lo he alquilado a Sport Garage, que me hacen un buen precio pero que no tienen la organización de los equipos británicos, como R.E.D., con el que quiero correr algunas carreras en grupo A. Estoy utilizando de nuevo los neumaticos Camac, que tan buen resultado me dieron en el pasado Rallye Valeo (estuvo a punto de ganar, pero le superó Ponce cuando se secó el suelo), aunque en seco, son inferiores a los Michelin. No voy a tener grandes problemas para ganar el grupó N, pero me gustaría quedar por delante de Cima e incluso de Hilillo, que corre con un grupo A y conoce los tramos a la perfección.

Junto a Climent y Lilly, los doscientos centímetros de altura, o casi, de Peter Hazl, responsable de Márketing de Opel, parecen muchos más centímetros. Climent, que corre en casa, está entusiasmando al público por su espectacularidad. Lilly, en esta ocasión, algo mas lento que Luis, prefiere no arriesgar y asegurar los puntos. La diferencia entre ambos Corsa sólo existe en la caja de cambios. La de Climent es de seis marchas y la de Lilly de cinco.

- La diferencia (nos cuenta Luis) es mínima. Lo que ganas con la de seis, porque tiene unos desarrollos más adecuados, lo pierdes porque tienes que cambiar más veces.

- ¿Usas el embrague?

- La mayoría de las veces, no. Precisamente buscando el reducir el tiempo que se pierde en cada cambio. Si en un kilómetro de tramo cambio 10 veces con la caja de cinco, con la de seis, se cambian entre 12 y 14 veces. Esto supone alrededor de 25 ó 30 cambios más en un tramo medio y por tanto una ligera pérdida de tiempo.

Pensamos en que algo así comentaba François Delecour acerca de la caja de cambios de siete velocidades

***EXCESO DE CELO** La Guardia Civil a punto estuvo de acabar con el rallye, al mantener una postura intransigente en una cuestion administrativa: las placas de matrícula de los coches canarios. El de Ponce, en la foto.*

LA CARRERA

Dos años después

SIN LA MENOR OPOSICIÓN, *Puras se ha apuntado su undécima prueba en el Campeonato de España. La más fácil que le hemos visto nunca. Monzón dejó de oponer resistencia en el tercer tramo y Ponce, con muy poco que poder hacer por la gran cantidad de gravilla en las cunetas (recordemos que conduce un coche de sólo dos ruedas propulsoras), se conformaba con el tercer puesto tras la penalización de Avero.*
Tras el terceto, en un primer momento, Hilillo (Ford Sierra grupo A) es capaz de estar por delante de Ferreyros, Cima y los Corsa, pero acaba su carrera en un barranquillo dejando al uruguayo peleándose con Cima, ambos beneficiados por la avería en la caja de cambios de Climent y el retraso de Lilly por el vuelco. Cuando Ferreyros pincha, Cima se instala en la cuarta posición, que es la definitiva, porque Avero, que remontaba los 11 minutos perdidos en un control, se queda con el motor roto. Entre los Peugeot, Oriol Gómez logra la victoria, superando problemas de temperatura de motor y el fortísimo acoso de Piñón y Guixeras, que termina cuando este último se queda a un metro de la cuneta, por fuera. Entre los Clio, tras el rápido abandono de Ciprés, se acabó imponiendo el requenense Gómez, sin que Azcona, con multitud de problemas, pueda darle alcance.

EL RENAULT CLIO ACABA SU PRIMER RALLYE
Bien conducido por Kiko Cima, el Clio semioficial consiguió en Alicante sus primeros puntos, pese a un motor aún no del todo competitivo.

¿CUÁNTOS SOIS AHÍ ABAJO? Parece preguntar Antonio Boto en la asistencia de Opel. Los dos Corsa, Climent y Lilly, volvieron a poner la sal en un rallye bastante soso.

FERREYROS GANÓ EL GRUPO N Sin rival que le inquietase, Ferreyros impuso el Sierra Cosworth en la clasificación de coches de serie.

CLASIFICACIONES

1º Puras-Arrarte (Lancia Delta HF), en 3.10.00. **2º Monzón-León** (Lancia Delta Integrale), a 5'09". **3º Ponce-Deniz** (BMW M-3), a 6'15". **4º Cima-Martínez** (Renault Clio 16 V), a 14'28". **5º Ferreyros-Yrzenga** (Ford Sierra), 1º grupo N, a 15'01". **6º Climent-Muñoz** (Opel Corsa GSi), a 17'04". **7º Lilly-Saguillo** (Opel Corsa GSi), a 19'05". **8º Gómez-Martí** (Peugeot 309), 2º grupo N, a 19'35". **9º Piñón-López** (Peugeot 309),3º grupo N, a 19'59". **10º Gómez-Pérez** (Renault Clio), 4º grupo N, a 31'28".

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º José María Ponce (BMW), 585 puntos. **2º Luis Monzón** (Lancia), 517 puntos. **3º Jesús Puras** (Lancia), 374 puntos. **4º Ricardo Avero** (Mitsubishi), 318 puntos. **5º Antonio Ponce** (BMW), 270 puntos. **6º Gregorio Picar** (Ford), 240 puntos. **7º Iñigo Lilly** (Opel), 230 puntos. **8º Oriol Gómez** (Peugeot), 213 puntos. **9º Carlos A. Lamberti** (Nissan)150 puntos. **10º Kiko Cima** (Renault), 154 puntos.

de su Sierra Cosworth, cuando la estrenaba en los rallyes del Mundial.

JALÓN. SÁBADO 16 DE MAYO. 16:00 HORAS.

Aunque queden aún cinco tramos por disputar, Bernia y sus 22,8 kilómetros son el último escollo. Es el tradicional tramo de Jalón, que se hizo popular en los rallyes del RACE. En los alrededores de la localidad de Jalón, buscando la sombra protectora de una alameda, todos los equipos tienen planeada su asistencia.

Chus Puras, tras volver a marcar el mejor tiempo (menos en dos tramos, ha marcado todos los *scratch* del rallye), aventaja a Monzón en 4.43.

- No estoy nada tranquilo. Menos rallye quedaba en Santander y mira lo que pasó. Lo cierto es que estoy conduciendo con la presión de soplado del turbo al mínimo y no muerdo una cuneta ni por casualidad. Me hace ilusión volver a ganar una prueba.

En Jalón había algunas caras largas. Gonzalo Arche, compañero también en las tareas informativas, nos contaba sus desgracias.

- En la pasada anterior por este mismo tramo, en la zona del cruce, me salí de la carretera. Llevaba ya medio rallye en tensión porque tenía roto un rodamiento de una rueda y tenía miedo que se me saliera. Lo cierto es que, por falta de atención, me salí ligeramente. Lo malo es que, pocos minutos después, cuando ya vimos que no era posible sacar el coche, otro participante se nos cayó encima, acabando de detrozar nuestro Clio. Es el fin. No tengo ni un duro para continuar el campeonato y dos abandonos consecutivos, con el agravante de esta salida y el coche destrozado, es suficiente para mandarme para casa.

Iñigo Lilly tuvo más suerte. También volcó, pero pudo continuar. El bonito color verde de los Corsa es muy parecido al verde Fuji del coche de Arche. ¿Será gafe el verde para los rallyes?

Fue en una paella a izquierdas, subiendo (nos cuenta Lilly). Entré demasiado deprisa y el coche volcó. Había algunos espectadores, pero tardaron en reaccionar. El vuelco en sí apenas duró unos segundos, pero entre poner todo en orden, encontrar las notas y verificar que todo estaba en condiciones de seguir, perdimos más de un minuto. Me alarmé al ver que la presión de aceite bajaba. Paré el motor para esperar a que bajase el aceite de la culata al cárter. Volví a encender el motor y seguí en el tramo.

Lilly quiso forzar la máquina en el momento en que su compañero de equipo conocía algunos problemas con la caja de cambios, que tuvo que cambiar. No le salió bien la operación y tuvo que aguantar el rapapolvo de Antonio Boto, su director deportivo. Son las cosas de las carreras. No hay en el mundo un piloto que se conforme con quedar por detrás de su compañero de escudería. Cima estaba más tranquilo. En efecto, como se temía, el motor no rendía y en los primeros tramos, tuvo que modificar la electrónica. Estaba en Alicante el técnico de Renault Sport, Puchelon, un hombre que comenzó a trabajar con Baylos y Carlos Sainz, y que continúa como responsable de los equipos privados. Él y Galisteo lograron poner en orden el brillante Clio 16 válvulas, que comenzó a remontar los puestos perdidos en los primeros tramos. Adelantó primero a los dos Corsa y posteriormente batalló contra Ferreyros, que se vio retrasado por un pinchazo y tiró la toalla, conformándose con la victoria entre los grupo N.

Ricardo Avero, muy desmotivado por el incidente de las placas y la penalización, acabó abandonando en Bernia por un problema de motor. Poco tiempo antes había dejado el rallye Hilillo al salirse de la carretera. Ya no quedaba nada que ver, salvo la lucha entre los tres mosqueteros del Desafío Peugeot. ❍

ESCASEZ DE BARRO
Las pocas zonas de barro fueron atravesadas con relativa facilidad por los Land Rover Discovery.

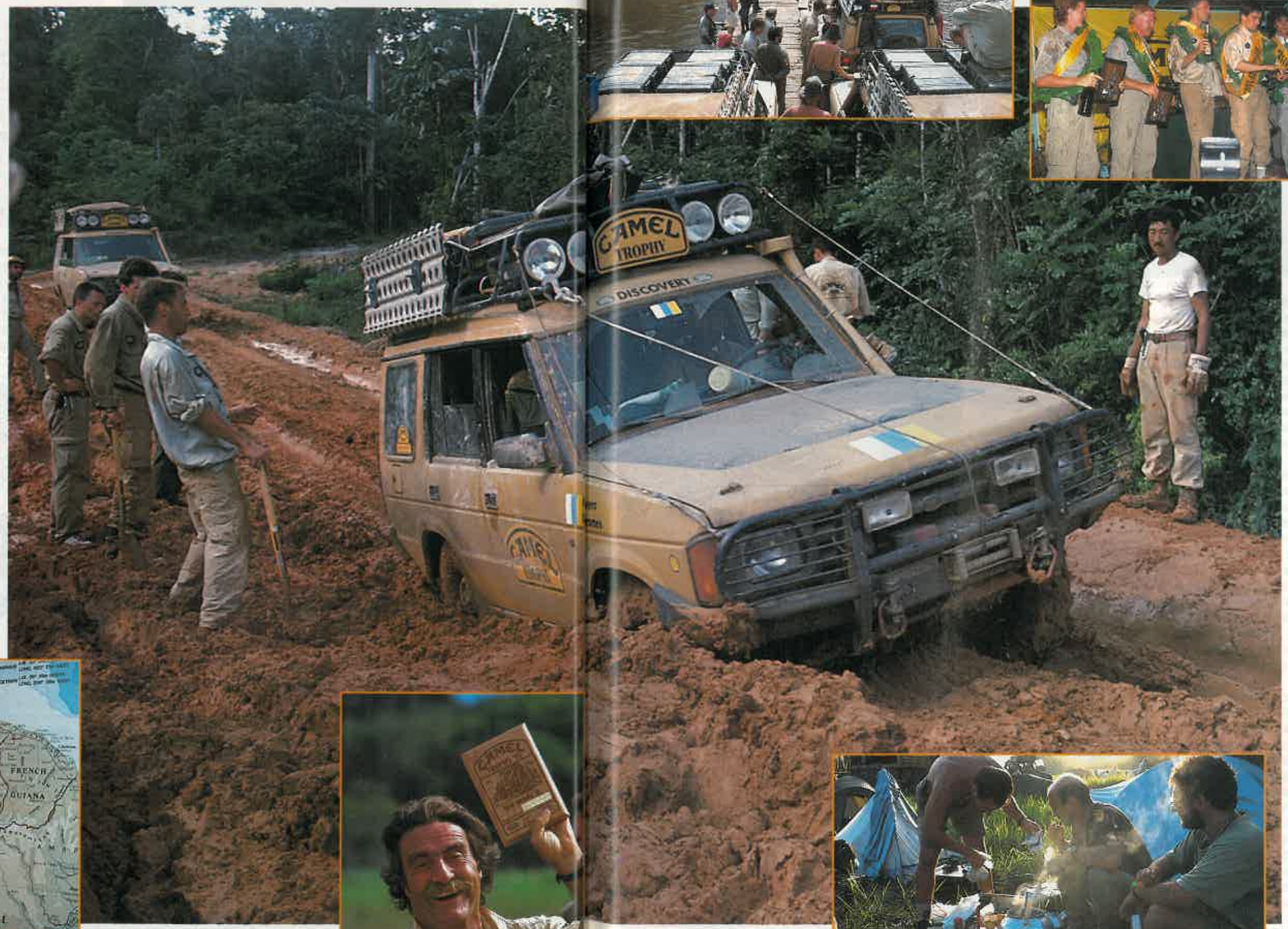
CAMEL TROPHY ´92

POR TIERRAS DEL DORADO

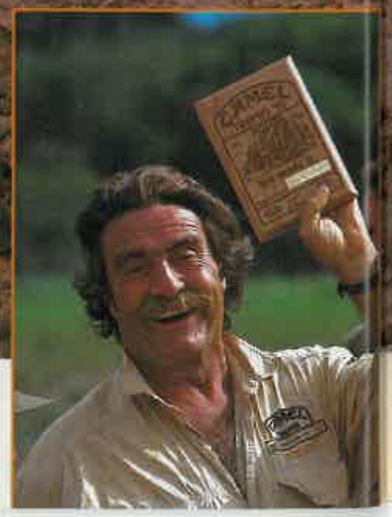
Hombres y vehículos han recorrido los mil seiscientos kilómetros de selva y sabana que separan la antigua ciudad del látex (Manaos-Brasil) de la capital de la bauxita (Georgetown-Guayana).

Alfonso J. Nieto
Enviado especial

POR cuarta vez el Camel Trophy transcurría por la selva amazónica. Manaos era la ciudad elegida para dar la salida a esta aventura, donde dieciséis equipos se iban a enfrentar a caminos y pistas destrozados por la época de lluvias, así como al cruce de grandes ríos para llegar a la sabana de Guayana y volver otra vez por selva



***VENCEDORES** Americanos, (Espíritu de Equipo). Franceses, (Pruebas Especiales) y suizos, (Camel Trophy). Fueron los equipos que demostraron su valía en cada uno de los apartados.*



***MERECIDO HOMENAJE** El recibido por Miguel de la Quadra en su décima participación en el Camel Trophy.*

***RECUPERANDO FUERZAS** La caída del abrasador sol era el momento esperado para poder comer la única comida del día. Peninsulares y canarios preferían comidas naturales antes que las liofilizadas.*

MALA FORTUNA
El equipo peninsular perdió mucho tiempo por culpa de diferentes pinchazos.

hasta Georgetown. Por estas tierras inhóspitas no podíamos menos que recordar a nuestro gran aventurero y conquistador, Francisco de Orellana en la búsqueda del Dorado.

Lo que en un principio se preveía como una difícil aventura, llena de dificultades, no fue así. Y allí, como en España, este año ha llovido poco, propiciando un recorrido más rápido de lo previsto. Pero las zonas a recorrer, bien escogidas por la organización, han hecho que eso no fuera impedimento para presenciar una gran aventura. Con una escasa utilización de los *winch*, el cruce de los ríos Takutu-Rucunum-Esseqimbo, unas veces en pontones y otras en balsa tipo Zodiac que ellos transportaban, provocó que los equipos no llegaran con cara de un día de excursión sino de haber luchado y vivido su gran aventura. Se vieron obligados a parar para atravesar la gran región del Roraima, en la cual existen varias tribus de indios, que viven en su estado natural y durante la noche presentan cierto peligro, otras paradas coincidieron con la llegada a los ríos auríferos, donde los garimpeiros buscan afanosamente el preciado metal, malviviendo entre enfermedades y sin ley.

El que fuera el mayor rancho del mundo junto al río Dadanawa, sirvió para repostar agua y pasar una noche. Hoy en la pobreza y medio abandonado, su dueña, una anciana mujer de setenta y cinco años, lady Diana, malvive tan sólo reviviendo el recuerdo de los años veinte, donde quiso crear un gran rancho de ganado vacuno.

Por tercer año se han utilizado los vehículos Land Rover Discovery TDi, demostrando una vez más su fuerza y robustez, al no tener ningún tipo de problemas a lo largo de toda la aventura, aun siendo prácticamente de serie, si exceptuamos las barras antivuelco y el ligero refuerzo de la amortiguación.

Este año los participantes han votado un nuevo premio, al Espíritu de Equipo, que sumado a los de las pruebas especiales que se celebraron a la salida y al final han dado un ganador del Camel Trophy '92, el

ASEO DIARIO
El fumigador sirvió un año más para racionar el agua a la hora de la ducha.

UNA ACTUACIÓN PERFECTA
El equipo francés dejó constancia de su habilidad en las pruebas especiales, demostrándolo en el cambio de neumático sin gato.

equipo suizo, siendo el de Pruebas Especiales para los franceses en dura lucha con el Reino Unido y Suiza y el Espíritu de Equipo para los americanos y muy cerca los suizos y japoneses.

A los equipos españoles (peninsular y canario) este año no les acompañó la suerte y, así, su clasificación ha sido la peor de la historia del Camel Trophy. Este año formados los equipos por Juan Seguí de Palma de Mallorca y Jorge Salvador junto al canario Rafael Lesmes, de Gran Canaria y Pablo Rivero, de Tenerife, no han tenido la suerte de su lado, y así sus puestos no han estado a la altura de lo que se esperaba, ya que han ocupado la decimocuarta y la decimotercera plaza respectivamente. Quizá la gran unión de los dos equipos durante la aventura les hizo olvidarse de uno de los fines de ésta, la unión y convivencia de todos los equipos. Mientras que en las pruebas especiales el equipo peninsular se vio afectado por pinchazos un tanto «buscados», los canarios tuvieron algunos fallos en las pruebas de orientación. Así les fue. Aunque es loable la ayuda que prestaron a otros equipos en las pruebas especiales en detrimento de su resultado, hecho éste que no se tuvo en cuenta a la hora de las votaciones.

Este año Miguel de la Quadra-Salcedo, alma del Camel Trophy en España, ha cumplido su décima cita con esta prueba y además cumplió años durante estos días, por lo que recibió dos grandes homenajes, uno por parte de la organización y otro por parte de los aventureros.

Ya se prepara la próxima edición, cuya cita será en la salvaje isla de Borneo. ❍

EXCELENTE FORMA FÍSICA
Juan Seguí demostró estar muy bien preparado físicamente, llevando el peso en las especiales.

FRANK WILLIAMS

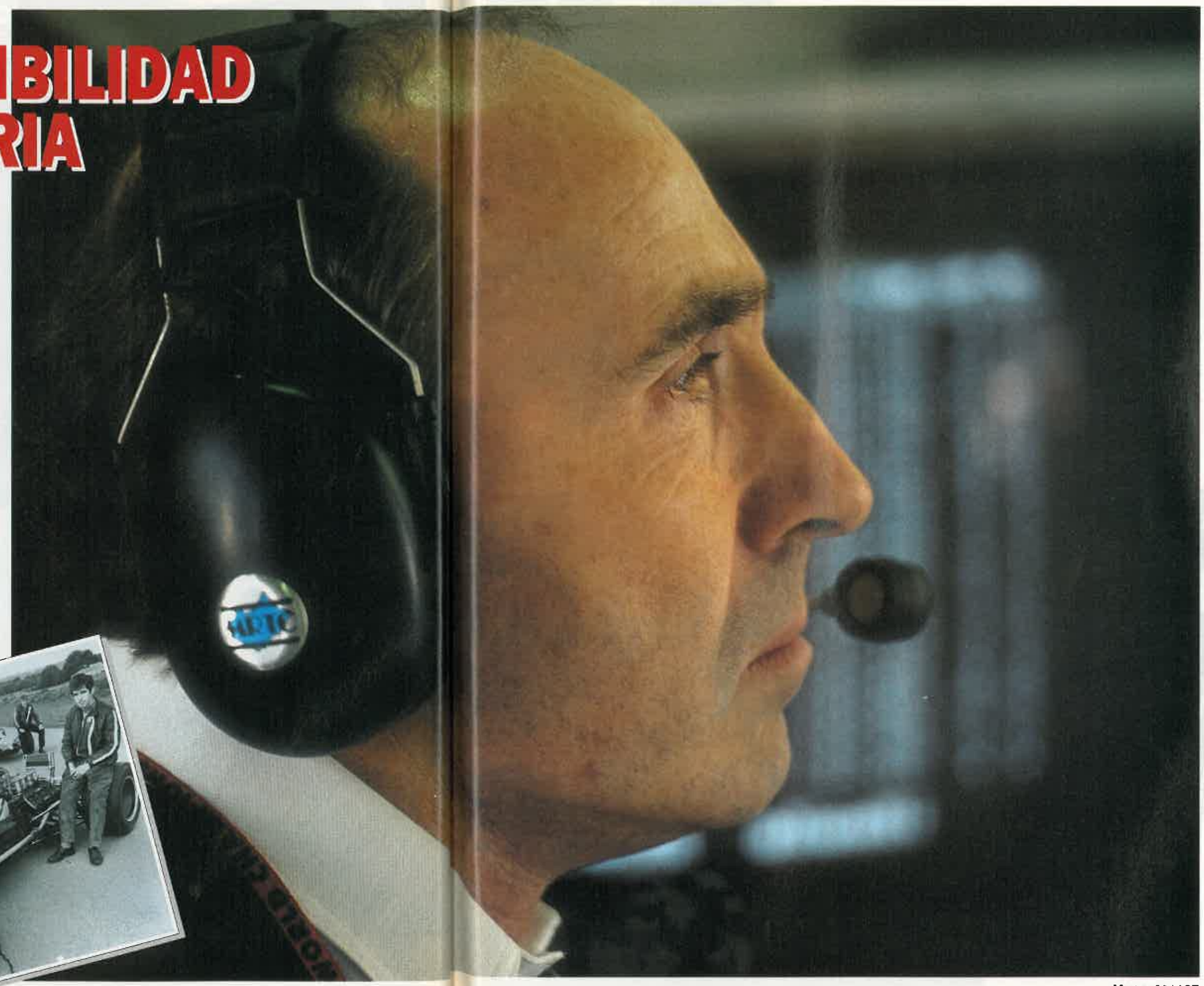
LA IMPASIBILIDAD Y LA GLORIA

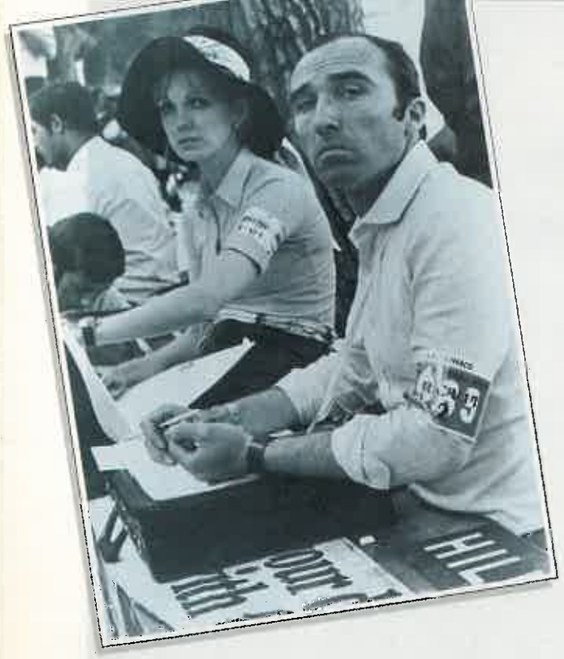
Desde el silencio que rodea su silla de ruedas, Frank Williams vive los momentos más gloriosos de su escudería. Su impasibilidad le ha convertido en el César de la Fórmula 1, al que todos respetan y muchos temen. La mirada es su diálogo, y la gloria su principal razón de ser.

Gigi Corbetta
Enviado especial

SOLÍA llegar muy temprano a los circuitos, aparcaba su coche de alquiler, y en compañía de la más absoluta soledad, recorría la pista haciendo «footing». Muchos se preguntaban qué hacía ese tipo a las siete de la mañana, en semejante menester y con ese aspecto de oficinista impersonal. Pues sí, era Frank Williams, ese hombre que convocaba las reuniones con los ingenieros a las cinco de la mañana, el mismo que muchas tardes regresaba a su casa a pie, por entre las suaves colinas que rodean la localidad británica de Didcot. Hablaba so-

***ASÍ ERA** En los comienzos la escudería Williams se componía de siete miembros con Piers Courage incluido. Ahora en Didcot trabajan casi doscientas personas.*





QUE TIEMPOS AQUELLOS
En la foto se ve a Frank Williams en compañía de Sally Courage durante el Gran Premio de Mónaco de 1969. Arriba mientras medita sobre los resultados de los entrenamientos del último Gran Premio de San Marino.

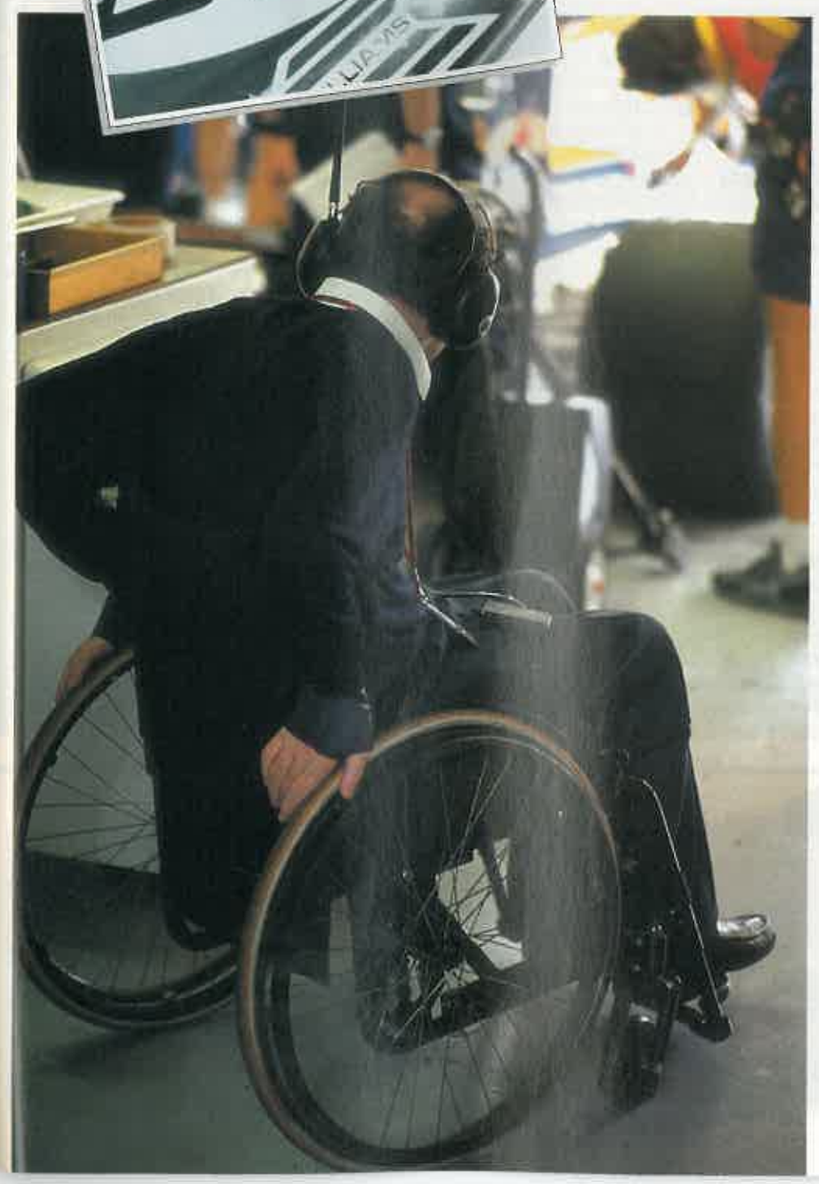
lo, gesticulaba, razonaba consigo mismo mientras corría; en el fóndo seguía siendo aquel niño inquieto que unos frailes escoceses habían educado con dureza en el instituto de Dumfries. Después de tantos años, en la inmovilidad de una silla de ruedas, Frank sigue con su mirada de niño violento, desafiador, al que la vida le ha enseñado a perder, para saber asimilar la embriaguez que produce la gloria.

Desde aquel lejano 1969, año en el que Williams dio forma a su escudería de F1 con un Brabham-Ford BT 26, pilotado por el desafortunado Piers Courage, su escalada al Campeonato del Mundo ha sido tan complicada como repleta de trabas. En su comienzo, el presupuesto de la escudería no alcanzaba los catorce millones de pesetas, en los cuales estaba incluida la compra de los dos chasis, tres motores Cosworth FVA, contrato del piloto, transportes y todos los demás gastos necesarios para tomar parte en los once Grandes Premios de la temporada. En aquella época, a Williams le sobraba vitalidad, juventud, y sobre todo las «cosas» tenían una medida humana. Toda la parafernalia de las cronometraciones, se reducía a dos cronómetros mecánicos que utilizaban mutuamente él y Sally Courage para contrastar posibles errores.

El dinámico Frank culebreaba por entre los coches en los boxes sin uniforme, con los zapatos de todos los días, hoy con una camisa azul, mañana con una de rayas. Un maletín de cuero y un Omega Speedmaster en la muñeca derecha, eran los únicos signos de ostentación que aparecían en su persona.

El primer gran acierto de su vida, fue hacer caso a Guy Edwards, que en 1974 le aconsejó contratar a Patrick Head como director deportivo. Dos años de duro trabajo fueron suficientes para alcanzar el primer Campeonato del Mundo de Constructores y Pilotos. En 1981, Williams volvió a ganar el título de Constructores, y al año siguiente, en 1982, con Keke Rosberg alcanzaron por segunda vez el Campeonato de pilotos.

Una gran intuición deportiva, acompañada por un espíritu emprendedor poco común, llevaron a Williams a contar con la colaboración de Honda para los motores turboalimentados. Una vez más, el éxito llegó a la factoría de Didcot en 1986, año en el que Williams se proclamó Campeón de Constructores. Mientras la realidad reflejaba un futuro prometedor para Williams, McLaren, Ferrari y Lotus se encontraban frente a un rival que crecía tan vertiginosamente, que por momentos pasaba a ser el enemigo deportivo a ganar. El presupuesto anual de la Williams se acercaba a los cinco mil millomes de pesetas, el binomio anglonipón estaba consolidado, y los laureles llegaban a Didcot con una frecuencia jamás vista.



SIEMPRE TENAZ
Ambas imágenes ponen de manifiesto las dos etapas en que se divide la vida de Frank Williams. Desde su silla de ruedas que a duras penas consigue mover, controla con meticulosidad toda la actividad de la escudería. En Imola, debido a la peculiraridad del momento, procuró mantenerse lo más apartado posible.

Sin embargo, por ingratitud del destido, la vida de Williams cambió radicalmente una tarde de diciembre, cuando se salió de la carretera mientras se dirigía desde el Paul Ricard al aeropuerto de Marsella. Fue un accidente cuyas causas se confunden entre la imprudencia del conductor, un despiste momentáneo, o un posible fallo mecánico.

Los médicos aseguraron que sólo la actividad cerebral quedaría intacta en el cuerpo de Frank. Ni siquiera podría volver a sonreir.

En el libro «Otro estilo de vida», escrito por su esposa Ginny, quedaba plasmada la desazón de no volver a sentirse acariciada por Frank, de no sentir nunca jamás su calor, de no ver aflorar en su rostro sus sentimientos. Se trataba de una mente que se enfrentaba a la titánica tarea de arrastrar un cuerpo inerte. Para muchos era el comienzo del fin. Tanto era así que los directivos de Honda interrumpieron la colaboración con su escudería. Con su mentalidad oriental, consideraron que no estaba en las manos de un hombre parapléjico la posibilidad de llevar adelante una escudería de F1.

En el primer regreso a los boxes, Frank pronunció una palabras al filo entre el desafío y la sabiduría: «Honda me ha abandonado, pero sé que pronto algún fabricante me ayudará. En el accidente he perdido la movilidad; sin embargo, he conocido mis verdaderos amigos y he conservado lo más importante, mi cabeza».

A partir de ese momento, Williams comenzó a hacer lo mismo que antaño, desde su silla de ruedas. Respetaba el mismo horario de trabajo, visitaba constantemente todos los departamentos de la escudería, y sus órdenes no se hacían esperar. Los gritos se convirtieron

Imola en breve

¿QUIÉN LO SABÍA? Después de unos rumores sobre el regreso a Brabham de Giovanna Amati, se dismintió la noticia. Sin embargo, su nombre ha vuelto a estar de actualidad por unas fotografías de la ex actriz Anna Maria Pancani, que a principio de los años sesenta fue la protagonista de la película de Michelangelo Antonioni «Le Amiche». Aquella bellísima actriz, es la madre de Giovanna Amati, desde hace años, señora de Amati.

DECÍAN QUE ERAN IGUALES. En esta ocasión, los coches de la Scuderia Italia utilizaron motores Ferrari 039 «versión 92», con lo cual, se demostró que hasta la fecha los motores proporcionados por Maranello eran los de la temporada pasada, y no los actuales. Esto explica la falta de problemas en los coches de Martini y Lehto, y la poca sinceridad de los portavoces de Ferrari al asegurar todo lo contrario.

SE REAVIVA EL IDILIO. El pasado día trece de mayo, Alessandro Nannini fue invitado a visitar la Ferrari por su presidente Luca Cordero di Montezemolo. Nannini quiso quitar importancia al hecho, y dijo que se había tratado de una visita de cortesía. Sin embargo, es cierto que Montezemolo le ha ofrecido hacer una prueba con el Ferrari F 92 A dentro de unos meses. Jamás en Ferrari se ha hecho un ofrecimiento semejante simplemente por diversión.

REGALO DE COMPROMISO. Con ocasión del Gran Premio, Ferrari entregó a Frank Williams un ejemplar de modelo 641, utilizado por Nigel Mansell. El «regalo» forma parte del acuerdo que la escudería de Maranello se había comprometido a pagar para conceder la carta de libertad a Jean Alesi. Según el contrato, la entrega del coche tenía que ocurrir en septiembre de 1993. Por el contrario, al no encerrar el 641 ningún secreto tecnológico vigente, se ha anticipado la entrega.

¡QUÉ NIVEL! En la F1 se ha llegado a un extremo de sofisticación tan elevado, que Williams proporcionó a Mansell y a Patrese dos bicicletas de fibra de carbono para que ambos se desplazaran por el paddock. ¡Una pasada!

EL PROFESOR MAQUIAVELO. Alain Prost se encerró en el motorhome de ELF con el piloto Jean Alesi durante más de una hora. Lo susceptible a elocubraciones, es el hecho de que el Profesor quisiera estar totalmente a solas con su ex compañero.

NO SE LO CREE NADIE. Por razones poco claras, o más bien nebulosas, Ferrari ha acusado de espionaje industrial a Felice Adobati, que desempeñaba la labor de técnico en frenos de la firma Brembo. Desde siempre, la conducta profesional de Adobati ha sido un ejemplo de rectitud, y a raíz de lo ocurrido, excepto los directivos de Ferrari, todos lo han defendido de una acusación puramente arbitraria.

ENCAJE DE BOLILLOS. La complejidad de los Williams FW 14B ha llegado a un extremo tan elevado como su competitividad. Actualmente, los once mecánicos destinados a cada coche, no logran cambiar un motor en menos de tres horas, operación que hace un año hacían en cuarenta minutos. Por esta razón, si se produce una avería en un propulsor entre la primera sesión de entrenamientos y la segunda, el piloto se queda sin coche, si no tiene disponible el «muletto». Esto le ha ocurrido a Patrese en Imola.

BOMBEROS ECOLÓGICOS. Los famosos bomberos del circuito de Imola, que salvaron la vida a Berger, se han quedado sin sus extintores preferidos. Por lo visto, la eficacia de dichos aparatos consistía en la utilización del Halon 2402, una sustancia sumamente ignífuga, que además no manchaba los coches en caso de incendio. Ahora se ha demostrado que el Halon 2402 es sumamente dañino para la conservación de la capa de ozono, y se ha prohibido terminantemente. De ahora en adelante, utilizarán el viejo sistema con espuma blanca.

DE PEOR, A LA CATÁSTROFE. Al ver que los Brabham de Damon Hill y Eric Van de Poele no tomaban parte en los primeros entrenamientos libres del viernes, se averiguó que John Judd había mandado requisar judicialmente las centralitas electrónicas de los motores, por falta de pago de los mismos. Al parecer, un adelanto arregló el desaguisado.

NEVERAS DE F1. McLaren estrenó en Imola un nuevo sistema de ventiladores para enfriar los radiadores de sus coches, que tienen en el interior el mecanismo de una pequeña nevera. Durante la primera prueba, el «invento» falló, y tuvieron que recurrir al viejo sistema del hielo seco.

SU AMIGO Patrick Head es su amigo, su confidente, su pilar tecnológico y el hombre con quien ha edificado la grandeza de su escudería.

en miradas amenazadoras, las decisiones fueron progresivamente más trascendentales, y todos se dieron cuenta que tras su rostro impasible, se debatía una inteligencia viva, dinámica, agresiva, más allá de la sensiblería y del dolor físico.

La mayor prueba de inteligencia y visión de futuro la demostró al aprobar desde 1987 el desarrollo de las suspensiones activas. Su proyecto de futuro presentado a Renault Sport, convenció al coloso galo para que juntos emprendieran un programa de cinco años con vista a convertirse en Campeones del Mundo. Supo valorar a nuevas promesas como Jean Alesi, y al mismo tiempo recuperar a Nigel Mansell. Marcó las directrices para que las tecnologías electrónicas aplicadas a los modernos monoplazas llegaran con un año de antelación a sus coches. Mantuvo intacta la integridad de la escudería, e inculcó a todos y cada uno de sus miembros el orgullo de trabajar en la Williams Grand Prix Engineering, una empresa duramen-

POLÉMICAS

¡Clamoroso! y posible

Hay indicios más que fundados, de que algo trascendental puede ocurrir en el «Gran Circo». Al margen de la reunión de los constructores, en la cual absolutamente todos, menos Williams y McLaren, están en contra del actual planteamiento económico, deportivo y televisivo de la F1, se ha descubierto que Luca Cordero di Montezemolo mantuvo un almuerzo de trabajo con Ron Dennis. Por lo visto, se rumorea la posibilidad de que Honda abandone la F1, aunque con la boca pequeña dice que seguirá presente en los Grandes Premios, sin aclarar de qué forma. Se especula que el coloso japonés traspase todos sus motores a Mugen a finales de 1993, y que éste los suministre a varios equipos. Todavía no hay nada claro.

De ocurrir todo esto, McLaren se quedaría sin un motor de primera fila, ya que Renault Sport no tiene intención de abandonar a Williams en varias temporadas, y Ford-Cosworth no parece dispuesta a meter mucha carne en el asador con el motor HB-V12. Al mismo tiempo, ni Mercedes ni BMW tienen intención de meterse en camisas de once varas con la crisis económica que hay en el sector del automóvil.

Junto a todo esto, Ayrton Senna no tiene intención de envejecer en McLaren, que parece haber perdido el liderazgo para una buena temporada. De querer fichar por Williams, debería desligarse del contrato que tiene con Marlboro, cosa bastante complicada económica y legalmente. Con lo cual, se habla de un posible traspaso de Senna a Ferrari, y en compensación el Cavallino abastecería de propulsores a la escudería de Woking.

Cosas más insólitas y disparatadas se han visto en la villa de Ecclestone, con lo cual, todo es posible.

De todos modos, si la operación Senna-Ferrari-McLaren no cuajara, Senna tiene claro abandonar McLaren a cualquier precio, y la única posibilidad de sujetar al mágico brasileño, estriba en que Dennis consiga antes del final de la presente temporada, un coche superior a los Williams Renault FW 14B. De lograrlo, sería el primer milagro de San Cristobal en la F1.

Junto con todo este contubernio de maquiavelismos, se sabe que en el seno de la más alta cúpula directiva de Ferrari se considera un error dar los motores del Cavallino a escuderías de segunda fila, ya que sus resultados son malos, o modestos.

ROJO Y GUALDA
Hay muchos intereses creados para que Ayrton Senna se ponga a los mandos de un Ferrari. Cabe la posibilidad de que algún día se vea una imagen como la que ilustra este recuardo.

te castigada por el destino y por los hombres.

Aunque todos admiran el quehacer de Mansell, la potencia de los motores Renault, la eficacia de las suspensiones activas, la organización de un equipo que está sentando cátedra; ahí, en el rincón más sombrío del box, tras una muralla de neumáticos y rodeado de ordenadores, se debate entre la desesperación y la tenacidad el verdadero espíritu de la victoria: la mente de Frank.

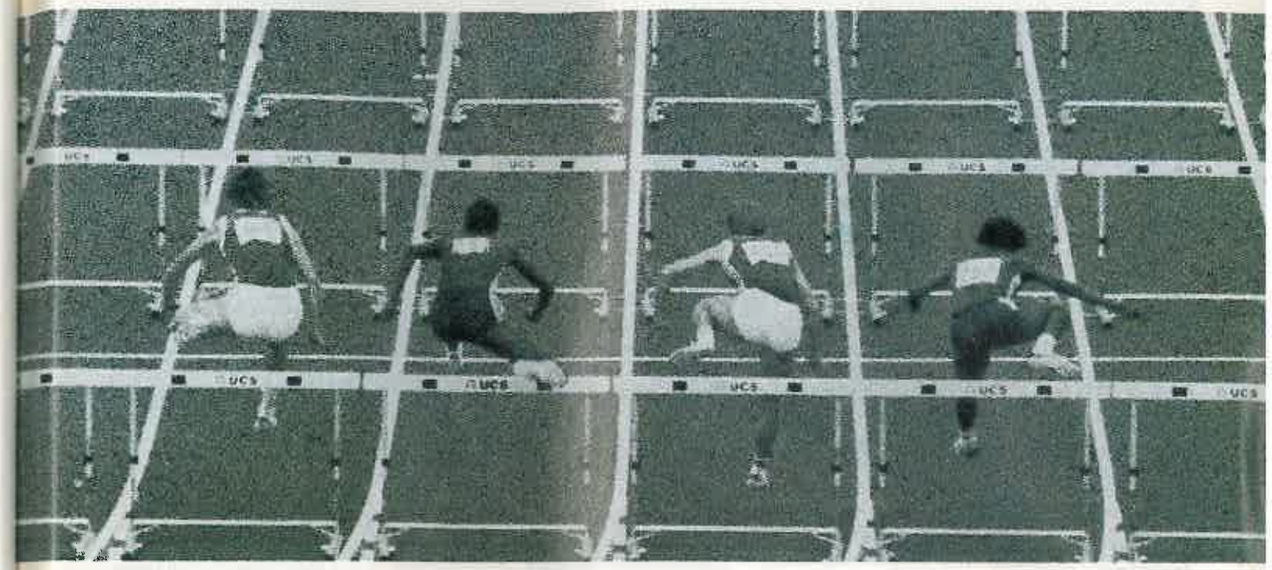
Con ocasión del pasado Gran Premio de San Marino, se fraguaba algo diferente en el seno de la Williams. Era importante demostrar que McLaren no lograba recuperar su desventaja, y al mismo tiempo, restregar por el morro de los «tifosi» la superioridad aplastante de los FW 14B en comparación con los eternamente enfermos coches del Cavallino. Junto con esto, era preciso amparar especialmente a Mansell, para que se levantara con el récord de cinco victorias consecutivas a principio de temporada.Y como guinda, adjudicarse la victoria en el primer Gran Premio europeo de la presente temporada.

Sin que nadie lo supiera, Frank tomó la decisión de llegar al circuito de Imola a la misma hora que los mecánicos, no para controlarlos, sino para darles apoyo moral. Luego decidió situarse en el rincón más apartado del box para dejar el mayor espacio disponible, y al mismo tiempo, consideró que su presencia ahí, en el cogollo del trabajo, podría poner nerviosos a los mecánicos.

Al contrario que en otras ocasiones, tomó la decisión de convocar la reunión de trabajo con los pilotos y los técnicos, entre la sesión de entrenamientos libres y cronometrados, en uno de los dos furgones que traslada los monoplazas. Desplazarse al *motorhome* significaba disipar la atención sobre el trabajo, y tener que saludar a curiosos y amigos. Una vez terminada, Frank se quedaba encerrado en compañía de Head, que le informaba de las soluciones técnicas más secretas y de las decisiones a tomar cara al futuro.

A lo largo de todo el día, Williams se limitó a tomar café con leche al estilo británico, que Andrew Huddison, su cuidador, le preparaba en la justa medida y temperatura. Desde

El más rápido venciendo obstáculos.



Correr los 110 metros vallas requiere potencia, agilidad y técnica para vencer obstáculos.
JOG 90 de YAMAHA, es el scooter de 90 c.c. capaz de sortear "olímpicamente" los obstáculos del tráfico, gracias a su maniobrabilidad, siendo el más veloz y mostrando potencia, fuerza y agilidad, incluso llevando a dos personas.
JOG 90 de YAMAHA, el scooter más versátil "venciendo obstáculos".

CREDI YAMAHA 6.208 PTAS/ MES
Entrada 23.480 ptas./48 Mensualidades/Interés 18%/T.A.E. 19,56%

P.V.P. 234.800 Ptas.
(IVA y Transporte incluidos)

JOG 90 DE YAMAHA

EMPRESA COLABORADORA EXPO 92 SEVILLA
Barcelona '92
Motocicleta Oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992
YAMAHA

siempre ha detestado el consumo del tabaco y del alcohol.

La impasibilidad de Williams se resquebrajaba desde que el primero de sus monoplazas se dirigía a la pista. Se le veía hacer ademanes de inquietud, empujar sin parar hacia adelante y atrás la silla de ruedas, echar miradas inquisidoras a todo lo que se manipulaba en el box, y exigía a Head que le tuviera informado al más mínimo detalle de todos los cambios de reglajes y estrategias.

Una vez terminadas las tandas de clasificación, pilotos y técnicos pasaban por el «confesionario» del «padre Frank» para transmitirle las primeras impresiones de lo ocurrido. Más que una comunicación entre colaboradores, parecía un desfile de centuriones frente al César amigo, ese que no perdona fallos.

El día del Gran Premio, Williams lo quiso vivir íntegramente entre el furgón y el box. Quiso estar con los «suyos», decidió vivir el día del récord lo más cerca posible del campo de batalla. Alentaba a Mansell con palabras que hacían aflorar expresiones de agradecimiento en el rostro del piloto, mientras que con Head sus cumplidos eran de apoyo a las decisiones técnicas tomadas. Y como un César disfrutó de la victoria de Mansell, sin olvidar que toda gloria es pasajera.

«También esta vez hemos tenido suerte. Siempre tengo miedo de que los coches se rompan en el último momento».

Cuando se le felicitaba por la aplastante victoria, su contestación era tan pragmática como su expresión:

«Han sido todos ellos que han trabajado, yo me he limitado a mirar la televisión».

Mientras en todos los demás boxes, el corrillo alrededor de los monitores era objeto de discusiones, vocinglerías y partidismos, alrededor de Williams reinaba un orden jerárquico, y un silencio sepulcral violentado sólo por el estruendo de los monoplazas. Únicamente Head se permite hacerle comentarios breves al oído, que en muchos casos se reducen a miradas fugaces.

Frank Williams, se ha convertido en el César impasible del «Gran Circo», que desde su inmovilidad ha creado los coches más rápidos del mundo, ha dominado la gloria con su impasibilidad, y con tesón ha vuelto a sonreir. ○

ENTRE SUS RUEDAS
El pasado, el presente y el futuro de este hombre entrañable, se ha desarrollado entre ruedas que una vez le han conducido al triunfo y otras a la desazón más profunda.

PROTAGONISTA

Nuevo motor Hart

Brian Hart estuvo en Imola para entablar los primeros contactos con las escuderías posiblemente interesadas en su nuevo motor de F1. Motor 16 pudo ver la única fotografía existente del nuevo propulsor, y conversar con Hart, que se mostró dispuesto a conceder ciertas informaciones técnicas.
Se trata de un diez cilindros en V dispuestos a setenta y dos grados, con cuatro válvulas por cilindro. El cierre de las válvulas es neumático, cada cilindro tiene dos inyectores, colocados en la parte final de las trompetas de admisión, y antes del conducto de admisión. Por el momento, Hart ha estimado una potencia de setecientos caballos a un régimen de rotación máximo de catorce mil revoluciones por minuto. En su aspecto general, el motor V10 Hart recuerda al Cosworth HB-V8 por su diseño compacto, mientras que la parte de las culatas parece estar inspirada el diseño del viejo V8 que Hart transformó a partir del motor Cosworth DFR. Sin escapes, con el sistema de alimentación, sin aceite ni agua, el peso del nuevo propulsor es ligeramente inferior a los ciento cuarenta kilos.

CLASIFICACIONES

5 N. Mansell (Williams-Renault) 1.21.642
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.22.895
1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.23.086
2. G. Berger (McLaren Honda) 1.23.418
19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.23.701
20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.23.904
27. J. Alesi (Ferrari) 1.23.970
28. I. Capelli (Ferrari) 1.24.192
9. M. Alboreto (Footwork) 1.24.706
25 T. Boutsen (Ligier-Renault) 1.25.043
10. A. Suzuki (Footwork) 1.25.134
16. K. Wendlinger (March Ilmor) 1.25.483
26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.25.543
4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor) 1.25.637
22. P. Martini (Dallara) 1.25.835
21. J.J. Lehto (Dallara) 1.25.865
30. U. Katayama (Venturi Lamborghini) 1.25.982
33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha) 1.26.056
29. B. Gachot (Venturi Lamborghini) 1.26.182
3. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) 1.26.404
24. G. Morbidelli (Minardi) 1.26.681
15 G Tarquini (Fondmetal Ford) 1.26.765
32. S. Modena (Jordan Yamaha) 1.26.774
17. P. Belmondo (March Ilmor) 1.27.194
23. C. Fittipaldi (Minardi) 1.27.229
12 J. Herbert (Lotus) 1.27.270

NO PRECLASIFICADOS:
R. Moreno (Andrea Moda Judd), 1.28.943
P. McCarthy (Andrea Moda Judd), 1.37.537

NO CLASIFICADOS:
M. Hakkinen (Lotus Ford), 1.27.437. **A. Chiesa** (Fondmetal Ford)1.27.756. **D. Hill** (Brabhan Judd) 1.28.423 **E. V De Poele** (Brabham Judd), 1.28.832.

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams-Renault) 1.28'40.927. **2. R. Patrese** (Williams Renault) a 9.451. **3. A. Senna** (McLaren Honda) a 48.984. **4. M. Brundle** (Benetton Ford) a 53.007. **5. M. Alboreto** (Footwork) a 1 vuelta. **6. P. Martini** (Dallara) a 1 vueltas. **7. M. Gugelmin** (Jordan Yamaha) a 2 vueltas. **8. O. Grouillard** (Tyrrell Ilmor) a 2 vueltas. **9. E. Comas** (Ligier Renault) a 2 vueltas. **10. A. Suzuki** (Footwork) a 2 vueltas. **VUELTA RAPIDA: R. Patrese** (Williams-Renault) 1.26.100.

ABANDONOS:
U. Katayama (Accidente). **J. Alesi** (Accidente). **G. Berger** (Accidente). **B. Gachot** (Accidente). **T. Boutsen** (Motor). **S. Modena** (Motor). **G. Morbidelli** (Motor). **G. Tarquini** (Temperatura motor). **M. Schumacher** (Cambio). **I. Capelli** (Frenos). **C. Fittipaldi** (Cambio). **J. Herbert** (Cambio).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 50 puntos. **2. R. Patrese,** 24 puntos. **3 M. Schumacher,** 17 puntos. **4. A. Senna,** 8 puntos. **5. G. Berger,** 8 puntos. **6. J. Alesi,** 7 puntos. **7. M. Alboreto,** 5 puntos. **8.M. Brundle,** 3 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 74 puntos. **2. Benetton-Ford,** 20 puntos. **3. McLaren-Honda,** 16 puntos. **4. Ferrari,** 9 puntos. **5. Footwork Mugen,** 5 puntos.

1.000 KILOMETROS

Nueva dinastía de los Faraones

ENTRE los días 11 y 21 de octubre se celebrará en el país de las pirámides el ya clásico Rallye de los Faraones, en su décimo primera edición.

Para este año, la organización sigue con su fórmula de incluir todos los servicios en la inscripción y no aumentará, prácticamente, el valor de ésta respecto a otros años anteriores.

La crisis que está sufriendo el apartado de motos, frente al cada vez más probable Campeonato del Mundo de Raids para coches, ha movido a la organización a estimular a los participantes de dos ruedas mediante el suministro de gasolina y el transporte de piezas gratis. También, y en el sentido de abaratar costos para los privados, Fenouil ha garantizado que las asistencias de dos ruedas motrices podrán llegar a los finales de etapa sin ningún tipo de problemas.

Por supuesto, se ha insistido en que los reconocimientos sobre el terreno estarán absolutamente prohibidos, para poder igualar las oportunidades entre vehículos oficiales y privados.

Victoria del Escort Cosworth en Inglaterra

MALCOLM WILSON, a los mandos de uno de los Ford Escort Cosworth 4x4 que están evolucionando de cara al Mundial de Rallyes del 93, ha vencido en el Centurian Rallye en Kielder Forest. Los planes más inmediatos para este coche en Inglaterra, siguiendo con su desarrollo, son que participará con Wilson de nuevo a su volante, en el Scottish Rallye en junio.

El piloto inglés, que es el encargado de evolucionar este coche en Inglaterra (en España hay un programa paralelo a cargo de Mía Bardolet), se mostró muy satisfecho con el comportamiento de su montura y afirmó que se trata de un coche pequeño, ágil y muy manejable, según él, es el coche ideal para rallyes.

Importantes mejoras en Pau

EL bonito trazado urbano de Pau (Francia), que acogerá los días 6, 7 y 8 de junio la tradicional carrera puntuable para la Fórmula 3000, está siendo objeto de una profunda y acertada remodelación.

Han invertido 3,6 millones de francos en un reasfaltado completo, bastante necesario, y 600.000 francos en unas gradas nuevas y mas amplias.

La carrera que se disputa en esta localidad francesa, se distingue por ser muy difícil y selectiva, ya que no perdona ningún tipo de error o despiste.

El más mínimo despiste supone chocar contra los guardarraíles protectores. Allí estará presente Jordi Gené, intentando estar con los mejores y si es posible repetir la victoria de Silverstone.

BOXES

● ***En el año 1993 Nueva York acogerá una prueba de la Fórmula Indy. Para ello hay previsto un circuito con un trazado muy simple de 2,7 kilómetros alrededor del World Trade Center, en el mismo corazón de Manhattan.***

● ***Vilariño se sigue mostrando intratable en el Europeo de Montaña. También se ha adjudicado el triunfo en la Subida a Falperra en Portugal. Con este nuevo éxito, Vilariño vuela hacia la consecución de su cuarto título europeo de la especialidad.***

● ***Nueva carrera del Campeonato Británico de Fórmula Ford, esta vez celebrada en Brands Hatchs y con presencia de los pilotos del equipo español «Racing for Spain», Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro. En esta carrera, que venció el local Spence, Burgueño fue cuarto, mientras que De Castro fue sexto.***

● ***Las imágenes en exclusiva del Raid París-Moscú-Pekín, serán restransmitidas por las cadenas francesas Antena 2 y FR3 y por la japonesa NHK. Esto será posible gracias al avión que fletará la organización de la carrera.***

47 coches en Le Mans

LA FISA hizo pública la lista de inscritos de las 24 Horas de Le Mans. 47 coches tomarán parte en esta mítica prueba. Habrá tres Peugeot, dos Lola, dos Mazda, dos BRM y nada menos que seis Toyota. Habrá también cuatro Jaguar del equipo Randall Motor Racing y un Konrad-Lamborghini. También correrán coches de la categoría C-2, entre ellos siete Spice, dos Argo, un Gebhart, un ALD y también un Musato. Porsche estará representada por cuatro vehículos, dos Kremer, un ADA y un Schuppan, junto a dos Cougar-Porsche. Para completar la parrilla habrá dos Spider 905, tres barquetas de la Copa Alfa Romeo y cuatro Pro-Sport del campeonato inglés.

Peugeot que se juega mucho en esta carrera, ya está realizando pruebas en Paul Ricard (foto) para afrontarla con éxito.

Tomás Saldaña vuelve a la carga

TOMAS Saldaña ha llegado a un acuerdo con el equipo Courage para participar en un programa de Sport Prototipos, que incluye las 24 Horas de Le Mans y cuatro carreras de la Interserie. El vehículo que utilizará será un Cougar-Porsche C28. Debutó en Nurburgring el pasado día 18 de mayo. Después de realizar unos buenos entrenamientos, Saldaña se clasificó en noveno lugar en la parrilla de salida, no pudiendo redondear su actuación al romper el motor de su coche durante la primera manga.

La temporada seguirá en Brands Hacht en julio, Zeltweg en octubre y Jarama en noviembre. A diferencia del Mundial de Sport Prototipos, en el que la inscripción es muy reducida, en el certamen en el que tomará parte Saldaña es mucho más competido, con parrillas en las que se dan cita más de treinta coches.

Tomás Saldaña en este proyecto tendrá el apoyo de C. M. Capital Markets, el Race y Simmonds.

Accidentados entrenamientos en Indianápolis

LOS entrenamientos de las 500 Millas de Indianápolis están resultando especialmente accidentados. A los que sufrieron Piquet y Mears, hay que sumar los de Jovy Marcelo, un joven piloto filipino que falleció a consecuencia del accidente, el de Pancho Carter y el del japonés Hiro Matsushita.

También hay que contabilizar cerca de quince más de menor importancia. Con respecto a Nelson Piquet, el triple campeón mundial de F-1, ha pasado ya por el quirófano tres veces y al parecer evoluciona favorablemente, pero todo indica que no podrá volver a pilotar en competición.

El espíritu de la aventura en USA

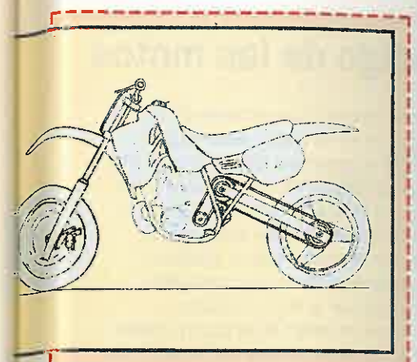
EL ya tradicional «Yamaha Spirit of Adventure», se celebrará este año del 25 de octubre al 8 de noviembre en Estados Unidos. Los participantes recorrerán 3.000 kilómetros por Arizona, Nuevo México, Colorado, Utah y Nevada. Para esta interesante aventura Yamaha dispone de setenta XTZ660 Teneré, que están esperando a otros tantos pilotos, entre ellos el cupo previsto de participantes para España. Para poder tomar parte, los interesados deberán ponerse en contacto con algún concesionario oficial de la marca. Yamaha se encarga de proporcionar los vehículos de asistencia y además contará con la colaboración de Gilles Picard y Angelo Cavandoli.

Mazda prepara su regreso

EL equipo Mazda, que presentó recientemente su nueva arma, el 323 4WD GT-R, está pendiente de que entre el primero de agosto y el primero de septiembre la FISA lo homologue para participar en Gr. A en el Mundial de Rallyes. Si esto sucede en esas fechas, podrían tomar parte en el Rallye de Australia y en el RAC de Inglaterra. Lo que aún no tienen definido es que pilotos se pondrán a su volante.

Todo para el Team KTM-Marsimoto

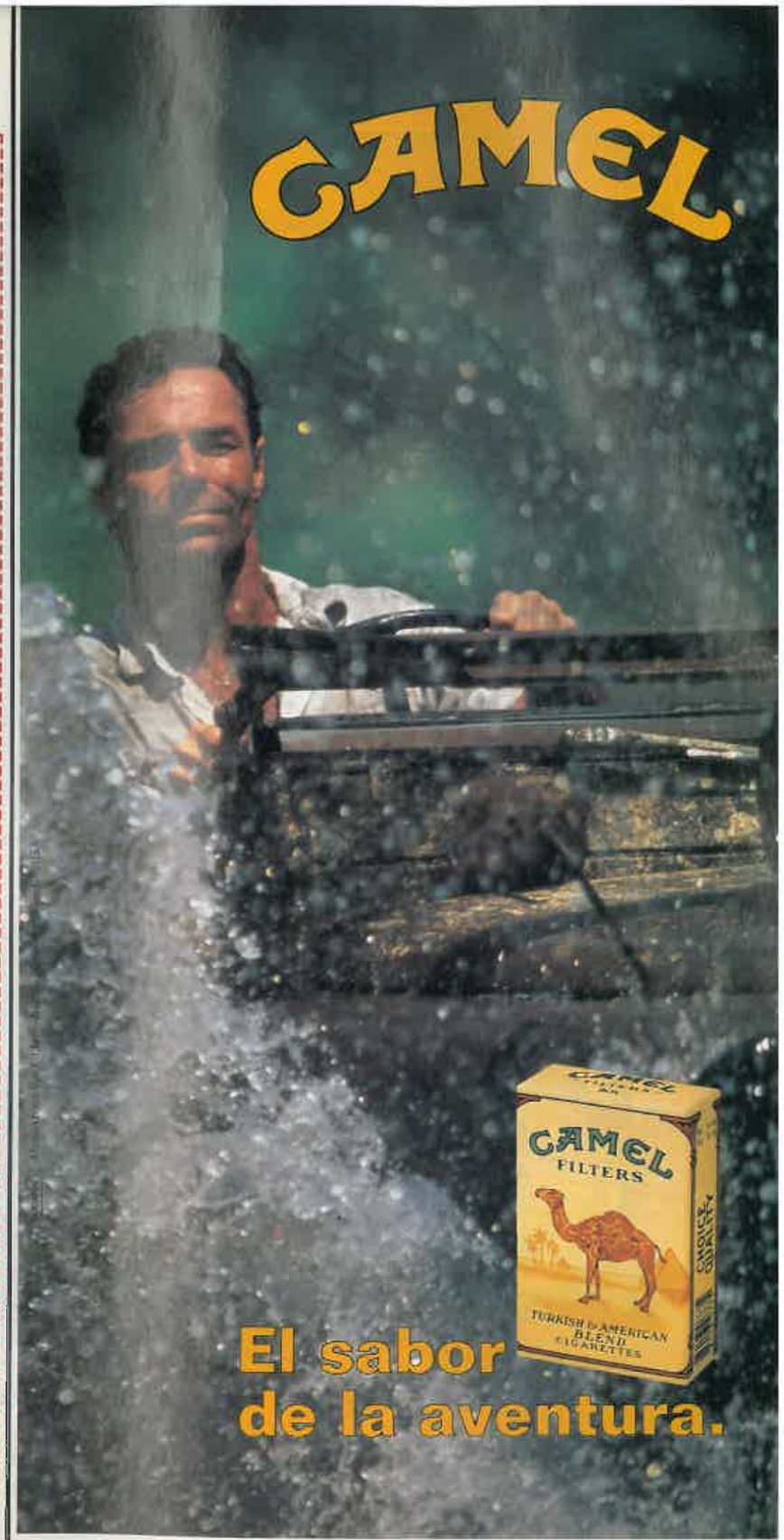
EL Team KTM-Marsimoto está cuajando una sensacional temporada en el Nacional de Enduro. En la última prueba, disputada en Guadalajara, Alex Llobet venció en la categoría de superiores a 125 centímetros cúbicos, mientras que Agustí Vall, de este mismo equipo, fue segundo. Josep Lluis Steuri se clasificó primero en la categoría de 4 tiempos. Los triunfos de este equipo también se extienden al Campeonato de España de Motocross en la categoría de 250 centímetros cúbicos. En la prueba disputada en Molins de Rei, los pilotos del KTM-Marsimoto, Josep Alonso y Pablo Colomina, fueron primero y segundo respectivamente.



AUTORES Y SU OBRA
Los ingenieros junto a la Honda CR 500R de Javier Arenas. En el dibujo se aprecia el recorrido de la cadena en el NTS.

Técnicos españoles descubren un nuevo sistema de transmisión

CON ocasión de la primera carrera del Campeonato Supermotard, que tendrá lugar el próximo día 24 en el circuito de Can Padro, el piloto Javier Arenas estrenará en su Honda CR 500R el nuevo sistema de transmisión NTS (Neutral Traction System), inventado por los técnicos catalanes José Luis Belli, Carlos Riba y Romeva y Francisco Ferrando. Dicho sistema consiste en la evolución del Bilever, que Motor 16 publicó en el número 426. En este caso, el sistema consiste en que la transmisión no es directa desde el piñón de salida a la corona posterior, sino que, como se aprecia en el dibujo que ilustra este recuadro, se ha desplazado el basculante hacia la parte superior del chasis y la transmisión de la potencia del piñón de salida pasa, en un primer tiempo, por una corona de igual tamaño a la de la rueda posterior y, para que el recorrido de la cadena forme un paralelogramo, se ha colocado una segunda polea en el recorrido de regreso, sobre el cual está anclado el disco y la correa del freno.



Firma de la Casa

El código de las motos

MUCHO se habla de la siniestralidad de las motos y de su peligrosidad, pero poco se hace para evitar que las listas de jóvenes accidentados se reduzcan. Me declaro apasionado por todos los ingenios con motor y, por lo tanto, por las motos, pero esta pasión no me impide ver que gran parte de los accidentes son consecuencia de la excesiva tolerancia que muestran las autoridades con la utilización de dichos vehículos. A diario, conduzco indistintamente coches y motos y disfruto como el primer día. Cuando me examiné para obtener el permiso de conducir, no recuerdo que el profesor de la autoescuela hiciese mención a la supuesta existencia de un «Código de la Circulación» específico para las motocicletas. Es más, recuerdo que el examen teórico sólo se realizaba una vez y valía para coches y motos. Así pues, ignoraba totalmente que en este «Código bis» estaba contemplado, como práctica legal, el circular por encima de la raya que separa los carriles, en lugar de por el centro del carril, como el resto de los vehículos. Así mismo, desconocía que las motos están «autorizadas» a adelantar indistintamente por la derecha o por la izquierda. Para que hablar de la circulación por el arcén, por encima de las aceras o los adelantamientos en carreteras de doble sentido con línea continua.

Todas estas acciones son práctica común de un gran número de motociclistas y causa de muchísimos accidentes. De esta forma es muy frecuente ver increpar furiosamente al conductor de un coche que no se ha dado cuenta de que estaba siendo rebasado por la derecha a toda velocidad. Otro fenómeno que se produce con cierta frecuencia es ver como algunas motos circulan a gran velocidad entre los saturados carriles de una autovía, sorteando coches y camiones. En estas circunstancias, es casi imposible que un conductor pueda reaccionar correctamente cuando una motocicleta rueda a mucha más velocidad que el resto del tráfico.

Hace unos días se sorprendía un amigo al ver que en medio de un tráfico muy denso en las proximidades de Francfort, los motociclistas se mantenían en sus carriles y rodaban al ritmo que marcaban las condiciones del tráfico. Esta conducta permite que todos los conductores puedan anticiparse a las reacciones de los motoristas. Me encanta la moto por la sensación de libertad que me produce su conducción, por la versatilidad y la agilidad de su utilización y por eso me desagrada ver la mala imagen que causa entre el resto de los ciudadanos la utilización abusiva de sus posibilidades.

Lo más lamentable de este doble código que sufrimos en España, es que tanto los policías municipales como los de carretera, se muestran excesivamente tolerantes con estas conductas. Parecen más interesados en atrapar a los torpes automovilistas que a las ágiles motocicletas. Tal vez corren demasiado para ellos. Dar por bueno este código privado causa muchas muertes todos los años.

Víctor Piccione

BALLESTA

REVERE NTV650

• Motor bicilíndrico de 4 tiempos • Refrigerado por agua • 647 cc. y 60cv. de potencia a 7.500 rpm. • Velocidad máxima 181 km/h. • 5 velocidades y transmisión por cardán • Suspensión ant. (horq. teles Ø 41 mm), post. (basc. Pra-arm) • Frenos ant. (disco hidra. Ø 316 mm), post. (disco hidra. Ø 276 mm) • 19 litros cap. depósito • 191 kilos de peso • Arranque eléctrico • Encendido transistorizado digital.

HONDA
Come ride with us.

MONTESA - HONDA, S.A. Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21-35 - Telf. (93) 474 02 52 - Cornellà 08940 (Barcelona)

Te estará esperando,
pero jamás podrá renunciar
a la llamada de la carretera.

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS
Más de 2.000 instalaciones a su servicio
RENAULT

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.

A FONDO: TODA ESPAÑA EN UN ALFA ROMEO 155

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16

26 de mayo de 1992 Núm. 449 • 350 ptas.

A la venta en junio

PRUEBA DEL NUEVO RENAULT 19

PRUEBA
OPEL FRONTERA SPORT

NOVEDAD
YAMAHA, AHORA COCHE