

CÓMO VIAJAR AL EXTRANJERO EN COCHE

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

21 de julio 1992 Núm. 457 • 350 ptas.

Bertone Freeclimber II



Jeep Grand Cherokee



EL VERANO VIENE EN TODO TERRENO



Audi 80 Avant



Opel Monterey LTD

El familiar más moderno

The Chesterfield way of life.

El Reto del Sabor.



FESTIVAL

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

DODGE VIPER PAG. 20



PRUEBA DEL BMW 730I V8 PAG. 44



GAMA PEUGEOT 405 PAG. 12



F-1 EN GRAN BRETAÑA PAG. 102



GHIA FOCUS PAG. 52

- 26 BERTONE FREECLIMBER II
- 28 PRUEBA DEL OPEL MONTEREY LTD
- 36 **FRENTE A FRENTE** FIAT UNO SELECTA/ROVER 114 SL AUTOMATICO
- 44 **A FONDO** BMW 730I V8
- 52 **FUERA DE SERIE** GUIA FOCUS
- 56 **ACTUALIDAD** VIAJAR EN COCHE POR EUROPA
- 63 **MAGAZINE**
- 67 **PRECIOS**
- 92 **DEPORTE** GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO EN HUNGRÍA
- 98 **CAMPEONATO NACIONAL DE TURISMOS, CALAFAT**
- 102 **GRAN PREMIO DE F-1 EN GRAN BRETAÑA**
- 110 **A TODO GAS**

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 12 **AL VOLANTE** NUEVO PEUGEOT 405
- 16 AUDI 80 AVANT
- 20 DODGE VIPER
- 22 JEEP GRAND CHEROKEE

H MUCHO MAS QUE UNA MODA

HOY traemos a nuestras páginas los tres últimos todo terreno que han salido al mercado. Son el fiel reflejo de algo que comenzó siendo una moda -que a nuestro país llegó con bastante retraso frente a otros países- para convertirse en un auténtico fenómeno social.

Lejos quedan ya aquellos tiempos en los que a un todo terreno se le denominaba «Jeep», en clara referencia a aquellos vehículos que tanto hicieron en el desarrollo de la segunda Guerra Mundial, y hoy ya nadie se acuerda de llamar a un todo terreno «Land Rover» en nuestro país como antes, cuando sólo existía ese vehículo de origen británico en España.

En la actualidad el segmento de los todo terreno es uno de los más competidos del mercado, y su ascenso es imparable. El todo terreno, en principio aceptado como vehículo industrial, luego definido como apto



para el ocio, ahora se ha convertido en un familiar más por su amplitud, por su capacidad e incluso por su seguridad; o más bien en el vehículo familiar por antonomasia.

El caso es que, si antes eran pocos los fabricantes que contaban con modelos de estas características, ahora todos quieren contar con uno de ellos, y si no fijense bien. Opel entraba de lleno en el segmento con su Frontera, y ahora repite con el Monterey. Los americanos de Chrysler quieren competir al máximo nivel mundial con su Grand Cherokee. Incluso los carroceros, caso de Bertone, tampoco quieren perderse la fiesta; utilizando como base de su diseño un coche japonés -Daihatsu- y un motor alemán -BMW.

El caso es que hay un todo terreno para cada ocasión, para el deporte, para el ocio, para presumir, para viajar, para todo... Aquel vehículo que, hasta hace poco tiempo, era considerado como mucho como un segundo coche, ahora empieza a ser tenido en cuenta como el primero. Por algo será. Su evolución, desde luego, ha tenido mucho que ver. Ahora un todo terreno ofrece tanto o más que un turismo, en comportamiento, comodidad y equipamiento. Coincidiendo con este número de Motor 16, aparece en el mercado un Catálogo dedicado al todo terreno en profundidad. No dejen pasar la ocasión de saber más y mejor sobre estos maravillosos vehículos.

Manuel Doménech



GM. podría invertir en Vizcaya

DURANTE los últimos días, diversos medios informativos han recogido la noticia de la posible ubicación en Vizcaya de una planta de General Motors, con capacidad productiva de 150.000 coches anuales y una inversión del orden de los 60.000 millones de pesetas. Sobre este proyecto se manifestaron personalidades del gobierno vasco, como el vicelehendakari, Jon Azúa y el diputado general de Vizcaya, José Alberto Pradera.

Fuentes de General Motors en España han manifestado que, por el momento, no hay nada definitivo. En los últimos años, GM en Europa se ha encontrado con una capacidad de producción inferior a sus necesidades, lo que ha producido no pocos problemas de abastecimiento en modelos de gran éxito comercial, como el Calibra y el Vectra. Todo esto se ha agravado por la fuerte demanda de coches de tipo medio por parte de los nuevos mercados del este de Europa, especialmente en la ex-RDA.

Esta demanda parece haber remitido, pero en GM se sigue estudiando la posibilidad de aumentar su capacidad de producción, ya sea creando nuevas plantas o incrementando la cadencia en las actuales.

En este sentido, GM mantiene

contactos con organismos públicos y privados de países europeos para estudiar las condiciones de inversión más favorables. Los contactos con el Gobierno vasco se encuadran en esta estrategia, sin que signifiquen una decisión final.

Los consumidores contra el seguro

LA Unión de Consumidores Españoles recurrió a principios de año un Real Decreto que elevaba los límites de cobertura del seguro obligatorio y consecuentemente sus tarifas.

El argumento de la UCE es que en el desarrollo del Decreto se omitió la opinión de las asociaciones de consumidores, tal y como se contempla en el artículo 10 de la Constitución. Una reciente sentencia da la razón a la UCE, anulando dicho Decreto, aunque según Unespa (Unión Española de Entidades Aseguradoras), esta anulación no tiene consecuencias directas, ya que los límites de cobertura están fijados a

nivel comunitario y «es norma de obligado cumplimiento para los miembros... aunque no exista una norma que las recoja a nivel nacional».



SEMAFOROS

GENERAL MOTORS, MAS VERDE

Por primera vez en los Estados Unidos, una asociación ecologista ha firmado un acuerdo de cooperación con una firma automovilística. General Motors y FDE (Asociación para la Defensa de la Naturaleza), han firmado un acuerdo para retirar de la circulación viejos coches, de alta contaminación.

PALAMOS SIN CASCOS

Hace unos meses reconocíamos como muy positiva la iniciativa del Ayuntamiento de Palamós, que regalaba un casco a todos los jóvenes nacidos en la localidad gerundense, propietarios de motocicletas. Pues bien, tras regalar 800 cascos, lo cierto es que los jóvenes no los usan, según manifiesta la policía local.

ASFALTO PARA TODOS

Un año más, el Ayuntamiento de Madrid inicia la «operación asfalto», mediante la cual se renovará el pavimento de 133 vías de la capital y se actualizará la señalización horizontal.

GUERRA MANDA

Alfonso Guerra sigue mandando mucho en este país, como se pone de manifiesto en las informaciones aparecidas en la prensa, según las cuales el ex-vicepresidente, influyó para que el trazado de la M-40 madrileña se modificara para evitar causar trastornos en el colegio donde actualmente estudia su hijo.

Motor 16 con la Antorcha Olímpica

EN el recorrido de la llama olímpica por el territorio nacional se han relevado 9.500 voluntarios, entre los que se encontraban algunos redactores de Motor 16. Seat, uno de los tres patrocinadores del recorrido de la antorcha, possibilitó con su invitación que Motor 16 participase en el evento olímpico, de esta manera tan modesta, pero no por ello menos emotiva. Alrededor de la antorcha utilizada en uno de los relevos, nuestra redacción rinde así un pequeño homenaje a todos los que siguen creyendo en la Olimpiada como un hermanamiento entre los pueblos.

Spieß contraofensiva alemana

ALEMANIA no podía quedarse al margen en la moda de los supercoches, tras el lanzamiento del McLaren F1 que coloca a la industria británica en una posición de privilegio



en este auténtico combate técnico.

Un nuevo constructor viene a sumarse a la ya larga lista de excéntricos mecenas, convencidos de que su proyecto puede ser un éxito comercial.

Se llama Robert Spiess y su centro de operaciones está en la localidad de Gemmingen. Hasta la fecha, la compañía Spiess había limitado su actividad

a la fabricación de componentes en materiales composite y fibra de carbono, destinados principalmente a la industria aeronáutica.

Con la colaboración del diseñador Karl-Heinz Knapp, Spiess propone el TC 522, que con un motor biturbo V8, de más de 500 caballos de potencia, para un peso de escasamente 1.000 kilos, supe-

rá ampliamente la barra de los 300 kilómetros por hora.

El proyecto germano hace hincapié, no sólo en unas líneas espectaculares y agresivas, sino en el confort y seguridad de este coche, de motor central y 4,45 metros de largo, con transmisión semiautomática que, como en la Fórmula 1, tiene los botones del cambio en el volante.

Los responsables comerciales de la compañía han previsto el lanzamiento inicial de una serie limitada de 100 unidades, que podrían empezar a ser entregadas a principios del próximo año 1993.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

DE MAL EN PEOR. Por primera vez en los últimos catorce años, Toyota ha decidido no contratar a empleados a jornada parcial, y ha reducido la producción de su planta en Tahara. Honda acaba de cerrar durante tres días su cadena de montaje en Suzuka y Mazda ha dado por terminado el turno de noche en la planta de Hofu.

NISSAN quiere reducir en un 30 por ciento el número de sus componentes automovilísticos

durante los próximos cinco años. En la actualidad, se necesitan unas 60.000 piezas para fabricar un coche. El número dos nipón va a modificar el diseño de sus coches para utilizar un menor número de componentes y poder emplear idénticas piezas en modelos diferentes.

SEGÚN UNA ENCUESTA ANUAL realizada en Estados Unidos entre 34.000 personas que compraron su coche el último año, el Toyota Lexus es el modelo del que más satisfechos se encuentran sus propietarios. Nissan Infiniti, GM Saturno y Honda Acura ocupan los

siguientes puestos. Entre los 18 primeros modelos de la encuesta, siete son japoneses, siete europeos y cuatro americanos de General Motors.

LOS CONSTRUCTORES JAPONESES siguen ganando terreno en un mercado tan difícil como el alemán. En el pasado mes de mayo, consiguieron vender 50.400 coches, lo que representa el 14,1 por ciento del total, frente al 13,7 por ciento del mes anterior.

Por marcas, Nissan ocupó la octava posición, seguida de Mazda, Toyota, Mitsubishi y Honda.

BMW PUNTUALIZA

A raíz de las informaciones sobre ciertas irregularidades en algunas ventas efectuadas en régimen de placa turística, por uno de sus concesionarios, BMW Ibérica tiene interés en aclarar los siguientes puntos:

Primero.- En el mes de diciembre de 1991, BMW Ibérica S.A. recibió una denuncia externa sobre presuntas irregularidades en relación con ciertas ventas en régimen de placa turística y cuerpo diplomático.

Segundo.- Por tal motivo, BMW Ibérica S.A. contactó con el concesionario a fin de esclarecer las eventuales irregularidades y determinar las posibles responsabilidades que pudieran derivarse.

Tercero.- El concesionario inició a su vez una investigación interna que concluyó en que el entonces jefe de ventas de placa turística de dicha concesión era el único responsable de los hechos, reconociendo documentalmente su conducta desleal.

Cuarto.- Los responsables de la concesión decidieron el despido del citado empleado, comunicando a BMW Ibérica S.A. la forma en que se habían desarrollado los hechos.

Quinto.- BMW Ibérica S.A. consideró suficientes las explicaciones del concesionario y dio por cancelado el tema. La casa matriz en Alemania ha estado informada en todo momento de los aspectos fundamentales de este hecho.

Sexto.- Este tema quedó cerrado hace varios meses, sin que se haya tenido noticia de ninguna otra irregularidad.



Restricciones olímpicas

Los barceloneses, y en particular los conductores, se van a ver en gran medida afectados por los Juegos Olímpicos. Una gran área del Ensanche será cerrada al tráfico y sólo tendrán acceso y posibilidad de aparcamiento los automóviles de los residentes, que deberán solicitar una acreditación. Se ignora todavía si serán personales o por vehículo, solución esta última que sería la más lógica, por cuanto ya se paga un impuesto municipal por todos y cada uno de los vehículos de los que se es titular.

Otra novedad es la creación de 66 kilómetros de Carril Olímpico (en la foto), similar al ya existente para el Bus y que estará reservado para la «familia» olímpica.

Especialmente afectados por la política de restricción de circulación esta-

rán los vecinos del Poble Sec, cuyo barrio quedará cerrado por considerarse «Área Olímpica». Esto ha causado alarma a todos aquellos que se dirigen a trabajar al barrio y que tendrán serias dificultades para acceder a su puesto laboral, dado que sólo los vehículos censados en la zona podrán acceder al barrio.

Un millar de socios del RACC residentes en esa zona participarán en el Plan Gaudí, que consiste en un control electrónico de acceso que funcionará mediante una tarjeta electrónica similar a la que ya se emplea en los peajes dinámicos de las autopistas.

Por último, se han creado distintos parkings en los alrededores de la Ciudad Condal, cuya tarifa incluye un abono para trenes, metros y autobuses para evitar que se acceda al casco urbano con vehículos particulares. Así pues, ¡Felices Olimpíadas!... con el coche en el parking.

Un Rolls amarillo... rojo y negro

Los colores de la bandera alemana pueden ondear sobre la más prestigiosa fábrica de automóviles del mundo, según nos informa nuestro corresponsal Ian Adcock. Los rumores sobre la posible compra de Rolls-Royce por parte de BMW se han acrecentado en los últimos días cuando Eberhard Von Kuenheim, responsable ejecutivo de la firma bávara ha confirmado el interés de su compañía por la compra de RR.

Es conocido que la firma Vickers, propietaria de una importante participación en el capital social de Rolls, tiene interés en vender. BMW podría comprar esta participación, cuyo montante es de 350 millones de libras (63.350 millones de pesetas) a un precio notablemente más bajo.



CONTANTE Y SONANTE

REPSOL HA DESTINADO 4.000 millones de pesetas a investigación y desarrollo en 1991, y espera incrementar esta cifra hasta 5.000 millones antes de 1995.

LA AUTOPISTA VASCO-ARAGONESA ha visto incrementar su tráfico en un 3,6 por ciento el pasado año. Los ingresos de explotación ascendieron a más de 11.400 millones de pesetas, con unos beneficios de 2.078 millones.

EL ATASCO PRODUCIDO por los camioneros galos ha supuesto una pérdida de 4.000 millones de pesetas a los transportistas españoles, por merma de mercancías y retrasos en las entregas.

LAS EXPORTACIONES de coches españoles han descendido un 5,7 por ciento durante el mes de junio, la primera bajada desde año y medio.

PIONEER ESPAÑA ha inaugurado una planta en Barberá del Vallés en la que fabricará componentes plásticos para autorradios, que serán exportados a todos los países europeos.

TOYOTA COMPRARÁ al grupo americano Chrysler componentes para sus coches fabricados en Kentucky.

Entre todos los elementos que van a ser suministrados cabe señalar especialmente los depósitos plásticos de combustible y los elementos del interior de la carrocería.

ALFA 164 SUPER

EN EL PRÓXIMO OTOÑO el 164, el buque insignia de Alfa Romeo conocerá su primer restyling. Exteriormente el cambio más evidente afecta a los paragolpes que pretenden dar una imagen de coche de mayor nivel. En el interior, los cambios de detalles son abundantes, buscando una mejor ergonomía y mayor confort. No se conocen



todavía las modificaciones que puedan afectar a la carrocería. Lo que sí se sabe es que habrá una nueva versión del Alfa 164, posiblemente denominada «Super» que utilizará el nuevo motor V6 de 3,0 litros y 24 válvulas, que desarrolla una potencia de 210 caballos a 6.800 vueltas, alcanzando una velocidad homologada de 240 kilómetros por hora, con una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,0 segundos.



ALFA 164, NUEVA VERSIÓN. El Alfa 164 va a tener un nuevo modelo, además de realizarse un restyling en las versiones antiguas. La nueva versión recibirá el nombre de «Super».



Legión de Honor para Garrigues

LA pasada semana, anunciábamos el relevo en la presidencia de Citroën Hispania, donde Antonio Garrigues había cesado, a petición propia y por motivos de edad, tras 16 años en el cargo.

Días después, el Gobierno francés ha reconocido el trabajo de Garrigues al frente de la filial española de la compañía francesa, concediéndole el título de Oficial

de la legión de Honor, la más alta condecoración civil que se otorga en el vecino país. La condecoración le fue entregada por el Embajador de Francia en España, Henri de Coignac, en una ceremonia celebrada en la residencia del embajador.



DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

ROVER dispondrá al fin de un coche medio, tipo deportivo, a mediados de 1995, para competir con los Ford Escort, Opel Astra y Volkswagen Golf. Bautizado como «Pathfinder», este modelo está basado en la plataforma del Montego. Utilizará indistintamente los motores de 1,6 litros de la serie K y 16 válvulas y 2,0 litros de la serie T. Dispondrá también

opcionalmente de tracción y dirección a las cuatro ruedas.

LA VERSIÓN DESCAPOTABLE del Opel Astra iniciará su producción a finales de este mismo año, en las instalaciones de Bertone en Gran Bretaña, para lo cual ya se ha instalado una nueva línea de montaje.

DAVID HERMAN, el hombre que durante los últimos treinta meses ha regido los destinos de Saab como presidente y jefe ejecutivo, ha sido reclamado por el nuevo responsable de GM Europa para que se haga cargo de la

Presidencia del Directorio de Adam Opel AG, sustituyendo a Louis R. Hughes. Esta decisión aún no ha sido comunicada oficialmente.

JAGUAR HA CREADO su primer centro de distribución en un país del Este europeo. Polonia es el primer país en el que se podrán comprar vehículos de esta marca. Las previsiones de ventas para este primer año son únicamente de 20 a 25 unidades, aunque está previsto que en los próximos años se aumente considerablemente esta cantidad.

No al carné por puntos

COMO casi todo el mundo sabe, los camioneros franceses han llevado a cabo una huelga salvaje, paralizando el país, para manifestar su oposición a un nuevo permiso de conducir que se ha puesto en funcionamiento en el vecino país.

Este sistema de carnés, por puntos, que ya funciona en Alemania, podría implantarse en España: es una hipótesis que barajan las autoridades, después que la

Comisión de Seguridad Vial del Senado recomendase su puesta en práctica.

Antes incluso de que comience a estudiarse su implantación en España, el presidente de la asociación del Transporte Internacional por Carretera, Miguel Angel Ochoa, se ha opuesto rotundamente al carné por puntos, con los argumentos ya desoídos por la Administración francesa: «no se puede dar la misma puntuación a un profesional que hace 120.000 kilómetros al año que a un particular que apenas recorre 25.000, cuando existen unos medios para probar la

profesionalidad del transportista, como exámenes diferentes, test psicológicos y tacógrafos para controlar los excesos de velocidad».

Por otro lado, los transportistas españoles han aplazado una huelga prevista para este mes de julio, posponiéndola para septiembre. La huelga aplazada se convoca

como medida de protesta respecto a un programa de reconversión del sector, propuesto por la Dirección General de Transporte Terrestre y no aceptado, entre otros, por la patronal CETM, que agrupa a más de 5.000 profesionales.



CORRESPONSAL DE LOS LECTORES



Xavier O'Callaghan

Después de varias semanas sin intervenir en esta revista -magnífica según este Corresponsal y según los lectores que amablemente le escriben- de nuevo quiero hacerme eco de una serie de cartas de variado contenido.

En primer lugar, una larga carta de Marcos X. Pérez Fariña, de La Coruña, lector que ya antes había escrito a este Corresponsal y cree debería crear otra sección paralela dedicada a consultas técnicas; y dice, literalmente: «el nuevo formato es excelente y completo y el hecho de salir los viernes es definitivo». Por contra, Benigno Orjales Villar, de Madrid, escribe una carta para hacer, dice literalmente, «una única pero importante crítica» y ésta viene referida precisamente al día de la publicación: considera un grave error publicarla el viernes porque se pierde toda la actualidad deportiva del fin

miento del Astra 1.4i?; los GT también montan neumáticos más anchos, ¿no absorberá esto la diferencia de desarrollo? ¿Por qué aparecen cifras de prestaciones más bajas para los Astra 1.6 de 100 CV que para los 1.4 de 82 CV? ¿Se trata acaso de versiones automáticas? ¿Piensan probar pronto las versiones GT así como los nuevos 1.6? Ya han publicado las pruebas de los Chrysler Voyager y LeBarón, ¿van a probar, a muy corto plazo, el Saratoga? ¿Son generalmente menos fiables los motores turbo de gasolina que los atmosféricos? ¿Qué problemas especiales de mantenimiento pueden presentar? ¿Consideran algo delicada la respuesta en mojado del Uno Turbo i.e. y del Dedra Turbo? ¿Creen que vale la pena comprar ahora un Uno Turbo o será mejor esperar al próximo modelo de 16 válvulas?

El lector, Pablo Maza Madrazo, de Madrid, gran aficionado -cómo él mismo dice- al diseño de carrocerías y demás partes del automóvil, pide la dirección y demás información sobre el centro de diseño experimental de carrocerías, de Madrid (al parecer dirigido por Francisco Podadera).

Miguel Morenés, estudiante en Inglaterra, de 15 años, solicita la publicación del palmarés completo de Luis Pérez Sala, desde su primera participación en una prueba de motor, modelo con el que empezó y cómo quedó. Julio Castillo, de Gerona, pregunta si se va a comercializar algún coche eléctrico el año próximo en España. Manuel R. Benítez Santos, que se denomina «amante de las cuatro ruedas» escribe una carta en la que tiene razón en todo, resulta un tanto pesimista pero termina con alegre toque de optimismo.

Expone con crudeza los múltiples impuestos y trabas que soportan los sufridos automovilistas, los cuales -concluye- «a pesar de todo, seguiremos disfrutando como un niño con un juguete».



de semana, cuyos eventos más importantes son en estos días y el lector se entera, por lo tanto, con cinco días de retraso.

Sigo con la carta del asiduo lector Marcos X, y recojo y transcribo sus sugerencias: sería interesante que, cuando se publican las prestaciones de vehículos, se hiciera constar en qué marcha se consigue la velocidad máxima y que, en los coches probados, se midieran las prestaciones con el aire acondicionado, si lo llevan, y los kilómetros que tiene la unidad probada; así mismo, el coste aproximado del seguro del vehículo probado; se queja de lo limitada que ha sido la prueba del VW Golf GTI y hace unas preguntas para ser resueltas por los especialistas, sobradamente competentes, de esta revista: del Opel Astra se comenta que las versiones GT disponen de desarrollos más cortos, ¿Realmente se podrá mejorar así el escaso rendi-

RESPUESTA A LAS PREGUNTAS

Los desarrollos más cortos de las versiones GT del Astra, permiten mejorar sus prestaciones considerablemente sin que la anchura de sus



neumáticos influya decisivamente. El Astra de 100 caballos anda más que el del 82, nuestra lista de precios informa erróneamente de lo contrario, algo que ya ha sido subsanado. En el número 447 ya se ha probado la versión 1.6 GT. El Chrysler Saratoga se probó en el número 451.

No se puede decir que, hoy en día, un motor turbo sea menos fiable que uno atmosférico, los lubricantes han evolucionado muchísimo y lo que antes suponía una de las mayores pegas, ahora permite que el motor trabaje a unas temperaturas impensables entonces. En cualquier caso, el propio turbocompresor sería la pieza más proclive a envejecer prematuramente.

El Uno Turbo no pone en aprietos a su conductor, ni siquiera en mojado; sin embargo, con el Dedra se precisan manos más expertas. No tenemos noticias sobre el Uno con 16 válvulas, pero en cualquier caso nuestra recomendación es que si quiere prestaciones compre el turbo.

La dirección de Francisco Podadera es Anibal Auto S.A. Polig. Ind. Alborán, Motril, Granada.

El palmarés de Luis Pérez Sala, por su extensión, nos es imposible publicarlo en esta sección; sin embargo, comentar que comenzó en el karting en 1976 para continuar en el 77 en la Copa Renault 8. Sus primeros triunfos llegaron en el 80, temporada en la que se adjudicó la Copa Renault 5. En el 84 participó por vez primera en F-3 y en el 88 en F-1.

Por último, en 1993 no hay planes de comercialización de ningún vehículo eléctrico, sin embargo, de llegar a hacerlo, la marca con el prototipo más avanzado sería Fiat y su Panda Elettra.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

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

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M. Jesús Sánchez y Eduardo Abuña. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Ángel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1º 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprenta: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Cervás, 8. Alcobendas.
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. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

Primera Mano

La Red de Concesionarios Volkswagen/Audi lanza los coches Primera Mano.

¡Es su ocasión!

Un nuevo concepto en el mundo del automóvil. Los PrimeraMano son coches con la Garantía de Volkswagen/Audi, a precios de ocasión. Coches de todas las marcas y modelos que han superado una revisión a fondo de 71 puntos. Y que le ofrecen la Garantía más completa del mercado: **Piezas y mano de obra gratuitas.**

En caso de avería, según la Garantía Volkswagen/Audi Vehículos Ocasión, le solucionamos su problema sin cargo alguno en toda Europa. **Asistencia personal 24 horas.**

Ya no se encuentra solo. Le atendemos durante las 24 horas del día, incluidos festivos. Con una simple llamada telefónica, nuestro Servicio de Asistencia Personal está a su disposición.

Cobertura europea.

Si tiene un problema en cualquier país de Europa, usted puede llamarnos desde allí donde esté. La Garantía contempla alojamiento para usted y los ocupantes del vehículo, viaje hasta el lugar de origen o de destino, recogida del automóvil, etc.

Hasta 2 años de Garantía.

Un PrimeraMano tiene de 6 meses a 2 años de Garantía.

Financiación especial Volkswagen Credit.

Condiciones de financiación iguales a las que ofrecemos para vehículos nuevos.

Recompra a los 3 meses.

Por el mismo valor que usted ha pagado, si en

el plazo de 3 meses decide comprar un nuevo modelo Volkswagen o Audi, de acuerdo con las condiciones del Certificado de Garantía de Recompra que se entrega a la compra del vehículo.

Volkswagen/Audi le ofrece una Garantía así porque está muy seguro de sus coches PrimeraMano. Si usted busca un buen vehículo de ocasión y la mejor Garantía, ahora tiene los PrimeraMano. En los Concesionarios

Volkswagen/Audi.



A diferencia de otras marcas con más problemas de imagen, Peugeot se ha limitado a adecuar su 405 a las exigencias actuales sin modificar las líneas maestras, sin apenas tocar la carrocería. Esta política, bastante acertada si tenemos en cuenta el éxito del modelo y el respeto y fidelidad de la marca francesa hacia el actual propietario, no ha impedido el replanteamiento de la parte trasera, ahora idéntica a la de su hermano mayor, el 605, para mejorar el acceso al maletero y una renovación interior

en toda regla. Lo cierto es que a los más despistados les va a costar diferenciar el 405 actual del 405 que llegue a partir del 15 de septiembre. El discreto y único restyling trasero apuesta por lo práctico, aunque sigue sin ofrecerse el respaldo abatible por mitades asimétricas, conformándose con ofrecer un hueco, que coincide con el reposabrazos, para transportar esquís. Los técnicos franceses asumen y reconocen esa laguna, pero el considerable tamaño del maletero y otro tipo de preocupaciones les han



AL MEJOR NIVEL.
El acabado, la calidad de materiales y la presentación pueden competir de tú a tú con los mejores rivales.



NUEVOS PEUGEOT 405

PASEN Y VEAN

A simple vista, es el 405 de siempre, al que sólo se le ha retocado ligeramente el maletero; sin embargo, hay que pasar al interior, hay que sentarse al volante para conocer las profundas modificaciones realizadas en el habitáculo, hay que girar la llave de contacto y circular con él para descubrir el 405 de la nueva generación.

COMODIDAD DE CARGA
Con el nuevo diseño de la tapa del maletero, al estilo del 605, se facilita la carga de objetos voluminosos. El plano de carga también se ha bajado unos milímetros.



llevado a invertir una cifra millonaria en otros puntos conflictivos. Es el caso del tablero de instrumentos que ha cambiado por completo, heredando, en conjunto, las soluciones del grande de la casa. Se ha cuidado al máximo el acabado y se han empleado materiales de mejor calidad, al menos visualmente (¡temblad japoneses y alemanes!) Por último, la reorganización de los elementos ha llevado a presentar un habitáculo más agradable y lógico, en el que destaca, en el lado po-

sitivo, la nueva ubicación de los mandos de los elevalunas eléctricos, en la parte alta del reposabrazos y en la parte negativa, la inexistencia de huecos portaobjetos, salvo las guanteras, de poca altura, situadas en las puertas.

Destaca la aparición de tres nuevas mecánicas, la utilización de catalizador en todos los motores de gasolina y la pérdida en prestaciones para dar paso a una elasticidad más valorada en este segmento.

El motor de 1,6 litros correspon-

diente a las versiones GL pierde tres caballos con la incorporación del catalizador. Monta una sencilla inyección monopunto y a pesar del trabajo realizado sigue resultando algo ruidoso. Los 405 GR cuentan con una nueva mecánica de 1,8 litros de cilindrada, evolucionada a partir del 1.6.

Resultante de combinar piezas de otros motores (la culata y las válvulas provienen del 205 y 309 GTI de 130 caballos) se consiguen 101 caballos y destaca por su suavidad de funcionamiento. No se le pueden exigir aceleraciones fulgurantes pero, globalmente, es un vehículo agradable de conducir y gracias a su 5ª velocidad (extralarga) será con toda seguridad bastante económico a velocidades mantenidas.

Las versiones SRi, STi y SRi X4 se aprovechan de la tecnología del hermano mayor con una mecánica derivada del 605 SRi con dos litros de cilindrada y 125 caballos de potencia, pero considerablemente reducida de tamaño para su adecuada ubicación en el vano motor del 405. Puede considerarse la opción más equilibrada de la gama con unas buenas prestaciones y una potencia a bajas revoluciones aumentada para mejorar la respuesta.

FICHA TECNICA



	GL	GR	SRi/STi	Mi 16V	GLD	GRDT/SRDT
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal					
Nº de cilindros	4 en línea					
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.761	1.998	1.998	1.905	1.905
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyección	Bomba inyec + Turbo
Compresión	8,95 a 1	9,25 a 1	9,5 a 1	10,4 a 1	23 a 1	21,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	89 cv (65 kw)/6.400	101 cv (74 kw)/6.000	125 cv (89 kw)/5.750	165 cv (111 kw)/5.750	70 cv (51 kw)/4.600	92 cv (67,5 kw)/4.000
Par máximo / r.p.m.	13,3 mkg/3.000	15,6 mkg/3.000	18,3 mkg/2.750	19 mkg/3.500	12,5 mkg/2.000	20,4 mkg/2.250
TRANSMISION						
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 marchas					
DIRECCION Y FRENOS						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
Frenos. Sistema (Del/Tras) + ABS	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos	Discos vent/Tambores	Discos vent/Tambores
SUSPENSIONES						
Delantero	Indep. McPherson					
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg)	1.060	1.100	1.135	1.180	1.125	1.150
Longitud/ancho/alto (mm)	4.408/1.694/1.410	4.408/1.694/1.410	4.408/1.704/1.410	4.408/1.716/1.390	4.408/1.694/1.410	4.408/1.694/1.406
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)	14,3	11,9	11,3	9,8	18,1	12,7
Velocidad Máxima (km/h)	175	185	197	215	164	181
Consumo Urbano (l/100 km)	9,8	9,9	11,0	12,9	7,1	8,3
A 90 km/h (l/100 km)	5,8	5,5	5,9	6,9	4,9	5,1
A 120 km/h (l/100 km)	7,8	7,1	7,4	8,7	6,9	6,8



Sobre este último motor se ha trabajado para ofrecer una nueva versión Mi16, con un régimen de utilización más adecuado para el gran público. En realidad ha perdido cinco caballos (155) en relación al modelo que sustituye; sin embargo, una serie de soluciones han permitido que el par que antes se conseguía a 5.000 revoluciones, ahora esté disponible a 3.500. Esto ha sido posible, en parte, a la Admisión de Característica Acústica Variable, experimentada previamente sobre el 405 T16 de carreras y más tarde montada en el 605 SV24.

MÁS UTILIZABLE

La traducción de esto es que se ha ganado en elasticidad y ya no es necesario llevar el motor a tope de revoluciones para conseguir el mejor rendimiento, lo no tan bueno es que los padres de familia más marchosos echarán de menos ese nervio que caracterizaba al anterior modelo. Estos tendrán que esperar hasta finales de otoño para poner entre sus manos un Mi16 Turbo con 200 caballos, Full equipe y exclusivamente con tracción total. Un pura sangre con un pie en competición y unas prestaciones de locura.

En diésel, dos motores componen

la oferta, el conocido de 70 caballos atmosférico y el nuevo turbodiésel ya estrenado en el ZX.

Después de numerosas críticas respecto a la sequedad de la suspensión en un coche básicamente familiar, se ha procedido a ablandarla ligeramente con muelles más flexibles, entre otras modificaciones, aunque sin cambiar la geometría. El resultado es extraordinario, por cuanto se mantiene el excelente comportamiento del coche y se aumenta la comodidad de marcha. En el Mi16, la pérdida de dureza no es aprecia-

ble salvo cuando se conduce al límite. En cualquier caso el equilibrio conseguido nos parece óptimo. Los refuerzos que ha recibido el chasis han aumentado la rigidez torsional con sólo 15 kilogramos más de peso. En Francia, el aumento de precio respecto al modelo antiguo ha sido de un 2,1 por ciento. En España, y teniendo en cuenta que los equipamientos serán más completos (SRi y STDT con aire acondicionado de serie) el aumento será mayor.

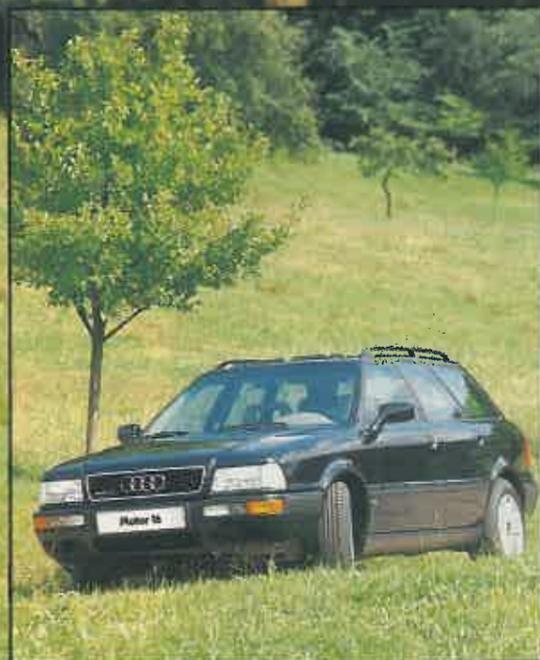
Andrés Mas

Fotos: José A. Díaz



MÁS RACIONAL
La situación de los mandos del elevalunas eléctrico es más lógica. Los guamecidos de las puertas cuentan con una presentación más adecuada.

POCAS DIFERENCIAS
Exteriormente sólo se diferencian en la parte trasera. La capacidad de carga se mantiene idéntica y siguen sin ofrecer el respaldo trasero abatible por mitades.



CAPACIDAD EXTRA
La superficie de carga ofrece un volumen mayor al de los sedientos posteriores, su abanico de plegado al mínimo espacio.

PRESTANCIA

La versión familiar del Audi 80 no resta al coche imagen de producto muy cuidado y de alta calidad. El exterior resulta más atractivo que el Audi 100 Avant y los interiores no desmerecen a la marca.



AVANCE DE GAMA

AUDI 80 AVANT

Dentro de la activa política de novedades en la gama Audi, el último modelo presentado es la versión familiar del 80. A pesar del raquítico mercado que este tipo de coches registra en España, la marca alemana traerá, a finales de año, una pequeña partida de este compacto y polivalente Audi 80 Avant.

Juan Luis Soto

Enviado especial

El posicionamiento de los familiares en el mercado sigue reglándose por algunas aleatorias causas, que hacen muy distintos los resultados dependiendo del país. Audi, que ha registrado unos balances económicos muy satisfactorios durante



NUMEROSAS POSIBILIDADES
A pesar de las siete versiones posibles, cuyo alto de gama es este V6 Quattro, solo una llegará a España. Será el Audi 80 V6 2.6 Avant.



CUIDADA ESTÉTICA
El diseño del portón trasero se ha hecho con especial cuidado. El nuevo 80 Avant resulta ser un coche compacto y muy atractivo. Seguro que ocupará un lugar privilegiado entre los vehículos familiares, cada vez con más demanda.

1991 (la máxima facturación jamás conseguida por la marca y cifrada en 932.400 millones de pesetas), ha atacado fuerte en todos los segmentos de su producción. La venta de familiares está activándose significativamente en el resto de Europa, con un incremento del 47 por ciento frente al registrado por el total de las berlinas de gama alta, de tan sólo 32 por ciento.

La explicación de esta creciente afinidad por las carrocerías de gran capacidad está, según Audi, en una mayor disponibilidad de tiempo para el ocio y los viajes. La utilidad práctica, los niveles de equipamiento y la prestación adicional del gran maletero hacen el resto a la hora de decidirse por estas versiones.

Para Audi, el retrato-robot del comprador de un familiar es un grupo de personas entre los 30 y 39 años (sensiblemente más jóvenes que los propietarios de una berlina), con una especial afinidad entre las mujeres, con niveles de formación altos como bachilleres o universitarios y, por último, con profesiones generalmente liberales en las que el coche no es utilizado como herramienta de trabajo. Por supuesto, imperan las familias con más de tres componentes.

Es pues a este tipo de comprador hacia el que Audi ha dirigido la versión Avant de su berlina compacta de la serie 80. Dentro de ella, se han previsto por el momento nada menos que siete posibilidades mecánicas. La más eco-

nómica consiste en un nuevo 1.9 turbodiésel de inyección directa de cuatro cilindros y 90 caballos; a ésta seguirían dos motorizaciones 2.0 de gasolina y cuatro cilindros, con potencias de 90 y 115 caballos, este último con la posibilidad de cambio automático; el característico motor de cinco cilindros Audi estará representado por un 2.3 de 133 caballos y con posibilidad de adoptar el sistema de tracción integral *quattro*; por último, y como mayor novedad mecánica, el 80 Avant está equipado con el recientemente desarrollado motor 2.6 de seis cilindros en V, que rinde 150 caballos y puede asimismo adoptar la transmisión *quattro*, además de un cambio automático.

La presentación oficial del modelo

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Seis cilindros en V, un árbol de levas por culata y dos válvulas por cilindro. Cilindrada 2.598 cc. Potencia max 150 CV a 5 750 r.p.m. Par max 22,9 kgm a 3 500 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. **DIRECCIÓN:** De cremallera, asistida. Diámetro de giro 11,2 m. **FRENOS:** Discos ventilados en las cuatro ruedas con ABS opcional. **SUSPENSIÓN:** Delantera: independiente McPherson con brazos triangulares. Trasera independiente McPherson y barra estabilizadora. **RUEDAS:** Neumáticos: 195/65 R 15 91V. **PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1 370 kg. **PRESTACIONES:** De 0 a 100 km/h 9,5 segundos. Velocidad máxima 207 km/h.

se hará durante el próximo Salón del Automóvil de París, a finales de septiembre. Su comercialización será inmediata para Alemania y la mayoría de los países comunitarios. En España, su particular mercado no hará posible ver el 80 Avant hasta finales de año, cuando llegue una pequeña partida de 100 unidades. Todas ellas vendrán equipadas con el motor 2.6 en su versión de cambio manual y tracción delantera. La razón de la tímida presencia de este modelo en nuestro país viene supeditada a la poca aceptación que tienen este tipo de vehículos en el mercado. En el segmento familiar medio-alto del Audi 80 Avant las previsiones de ventas se sitúan en un total de 1.000 unidades, una insignificancia en un parque total de más de doce millones de turismos.

BERLINA COMPACTA

La adopción del portón trasero en el Audi ha sido hecha con esmero y un especial cuidado estético. El resultado es un coche muy compacto y que no pierde la prestancia de la berlina de la que se deriva. Resulta incluso más armónico en sus volúmenes que el grande de los Avant, el 100. Otra característica es la posibilidad de carga, ofreciendo una superficie en profundidad de hasta casi un metro (986 milímetros) con los respaldos abatidos. Cuando se adopta esta solución, los reposacabezas traseros, siempre un engorro en este tipo de operación, pueden fijarse en los asientos abatidos en posición vertical. La posibilidad de 1/3 ó 2/3 más la bolsa central portaesquís opcional, para cuatro pares, cubren las necesidades más corrientes en un familiar polivalente. También puede pedirse de forma opcional las barras portaequipajes del techo. ○

VENTA EXCLUSIVA POR CORREO



¡DESPIDASE DEL CANSANCIO, DE LAS MOLESTIAS DE ESPALDA, DEL PELIGRO DE QUEDARSE DORMIDO...!

RESPALDO TERMICO JOLUBER

LA SOLUCION DEFINITIVA PARA VIAJAR COMODO, SEGURO Y DESCANSADO EN SU VEHICULO.



RESPALDO TERMICO JOLUBER: PARA LLEGAR A SU DESTINO.

Pasar muchas horas en un asiento de un vehículo genera siempre cansancio, molestias en espalda y riñones, mala transpiración y en múltiples ocasiones, el peligro de quedarse dormido. Con el RESPALDO TERMICO JOLUBER usted ha solucionado todos estos problemas y se va a encontrar con múltiples ventajas: El RESPALDO TERMICO JOLUBER mantiene fluida la circulación sanguínea y por ello se siente más despejado, fresco y protegido en el viaje.

DISFRUTE DE LA SENSACION DE HACER KILOMETROS SIN SENTIRLOS.

Con el nuevo RESPALDO TERMICO JOLUBER usted va cómodo, incluso en las carreteras en mal estado y con curvas, porque la fijación de este increíble respaldo le mantendrá sujeto, sin esfuerzo, ni zandándose de un lado a otro como ocurre en otros respaldos.

Con JOLUBER siempre irá erguido, atento y despejado hasta finalizar el viaje.

RESPALDO TERMICO JOLUBER CIENTIFICAMENTE COMPROBADO.

Sus retículas, bordes y círculos están diseñadas para producir una agradable activación de la circulación sanguínea al roce de un cuerpo. Eso permite que el conductor nunca deje de sentir el asiento permaneciendo siempre cómodo pero despejado. Además su configuración y alzado produce pequeños espacios donde el aire que pasa permite ventilar, ofreciendo la sensación de ir fresco ya que evita que el asiento dé calor y transpire el cuerpo.

El RESPALDO TERMICO JOLUBER se puede usar todo el año. Por ello cuando usted se acostumbre a este respaldo no querrá que le den otro como sustituto.

RESPALDO TERMICO JOLUBER LA SOLUCION DEFINITIVA.

Cuanto más kilómetros se hagan, cuanto más tiempo se pase delante del volante, más descansado se sentirá. Por su comodidad y su seguridad, para que siempre llegue a su destino pruebe este increíble respaldo. Quizá al principio no se sentirá excesivamente cómodo, esa sensación desaparecerá a los dos o tres días y ya no querrá que le quiten su RESPALDO TERMICO JOLUBER.

VENTAJAS JOLUBER

- 1 FACILITA EL RIEGO SANGUINEO, LO QUE PERMITE CONDUCIR SIEMPRE FRESCO Y DESCANSADO
- 2 EVITA LOS TIPICOS DOLORES DE LAS LARGAS CONDUCCIONES
- 3 EVITA EL PELIGRO DE DORMIRSE EN EL ASIENTO
- 4 PARA TODO TIPO DE VEHICULOS
- 5 FACIL DE INSTALAR
- 6 UN AÑO DE GARANTIA
- 7 Y UN INCREIBLE PRECIO DE SALIDA DE 2.995 PTAS.

¡¡ FACIL DE INSTALAR !!

1 AÑO DE GARANTIA

OFERTA ESPECIAL DE LANZAMIENTO
2.995 Ptas.
ANTES 3.100 Ptas.

PARA TODO TIPO DE VEHICULOS



DISEÑADO CIENTIFICAMENTE



LOS BORDES, RETICULAS Y CIRCULOS MANTIENEN LA CIRCULACION SANGUINEA AL ROCE CON EL CUERPO. ADEMAS SU CONFIGURACION PERMITE LA CORRECTA VENTILACION ENTRE EL CUERPO Y EL ASIENTO.



Si desea recibir rápidamente su pedido llame al:

(91) 542 25 20 / 247 21 21

Envíe este cupón por correo a:

[Signature]

POBLENCO DIRECT

C/ Médicos de Albalá, 4 - 11

28018 Madrid -

Tel: (91) 542 25 20 - 247 21 21

R.T. JOLUBER: 2.995 Ptas. + 450 de gastos de envío

Nombre y Apellidos _____ Ciudad _____
 Dirección _____
 C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
 Fecha _____
 Deseo recibir:
 R.T. JOLUBER - 2.995 Ptas. + 450 (gastos envío)
 R.T. JOLUBER - 3.490 Ptas. + 450 (gastos envío)
 Forma de pago:
 Contra reembolso (Cartera)
 VISA
 American Express

UN MONSTRUO EN ACCIÓN
No es fácil conducir un coche de las prestaciones del Viper en Estados Unidos, pero un improvisado circuito en un solar cerrado nos permitió saborear su impresionante aceleración y su capacidad para coger vueltas. Su potentísimo motor mostró un rendimiento notable y a su volante vivimos sensaciones muy distintas a las habituales. Es un roadster del más puro estilo, pero ofrece algo muy distinto al resto de ellos.



SENCILLO Y FUNCIONAL
El pequeño, pero cómodo, habitáculo del Viper es, ante todo, sencillo y muy funcional. Cuenta para su conducción con una completísima instrumentación. Su motor V10 es muy atractivo, pero importa más saber que su rendimiento es muy elevado. Su cilindrada es nada menos que de ocho litros.

tubulares destinados a recibir la carrocería, los hombres de Chrysler han diseñado un coche muy especial, no sólo por sus espectaculares y retorcidas formas, sino por la mecánica aplicada a él. Es un auténtico roadster (una especie de sucesor de aquel mítico AC Cobra) realizado de manera artesanal pero con métodos de control muy sofisticados que han permitido alcanzar unos niveles muy altos de calidad.

Pero lo más importante es que, sobre sus preciosas ruedas de aleación, dotadas de unos neumáti-

cos Michelin muy especiales, se mueve una maquinaria sorprendente. Es el mayor motor, el más potente construido por Chrysler, un V10 totalmente de aluminio que no sólo cuenta con 400 caballos de potencia sino con un elevadísimo valor de par motor que le permite subir de vueltas con una fuerza inusitada desde el primer momento. Servido por un cambio manual de seis marchas, el Viper es un coche fácil de conducir salvo al intentar buscar sus límites; algo casi imposible. Sorprende la rigidez de su chasis. O

DODGE VIPER RT/10 LA FUERZA DE AMERICA

Después de tan sólo tres años de desarrollo, el Dodge Viper se ha convertido en el portaestandarte de la nueva dinámica de la firma americana Chrysler. Se trata de un potentísimo superdeportivo que, una vez superados ciertos trámites de homologación, no tardará mucho en aparecer en nuestro mercado.

Manuel Doménech

Enviado especial

NO todos los días es posible conducir, aunque sólo sea poco tiempo, un coche tan especial como el Dodge Viper. Nosotros, sin embargo, lo hemos conseguido. Como ustedes saben, del Viper hemos hablado en numerosas ocasiones en nuestra revista, pero hasta ahora no habíamos podido acceder a él personalmente, y la verdad es que, aunque la toma de contacto ha sido corta, ha merecido la pena.

Un chasis tubular de acero, con una viga central y soportes laterales

COMPLICADO DISEÑO
Si algo llama la atención en el Viper es su línea, muy distinta a lo habitual. Su diseño, de formas redondeadas, resulta tan atormentado como original y atractivo. Su agresividad es indudable.



FICHA TECNICA

MOTOR	VIPER RT/10
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	10 en V a 90º
Cilindrada (c.c.)	7.997
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	400 cv/4.600 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	62,3 mkg/3.600 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual 6 v.
DIRECCIÓN	
Sistema	Cromallera asistida
Diámetro de giro (m)	12,4
FRENOS	
Sistema Del./Tras.	Disco/ventilados
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.486
Largo/ancho/alto (mm)	4.448/1.923/1.118
Capacidad del depósito (l)	83
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad Máxima (km/h)	266
Consumo Urbano (l/100 km)	22,0
A 90 km/h (l/100 km)	12,0
A 120 km/h (l/100 km)	16,5

CHRYSLER
LH

Formas de vanguardia

Junto al Viper tuvimos ocasión de tomar contacto con una nueva berlina de Chrysler, denominada LH o Eagle Vision en Europa, que se caracteriza por su diseño de vanguardia, sobre todo en el interior. Sus más de cinco metros de longitud y una gran distancia entre ejes, le permiten una enorme habitabilidad. Mecánicamente utiliza un motor V6 de 3,5 litros de cilindrada y culata de cuatro válvulas por cilindro, que desarrolla una potencia de 214 caballos. En su equipamiento destaca el airbag de serie para conductor y acompañante.



JEEP GRAND CHEROKEE

FILOSOFIA NUEVA

Conseguir una nueva y atractiva apariencia (sin perder la identidad Jeep), lograr unas dimensiones no muy grandes y mejorar el índice de ruidos y vibraciones son tres de los objetivos del nuevo Grand Cherokee.



NUEVA ESTÉTICA
El Jeep Grand Cherokee conserva cierto aire de familia con el Cherokee, pero su diseño encierra diferencias sustanciales. Más largo y más alto, tiene mayor distancia entre ejes, lo que permite un habitáculo (muy bien equipado) más amplio y confortable.



Manuel Doménech

Enviado especial

ELLO no responde más que a una nueva filosofía de desarrollo de vehículos de todo terreno más coherentes

con lo que los mercados mundiales exigen. Y los hombres de Chrysler lo han conseguido sin perder esa tradicional identidad de los productos Jeep. El nuevo Grand Cherokee resulta muy diferente al Cherokee (con el que va a convivir en el mer-





cado), por mucho que con él comparte la mecánica (motor y transmisión). Su diseño es más limpio, más redondeado, más «mundial». Resulta distinto en todas sus dimensiones: longitud, altura y distancia entre ejes mayores, y menor anchura para unas vías prácticamente idénticas. Los 24 centímetros más de longitud apenas se notan, pero sí los más de 12 de batalla, tanto en habitabilidad como en comportamiento fuera de carretera. Si la apariencia externa, en



NIVEL ACEPTABLE
Aunque no sea un todo terreno muy especializado, el Grand Cherokee hace sus pintos a pesar de su gran batalla.

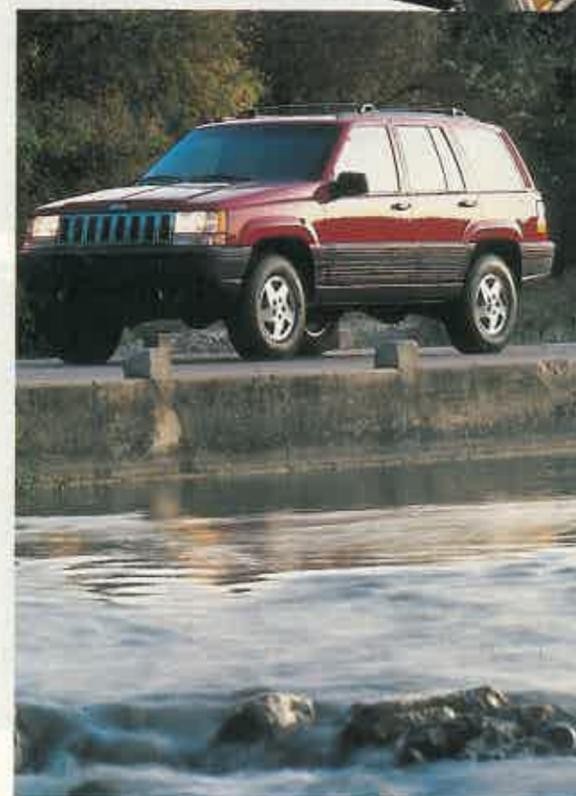
dos acabados, Limited y Laredo, es muy agradable, el habitáculo destaca por una gran calidad de realización y un equipamiento modélico, que cuenta incluso (por vez primera en un todo terreno) con *airbag* para el conductor. Es un coche cómodo y muy amplio.

La verdad es que el Jeep Grand Cherokee es más un buen rodador para todo tipo de carreteras que un coche para salirse fuera de ellas, salvo que sean pistas de tierra muy compacta. A pesar de su sistema de tracción total, denominado «Quadra-Trac», con diferencial central viscoso, no se siente muy bien en zonas complicadas, tanto por su enorme distancia entre ejes y su poca altura al suelo como por ciertas pérdidas de tracción que no se compensan, como en el Cherokee, por un autoblocante trasero sencillamente porque no lo tiene. De todos modos, el Grand Cherokee cuenta con soluciones muy interesantes, como la suspensión trasera multibrazo «Quadra-Link», que mejora la estabilidad de un coche que,

FICHA TECNICA



	4.0	5.2
MOTOR		
Disposición	Delantero Longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	8 en V
Cilindrada (c.c.)	3 965	5 210
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	9,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m	190 cv/4 750	220 cv/4 800
Par máximo / r.p.m	31,1 mkg/4.000	38,8 mkg/3 200
TRANSMISION		
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática 4 marchas	Automática 4 marchas
DIRECCION		
Sistema	Circ. bolas, asistida	Circ. bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	11,2	11,2
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Disc vent./Lamb. ABS	Disc vent./Lamb. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Eje rígido	Eje rígido
Trasera	Eje rígido	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1 648	1 648
Largo/ancho/alto (mm)	4 488/1 757/1 648	4 488/1 757/1 648
Capacidad del depósito (l)	87	87
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,5	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	180	180
Consumo Urbano (l/100 km)	15,7	—
A 90 km/h (l/100 km)	10,2	—
A 120 km/h (l/100 km)	12,4	—



VERSIÓN BÁSICA
El Laredo se diferencia del Jeep Grand Cherokee Limited en las llantas, de chapa de acero, y en la calandra, cromada.

aun- que no quiere ser grande (al menos no lo aparenta), lo es y pesa lo suyo. Por supuesto, tampoco le falta un buen sistema antibloqueo de frenos. Por otro lado, el comportamiento del motor de cuatro litros nos ha confirmado lo ya conocido en el Cherokee: un buen rendimiento con excelente capacidad de respuesta. El nuevo motor V8 de 5,2 litros y 220 caballos no está aún disponible, pero será, sin duda, una opción interesante, más que por esa potencia, por su enorme valor de par. En 1994 contará con motor turbodiésel VM de 2,5 litros, al igual que el Cherokee.

En definitiva, el Jeep Grand Cherokee representa una nueva filosofía de Chrysler para luchar en un difícil segmento con todo lo necesario para lograr el éxito. En nuestro país se comercializará a finales de año, y su precio estará en torno a los cinco millones de pesetas. ○

GRANDES DIFERENCIAS
Entre el Cherokee y el Grand Cherokee sólo existe igualdad mecánica, motor y cambio. Todo el resto es nuevo por completo.

BERTONE FREECLIMBER II

COCTEL DE LUJO

Tres años después del lanzamiento del primer Bertone Freeclimber, los artífices de tan sabroso combinado se han vuelto a reunir para ofrecer un estupendo producto.

DAIHATSU, BMW y Bertone, son tres marcas que no necesitan presentación. El primero de ellos es un fabricante de reconocida reputación en la fabricación de coches todo terreno. De BMW poco hay que decir que no se haya dicho ya en cuanto a calidad y tecnología. Por su parte, Bertone es un especialista en dar a sus productos un acabado de lujo y calidad.

Al igual que se hizo con el primer modelo, el Freeclimber II toma la carrocería de un Daihatsu, en este caso del Feroza y un motor BMW. Para este modelo se ha elegido un cuatro cilindros de gasolina de 1,6 litros, sobre el cual se han introducido algunas modificaciones para adaptarlo a un uso todo terreno. Bertone, el encargado de ensamblar todo el conjunto, ha introducido importantes mejoras en el coche en cuanto a suspensiones y en el interior. Estéticamente, las diferencias son evidentes en el frontal, con una nueva rejilla y un doble faro. Las llantas, los pasos de rueda y una decoración interior totalmente renovada rematan la labor.

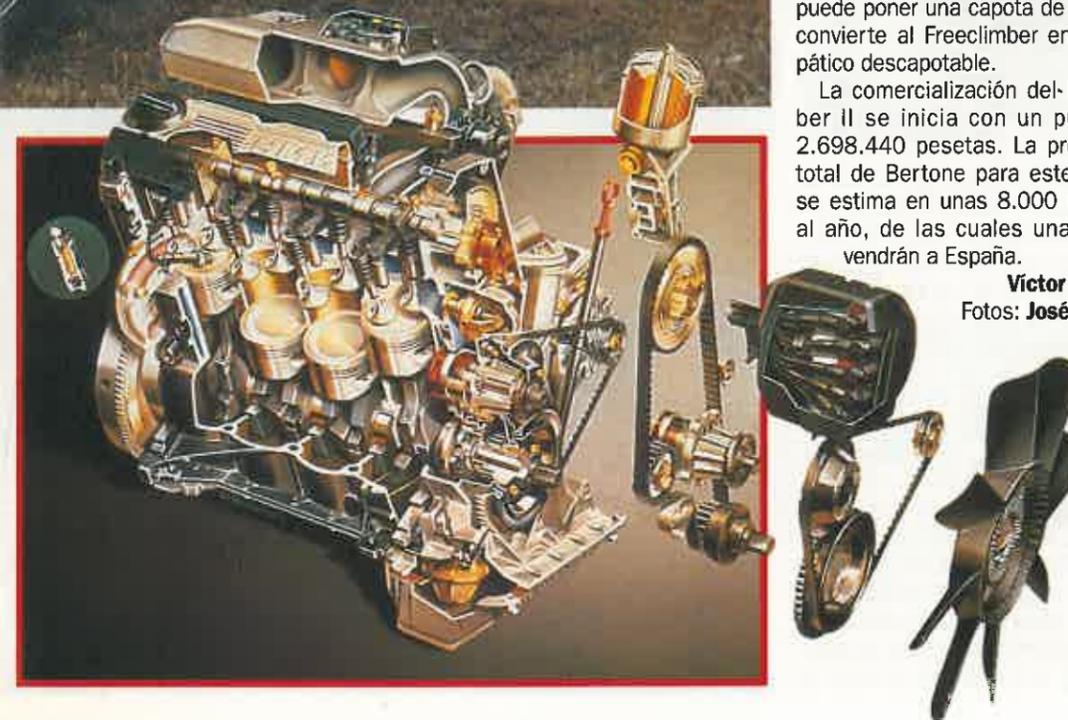
FICHA TECNICA



Motor: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.596 c.c. Inyección electrónica. **Potencia:** 100 cv a 5.800 r.p.m. **Par máximo:** 13,1 mKg a 2.750 r.p.m. Transmisión engranable a las cuatro ruedas. **Peso:** 1.345 Kg. **Prestaciones y consumos:** Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,8 seg. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo a 90 km/h: 8,3 l/100 km. a 120 km/h: 11,7 l/100km. En ciudad: 10,5 km/h.



NO FALTA NADA
El equipamiento es muy completo, pero sobre todo se nota el esmerado acabado. La tracción total se acciona manualmente.



CORAZÓN BMW
El motor es un cuatro cilindros de BMW que tiene un rendimiento razonable. Está en estudio la adopción del motor de dieciséis válvulas del 318iS e incluso un motor diésel para ofrecer una opción más económica.

Si bien la estructura general del vehículo se mantiene prácticamente intacta respecto al Daihatsu Feroza, lo cierto es que los reglajes de suspensión están mucho más conseguidos en este modelo.

La suspensión es independiente delante y de eje rígido con ballestas detrás y, a pesar de no contar con el sistema de dureza variable del Feroza, resulta razonablemente firme sin resultar incómoda.

El cuatro cilindros de BMW tiene un rendimiento razonable en todo tipo de utilización, con un consumo de combustible moderado, siempre y cuando no se apuren al máximo las posibilidades del coche. Con estos cien caballos es posible llegar a 150 kilómetros por hora, pero la velocidad de cruceo ideal se sitúa en torno a los 120 kilómetros por hora.

FIRMADO POR BERTONE

Lo que más destaca del conjunto del Freeclimber II es el cuidado aspecto y el buen nivel de equipamiento. Cierre centralizado, elevalunas eléctricos, llantas de aleación, sistema de rueda libre automático y todo un largo etcétera, componen la dotación de serie. Como opciones sólo queda el aire acondicionado (197.000 pesetas) y el radio cassette Clarion (47.588 pesetas). Como el techo es desmontable, también se puede poner una capota de lona que convierte al Freeclimber en un simpático descapotable.

La comercialización del Freeclimber II se inicia con un precio de 2.698.440 pesetas. La producción total de Bertone para este modelo se estima en unas 8.000 unidades al año, de las cuales unas 1.000 vendrán a España.

Victor Piccione
Fotos: José Robledo

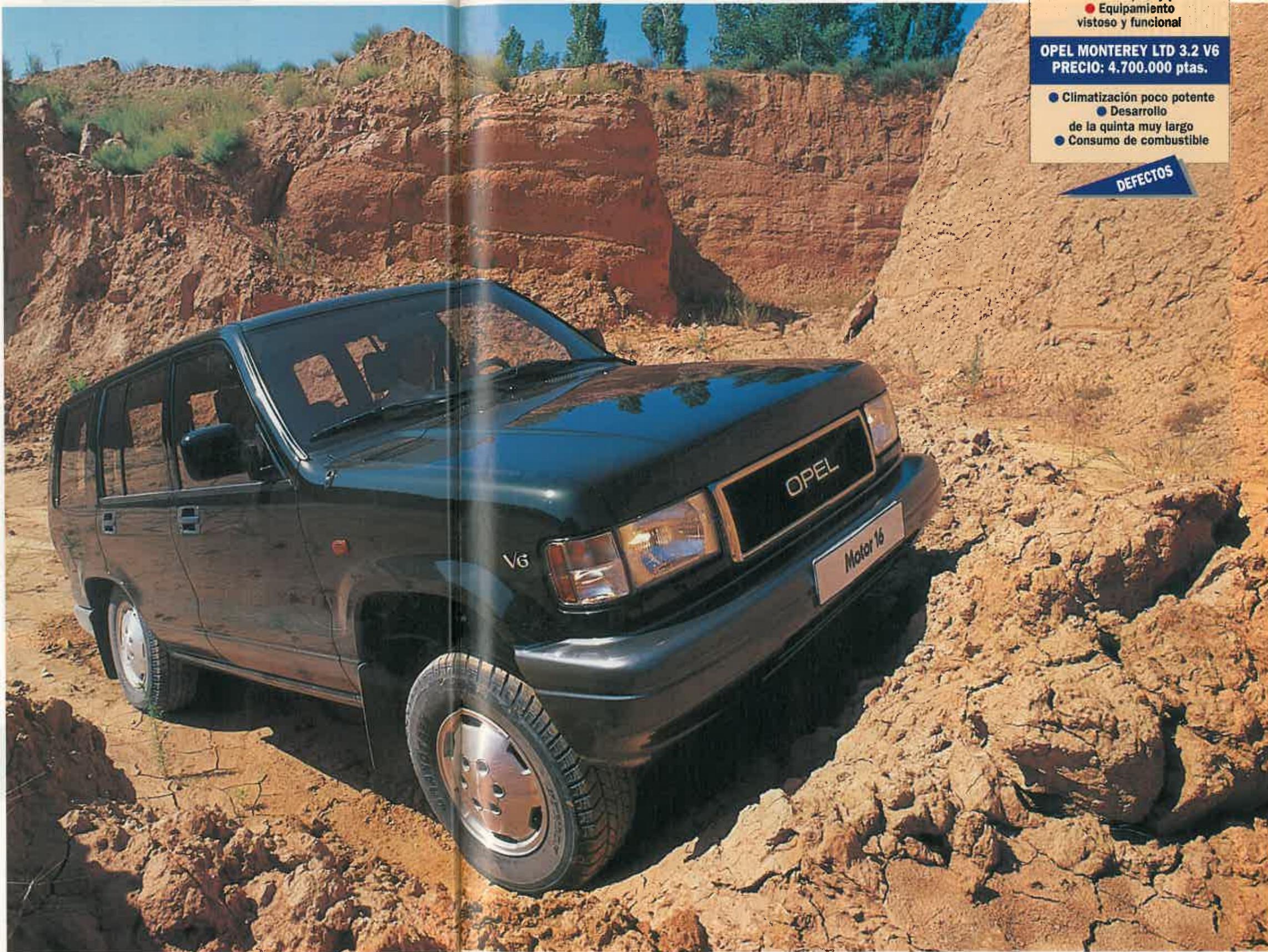
OPEL MONTEREY LTD 3.2i V6 POR TODO LO ALTO

Opel ha pasado, en unos pocos meses, de no tener ningún modelo todo terreno en su gama a ofrecer una amplia variedad, con cuatro carrocerías, cinco motores y varios niveles de acabado. Hoy pasa por nuestras páginas el máximo exponente de la gama.

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



LOS acuerdos entre General Motors e Isuzu, han ido avanzando hasta el punto de que, en Europa, los productos del fabricante nipón se van a distribuir con el nombre de Opel y a través de la red comercial de dicha marca. Si bien en el caso del Opel Frontera, se trata de un coche fabricado en el Reino Unido, con motores y componentes europeos, en el Monterey, con una erre, la única aportación europea es el anagrama Opel, puesto que se trata de un coche íntegramente fabricado en Japón y, por lo tanto, sometido a las restricciones sobre la importación de coches de aquel país. Para este año, la administración ha concedido a Opel un



VIRTUDES

- Suspensión cómoda y eficaz
- Dirección rápida y precisa
- Equipamiento vistoso y funcional

OPEL MONTEREY LTD 3.2 V6
PRECIO: 4.700.000 ptas.

- Climatización poco potente
- Desarrollo de la quinta muy largo
- Consumo de combustible

DEFECTOS



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.165 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93,5 mm. Carrera: 77,0 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 177 CV (130 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 3.750 rpm. Alimentación: Inyección de combustible indirecta electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción trasera engranable manualmente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: De circulación de bolas con dirección asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6 vueltas. Diámetro de giro: 12,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 280 mm. de diámetro. Traseros: Discos ventilados de 313 mm. de diámetro. Antibloqueo de frenos: ABS de serie.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, barra de torsión, brazo de suspensión transversal doble, neumático. Trasera: Eje rígido con muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 245/70 R 16. Llantas de aleación de 7JJ x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.880 kg. Capacidad del depósito de combustible: 85 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32 km/h de promedio	15,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,9
En conducción T.T.	21,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	15,8
A 140 km/h de cruceo	20,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	14,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	590



ANTE TODO SUAVIDAD

El comportamiento del Monterey resulta muy seguro en todo tipo de circunstancias. En pistas en buen estado resulta muy agradable de conducir, mientras que sobre el asfalto se mueve con la misma facilidad que cualquier berlina de lujo.



total de 700 unidades. Tal y como comentamos en su día (ver Motor 16 número 448), los Monterey no son más que los nuevos Isuzu Trooper con una nueva denominación.

MÁS LARGO, MÁS ANCHO

De las cuatro versiones que se comercializan en nuestro mercado, hemos probado la versión más alta de la gama, encaminada a competir en el segmento de los todo terreno de lujo. Se trata de la versión larga, más de cuatro metros y medio, con cinco puertas y un moderno V6 de 3,2 litros. La estructura general del coche adopta algunas de las soluciones del anterior Isuzu Trooper, pero resulta totalmente renovada. En primer lugar, hay que destacar que el Monterey es más largo y más ancho que su antecesor. Los motores, en todas sus versiones, son nuevos, mientras que en los esquemas de suspensión se ha optimizado el sistema de doble brazo, con barra de torsión en el eje delantero para conseguir un recorrido algo más largo que su antecesor. Detrás, se ha pasado de las tradicionales ballestas a unos muelles helicoidales, mucho más apropiados para un coche que aspira a lo más alto. El sistema de transmisión se mantiene con la habitual caja *transfer*, accionada con una pequeña palanca en la consola central. El acoplamiento de las ruedas delanteras se realiza automáticamente.

En esta versión se utiliza un motor de diseño un tanto revolucionario, ya que para conseguir un bloque muy compacto se han dejado de lado las configuraciones habituales de V a 90 ó 60 grados para adoptar una V a 75 grados, gracias a lo cual se ha podido situar el motor sobre el eje delantero, lo que permite un reparto de pesos muy apropiado para un coche de estas características. El cuidado diseño del sistema de alimentación, cuya inyección secuencial aporta la cantidad justa de combustible en cada cilindro en el momento, permite aprovechar al máximo los 177 caballos del motor. Aunque este Monterey no resulta especialmente brillante en aceleraciones o recuperaciones, lo cierto es que el motor empuja con mucha energía y se superan con facilidad,



SIN LAGUNAS

El equipamiento del Monterey no tiene fallos. Elevadas eléctricas en las cuatro puertas, cierre centralizado y todo aquello que cabe esperar en un coche de este tipo. Por su parte, el motor funciona con suavidad y da lo mejor de sí entre las 2.000 y las 5.000 revoluciones. No merece la pena subir más de régimen.

PRESTACIONES



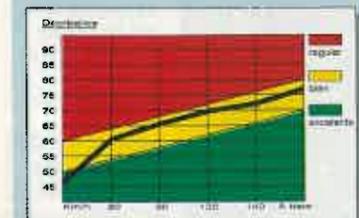
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	175,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	34,1
De 0 a 100 km/h	11,8
Recorrido (metros)	
200	
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,3
recorrido (metros)	482
De 80 a 120 km/h en 5ª	26,6
recorrido (metros)	776

FRENOS



A 60 Km/h:	19,3.
A 100 Km/h:	55,5.
A 120 Km/h:	65,5.

SONORIDAD



Al ralentí	45,9.
A 60 Km/h	61,4.
A 90 Km/h	65,8.
A 120 Km/h	69,0.
A 140 Km/h	72,5.
A Tope	77,1.

DATOS DEL COMPRADOR

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

GRAN CONFORT
Los asientos son cómodos y los delanteros tienen múltiples posibilidades de regulación. La tercera fila de asientos permite una gran capacidad y funcionalidad, ideal para un vehículo de claro talante familiar,



y un poco de paciencia, los 170 kilómetros por hora. Más sorprendente que la cifra obtenida, es el buen comportamiento del coche en estas circunstancias. Normalmente, cuando se rueda con un todo terreno a alta velocidad, la dirección se torna imprecisa; los frenos insuficientes y una sensación de inseguridad invade al conductor. Este no es el caso del Monterey. La dirección se endurece en función de la velocidad y mantiene las trayectorias sin necesidad de ir corrigiendo continuamente, los frenos son suficientes y el sistema antibloqueo permite olvidar los patinazos intempestivos de alguna rueda. Tan sólo hay que prestar un poco de atención a la fatiga de los mismos bajo un uso intenso. No obstante, el ritmo ideal se sitúa en torno a los 140 kilómetros por hora. A esta velocidad, el consumo se mantiene todavía dentro de lo lógico, ya que si se apura más el motor las cifras son de escándalo.

La voracidad de combustible del Monterey se ha intentado paliar con un desarrollo bastante tranquilo de la cuarta y, en especial, de la quinta velocidad. Esto obliga a utilizar el cambio más de la cuenta. Afortunadamente, el cambio se maneja con gran rapidez y precisión.

Con todo esto tenemos que, a pesar de su tamaño, este nuevo Opel resulta muy fácil y agradable de conducción. El radio de giro es muy pequeño y su maniobrabilidad en ciudad resulta sorprendente. En carretera se puede viajar con un buen nivel de confort y a un ritmo que nada tiene que envidiar a muchas berlinas de postín. Incluso sobre carreteras bacheadas se nota como las cuatro ruedas permanecen perfectamente pegadas al asfalto, sin que se produzcan balanceos ni sacudidas extrañas. Si se anima la marcha, se empieza a notar una ligera tendencia a tirar de morro en las curvas más cerradas. Este fenómeno cambia a un tirón del eje posterior una vez dentro de la curva que facilita toda la operación. En campo, no nos olvidemos que se trata de un todo terreno, se desenvuelve muy bien. Claro está que su gran distancia entre ejes hace que se toque en la panza con cierta frecuencia. La progresividad de la suspensión hace que sólo

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ La rueda de repuesto va cubierta por una funda de fibra que resulta muy práctica y estéticamente acertada.
- ▲ La tercera fila de asientos resulta muy útil y resta, en realidad, poco espacio.
- ▲ Equipo muy completo de serie. La ventanilla del conductor es automática sólo para bajar.

EN CONTRA

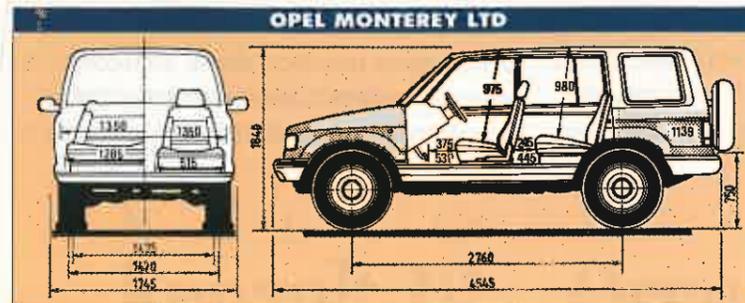
- ▼ El tema de climatización no es demasiado potente y su distribución deja bastante que desear.
- ▼ Los reposabrazos centrales de los asientos delanteros resultan muy duros y estrechos. El conductor sólo lo podrá utilizar al desplazarse por autopistas donde no tenga que utilizar mucho el cambio de marchas.



EN CAMPO
A pesar de su carácter de lujo, el Monterey se mueve bien en campo. Los neumáticos están mejor adaptados para el asfalto, pero la tracción total y el diferencial autoblocante posterior confieren un buen agarre al coche.

FRENTE A SUS RIVALES

Cuatro rivales se enfrentan al recién llegado. Todos comparten unas características semejantes, pero cada uno tiene una personalidad diferente. El Jeep Cherokee 4.0 Limited (4.272.618 ptas.) ofrece un precio muy atractivo y una caja *transfert* muy completa con posibilidad de utilizar la tracción a las cuatro ruedas permanentemente. En cambio es más pequeño. El Range Rover Vogue EFI (6.391.000 ptas.) es un clásico de la categoría y ofrece el mejor comportamiento en campo de todos, pero su acabado es peor y es más caro. Para coche caro, el Mercedes 300 GE Largo (6.988.000 ptas.) cuyo precio se incrementa todavía más si lo equipamos con lo elemental en un coche de lujo. Por último, la estrella del mercado: el Mitsubishi Montero V6 Largo (4.833.280 ptas.). Aunque también tiene tres filas de asientos, es más pequeño y resulta más caro que su reciente rival.



obstáculos muy pronunciados o baches tomados a velocidad excesiva, sacudan a los ocupantes. A pesar de que los neumáticos que monta no están demasiado adaptados a un uso intenso en campo, la motricidad es excelente. Algo más de recorrido de suspensión en el tren delantero haría milagros.

Por su carrocería, el Monterey LTD no puede negar su condición de gran familiar. Las cuatro puertas y el portón posterior permiten un buen acceso al interior. La tercera

fila de asientos permite alojar en su interior a siete ocupantes. Eso sí, la poca altura del tercer asiento hace recomendable que sus ocupantes sean niños. El sistema de plegado de los asientos es bastante simple, y en unos pocos segundos se puede contar con un espacio para equipajes bastante razonable.

Tal y como suele ocurrir en todos los coches grandes, la distribución de la aireación no es demasiado buena, ya que mientras que los ocupantes de las plazas delanteras se hielan con el aire acondicionado, los del tercer asiento sudan a gota gorda. Por lo demás, resulta perfectamente satisfactorio el completo equipamiento del coche, así como su calidad de acabado.

Victor Piclone
Fotos: José Robledo

La fuerza de una Nueva Generación.



El Nuevo Renault 19 es la respuesta rotunda a todas las exigencias de una nueva generación de conductores, en temas tan importantes como potencia, tecnología, diseño, protección del medio ambiente, confort y seguridad. Con la inclusión de elementos vitales como un asiento

especial para niños, integrado en la banqueta posterior.

En cuatro tipos de carrocerías, 3, 4 ó 5 puertas y Cabriolet.

Con cinco niveles de equipamiento y una extensa gama de motorizaciones: Motor Energy

de 80 CV. e inyección de 107 CV. sin catalizador. Motor 1.8 inyección, con catalizador, de 95 CV. y 16 V. de 137 CV. Diesel: 65 CV. atmosférico y 93 CV. turbo alimentado.

Si quieres vivir toda la fuerza de una nueva generación, entra en el nuevo Renault 19.



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 Instalaciones Renault a tu servicio. **RENAULT recomienda lubricantes elf**

N U E V O
Renault 19. Orgullosos de tí.

FIAT UNO SELECTA / ROVER 114 SL AUTOMATICO

CON UN PIE MENOS

Dos modelos pequeños, un cambio automático en común y unas excelentes cualidades para circular por las grandes ciudades, son algunas de las virtudes de estos económicos vehículos. Los resultados en busca de un mayor bienestar no se hacen esperar, incluso en pequeños modelos.



VIRTUDES

- Habitabilidad
- Mayor autonomía
- Cambio agradable

FIAT UNO SELECTA
PRECIO: 1.578.489 ptas.

- Dirección dura en maniobra
- Equipamiento escaso
- Sonoridad a bajo régimen

DEFECTOS

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Equipamiento completo
- Línea atractiva

ROVER 114 SL AUT.
PRECIO: 1.615.000 ptas.

- Asientos blandos
- Dirección sensible
- Plazas traseras justas

DEFECTOS



CON la llegada del nuevo Rover 114 SL automático a nuestro mercado, se amplía la oferta de vehículos automáticos en nuestro país. La comodidad de disponer de cambio automático, un consumo muy reducido y una facilidad de conducción asombrosa en ciudad, son tres datos de estos dos pequeños modelos que hoy vienen a nuestras páginas, y que sin duda aportan a los automovilistas una gran solución para el tráfico urbano.

nera sustancial en confort y seguridad.

El funcionamiento de este cambio cumple perfectamente las funciones de un cambio automático. Sin embargo, a diferencia de los cambios automáticos tradicionales, posee infinitas relaciones, debido principalmente a su variador continuo, que no tiene relaciones fijas impuestas por piñones. El movimiento se transmite mediante una correa metálica que une a su vez dos poleas y que permite ob-

Selecta, también entre uno y otro coche existen algunas diferencias que pueden hacer inclinar la balanza de un lado o de otro, depende de los potenciales compradores a los que se dirigen ambos modelos.

Los dos motores están alimentados por inyección electrónica monopunto, pudiendo usar gasolina sin plomo el Fiat Selecta y siendo obligatoria en el Rover que incorpora el catalizador de tres vías de serie.

FICHA TECNICA



	ROVER 114 SL AUT.	FIAT UNO SELECTA
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.396	1.362
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Iny. elec. Monopunto	Iny. elec. Monopunto
Compresión	9,8 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV (55 kW)/5.500	72 CV (53 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	11,9 mkg(117 Nm)/4.000	11 mkg(108 Nm)/3.250
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática	Automática
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	6,84 Mínima	Vanador continuo
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	37,95 Máxima	Infinitas relaciones
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,5	4,0
Diámetro de giro (m)	9,8	9,4
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Semindependiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 4,5 J x 13	Chapa 4,5 J x 13
Neumáticos	155/65 HR 13	165/65 HR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	895	860
Capacidad depósito combus	35	42



Tanto el Rover 114 SL automático como el Fiat Uno Selecta disponen de un cambio bastante sencillo para transmitir la potencia del motor a las ruedas delanteras. En ambos casos se trata de la transmisión del tipo CVT (Continuous Variable Transmission), es decir, de variación continua de las relaciones de transmisión. En efecto, los dos modelos aportan una gran innovación con este tipo de transmisión, mejorando la calidad de conducción en cualquier condición de marcha y ganando de una ma-

tener la infinidad de relaciones para adecuarse en cada momento a las condiciones óptimas de cada utilización.

Para el conductor, sin embargo, el tipo de mecanismo influye poco. El automóvil se conduce de similar manera que un Vespino, sólo que en vez de tener los mandos en las manos, aquí se tiene todo en el pie derecho, dejando el izquierdo «aparcado» como si no existiera. Ahora bien, visto el cambio de marchas que poseen en común el Rover 114 SL y el Fiat Uno

Las prestaciones de los dos modelos son muy similares, aunque en el Rover, al disponer de tres caballos más, sobresalen sobre las del Selecta por la mínima diferencia. En los dos modelos se puede rodar sobre los 120 km/h sin ningún problema y disponiendo de algo más de potencia en caso necesario. Todo ello pensando que es imprescindible pasar un periodo de adaptación de algunos kilómetros en ambos modelos, para conducirlos correctamente y aprovechar al máximo sus cualida-



BUENA ESTABILIDAD
No hay que buscar en ellos un deportivo, pero la relación comodidad y estabilidad en el Fiat es extraordinaria.



FRONTAL MENOS CONOCIDO
Los pequeños faros, junto con sus formas más redondeadas, le hacen al Rover juvenil y atractivo.



LÍNEA CON MUCHO ÉXITO
La imagen del Fiat Uno es muy conocida, pero no ha dejado de gustarnos. El tiempo ha pasado y sin embargo continúa siendo una de las más solicitadas en el pequeño segmento.

des. Una vez concluido este periodo, las ventajas en cuanto a comodidad, sobre todo al circular por las grandes ciudades, son evidentes.

En contrapartida y a pesar de sus teóricos desarrollos perfectos para cada situación, tanto el Rover 114 SL como el Fiat Uno Selecta automáticos tienden a gastar más que sus hermanos de cambio manual, aunque las cifras se mantienen bajas. Ello es consecuencia directa de las mayores pérdidas de energía que soportan las transmisiones automáticas. Aquí el Selecta tiene una ligera ventaja, no porque gaste menos sino por la mayor capacidad de su depósito de combustible, que le hace aumentar su autonomía con respecto al Rover en casi 100 kilómetros de más.

En carretera, uno de los inconvenientes de estos cambios automáticos es la falta de retención a la entrada en curva con la palanca de cambio en la posición de marchas largas (letra D). Al levantar el pie del acelerador, el variador continuo adopta una relación más larga, por lo que nos da la sensación de entrar en punto muerto. Solucionarlo es bastante fácil, basta con poner la palanca de cambio en la posición de mar-



INTERIORES Y MOTOR DEL FIAT UNO
El buen acabado del Fiat, no se ve complementado con algo más de equipamiento. El cuadro, sin cuentarrevoluciones, es una muestra de ello.



NO FALTA DE NADA
En su tablero de instrumentos disponemos de todo lo imprescindible para estar bien informado. El volante de tres radios tiene un tacto muy agradable.



chas cortas (letra L) con lo que se retendría el motor y nos daría una mayor seguridad; al hacer esta maniobra hay que procurar circular con un régimen moderado del motor, teniendo en cuenta no sobrepasar el régimen máximo.

Por lo que respecta a suspensiones, ambos modelos cuentan con suspensión delantera independiente pero, en el Rover, los recorridos de los muelles son más cortos y le hacen que se incline bastante en curvas cerradas. Siempre que se circule moderadamente y sin ir al límite no tienen porque aparecer problemas. Los frenos de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras, se muestran suficientes para detener con seguridad a los dos utilitarios, que no llegan a los 900 kilos de peso.

También alguno de los puntos clave a la hora de decidirse por uno u otro modelo y teniendo en cuenta que disponen de cinco puertas, sería la habitabilidad. Aquí las cualidades del Fiat Uno Selecta son incomparables con muchos modelos de su categoría, quedando siempre por encima y teniendo un acertado equilibrio entre estabilidad y comodidad. Dispone de bastante espacio en las plazas traseras y tiene el ma-

LÍNEA MODERNA
El diseño de la Serie 100 de Rover tiene formas más actuales. El 114 SL automático sólo está disponible con carrocería de cinco puertas.



ASIENTOS, BLANDOS Y DUROS
Por gustos que no quede, a la izquierda los del Rover blanditos y a derecha los del Fiat, más gandes y razonables.



CÓMODOS PERO...
Los asientos traseros son muy confortables, sin embargo no hay mucho espacio para las piernas en el Rover.



DIFERENTES PALANCAS
Indudablemente la palanca del Rover, arriba, es más cómoda de manejar.



CONSUMOS



Datos en l/100 km	ROVER	FIAT
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	9,3	9,6
CARRETERA		
A 80 km/h de cruceo	5,9	6,2
En conducción rápida	10,1	10,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,4	8,8
A 140 km/h de cruceo	9,1	9,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,3	8,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	421	488

SONORIDAD



	ROVER	FIAT
Al ralentí	52,3	54,9
A 80 km/h	63,6	63,4
A 90 km/h	66,8	67,4
A 120 km/h	72,1	71,8
A 140 km/h	74,8	73,6
A tope	78,1	76,8

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

PRESTACIONES



	ROVER	FIAT
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	180,7	159
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,1	19,4
1 000 m. salida parada (seg.)	35,5	36,1
0-100 km/h (seg.)	13,5	14,1
Metros recorridos	232	241
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	16,3	16,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)		
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,6	32,8
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)		
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,6	11,7
Metros recorridos	329,5	334,2
De 80 a 120 km/h en V (seg.)		
Metros recorridos		

FRENOS



	ROVER	FIAT
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h	19,3	20,2
A 100 km/h	52,4	51,9
A 120 km/h	76,0	74,9

EQUIPAMIENTO



	ROVER	FIAT
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda/dcha)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	NO
Asiento posterior divisible	SI	OP
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

ROVER 114 SL. Sólo dispone como opción de la pintura metalizada, con un sobrepeso de 18.700 pesetas. FIAT UNO SELECTA. Tiene como opciones la pintura metalizada por 18.688 pesetas. Cierre centralizado 17.920 pesetas. Llantas de aleación 49.920 pesetas.

letero con más capacidad que el Rover 114 SL. La nueva imagen del Rover equilibraría un poco la balanza, tiene una línea menos vista y esto también se agradece.

Sin embargo, un punto a favor del Rover es su buen nivel de equipamiento. Su interior es mucho más lujoso y está infinitamente mejor presentado que el de su rival.

El salpicadero equipa incluso inserciones de madera, volante de tres radios, cuentarrevoluciones y cierre centralizado, que son detalles a tener en cuenta. Partiendo de la base que ninguno de los dos monta un sistema de aire



acondicionado, ni siquiera en opción, la única alternativa que tiene disponible el Rover 114 SL es la pintura metalizada, con un sobrepeso de 18.700 pesetas, todo lo demás es de serie.

En definitiva, nos encontramos con dos modelos semejantes en cuanto a mecánica, prestaciones, consumos y precio.

Por lo tanto, las dudas en la elección de un modelo u otro tienen bastante que ver con las preferencias de una marca u otra.

La relación calidad-precio favorece al Rover, que cuenta con una línea redondeada más actual y menos conocida que la del Fiat, además de disponer con lo imprescindible en equipamiento.

También están las cualidades típicas de los Fiat Uno, que siguen manteniendo una habitabilidad excelente y un equilibrio entre estabilidad y comodidad, prescindiendo de algo en prestaciones y equipamiento. La diferencia está en 21.511 pesetas.

Antonio Montañés
Fotos: Ramón Rodríguez

MECANICA

1º ROVER

El conjunto de la mecánica del Rover está muy equilibrado y es muy similar a la del Fiat. En prestaciones es superior.

2º FIAT

Tiene unos planteamientos mecánicos muy similares a los del Rover, se diferencian por pequeños matices. Tres caballos menos.

COMPORTAMIENTO

1º FIAT

Con unas suspensiones más duras y gracias al eje trasero la estabilidad es superior.

2º ROVER

Las suspensiones más blandas producen balanceos excesivos de la carrocería. Tiene una tendencia más acusada a tirar de morro.

RENDIMIENTO

1º FIAT

En este apartado hay que establecer un empate, la diferencia de rendimiento entre ellos es mínima.

1º ROVER

El Rover tiene una velocidad máxima algo superior y unas aceleraciones sensiblemente mejores. Las diferencias entre ellos son insignificantes.

CONFORT

1º FIAT

La amplitud interior y los asientos, con bastante más banqueta que el Rover, es su gran baza. Por algo es de los más solicitados.

2º ROVER

A pesar de ser un poco más pequeño, el Rover tiene un buen confort de marcha y resulta más silencioso.

CARROCERIA

1º ROVER

Indudablemente la carrocería menos vista es la del Rover. Sus formas redondeadas son de diseño actual y juvenil.

2º FIAT

Es más grande y con formas no tan redondeadas. No obstante tiene la ventaja de disponer de un maletero mayor.

ECONOMIA

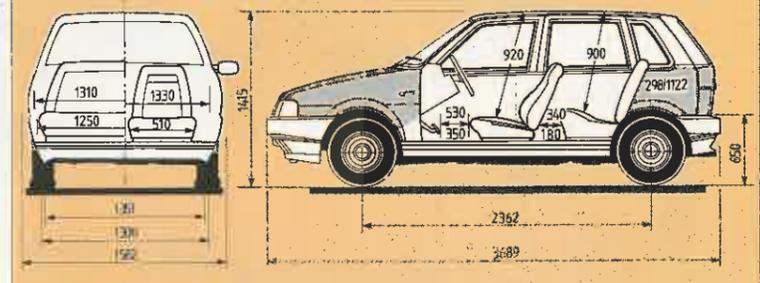
1º ROVER

Tiene un precio sensiblemente superior respecto al Fiat. Pero el equipamiento también es bastante superior, merece la pena.

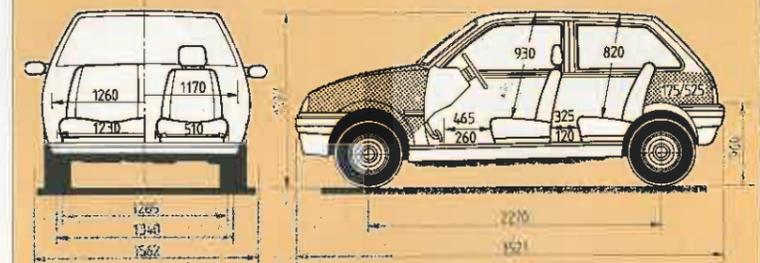
1º FIAT

Es más barato que su oponente, aunque si tuvieramos que sumarle los extras que tiene el Rover nos saldría más caro, sin duda.

FIAT UNO SELECTA



ROVER 114 SL AUTOMATICO



DATOS DEL COMPRADOR

ROVER Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterraneo 2 28033 Madrid. Teléfono (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España. **FIAT Importador:** Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74 28036 Madrid. Teléfono (91) 536 65 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.

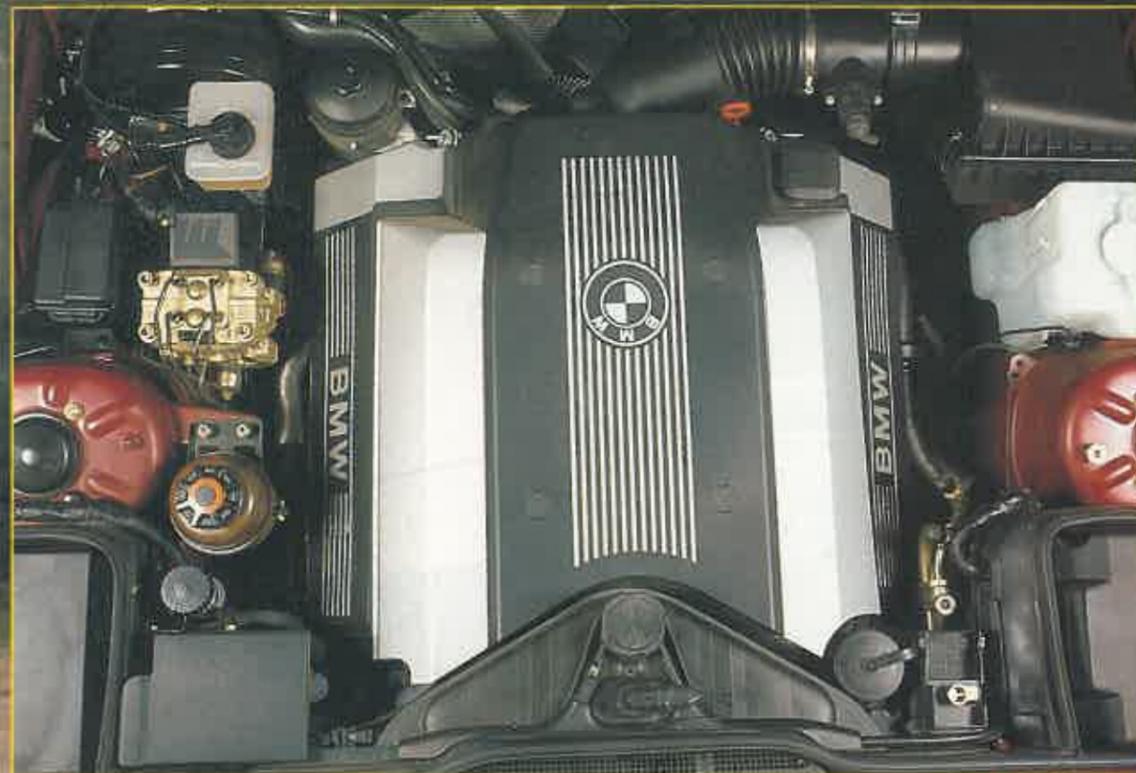
BMW 730i V8

IDENTIDAD COMPARTIDA

Existen dos BMW 730i: iguales, pero diferentes. Por fuera, se parecen como si de uno solo se tratara. Por dentro, uno esconde un motor novísimo de ocho cilindros y el otro se bandea con un propulsor de seis cilindros entrado en años. Nosotros, por supuesto, hemos probado el nuevo.

DISEÑO	***
ACABADO	****
PRESTACIONES	***
CONFORT	****
SEGURIDAD	****
CONSUMO	**

Las diferencias exteriores entre los dos BMW 730i son mínimas. El anagrama trasero es el mismo en ambos, pero la versión con el motor de ocho cilindros en V y 218 caballos de potencia se distingue porque los «riñones» típicos de la marca, que van situados en la parrilla delantera, son más anchos que en la versión



ELASTICIDAD
En toda la gama de revoluciones, el nuevo motor V8 de BMW cuenta con más de un 75 por ciento de su par máximo. Gracias a ello, y a un buen escalonamiento del cambio, su conducción es muy agradable.



VIRTUDES

- Motor elástico y agradable
- Relación comodidad/estabilidad
- Buenos frenos

BMW 730i V8
Precio: 6.825.000 Ptas.

- Peso elevado
- Equipamiento justo
- Visibilidad trasera

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de ocho cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza por bancada de cilindros accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 2.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 84,0 mm. Carrera 67,6 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima 218 CV (160 kW) a 5.800 rpm. Par máximo 29,6 mkg (290 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Embrague: accionamiento hidráulico. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De recirculación de bolas. Asistida en función de las revoluciones. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelle helicoidal, amortiguador, doble brazo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Triángulos oblicuos con amortiguador y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 225/60 R 15. Llantas de aleación de 7" x 15".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.700 kg. Capacidad del depósito de combustible: 90 l.

CONSUMOS

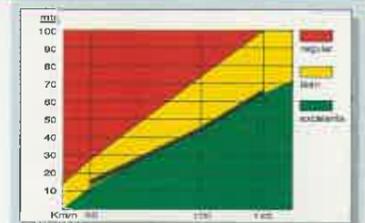
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,3 km/h de promedio	14,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,7
En conducción rápida	19,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,4
A 140 km/h de cruceo	13,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	660

PRESTACIONES

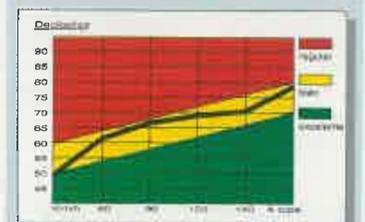
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	227
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,6
1.000 m salida parada	29,9
De 0 a 100 km/h	9,0
Recorriendo (metros)	146
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,3
recorriendo (metros)	285
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,5
recorriendo (metros)	377

FRENOS



A 60 Km/h	14,8
A 100 Km/h	44,4
A 120 Km/h	65,3

SONORIDAD



Al ralentí	49,5
A 60 Km/h	59,2
A 90 Km/h	64,8
A 120 Km/h	68,0
A 140 Km/h	70,5
A Tope	74,2

DATOS DEL COMPRADOR

BMW Importador: BMW Ibérica, S.A. Peseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono (91) 572 02 22. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

de seis cilindros. Para acabar de complicarlo, en la publicidad de los nuevos Serie 7, que anuncia «Nuevos Modelos, Nuevos motores y Equipamiento», aparece la fotografía de un Serie 7 con los riñones estrechos, es decir, la del modelo con el motor antiguo, el de seis cilindros en línea. Sin duda, la marca sabrá muy bien si esta coincidencia de nombre le beneficia, le perjudica o no le afecta comercialmente, pero resulta curioso que dos versiones con motores diferentes se denominen de la misma forma, más cuando la diferencia de precio entre ellas supera el millón de pesetas.

Si bien las prestaciones no son brillantes (el BMW 730i de ocho cilindros en V pesa 1.700 kilogramos), el propulsor de este modelo



DOS POR UNO
El anagrama trasero no identifica a este modelo. Con el mismo símbolo existe una versión con seis cilindros.

resulta elástico y de funcionamiento suave. Sus ocho cilindros, que forman una V de 90 grados, están realizados, al igual que las culatas, de cuatro válvulas por cilindro, en aleación ligera. La inyección de combustible es secuencial y cada bujía lleva su propia bobina para mejorar la calidad de la chispa tanto en intensidad como en precisión.

Con este propulsor, se rozan los 230 kilómetros por hora de velocidad máxima, una cifra respetable, y un 0 a 100 km/h en 9,0 segundos, que tampoco está mal. El tacto y



FRONTAL ANCHO
Los «riñones» típicos de la marca, llegan, en los modelos de ocho cilindros, casi hasta los faros. En el paragolpes se aprecian los sensores del control de distancias en aparcamiento.



TRADICIONAL
El típico aspecto del interior de los BMW se conserva. El buen acabado, también.



CUERO
La tapicería de piel es opcional. El retrovisor interior, varía a posición de noche de forma automática.



APARCAR DE OÍDO
El sistema de control de aparcamiento (PDC) se puede desconectar. La computadora es opcional.



las sensaciones que transmite son las de un buen propulsor, enmascarado en las recuperaciones por un peso total del coche muy elevado.

Sin embargo, a pesar de los kilos, en comportamiento en curva, el 730i V8 se podría incluso calificar como un modelo ágil, sin olvidar, claro está, que nos movemos en unas cifras cercanas a las dos toneladas, con lo que esto significa en cuanto a inercias. Pero el eje delantero se inscribe con precisión y facilidad en las curvas, e incluso permite corregir errores de apreciación en mitad de los apoyos, sin mostrar malos modos y sin requerir gran pericia por parte del conductor. En suma, sorprende su manejabilidad y agilidad, en cualquier tipo de carretera, hasta en las más viradas y con asfalto degradado.

La dirección, con asistencia variable en función de las revolucio-



nes, transmite bien lo que está sucediendo entre rueda y carretera. Los frenos, que cuentan con sistema de antibloqueo de serie, detienen el coche en distancias reducidas y soportan los esfuerzos continuados sin desfallecer. El desarrollo de las relaciones de cambio está bien elegido y la palanca resulta suave y precisa. Se trata, en suma, de un coche de prestaciones medias, que resulta muy fácil y agradable de conducir a buen ritmo.

Por lo que se refiere a la carrocería, se mantiene invariada tanto en dimensiones exteriores como interiores. En las plazas posteriores, el espacio para las piernas resulta amplio, y se pueden acomodar hasta tres personas, pero lo suyo es que vayan dos, tanto por la forma del asiento como por el ancho y alto túnel central de la transmisión. Existe una versión larga de la Serie 7, que aún concede más espacio a los ocupantes traseros, pero no se comercializa con los motores de tres litros de cilindrada. El maletero re-

EN FENIX AUTOS EL PRECIO NO ES UN OBSTACULO

Si el precio de tu seguro es un obstáculo..., no le des más vueltas. En Fénix Autos pagarás sólo lo justo. Porque es una compañía dedicada exclusivamente al seguro del automóvil. Porque el servicio es rápido y eficaz, sin burocracia y en un solo contacto. Porque el peritaje es inmediato... En Fénix Autos el precio no es un obstáculo.

INFORMATE EN EL
900-111-222

Fénix  Autos

TE COSTARA MENOS. SEGURO.



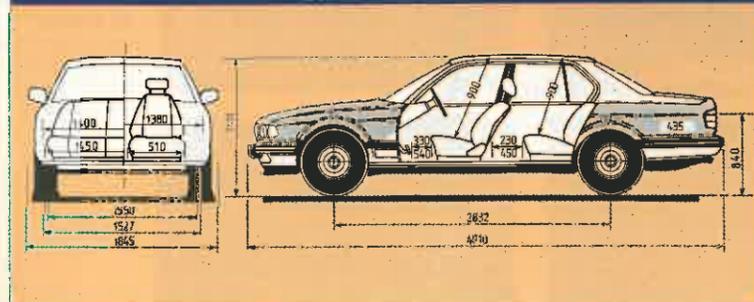


FRENTE A SUS RIVALES

Existe un rival evidente del BMW 730i V8. Se trata del Mercedes 300 E 24 válvulas, que dispone de una potencia superior (13 caballos más) y cuesta 400.000 pesetas menos. En contrapartida, resulta cerca de 20 centímetros más corto, con la desventaja que ello supone en cuanto a habitabilidad y nivel de representación. En cuanto al equipamiento, el nivel entre ambos es casi idéntico, ligeramente a favor del BMW. En los aspectos básicos están empatados, pero para elementos como el cuero en el volante y la palanca del cambio, en el Mercedes hay que pagar.

OPCIONES: Regulación eléctrica de asientos, con memoria: 308.765 ptas. Tapicería de cuero: 301.656 ptas. Control de distancias en aparcamiento: 108.788 ptas. Airbag, conductor y acompañante: 301.636 ptas. Control automático nivel eje trasero: 160.118 ptas. Sistema antipatinamiento: 227.877 ptas.

BMW 730i V8



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ La calidad de acabado es una virtud tradicional de los BMW. En la Serie 7 no podía ser menos.
- ▲ Antibloqueo de frenos, aire acondicionado y dirección asistida variable son de serie.

EN CONTRA

- ▼ Por este precio, se podría esperar que los asientos eléctricos y el airbag fueran de serie.
- ▼ El sistema de climatización es más aparente que útil. Resulta difícil aprovechar sus cualidades.

ÁGIL
A pesar de su elevado peso, el BMW 730i V8 se muestra ágil. El eje delantero se inscribe perfectamente en las curvas y la relación entre comodidad y estabilidad es muy buena.

sulta amplio y con buena forma, aunque el punto de carga queda ligeramente alto.

Por su parte, las plazas delanteras también están bien cuidadas, aunque existen opciones para mejorar su comodidad. De serie, el asiento se regula en altura, longitud e inclinación de banqueta, en tanto que el volante se puede desplazar longitudinalmente. Con todo ello, se alcanza una postura adecuada casi para cualquier talla de conductor. Como la visibilidad hacia atrás queda escamoteada por la elevada cintura y por los reposacabezas traseros y habida cuenta de que el morro también es largo, en ciudad, según nuestra opinión, resulta conveniente situar el asiento lo más alto posible y ajustar el resto de posiciones en función de esa altura. Opcionalmente, se puede disponer de regulación eléctrica de los asientos, con memoria que incluye los retrovisores exteriores, por algo más de 300.000 pesetas. Los asientos, que en nuestra unidad iban forrados de cuero (opción a 337.184 pesetas) sujetan bien el cuerpo y su mullido, de cierta dureza, resulta cómodo.

La climatización está regida por un sistema que diferencia la temperatura de entrada de aire en los dos lados del habitáculo, pero su funcionamiento deja un tanto frío. Apenas

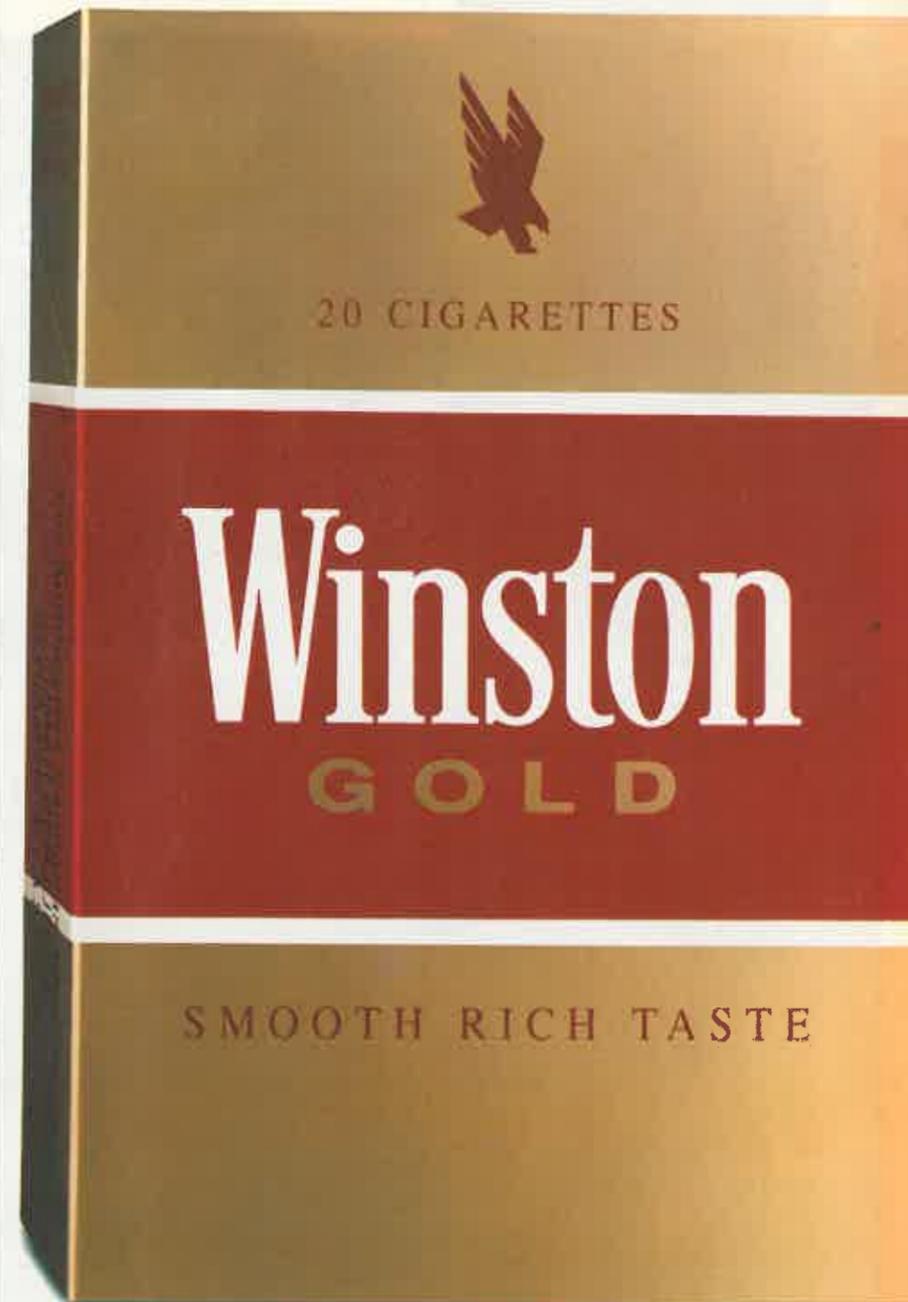
se nota mejora con respecto a un sistema tradicional. La regulación es complicada y el resultado final errático. En este apartado, el doble cristal de las ventanillas laterales y la luneta trasera contribuyen a aislar el interior, mejora que redonda en menor sonoridad y en una temperatura interior más estable.

Como se trata de un modelo lujoso y de elevado precio, uno espera contar con muchos detalles de equipamiento incorporados en el precio de serie. Pero resulta que no. Lleva todo lo que se puede considerar imprescindible en un modelo de esta categoría: antibloqueo de frenos, climatizador automático, cierre centralizado, elevalunas eléctricos y doble vananilla son los más destacables. Nuestra unidad llevaba algunos elementos más, como el control de distancias de aparcamiento, que emite un sonido cuando el coche se acerca en exceso a un obstáculo. Es un sistema que resulta cómodo cuando uno asimila las diferentes frecuencias de pitado con la distan-



cia que le separa del obstáculo. Como la visibilidad trasera no es particularmente buena, es una excelente ayuda, pero un tanto cara. Estirando un poco, el cuello, puede ahorrarse su propietario casi 110.000 pesetas. Otras opciones, como diferencial autoblocante, sistemas de antipatinamiento y control electrónico de la suspensión siempre ayudan a mejorar la seguridad activa, aunque las buenas maneras de este modelo le permitan prescindir de ellas sin que esta ausencia suponga asumir excesivos riesgos. En cuanto a la seguridad pasiva, el airbag también es opcional, por un precio de 168.000 pesetas para el conductor y de 301.000 pesetas si se instala en ambos lados. ○

Javier Moltó
Fotos: Alex Blanco



suavízate.



Descubre la suavidad con genuino sabor. Lo más nuevo de Winston. Porque sólo donde hay sabor se puede añadir suavidad.

NUEVO WINSTON GOLD. PLENO SABOR SUAVE.

CON ADECUADOS MÉTODOS DE FUMAR QUE FUMAN HEREDAMOS DE NUESTROS PADRES

G H I A F O C U S

EL ROADSTER DE LOS NOVENTA



Un diseño muy especial del modelo Ghia confiere una asombrosa imagen al Ford RS Cosworth. Lo atrevido de todo su planteamiento se combina con un acabado extremadamente particular, realizado, en su totalidad, con materiales nobles.

PRESENTADO en el Salón de Turín, el Focus toma como base al poderoso Ford Escort RS Cosworth de cuatro ruedas motrices. El Escort, todavía no disponible en el mercado, debutará en el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1993, lo que da una idea de su potencial mecánico y de la confianza puesta en él.

Con un motor de 2,0 litros y culata

de 16 válvulas, los técnicos de Cosworth han logrado conseguir hasta 600 caballos de potencia. Como es lógico, la versión de calle se contentará con bastante menos, 227 caballos, ya más que suficientes para disponer de un explosivo Escort con prestaciones «de carreras». Un aspecto que han cuidado especialmente en la planta de motores de Cosworth es la

emisión de gases de escape, consiguiendo un bajo nivel de polución, actuando sobre la intensidad de la chispa de las bujías. Con esta motorización, el fantástico Focus se erige probablemente en el dos plazas *spider* más rápido del momento.

Para el responsable del proyecto, Filippo Sapino, el Focus ha creado un nuevo estilo dentro del concepto de

los *roadster*. Aunque Ford no lo ha confirmado oficialmente, se rumorea que la marca encargaría a otro carrocerero, Karmann, la producción de un deportivo inspirado en el Focus y que se aprovecharía de los estudios realizados para su desarrollo. Frente a la perspectiva de iniciar la fabricación de una serie limitada, los responsables recalcan que se trata de un coche

presto para ser conducido y no un *concept-car* para ser expuesto estáticamente en los salones del automóvil.

Mecánicamente, la única diferencia respecto al Escort Cosworth es la adopción de unas llantas de aleación de 18 pulgadas que van calzadas con unos neumáticos Goodyear Eagle experimentales, de medidas 225/45 ZR18 delante y 255/40 ZR18 detrás.



FICHA TECNICA



MOTOR: Cuatro cilindros en línea transversal, doble árbol de levas con cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 1.994 cc. Potencia max: 220 CV a 6000 r.p.m. Par max 29,5 kgm a 3.500 r.p.m. **TRANSMISION:** Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. **DIRECCION:** De cremallera asistida. Diámetro de giro 10,5 m. **FRENOS:** Discos ventilados en las cuatro ruedas con ABS Teves. **SUSPENSION:** Delantera: Independiente de brazos elásticos. Trasera: Independiente de brazos oblicuos. **RUEDAS:** Neumáticos: 225/45 ZR18 y 255/40 ZR18. Llantas: De aleación, 18 pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 950 Kg. **PRESTACIONES:** De 0 a 100 Km/h: 6,9 segundos. Velocidad máxima: 240 km/h.

COMPACTO Y SEGURO
Las dimensiones del Focus, más cortas y anchas que las del Escort, consiguen que sea más compacto. El habitáculo forma una estructura ovoide a modo de compartimiento de seguridad.

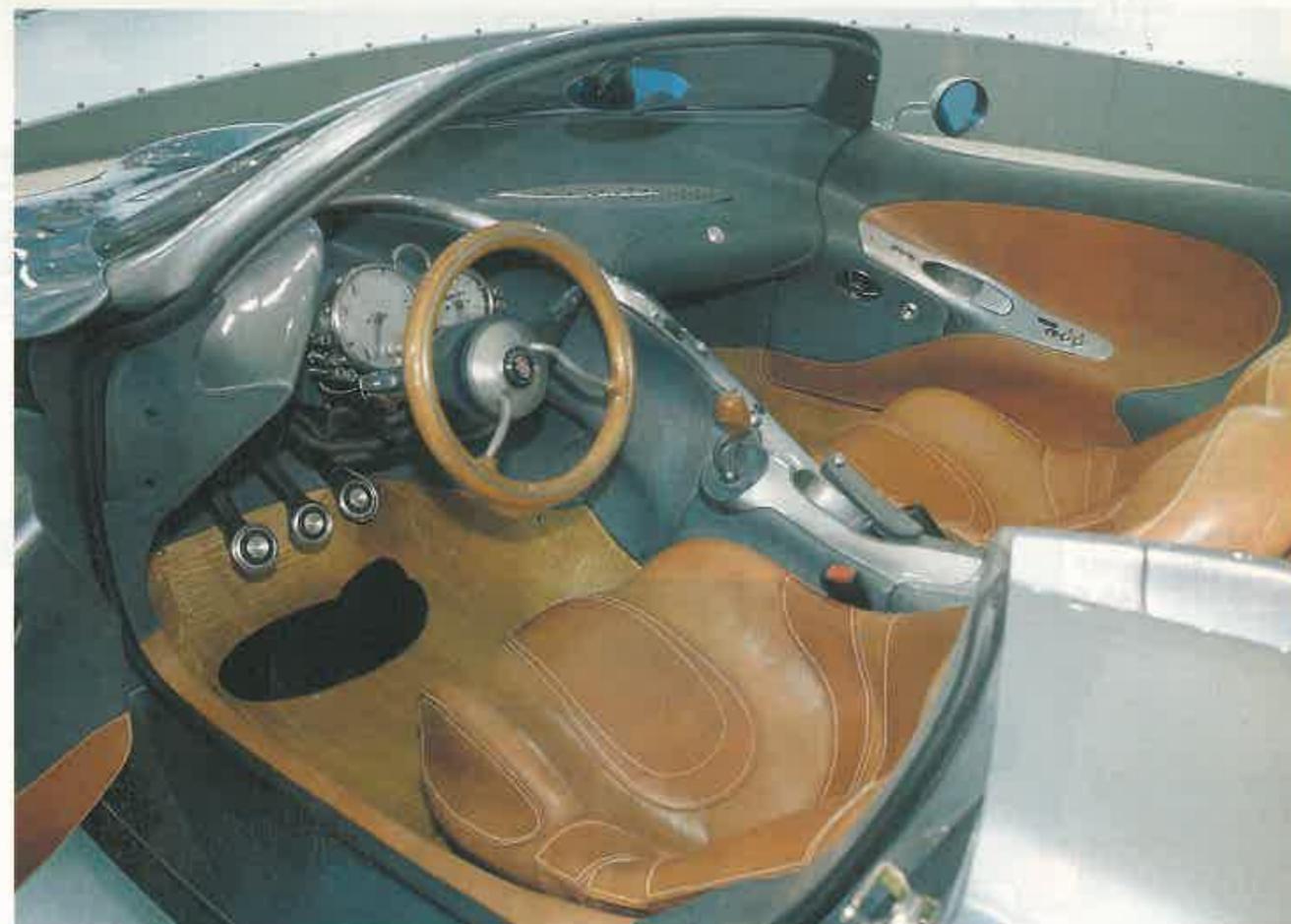


Para realizar la espectacular carrocería, Ghia ha recurrido a los más modernos materiales, como la fibra de carbono, más dura que el acero y mucho más ligera. Se ha conseguido rebajar considerablemente el peso del vehículo respecto al Escort original, pasando de 1.275 kilos a tan sólo 950, con lo que la relación peso/potencia ha sido muy favorecida. Los di-

señadores declaran haberse inspirado en las formas naturales, tanto del hombre como de los animales, explorando un «lenguaje alternativo» del diseño industrial que se separa de los planteamientos tradicionales. Sin embargo, las dimensiones del Focus consiguen que sea muy compacto, siendo un poco más corto que el Escort y un poco más ancho. Su altura es ex-

cepcionalmente reducida, levantando del suelo poco más que un metro y veinte centímetros. El habitáculo, para el conductor y único pasajero, forma una estructura ovoide a modo de compartimiento de seguridad.

Tanto el exterior como el interior combinan los detalles más clásicos con las novísimas ideas sobre el automovilismo deportivo. Resulta un con-



traste chocante que los materiales sintéticos compuestos de tecnología aeroespacial vayan acompañados de piezas y tapicerías realizadas en finas maderas o cueros artesanos. El aspecto exterior de coche del futuro, a lo *Mad Max*, no desentona en el interior del habitáculo, con detalles como los relojes analógicos inspirados en los instrumentos de lectura de principios de siglo. El aspecto del conjunto es muy al estilo *kitsch* y, lo que es más importante para un coche que quiere marcar una evolución: tiene un estilo atemporal. Detalles totalmente originales, como los paragolpes tubulares laterales o las luces posteriores «a lunares», dotan al Focus de una estética inconfundible. Los paragolpes envolventes cumplen una función protectora de la carísima carrocería de material compuesto. Otros detalles, como los alerones delanteros integrados, las pequeñas tomas aerodinámicas o la matrícula carenada, terminan de atraer la atención sobre esta fascinante propuesta de Ghia. ○

600 CABALLOS DE POTENCIA
Los técnicos de Cosworth han logrado conseguir hasta 600 caballos de potencia gracias a una culata de 16 válvulas. La versión de calle tendrá que contentarse con 227 caballos.

Giancarlo Perini/J.L.S.

GASOLINAS EUROPEAS	
A	SÚPER
A	SIN PLOMO
A	GASÓLEO

CHEMA & NICE



Si cada año nos visitan cerca de 45 millones de turistas, no son pocos los españoles que aprovechan el verano para conocer otros países europeos. Muchos de estos españoles, plantean sus viajes por carretera, conoedores de que sólo el coche ofrece la libertad que buscan.



FRANCIA SATURADA Uno de los países de mayor saturación de tráfico, en verano, es Francia.

EN COCHE POR EUROPA TAN CERCA, TAN LEJOS

CADA día son más quienes se plantean sus vacaciones como una excursión a diversos países europeos. Algo que sólo el automóvil permite hacer con total libertad. Antes de emprender el camino, conviene conocer determinados aspectos de la circulación y trámites burocráticos de cada país. Por ejemplo, la necesidad de permiso de conducir internacional para los países que no pertenecen a la CE. Estos permisos se obtienen en el RACE o en el RACC, o en cualquiera de sus delegaciones, en todas las capitales de provincia. Hay que presentar dos fotos y pagar las tasas (2.000 pesetas). Tiene una validez de un año.

Lo que les ofrecemos no es más que un breve avance de lo que van a encontrarse, recomendándoles que contacten, tanto con las oficinas de turismo de los países que quieran viajar, como con los automóviles club en España, que tienen toda la información que necesitan.

ALEMANIA

No es verdad que las autopistas alemanas sean buenas. Están saturadas de tráfico y de obras y los convos militares son frecuentes y

peligrosos. Muchos coches muy rápidos y muchos coches lentos (especialmente los del Este), lo que obliga a una atención muy cuidada. Es fácil perderse en la red de autopistas. Controles de velocidad y alcoholemia muy frecuentes. En la red secundaria, controles camuflados, pero normalmente, advertidos.

AUSTRIA

Circulación muy parecida a la alemana, con menos autopistas, pero con tráfico menos intenso, aunque en verano la afluencia de turistas congestiona los alrededores de las grandes ciudades.

BÉLGICA

Muchos kilómetros de la red secundaria mantienen el revestimiento de adoquín, muy resbaladizo en caso de lluvia. Circulación tranquila, con intensidad alta en la red principal y escasa en la red secundaria. Atención a la toponimia de las ciudades, que puede no coincidir con la indicada en los mapas a causa del bilingüismo franco-valón.

CHECOSLOVAQUIA

Buenas autovías alrededor de la capital, Praga. Más allá de un radio de 60 kilómetros se convierten en carreteras, con buen asfalto, pero estrechas. El tráfico no es muy intenso. Mucho coche viejo, y algunos nuevos, con lo que el tráfico es muy irregular. Frecuentes controles de la policía con coches camuflados, circulando a la velocidad máxima y denunciando a quienes les adelantan. Las multas no son muy cuantiosas. Bonos de gasolina de venta en la frontera.

DINAMARCA

La escasa red de autopistas (sólo un eje Norte-Sur) es excelente. La red de carreteras también es escasa, pero con un alto nivel de mantenimiento. El tráfico rodado es muy reducido. Aunque los controles por alcohol son muy severos, es relativamente frecuente encontrarse con conductores borrachos, especialmente los fines de semana.

FINLANDIA

Es el país más severo de Europa en lo que a control de velocidad se refiere. La red de carreteras es poco densa, abundando los tramos sin asfaltar en los alrededores de las ciudades. Sin embargo, es recomendable utilizar esas carreteras

por la belleza paisajista y porque su conservación es excelente. La señalización no es muy buena.

FRANCIA

Tráfico muy intenso en toda la red, tanto en la principal como en la secundaria. Señalización muy defectuosa. Circulación rápida y frecuen-

temente agresiva. Abundantes controles de velocidad, especialmente en las cercanías de las grandes ciudades. Recientemente se ha implantado un límite de velocidad más bajo (100/80/50) cuando llueve.

GRAN BRETAÑA

La circulación por la izquierda plantea algunas dificultades para un coche con volante en el mismo lado. Escrupuloso respeto a la prioridad de paso a la derecha, en los «roundabout». Tráfico apacible en la gran mayoría de las carreteras comarcales. Más controles de alcoholemia que de velocidad.

GRECIA

En las ciudades, tráfico congestionado. Red de carreteras mala, en mal estado de conservación y peligrosa por su falta de señalización. Las zonas costeras del Peloponeso

	TURISMOS Y MOTOS			TURISMOS CON REMOLQUE			MINIMA EN AUTOPISTA	TASA DE ALCOHOLEMIA	TIPO DE AUTOPISTA	DOCUMENTACION OBLIGATORIA	DIRECCION DEL AUTOMOVIL CLUB
	Autop.	Car.	Ciud.	Autop.	Car.	Ciud.					
ALEMANIA	130(4)	100	50	80	80	50	-	0,08%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	ADAC - Am. Westpark. 8, Munich AVD - Lyonerstrasse. 16 Frankfurt
AUSTRIA	100/130	100	50	100	80	50	-	0,08%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	OAMTC Schubertng. 13 1010 Viena. Tfno: 71 19 97
BELGICA	120	90	50	120	90	50	-	0,05%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Royale Automobile Club Belgique 53, Rue D'Arlon B-1040 Bruselas. Tfno: 233 22 11
CHECOSLOVAQUIA	110	90	60	110	10	60	-	0,00%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Automotoclub CCSR Na Strzi, 4 14000 Praga. Tfno: 432 041
DINAMARCA	100	80	50	70	70	50	-	0,08%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	FDM Firskowej, 32 2800 Lyngby. Tfno: 930 800
FINLANDIA	120	80	50	80	80	50	-	0,05%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Autolito Kansakoulukatu, 10 00101 Helsinki. Tfno: 694 00 22
FRANCIA	110/130	90	50	100	80	50	-	0,08%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Automovil Club de Francia Place de la Concorde, 6-8 75008 Paris. Tfno: 426 508 26
GRAN BRETAÑA	112	96	48	86	80	48	-	0,08%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	RAC Landowne Road, Croydon CR9 2JA. Tfno: 682 525
GRECIA	100	80	50	100	80	50	-	0,05%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	ATCG 2-4 Messogion 1527 Atenas. Tfno: 779 16 15
HOLANDA	100/120	80	50	80	80	50	-	0,05%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	ANWB Wassenaarseweg, 220 La Haya Tfno: 314 7 17
HUNGRIA	120/100	80	50	80	70	50	-	0,00%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Magyar Autoklub Romer Floris Utca, 4 Budapest 11 Tfno: 152 040
IRLANDA	88	64	48	56	56	48	-	0,10%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	RAC 34, Dawson Street Dublín 2 Tfno: 775 14 11
ITALIA	110/130(2)	90	50	110	90	50	-	0,08%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Automóvil Club de Italia Via Marsala, 8 00185 Roma. Tfno: 49 981
LUXEMBURGO	120	90	60	90	75	60	-	0,08%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	ACL 54, Route de Longway 8007 Bertrange Tfno. 45 00 45
NORUEGA	80/98	80	50	80	80	50	-	0,05%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	NAF P.O. Box 494 Sentrum N-0105 Oslo 1. Telef: 341 400
POLONIA	110	90	60	70	70	60	-	0,02%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo y visado	PZM Kazimierzowska, 66 02-518 Varsovia. Tfno: 499 36 1
PORTUGAL	120	90	60	90	70	50	40	0,05%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Automóvil Club de Portugal Rua Rosa Araujo, 24-26 1200 Lisboa. Telef: 356 39 31
SUECIA	110	70	50	70	70	50	-	0,02%	Gratuitas	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Motormannens Riksförbund Sturegata, 32 Estocolmo. Tfno: 782 38 00
SUIZA	120	80	50	80	80	50	-	0,08%	Peaje(3)	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo	Automóvil Club de Suiza Wasserwerksgasse, 39 3000 Berna 13. Tfno: 224 722
TURQUIA	90	90	50	70	70	40	-	0,05%	Peaje	Permiso de Circulación Seguro Internacional Distintivo y visado en frontera	TTOK Halaskargasi Cad. 364. 80222 Sisli Estambul Tfno. 131 46 31

(1) Velocidad máxima recomendada. (2) Límite diferenciado para coches de menos de 1.100 c.c. (3) Los extranjeros tienen que pagar un canon en la

frontera para uso de autopistas.

con tráfico muy intenso. Dificultades para el abastecimiento de gasolina en la red secundaria. Escasa presencia policial.

HOLANDA

Excelente red principal, con autopistas modernas y bien señalizadas. Tráfico muy intenso en los alrededores de las ciudades. Muchos camiones en la red principal. Controles de velocidad frecuentes.

HUNGRÍA

Red de carreteras muy deficiente. Muchos vehículos lentos, mezclados con muchos vehículos rápidos de ciudadanos de Europa Occidental. En la red secundaria, notable presencia de vehículos agrícolas y de tracción animal. Existe muy poca señalización e igualmente poco control. El gasoil sólo se puede pagar

PORTUGAL, TAN CERCA
Es imperdonable que tantos españoles, conocedores de países exóticos, no hayan visitado Portugal, tan próximo y tan atractivo.



con bonos que se pueden comprar en la frontera.

IRLANDA

Situación muy parecida a la británica, pero con una red de carreteras peor conservada y señalizada. Escasos controles. Muchos coches viejos circulando muy lentamente, sobre todo en la red secundaria. Muchos caballos y bicicletas por las carreteras, en las zonas más rurales.

ITALIA

Bastantes diferencias entre el norte del país (con tráfico parecido al francés) y el sur. En ambos casos, conductores indisciplinados y rápidos. Pocos controles de veloci-



FERRY
Para viajar a las islas Británicas es necesario embarcar en un transbordador. Son cómodos, rápidos y no excesivamente caros.

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Existen una serie de compañías que aseguran los viajes de vacaciones y se hacen cargo de los gastos que ocasionan, desde averías, hasta accidentes o repatriaciones. Estos son los teléfonos de contacto de las más conocidas:

ADA	91/ 519 33 00
CAP ARAG	91/ 262 45 30
EUROP ASSISTANCE	91/ 597 21 25
MONDIAL ASSISTANCE	91/ 441 33 44

LUXEMBURGO
dad. En las ciudades, tráfico muy poco dirigido (pocos guardias y semáforos), pero fluido. Es necesaria una cierta dosis de decisión o jamás cruzaremos una calle.

No hay diferenciación característica debido a las reducidas dimensiones del país, que se atraviesa en un cuarto de hora de coche.

NORUEGA

Como en todos los países nórdicos, la conducción fuera de las ciudades es extremadamente prudente y con frecuentes y severos controles. La red principal está perfectamente cuidada y señalizada; la secundaria deja algo que desear. La mayoría de los conductores circulan con las luces de cruce encendidas las 24 horas del día.

POLONIA

Prácticamente no existen las autopistas más que en los alrededores de su capital, Varsovia. La red secundaria es bastante mala, pero con muy poco tráfico. La señalización es escasa y muy difícil de interpretar por la complejidad de los nombres de los numerosos pueblos. El carburante sólo se puede comprar, oficialmente, con moneda local. Hay que comprar los bonos en la frontera.

PORTUGAL

Junto con España, Portugal es el país europeo más peligroso. Tráfico muy intenso e indisciplinado, con muchos vehículos viejos y lentos y una red de carreteras mediocre. Evitar las vías de penetración de los emigrantes en los días primeros de julio, agosto y septiembre.

SUECIA

Una de las mejores redes de carreteras de Europa y, probablemente, los conductores más prudentes. Los excesos de velocidad están rechazados socialmente y son los propios conductores los que suelen denunciar. Es obligatorio circular con las luces encendidas durante las 24 horas del día.

SUIZA

Todo, o casi todo, en orden. Los extranjeros están obligados a pagar peaje en las autopistas, para lo cual hay que comprar un bono. Es recomendable comprarlo en España (en el RACE o en el RACC), porque es más barato que en la frontera.

TURQUÍA

Sólo el acceso a Estambul tiene algunos kilómetros de autopista. La red principal está medianamente conservada, pero el tráfico de vehículos pesados es intensísimo, lento y formando caravanas. No es recomendable circular por la red secundaria.

Lourdes Bravo
Diego Domínguez

¿ BUSCA ALGO DE INTERES ?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16



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. Y cambiar de marcha siempre que quieras. Porque la GILERA RT 50 te lo permite todo. Súbete en una, llegarás hasta lo más alto y después bajarás seguro.

GILERA RT 50

Y BAJA.



GRUPO PIAGGIO
EL CAMPEON DE EUROPA

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

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



Proporcionan 100 puntos de contacto en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados y desarrollados en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y sus prestaciones. A un precio mínimo de calidad.

FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, 371 • Teléfono 72 02 00
Apartado 5007 • Telex 7202 10
Telegramas Filtes Manno
50014 ZARAGOZA (España)



MAGAZINE

NUEVOS PRODUCTOS

ALARMAS BOSCH, SEGURIDAD SOBRE RUEDAS

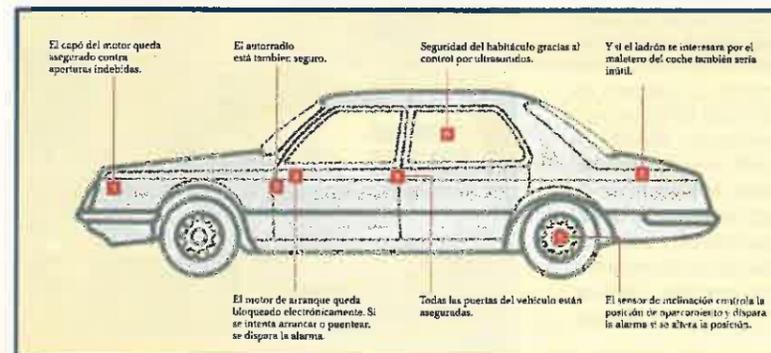
Las alarmas se han convertido en uno de los pocos medios eficaces para evitar robos, y buena muestra de ello es el interés que se están tomando por este segmento las principales marcas de accesorios y equipamiento. En este caso se encuentra Bosch, que acaba de lanzar al mercado una nueva gama de alarmas que se engloban bajo la denominación de Blocktronic. En esta gama pueden encontrarse desde las instalaciones más básicas, que se conocen con las siglas SK, IR e IM, hasta las IR-US e IM-US que son las verdaderas estrellas de la serie.

Entre las peculiaridades de estos modelos destaca la adopción de un módulo de vigilancia por infrarrojos y ultrasonidos que se activa mediante un mando a distancia que cuenta con



pilas de litio, lo que asegura su longevidad. Este módulo se sitúa en el interior del vehículo y se encarga de crear una barrera que activa la alarma en caso de intento de robo. Además, las alarmas IR-US e IM-US disponen en el microprocesador de un cambio automático de código que varía después de cada activación, aplicando un baremo de códigos de cuatro millones, lo que imposibilita la realización de cualquier tipo de scanner sobre el vehículo que desactive la alarma.

Las versiones de instalación IM e IM-US cuentan además con un sistema automático de conmutación, que conecta el sistema a los 30 segundos de haber abandonado el vehículo y haber cerrado la última puerta o el maletero. La activación de cualquiera de los sistemas de alarma Blocktronic se produce en el momento en que se abre una puerta, el capó, maletero o se intenta forzar la llave de contacto. Además, estas alarmas disponen de una terminal que se conecta en el autorradio y que activa la sirena



TRAJE BMW GORETEX

Los actuales trajes de BMW, con un nuevo diseño de actualidad, han mejorado en muchos de sus detalles. Están mejor adaptados a la forma del cuerpo, sobre todo en los brazos y las piernas. Su estructura está formada por varias capas de Cordura, tejido mixto de algodón, Secuflex, Gore-Tex Z-Liner y cálido fieltro; además, poseen protectores en los hombros, codos y rodillas, que son extraíbles y soldados de forma estan-



una serie de accesorios que aumentan la seguridad del vehículo. Accesorios como el sistema SE, que se encarga de proteger el automóvil contra el remolcamiento y la basculación. También puede instalarse una batería adicional para evitar el consumo o el cierre centralizado. El precio de la Blocktronic IR-US ronda las 60.000 pesetas, cantidad a la que hay que sumar la mano de obra de la instalación, que se realiza por término medio en dos o tres horas.

ca al agua. Las tiras reflectantes que incorporan los trajes Gore-Tex permiten un mejor reconocimiento, especialmente por la noche y bajo condiciones climáticas especialmente malas.

La resistencia de los trajes Gore-Tex es la misma que la que presentan los trajes de cuero BMW.

Otras ventajas adicionales son su facilidad de lavado, los cierres de seguridad y el fácil manejo para guardar todo lo que quiere tenerse siempre a mano.

MERCADO

VENTAS JUNIO: OPTIMISMO MODERADO

Las ventas de automóviles subieron un 13,4 por ciento en el mes de junio, lo que supone un incremento acumulado en el primer semestre del 18,9 por ciento, superando el medio millón de unidades. En estos primeros seis meses ha sido FASA Renault la que más ha vendido, con cerca de 100.000 unidades y una cuota del 18,3 por ciento. Pero vuelve a ser Citroën, con un incremento del 81,6 por ciento respecto al año anterior, la que más crece porcentualmente, pasando del 7,6 al 11,6 por ciento actual.

	Junio		Enero-Junio		Cuota
	Unidades	Dif.	Unidades	Dif.	
Renault	16.072	4,00	98.662	10,29	18,27
Ford	13.481	37,74	77.902	21,88	14,43
Opel	11.636	-0,73	63.712	13,38	11,80
Citroën	11.544	69,19	62.889	81,64	11,64
Seat	9.725	25,18	51.341	23,36	9,51
Peugeot	8.517	12,58	51.705	28,76	10,13
Volkswagen	5.729	-1,78	30.575	-10,02	5,66
Fiat	3.917	-24,72	22.263	-9,77	4,12
BMW	2.022	29,45	10.803	31,23	2,00
Audi	1.788	7,95	10.535	37,96	1,95
Mercedes	1.387	1,65	8.144	32,87	1,51
Nissan	1.286	3,04	9.197	45,04	1,70
Lancia	1.250	4,95	7.127	3,16	1,32
Rover	1.234	-18,60	8.395	-2,76	1,55
Volvo	1.006	5,45	5.381	16,98	1,00
Alfa Romeo	509	-34,32	3.337	-33,92	0,63
Otras marcas	2.687	10,35	15.045	10,20	2,68
TOTAL	93.790	13,37	540.013	18,94	100,00



QUIEN SOPLA NO CONDUCE

El Departamento de Seguridad de Tráfico de Suecia ha ideado un sistema que bloquea el arranque cuando el conductor excede los 0,2 miligramos de alcohol en sangre. El «Alkolas» -que así se llama el dispositivo en cuestión- funciona de la siguiente manera: el conductor sopla por un tubo conectado a un ordenador que mide el nivel de alcohol e identifica al soplador, evitando así engañar al sistema con aliento ajeno. Si el test da negativo, el coche arrancará como si nada; si da positivo, una potentísima sirena alternada con luces rojas parpadeantes se pone en funcionamiento, al tiempo que se bloquea el encendido. La eficacia de este montaje de aspecto discotequero no ha sido aún constatada, aunque en opinión de Hans Laurell, responsable del aludido Departamento de Seguridad de Tráfico, «su éxito será comparable al del cinturón de castidad que se ponían las mujeres en la Edad Media: si no existe la ocasión, no existirá el pecado». Todo un avance.



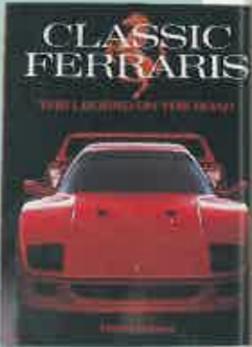
PESOS PESADOS

NUEVAS RENAULT EXPRESS

HASTA la fecha, las versiones limitadas, las han venido ofreciendo los fabricantes en sus modelos de turismo más populares. Creemos que, por vez primera, FASA Renault ha lanzado una versión limitada de un derivado de turismo, concretamente de la popular Express y que ahora amplía su oferta en la versión «Cima». La serie limitada Express Cima se ha realizado sobre las bases mecánicas del motor Energy 1.360 y 80 caballos para gasolina y el Diesel 1.600 de 55 caballos para una segunda versión. En ambos, la versión de acabado es la RL, que se diferencia de las versiones standart en los cristales tintados, embellecedores de rueda y una decoración exterior específica. Como opciones se ofrecen el aire acondicionado (125.000 ptas.), la dirección asistida (62.000 ptas.) y la pintura metalizada (23.500 ptas.). El precio de

LIBROS

FERRARI, SIEMPRE FERRARI. La bibliografía sobre Ferrari es inagotable. El editor británico Salamander Books nos ofrece lo último. Un bellissimo libro en gran formato, de 160 páginas, profusamente ilustrado con fotografías de los modelos más representativos de la marca de Maranello. Lejos de ser una simple guía técnica, Classic Ferraris representa un hito en la producción y el desarrollo de los modelos de calle y el por qué de su existencia teniendo en cuenta que, en un principio, Enzo Ferrari no tenía intención alguna de construir coches para rodar fuera de los circuitos. Este libro se puede adquirir al precio de 5.300 pesetas en la librería Collector, en la calle Pau Claris, número 168 de Barcelona.



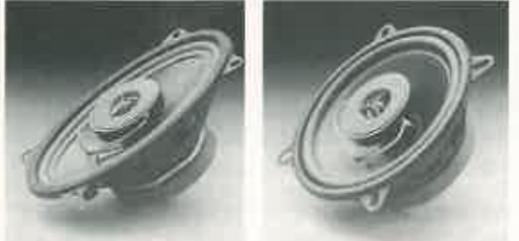
venta es idéntico para la versión gasolina o diésel: 1.430.000 pesetas.



AUTOSONIDO

ALTAVOCES SERIE TR DE JBL

La serie TR de JBL está cuidadosamente diseñada para adaptarse a los puntos de montaje de los altavoces ya existentes en el interior del automóvil sin que sea necesario realizar ninguna modificación en los paneles ni en los cortes ya practicados. Y lo que es aún más importante, la línea ofrece unas prestaciones y un rendimiento notablemente superior con respecto a los altavoces estándar para su automóvil, tanto por fidelidad, como por su manejo de la potencia, por su eficacia y por la respuesta de frecuencias. La instalación de la Serie TR se realiza de una manera simple y rápida. Están diseñados para que se puedan respetar los cortes, las rejillas y las perforaciones del panel que ya existan, con lo que los altavoces de la



A CADA MODELO SU ALTAVOZ
La gama TR posee seis modelos diferentes que se pueden acoplar a las diferentes marcas de coches y a cada una de sus gamas.

Serie TR no modifican ni el aspecto ni el ambiente pensado por el fabricante para el interior del coche. Son más eficientes que los altavoces ordinarios y permiten extraer más volumen y más limpieza al sonido, partiendo de los radio-cassettes y amplificadores que suelen traer los coches originalmente de fábrica. Y su dispersión de altas frecuencias, curiosamente diseñada, así como su perfecta re-

solución sonora proyectan mucho más efectivamente el sonido desde los enclaves previstos de fábrica para los altavoces, haciéndolo más abierto y directo. Entre los altavoces existen diferentes modelos, entre los que caben destacar los TR 87, TR 100, TR 115, TR 130, TR 124 y TR 160, que están capacitados para adaptarse a diferentes modelos de vehículos.

BALANCE ESPERANZADOR

El número de accidentes de tráfico registrados en 1991 confirman la discreta tendencia a la baja iniciada el año anterior. Estos datos se desprenden del último boletín informativo sobre accidentes, publicado por la Dirección General de Tráfico. El pasado año se registraron un total de 98.128 accidentes con víctimas, un 3,3 por ciento menos que en el año 90. Los accidentes mortales en carretera apenas bajaron un punto (4.716 frente a 4.749), mientras que la cifra de víctimas se redujo notablemente, alcanzando 83.481 víctimas, entre muertos y heridos, lo que supone un descenso del 6 por ciento. El número total de muertos, en las 24 horas siguientes al accidente, ascendió a 6.797 personas, de las cuales 1.055 son peatones. Del resto, 1.174 son usuarios de motocicletas y ciclomotores, 117 de bicicletas, 573 de camiones y autobuses y el resto, 3.840 usuarios y conductores de turismos, habiendo 38 fallecidos que no constan en ninguno de los apartados anteriores. Pese a la gravedad de las cifras, el pesimismo no debe hacer mella si consideramos que el número de accidentes en relación al número de vehículos en el parque sigue descendiendo desde el año 1988, en el que se alcanzó la cifra de 77 muertes por cada 10.000 vehículos, hasta 1991, en el que fue de 59 muertes por cada 10.000 vehículos. Hay también que considerar que el número de vehículos en circulación se incrementa entre un 15 y un 20 por ciento por la llegada de miles de turistas y viajeros en tránsito, por lo que el ratio antes mencionado es en la realidad ligeramente más esperanzador.



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, alzacrystalos 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

SOBRE RUEDAS



venderse en Europa hasta el año que viene. Conviene puntualizar que cuando se habla de «verde», en el campo del neumático, no significa ni biodegradable, ni reciclable, ni indigestible; lamentablemente los neumáticos siguen siendo ecológicamente muy agresivos. Michelin entiende por verde una nueva cubierta con baja resistencia al rodamiento; es decir: un neumático que hace consumir menos energía, menos combustible al automóvil que los utiliza y menos energía en el proceso de fabricación de neumáticos. Michelin anuncia que ha logrado resolver el gran reto técnico de ofrecer menor resistencia al rodamiento sin comprometer el agarre del vehículo. No se trata de un nuevo neumático, sino de todo un proceso iniciado en Michelin en USA y que aplicará a todos sus productos.

BRIDGESTONE EN ESPAÑA

SWIKO, distribuidor oficial de Bridgestone en España, nos da a conocer la gama de este importante fabricante japonés que en la actualidad se está ilustrando en los Grandes Premios, merced a las victorias de Ezio Gianola. La gama comprende neumáticos de carretera, de cross, de trail, de scooter y, por supuesto, la deportiva.

Entre la gama de carretera sobresale el modelo Batlax, un novedoso producto en el que destaca su construcción interna en Kevlar.

En cuanto a la competición, Swiko estará presente en las carreras para po-

der atender a los usuarios en las categorías de 125, 250, Superbikes y Super Sport.

La dirección de Swiko es Paseo de Gracia 74, Pral. 1, de Barcelona y los teléfonos: 215 75 93 y 791 80 13.

NEUMÁTICO VERDE MICHELIN

ESDE hace más de un año viene hablando del «neumático verde». Michelin anuncia el inicio de fabricación de una nueva cubierta, a la que puede aplicarse esta denominación. Por ahora, este nuevo neumático se ofrecerá exclusivamente en los mercados norteamericanos y no se espera que comience a

MATRÍCULA DE HONOR

MAS ORO PARA FANGIO

La asociación ADA ha concedido al mito automovilístico argentino Juan Manuel Fangio, el galardón de oro con el que distingue a las personalidades más destacadas del mundo de la automoción.

Con tal motivo, el cinco veces Campeón del Mun-



do de Fórmula 1 se desplazó hasta Madrid, donde recibió la insignia que le concedió la asociación de Ayuda del Automovilista.

BIBLIOTECA PEREZ ARIAS

El Antic Car Club de Cataluña colocó una pequeña placa en la entrada de su biblioteca que reza lo siguiente: Biblioteca Pérez-Arias. En efecto, poco después de la fundación del Club, José María Pérez-Arias se ofreció para cuidar de los libros de la entidad y además puso su propia colección. Esta, formada por miles de volúmenes, catálogos de época, grabados, revistas, etc... fue adquirida por el Antic Car. Desde entonces, bajo la tutela de Pérez-Arias, la biblioteca ha ido creciendo hasta convertirse en una de las mejores de Europa. Merecido homenaje a un hombre de cuya labor se benefician todos aquellos que necesitan documentación del motor.



PLACA DE AGRADECIMIENTO
El Antic Car Club ha agradecido la desinteresada colaboración de Pérez-Arias con una placa conmemorativa.

CENTRO DE FORMACION DE G.M.

La compañía General Motors ha inaugurado en Madrid un nuevo centro de formación, que servirá de módulo de orientación para los otros tres restantes centros que posee en Sevilla, Barcelona y Bilbao. Sobre una superficie de 1.000 metros cuadrados, el



nuevo edificio, situado en San Sebastián de los Reyes, se destina a la formación técnica del personal de la compañía y talleres oficiales de reparación, con el fin de reciclar y actualizar los conocimientos de orden técnico y mecánico. El instituto cuenta con la mejor tecnología y equipos de diagnosis que pueden analizar componentes mecánicos de la gama Opel.

S NUEVOS

O

I

R

C

E

R

E

A

R

M

O

T

A

A

D

P

Copyright: Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle 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. **Ele-va:** Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Ele-va.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off	1.864.500	1.588	54	114	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD	2.076.000	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD E	2.375.000	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
75 1.6 le Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
75 1.8 le Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	-	-	80.896
146 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.962	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
Spliter 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	43.308	-	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	1.644.459	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.658.270	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 Q	1.195.000	1.789	85	159	-	-	350,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Rocsta 2.2 D Básico	1.899.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Rocsta 2.2 D	2.245.000	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	-
AUDI														
80 2.0 E	2.752.000	1.964	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E	3.200.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Aut.	3.413.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Quattro	3.952.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.8 E V6	4.035.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.569.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 1.9 TDI	2.815.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
100 2.0 E	3.257.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.550.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.307.000	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.792.000	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.394.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.657.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.987.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.611.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.127.000	2.461												

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf 1.4 CL 3p	1.524.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 3p	1.720.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 90 3p	1.813.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 GL 75 3p	1.904.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 3p	1.998.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.151.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 3p	1.875.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.9 D GL 3p	2.158.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	125.532
Golf 1.4 CL 5p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	-
Golf 1.8 CL 90 5p	1.907.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	-
Golf 1.8 GL 75 5p	1.998.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 5p	2.092.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.245.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 5p	2.219.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.705.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 5p	1.969.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.9 D GL 5p	2.252.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 5p	2.308.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	Serie
Golf Cabrio GLI	2.250.000	1.595	75	167	14,0	8,0	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Golf Cabrio GLI	2.570.000	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	17.828	104.040	134.592
Vento 1.8 CL	1.832.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.8 CL	1.927.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.8 GL	2.028.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL	2.123.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 D CL	2.009.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.9 D GL	2.164.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.9 D GL	2.360.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Corrado 1.6 V	3.310.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado G-60	3.615.000	1.781	160	218	8,3	9,8	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.080.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Pasat 1.8 CL	2.209.068	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat 2.0 GL	2.723.954	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat 2.0 GL Aut.	2.934.730	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat GT 16V	3.209.969	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat GT Syncro G-60	3.941.397	1.781	160	210	9,6	10,3	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Pasat VR6	3.812.435	2.792	174	224	8,2	10,6	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Pasat VR6 Aut.	4.005.728	2.792	174	221	8,6	11,7	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Pasat CL Turbodiesel	2.537.247	1.588	80	175	16,0	8,5	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat Variant 1.8 CL	2.428.495	1.781	90	171	14,2	8,0	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat Variant 2.0 GL	2.961.668	1.984	115	195	11,5	9,2	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Pasat Variant 2.0 GL Aut.	3.173.397	1.984	115	192	12,7	10,1	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT 16V	3.451.533	1.781	136	206	10,4	9,9	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT Syncro G-60	4.188.736	1.781	160	210	9,8	10,3	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant VR6	4.048.224	2.792	174	218	8,3	10,7	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant VR6 Aut.	4.245.517	2.792	174	215	8,9	12,1	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant CL TD	2.755.713	1.588	80	171	16,2	7,1	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf, están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 92.000 ptas. Todas las versiones del Volkswagen Vento, están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 98.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 GLJ	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	Serie	Serie	Serie	240.000	-
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	9,3	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	465,0	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 Sedan	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 Sedan	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. W														

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	600	440	—
Escort Xtra 1.4	—	—	640	510	—
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	560
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Max y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3i	1240	1060	960	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	510	370	—
Escort CL 1.4 y 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	830	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	1150	930	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	860
Orion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Millenare 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	680	560	—
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millenare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1390	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.2	1370	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	800	720	—
Sierra CL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	960	810	—
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Cataliz.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra CL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 3p	1490	1260	1120	980	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	960	850
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2610	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	850	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. CL 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	2780	2340	2110	1820	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1740	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
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5660	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4580	3890	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fiat	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	450
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	2590	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
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.600 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2560	2240	1960
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3060	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	2690	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 2.6 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2620	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3980	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4390	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	2960
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5670	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SE	6590	5730	4140	3530	3100
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	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 3p	1240	1080	980	—	—
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 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 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1190	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210				

VENDO BX GTI del año 87, con A.A. y varios extras, 60.000 km. Tel. 766 48 20. Preguntar por José Miguel.

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 35. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 8. Seriedad absoluta.

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

BMW 535i, año 90, extras. Tel. 549 64 71.

BMW 520i, año 90, A.A., ABS. Teléfono 549 57 88.

CITROËN AX 11 RE 5P, año 88, gris met. Tel. 549 64 71.

AUTO PEREZ DEL SUR
VENDO
ALFA 164 3.0 V6
M-KY, Full Equip
2.700.000 ptas
LANCIA DEDRA 2000 Ls.
Año 90, Full equipie
1.750.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX
M-JT, A.A.
1.050.000. Ptas.
Tel: 6 90 60 21

FORD Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono 549 57 88.

MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equip. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 300-E, full, 38.000 km. Tel. 549 57 88.

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

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 57 88.

PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. 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.

F. TOME, S. A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 490.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Renault 21 TXE, A.A., año 87, garantía 12 meses, por 1.050.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën AX TZD, año 90, 24 meses de garantía, por 825.000 ptas. Sr. Mo-

F. TOME, S. A. Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses, 790.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Renault 11 GTL, año 87, garantía 12 meses, 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Opel Rekord 2.0, año 85, 190.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Fiat Regata, año 87, 18 meses de garantía, por 450.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con aire acondicionado, llantas, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, garantía 18 meses, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

FORD XR3i, año 88, techo. Tel. 549 57 88.

FORD Sierra Cosworth 2P. Tel. 549 64 71.

RENAULT Supercinco GTX 90 CV, año 88, blanco. Tel. 549 57 88.

VOLKSWAGEN Golf G-60, A.A., año 91, 22.000 km. Tel. 549 64 71.

CORVETTE 1986, manual, 7 marchas, 50.000 km, 3.000.000 ptas. Teléfonos (908) 65 16 12 y (952) 78 58 99.

FIAT Sisley 4x4, impecable, 9.000 km, 700.000 ptas., toda prueba, M-LY, extras. Tel. 465 65 16.

OCASION. Fiat Uno Turbo, 3 años, 65.000 km, gris cuarzo, techo, urge venta, 650.000 ptas. Teléfonos (91) 672 88 58/351 16 39.

ROLLS Royce Corniche, año 90, negro. Tel. (971) 24 87 14. Paco.

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

SE VENDE
FORD SIERRA COSWORTH 4X4

A MATRICULAR
TEL: (908) 11 24 06
Y (98) 5 25 76 98
A PARTIR 10 NOCHE

SE VENDE
BMW K-75 LOW SEAT.
M-LM, 9000.KM
Carenado TCP, Maletas originales
880.000 Ptas.
Tel: 407 27 00
Ext.: 713. ALFONSO

reno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Audi 100 Avanti (familiar), de noviembre del 86, con climatizador, 5 asientos+transportines, etc., por 1.500.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

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

ALEACION EN CONJUNTO

remOrec ALULINE melber

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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

Adaptable a todo tipo de vehículos. Util para la mayoría de las bicicletas. capacidad para tres bicicletas. Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. Plegado fácil para guardar en el maletero.

PVP (Incluido I.V.A.) 10.040 ptas., envío por correo más gastos.

INSTALAMOS ENGANCHES DE REMOLQUES

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

RALLYE MANZANARES

PADDY HOPKIRK

TREMA OSNUR, S.A.
Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID
VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO
EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS
ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29

AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

C.A.N.S.A.

OFERTA

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

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TEL: 725 96 21 725 96 22 726 17 17

VENDO Porsche 911, marfil, techo, cuero, aire acondicionado, autoblocante, llantas, etc., 3.900.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

PORSCHE 928-S-4, año 88, perfecto, 6.750.000 ptas. Tels. (948) 31 84 05. Noches (948) 55 38 03.

MERCEDES 190 E, B-JW, aire, techo, D.A., alarma, cuero, con garantía de 1 año, 2.500.000. Tels. (93) 731 29 57 y (908) 79 25 96.

JEEP Cherokee LTD, impecable, 50.000 km, 2.850.000, financiable. Tel. (968) 21 14 36.

VENDO CALIBRA 2.0i NEGRO MET.
Cuidado como un hijo. Full equipie.
(91) 320 48 58 Noches.

RANGE Rover EFI-S, B-LX, 25.000 km, automático, piel, techo, ABS, perfecto. Tels. (93) 265 75 54 y 265 78 53.

DODGE Stealth ES V6, 222 CV, 2192, M-MZ, nuevo, full, buen precio. Tel. (noches) (91) 314 59 96.

New Mode

Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29 28600 NAVALCARNERO (Madrid) TELEFONO (91) 8 11 26 88

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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 Echarría Corpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS



CHEVROLET TYPHOON



JEEP GRAND CHEROKEE



DITECNICA

ESPECIALISTA TODO TERRENO Y DEPORTIVOS

Exposición y venta:
c/ Velázquez, 146
Tlf.: 564 55 56 (8 líneas) • Fax: 564 55 36
Talleres:
c/ Huertas de Abajo, s/n • Paracuellos (Madrid)
Tlf.: 658 11 97 • Fax: 658 13 60

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- AC Cobra 427, nuevos.
- BMW Series 3-5-7 y 8, nuevos.
- DODGE Str (305 cv), nuevos.
- FERRARI 328 Gtsi, nuevo.
- FERRARI 348 TBTS, 512 TR, nuevos.
- FERRARI F40, nuevo.
- FORD Escort Cosworth, nuevo.
- MB 300 Ce, 24V Cabrio, nuevo.
- MB 300 SL, 24V/500 SL, nuevos.
- MITSUBISHI Eclipse, nuevos.
- OPEL Calibra 4x4 Turbo, nuevo.
- PORSCHE 964 Turbo, nuevo.
- PORSCHE 930 Turbo Cabrio, nuevo.
- VOLKSWAGEN Golf VR6, nuevos.
- TOYOTA Celica 4WD Turbo, nuevos.
- MB 190 E 2.5 Evolution 2, nuevo.

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

SE VENDE SAAB 9000 TURBO 16V CABRIOLET

Julio 1991. Todos los extras. Precio a convenir. Llamar noches

TEL: 711 57 01

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NISSAN 300 ZX V6 245C, FULL EQUIPE	2.950.000 PTAS
ANO 88, 42.000 KM. NACIONAL	
JEEP CHEROKEE LTD	
ABS 199 CV 4x4 FULL EQUIPE	4.078.000 PTAS
JEEP CHEROKEE LTD. ABS 195 CV 4x4 FULL EQUIPE. OCTUBRE 91, 17.000 KM	3.700.000 PTAS
EAGLE TALON TSI 4WD, PIEL	
COMPAC DISC. 195 CV, 4x4, FULL EQUIPE	4.200.000 PTAS
DODGE STEALTH 92 R/T TURBO 300 CV, 4x4, FULL EQUIPE	6.810.000 PTAS
CHRYSLER VOYAGER LE 3.31 150CV, 4x4 FULL EQUIPE	4.685.000 PTAS
GMC LUMINA APV CL V6 3.81, FULL EQUIPE	3.799.000 PTAS
CORVETTE ZR1 V8 375 CV FULL EQUIPE	9.600.000 PTAS
RANGE V8 371 2 PUERTAS, FULL EQUIPE	
CON ALARMA, COLOR VERDE, AÑO 91	3.000.000 PTAS
FIAT UNO 70 SX, 1.31, ELEVALLUNAS, RADIOCASSETTE, GRIS OSCURO METALIZADO, AÑO 87, 40.000 KM.	600.000 PTAS
FORD SIERRA SPORT 2.0i, ELEVALLUNAS	
TECHO - SOLAR, BLANCO, B - CY	600.000 PTAS
LANCHA GLASTROM MODELO 208 SEA FLURY, 620 M. 2 FUERA A BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO, SONDA, RADIO - TELEFONO AÑO 87	1.900.000 PTAS

TEL: (93) 7 52 03 06 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H)
FAX: (93) 752 02 48

TERRENO 5 puertas, 2.7 TD, estrenar. Patrol 2.8 TD, «GR» estrenar. Disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.
PORSCHE 928 S-4, full equip, azul oscuro. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

CORVETTE 1986, manual, 7 marchas, 50.000 km, 3.000.000 ptas. Tels. (908) 65 16 12 y (952) 78 58 99.
GOLF GTI 16V, A.A., extras, urge venta, 1.250.000. Teléfono 577 40 94. Juan Carlos (oficina).

GMC Syclone, Pick up, edición limitada, 280 HP, Turbo, 0 a 100 km/h en 5,3 segundos (más rápido que Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

AUTOMOVILES VENCESLAO

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

JEEP CHEROKEE LIMITED
190 Caballos • Full Equip



PIDA INFORMACION Y COMPARE

EL MEJOR PRECIO
EXPOSICION Y VENTA:
C/ Balmes, 297
Tel y Fax: 93-2001167
TALLERES:
C/ Lincoln, 44 08006 Barna.
Tels: (93) 218 78 72

Motor 16



MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
MORALEJA DE MARAÑO
TEL: 206 61 24 606 15 11 Fax: 606 60 95

• MITSUBISHI • HONDA
• TOYOTA • MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic, Mazda 929



Entrega inmediata todas unidades y colores

MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.
OPEL Kadett GSI, 16V, 3 puertas, negro, techo M-JJ, 1.300.000 ptas. Varosa Motors.
GOLF GTI 3 puertas, 16V. A.A., blanco, 53.000 km., MIZ, 1.300.000 ptas. Varosa Motors.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
MAZDA 929 y MX5.
NISSAN 300 LX.

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.
MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevallunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Disfrútalo este verano con unas condiciones especiales. 3.692.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.
SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.
QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.
CHAMADE TXE, A.A., D.A., M-AH, 18.000 km. 1.300.000 ptas. Varosa Motors.
VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

ROVER 216 Vitesse MGY, color granate, 650.000 ptas. Varosa Motors.
LOTUS Excelente S.E., año 89, blanco. Tel. (971) 24 87 14. Paco.
ASTRA GSI 16V, blanco, pocos kilómetros, vendo por recibir coche empresa, demostrable, M-MT, 2.000.000 ptas. discutable. Teléfono 352 83 69. Carlos.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1302-S, blanco, versión americana, 1.600 c.c., 950.000 ptas. Teléfono (925) 35 87 44.
VOLKSWAGEN Golf GTI, blanco, M-GU, 790.000. Azcona, 62.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

ECLIPSE GSX.
Probado:
Motor-16, 24 Marzo.
• 0-100, 6,5 seg
• Vel. Max. 230 Km/h.
• Consumo a 90, 6,7 L.

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

• MITSUBISHI
• HONDA
• TOYOTA
• MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



Motor 16



SAIER IBERICA, S.L. 08860 CASTELDEFELS (BARCELONA) TELS. (93) 636 00 88 Y 636 15 16
 IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER (BUSCAMOS DISTRIBUIDORES) P.F. HABLAR CON SR. EHLERT
 FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16



AC-COBRA



BUGATTI-35 B



MG-TDS



FORD STREETROD



MERCEDES SSK



FORD GTD-40



CATAPULT



TOP-BUGGY

CONCESIONARIOS OFICIALES
 SEGOVIA: «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

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

... Y ADEMAS OTROS
 MODELOS DEIPONIBLES

MADRID: DIETER SOUCEK DESIGN SA.
 TEL: (91) 415 84 11 / 415 76 44
 FAX: 415 54 25

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

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

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

MERCEDES 190 E.
 M-LF, 39.000 km, nacional, azul marino, A.A., ABS, llantas, evaluadas y demás extras. urge. 2.900.000 ptas. Tel. 471 65 19.
 ESCORT XR3 I, blanco, año 88, 1.025.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

Se vende Pontiac TRANS-AM GTA 75 ANTH
 300 CV, TARGA ORIGINAL PERFORMANCE SUSPENSION ANTRACITA BURDEOS, ABS, FULL EQUIP, UNICO, OPORTUNIDAD.
 Tel: (922) 04 71 JAIME

Se vende Renault ALPINA V6.
 FULL EQUIP, COLOR NEGRO, IMPECABLE, AÑO 88, POCOS KILOMETROS, MUY BUEN PRECIO.
 Tel: (972) 50 85 61. Sr. SEBASTIAN

AUTOMOVILES USA estrenar, muy exclusivos, Dodge, Chevy, GM, Saturn, precios interesantes, atendemos pedidos, exposición y venta: Canarias, 11. Tel. (91) 468 10 79.
AX 11 TRE, impecable, 30.000 km, 560.000 ptas, Azcona, 62.

KADETT GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
RENAULT 21 TXE Nevada, 7 plazas, full equip, año 1987, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.



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.



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 **Tripol** Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

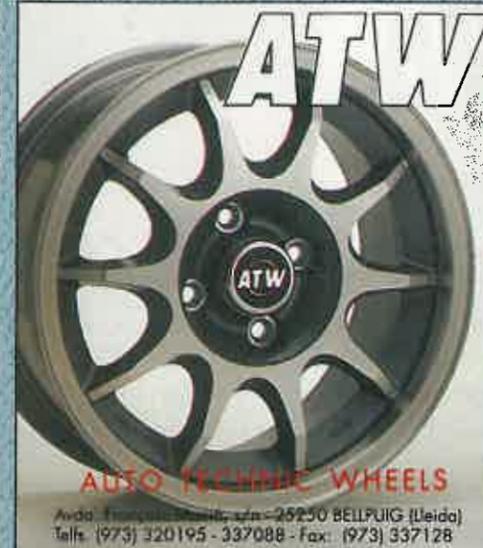
Motor 16

SE VENDE KAWASAKI GPX 600

PARTICULAR.
 8.000 Kms., Puede financiarse
 Tel: 308 70 64
 Manuel de Gracia

COMINTRA, S.L. VOLKSWAGEN CORRADO VR6
 Techo, Cuero, Climatizador, Campac disc, Alarma Asientos calefactables, volante ajustable. NUEVOS.
4.000.000. Ptas.
 Tel: (91) 351 13 78

MERCEDES 220-SE Coupe, 1965, impresionantemente nuevo 2.200.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
COUPE Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc. sólo 1.750.000. Azcona, 62.



AUTO TECHNIC WHEELS

Avda. Francisco de Asís, s/n - 28250 BELLPUIG (Lleida)
 Telfs. (973) 320195 - 337088 - Fax: (973) 337128

MAZDA 929, 1992, estrenar, todas las opciones posibles, precio-so, único en España. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
OCASION. Interesante BMW 325i 4P, gris metalizado, llantas, etc., M-KU. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

Valderrivas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS Audi VW
 VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS
 * FINANCIACION VW CREDIT
 * AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS
VALDERRIBAS 75 28007 MADRID
 TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

PLAYA DE MATALASCAÑAS
 (a 1 hora de EXPO-SEVILLA)
ALQUILO ESTUDIO APARTAMENTO 2/4 PLAZAS
 * FINES SEMANA 8000.PTAS
 * DIAS SUELTOS • VERANO POR QUINCENAS O MES
 INFORMACION (95) 464 08 73
 Sta. FUENTES (93) 421 83 21

PARTICULAR
 Vende **GOLF CABRIO QUARTET**
 Año 89, blanco. 75.000 KM. Perfecto estado
1.675.000 Ptas
 Tel: 523 36 66 o 416 86 99

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

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Precio
Seat Ibiza 1.5 AA	90	Gris	6 meses	945.000	Citroën BX Turbo Diesel AA	90	Gris	8 meses 1.675.000
Mira After Eight	91	Verde	6 meses	825.000	Ford Fiesta 1.4 GLX	90	Rojo	6 meses 825.000
Audi 90 2.2 5 Full Equip	90	Bianco	6 meses	2.575.000	Ford Fiesta XR2i	91	Bianco	6 meses 1.175.000
Audi 100 CD Full Equip	90	Gris	6 meses	2.850.000	Ford Escort 1.6 Diesel	88	Bianco	6 meses 790.000
Nissan Sunny GTI AA	91	Bianco	6 meses	1.815.000	Ford Escort XR3i AA	89	Rojo	6 meses 1.150.000
Renault Supercaro Aut.	90	Gris	6 meses	875.000	Ford Escort Cabrio I	91	Rojo	6 meses 2.050.000
Renault 19 Diesel	89	Rojo	6 meses	1.125.000	Ford Orion 1.8 Gira	91	Bianco	6 meses 1.240.000
Renault 19 TSe AA	89	Bianco	6 meses	1.225.000	Opel Kadett GSI AA	88	Bianco	6 meses 1.375.000
Renault 21 TXE AA	88	Gris	6 meses	1.375.000	Volkswagen Passat GL AA	91	Rojo	6 meses 1.950.000
Fiat Uno 45	90	Rojo	6 meses	645.000	Alfa 164 TD F.E.	89	Rojo	6 meses 2.350.000
Renault 25 GTX Full E.	88	Gris	6 meses	1.250.000	Ford Orion 1.4	89	Bianco	6 meses 825.000
Rover 820 Si 16 V.F.E.	90	Verde	6 meses	2.250.000	Volkswagen Polo GT	89	Rojo	6 meses 795.000
Opel Corsa City	90	Bianco	6 meses	610.000	Volkswagen Golf Sprinter	89	Bianco	6 meses 1.125.000
Opel Corsa 1.4 Joy Sport	91	Bianco	6 meses	1.050.000	Volkswagen Golf GTI	90	Bianco	6 meses 1.575.000
Opel Corsa 1.4 GL 4P	91	Gris	6 meses	980.000	Volkswagen Golf GTI 16 V.F.E.	88	Rojo	6 meses 1.475.000
Opel Corsa GSI	91	Rojo	6 meses	1.125.000	Volkswagen Golf GTI AA	89	Rojo	6 meses 1.525.000
Opel Vectra 2.0 IGT F.E.	92	Bianco	6 meses	2.325.000	Volkswagen Golf G-60 F.E.	91	Bianco	6 meses 2.250.000
Opel Omega 2.6 I CD F.E.	91	Burdeos	6 meses	2.950.000	Volkswagen Golf Turbo Diesel	89	Bianco	6 meses 1.475.000
Peugeot 205 Style 4P	92	Bianco	6 meses	845.000	Volkswagen Corrado G-60	91	Negro	6 meses 2.825.000
Peugeot 205 GTX	88	Bianco	6 meses	745.000	Suzuki Samurai	91	Rojo	6 meses 1.175.000
Peugeot 309 GT AA	88	Bianco	6 meses	1.150.000	Opel Kadett 1.8i	91	Bianco	6 meses 1.390.000
Peugeot 406 Sr F.E.	89	Burdeos	6 meses	1.650.000	BMW 520 P.A.A.	91	Bianco	6 meses 3.250.000
Citroën AX Sapporo	89	Bianco	6 meses	725.000	Ford Sierra 2.0 GLi	90	Bianco	6 meses 1.375.000
Citroën AX GT	89	Bianco	6 meses	890.000	Ford Sierra 4+4 AA	91	Bianco	6 meses 1.950.000
Citroën AX 14TRS	89	Negro	6 meses	680.000	Alfa Romeo 75 Twin Spark AA	89	Champán	6 meses 1.325.000
Citroën BX TGS AA	91	Gris	6 meses	1.260.000	Alfa Romeo 164/0W F.E.	89	Negro	6 meses 2.250.000

... LOS NUEVOS VIENTOS



mistral



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

distribución

AVE. BARCELONA, 66 08720 VILAFRANCA DEL PDES. (BARNA)

Tel: (93) 892-01-47. Fax: (93) 892-02-00.

PRECISAMOS DISTRIBUIDORES PROVINCIALES Y REGIONALES

Motor 16

MOTOS: GRAN PREMIO DE HUNGRÍA

OFENSIVA EUROPEA

En Hungría, la industria europea se lució. Gramigni impuso su Aprilia 125 ante una pléyade de Honda. En 250 Cadalora volvió a vencer, en el podio lo acompañaban también dos pilotos de la marca de Noale: Reggiani y Puig, éste con una moto privada. Y para redondear la jornada europea el triunfo de Lawson con la Cagiva. Si bien el triunfo de la moto de los hermanos Castiglione hay que otorgárselo a la sagacidad del equipo italiano, lo de las Aprilia es harina de otro costal. En 125 también han conseguido tres victorias, dos Gramigni y una Casanova, con lo que tampoco aquí puede hablarse de meras comparsas.

LA culpa de todo la tienen Loris Reggiani y su amigo Michele Verri, porque en 1985 le presentaron a Ivano Beggio, el patrón de Aprilia, un proyecto para lanzarse al Mundial de 250. Con 150 millones de liras, de las de entonces, es decir unos trece millones y medio de pesetas, el piloto de Forlì se lanzó a los circuitos pilotando una moto bautizada Aprilia, aunque fabricada por el equipo y animada por un motor Rotax.

No hubo grandes resultados, tampoco al año siguiente, pero para 1987 la marca de Noale se sintió lo suficientemente convencida como para creer en ellos y destinar tres o cuatro personas al proyecto. Entre ellos estaba el ingeniero Cocco, todavía

Honda oficial en el Team Gallina. Eso hizo que el proyecto quedase un año en «stand by», pero ni mucho menos abandonado, puesto que en 1989 se contó con dos pilotos oficiales, Didier de Radigues e Ivan Palazzese, y el equipo técnico se amplió a una decena de personas. Entre ellas algunas decisivas, como el ingeniero Antoniazzi que hoy está en Minardi, mientras Cocco seguía con la responsabilidad en los chasis y se seguía confiando en los motores Rotax. Aún faltaban por venir algunas personas clave. Una de ellas es Carlo Pernat y la otra Jan Witteveen. Ambos ponen en marcha la estrategia para 1990.

En lugar de tener un equipo oficial deciden poner sus motos en manos de cuatro equipos externos, para así obtener un máximo de información. Reggiani dispone de una de ellas con el Team Gallina, la otra es para Carlos Lavado y el Team Greco, la tercera para Didier de Radigues con Valesi Racing y, por fin, Martin Wimmer dispone de la cuarta en el equipo Hein Gerike. Es un año difícil, las Aprilia se muestran veloces pero frágiles. Con todo, sus pilotos se suben varias veces al «cajón», siendo segundos Wimmer y de Radigues en Austria y Bélgica respectivamente. Estos resultados se han conseguido todavía con el motor Rotax, pero a finales de año se estrena el motor en V, que si bien emplea todavía piezas austríacas es de diseño propio. Más compacto y estrecho, permite hacer una moto

hoy responsable de los chasis, mientras que el neerlandés Van der Woude se ocupaba de los motores.

Ellos trajeron la primera alegría, nada menos que el triunfo en Misano. Al año siguiente Reggiani no pudo sucumbir a la tentación de pilotar una



LA SEGUNDA Gramigni consiguió en Hungría su segunda victoria de la temporada en 125 c.c.



NO ES UNA BROMA

A Chili hay que advertirle de alguna manera que ésta es la moto que incorpora el cambio semiautomático, que no precisa dejar de acelerar ni apretar la maneta del embrague mientras se suben marchas. En la foto de la derecha se aprecia el dispositivo que regula este tipo de cambio.



ALBERTO PUIG EN EL PODIO
En un circuito donde cuenta mucho la habilidad de los pilotos, Alberto Puig consiguió la tercera posición y demostró de esta manera su genialidad como piloto.



LA PELÍCULA DE LA CARRERA

Doce años es lo que han tenido que esperar los de Cagiva para ganar un Gran Premio en 500. Y si lo han ganado no ha sido por la mecánica, sino por la arriesgada jugada de póker que han realizado a la hora de calzar la moto de Eddie Lawson en la segunda salida del Gran Premio de Hungría. En efecto, detenida por la lluvia tras un solo giro, se reanudó la carrera con la pista mojada. Todos salían con neumáticos de lluvia con la excepción de Lawson que lo hizo con un slick rayado a mano. Eso le retrasó en la primera parte de la carrera, una carrera en la que mandaba primero un sorprendente Mamola y luego Chandler. Cuando se fue formando un pasillo seco, Lawson recuperó el minuto



SORPRENDENTE
Randy Mamola reencontró sus formas en el circuito húngaro.

de lluvia con la excepción de Lawson que lo hizo con un slick rayado a mano. Eso le retrasó en la primera parte de la carrera, una carrera en la que mandaba primero un sorprendente Mamola y luego Chandler. Cuando se fue formando un pasillo seco, Lawson recuperó el minuto

perdido y logró colocarse en cabeza y reencontrarse con la victoria tras casi tres años de abstinencia. La alegría era indescriptible y el americano podrá retirarse tranquilo, con la satisfacción de haber cumplido el encargo que le hicieran los Castiglione. Estos le deben ahora un Ferrari F-40... En el podio le acompañaban Chandler y un feliz Mamola, que llegó a comentar: «Este es el podio de la tercera edad...» Garriga fue octavo, tras acusar problemas de neumáticos y Crivillé fue apeado de la carrera cuando le sacaron bandera negra

DESPUÉS DE DOCE AÑOS
Este ha sido el tiempo que los de Cagiva han tenido que esperar para conseguir una victoria en 500 c.c. La elección de las gomas de la moto de Lawson fue la clave.



Doble o nada

día en que pueda medirse con igualdad de montura. Cardús, segundo en los entrenamientos, no pudo salir a causa de los dolores en el brazo. La carrera de 125 vio primero una espectacular escapada de Gianola. Cuando su motor se vino abajo le cazaron los demás y la victoria se la jugaron Gramigni, Waldmann y Gresini, con triunfo del primero. Aspar, tras haber estado en el pelotón de cabeza, se retiró con la moto agotada y Giró cayó cuando remontaba tras haber ahogado el motor en la salida.

por haber cambiado de montura a mitad de la prueba. El equipo asumió la responsabilidad de haber malinterpretado el reglamento que ahora permite cambiar de moto pero antes de la salida. La victoria de Cadalora en 250 marca el resurgir del piloto de Módena, que se deshizo con facilidad de Reggiani. La lucha más interesante fue por la tercera plaza, y el héroe se llama Alberto Puig. Este, con una moto inferior, supo deshacerse del resto de pilotos y al final de la carrera se defendió magistralmente de los ataques de Chili que, con la Aprilia oficial, no podía con el piloto de Ducados y, nervioso, acabó por los sueños. Satisfecho, el barcelonés sólo espera el



EL RESURGIR
Con esta victoria, Cadalora vuelve a imponer su poderío en la categoría de 250 c.c.

más pequeña y por ello más ligera y manejable. La escalada armamentística continuó en la temporada 1991: ahora ya son cuarenta las personas dedicadas al proyecto, y la estrategia de la marca vuelve a cambiar en función de la

experiencia obtenida en la temporada anterior. Ahora hay ya un verdadero equipo oficial encargado del desarrollo de la moto, para el cual pilota Reggiani, mientras que el responsable técnico es Rosano Brazzi. Pero aún hay más, puesto que Pier Francesco

Chili también dispone de una moto oficial, aunque abanderada en el equipo de Alex Valesi. Con ello los resultados no se hacen esperar y así Reggiani y Chili se mezclan sin complejos con las Honda y ganan cada uno un Gran Premio. Al final terminan

sexto y séptimo del Mundial. Esta es, según Carlo Pemat, la temporada clave puesto que «nos ha permitido desarrollar un motor nuevo y llevar a cabo muchos de nuestros proyectos». Era pues obvio que para 1992 las cosas se tomaran todavía más en serio y así el presupuesto supera los setecientos millones de pesetas! Cuán lejos están aquellos trece y medio de 1985... Un nuevo «Reparto Corse» - Departamento de Carreras- con los últimos adelantos técnicos, ha permitido evolucionar las motos hasta lo que ahora son: las más veloces del Mundial del cuarto de litro y las más numerosas. En efecto, está la moto de fábrica de Reggiani y las dos oficiales del Team Valesi, puesto que a Chili se le ha unido Max Biaggi, la revelación de la temporada y sobre quien Pemat no ahorra elogios: «Ya os decía el año pasado que os traería un fuera de serie. Aquí lo tenéis, será Campeón del Mundo el año que viene...». Pero hay más, porque Puig y Preining disponen de motos semi-oficiales, o en palabras de Pemat, «con motores oficiales». Y luego quedan

las carreras-cliente, o como llaman en Aprilia, las «réplica», de las cuales han vendido nada menos que cuarenta y cinco, lo que hace que en el Mundial haya prácticamente tantas Aprilia como Honda. Si pensamos que cada una de esas 45 motos se ha vendido a cinco millones y medio de pesetas se ve que Aprilia ha ingresado por ese concepto más de doscientos millones de pesetas. Si hasta aquí hemos visto cuál ha sido el despliegue de la marca de Noale, veamos ahora

cuáles han sido sus ases. Según Pemat «el secreto ha sido la telemetría y también el empleo de soluciones técnicas nuevas, como puede ser la suspensión activa que hemos desarrollado en colaboración con White Power. Funciona con un motor en el amortiguador trasero y un sensor. El piloto, en este caso sólo Reggiani, dispone de un botón en el manillar con tres posiciones y lo activa antes de entrar en ciertos virajes críticos. También está el cambio semiautomático. Es

HOMBRE CLAVE
El holandés Vitteveen, procedente de Cagiva, es el hombre clave en el desarrollo de las máquinas de Noale. Sobre estas líneas, una foto hecha en Hockenheim, el triunfo de las Aprilia fue total.



YAMAHA, POR TODO.



Un nuevo y completo servicio de protección y ayuda que le ofrece YAMAHA. A cualquier hora y en cualquier lugar, cuando surja "el imprevisto" y usted lo precise, sólo tendrá que llamar al 900 30 33 30 y en un instante podrá seguir disfrutando de su viaje sin problemas.

Si adquiere el nuevo modelo **DIVERSION**, YAMAHA le regala el servicio de asistencia, totalmente gratis, durante un año. Y al comprar cualquiera de nuestras motocicletas, se lo ofrecemos con las mejores condiciones.



YAMAHA crea sus motocicletas para que usted disfrute plenamente de sus momentos de ocio. Y ahora más que nunca... con YAMAHA ASSISTANCE.

900 30 33 30 *

* Para llamadas desde el extranjero: 34-3-414 01 06



Pregunte en su CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA, le informarán de todas las ventajas de este nuevo servicio que, a partir de ahora, YAMAHA pone a su disposición.

YAMAHA
ASSISTANCE

En 125 y 250 c.c.

El poderío de Aprilia

A escala con lo sucedido en 250, también Aprilia ha lanzado su ofensiva en el octavo de litro. Esta historia es más corta. En 1990 el team Italia era el destinatario de las primeras motos de la marca en esta cilindrada, como también lo fue el pasado año. En esa temporada había dos personas de la fábrica trabajando en las motos que pilotaban Gramigni y Debbia. Este ganó el Gran Premio de Checoslovaquia y se subió varias veces al cajón. Como sucediese en 250, también ha habido un cierto cambio de estrategia este año, y así Gramigni es piloto absolutamente oficial mientras que Casanova y Spaan tienen sus motos en leasing en el seno de sus propios equipos, al tiempo que Giró se beneficia en cierta medida de alguna ayuda y se le hacen ofertas para ser oficial en 1993. También se han vendido dieciséis réplicas al precio de tres millones cada una y así en el Mundial hay siete pilotos Aprilia. Gramigni ya ha ganado dos Grandes Premios, otro ha sido para Casanova, y Giró no cesa de progresar.



PROGRESIÓN
Tanto Casanova como Carlos Giró no dejan de progresar en todas sus actuaciones.

un dispositivo electrónico que está en la leva del cambio y que permite ir subiendo de marchas sin soltar el acelerador y sin embragar. También en algunas ocasiones Loris ha probado un cambio que se maneja con la mano. Es la suma de muchas pequeñas cosas las que hacen la diferencia...» dice satisfecho.

Una de las personas decisivas en



DIRECTOR DE ORQUESTA

Carlo Pernat dirige a la perfección en los circuitos al equipo Aprilia. En la foto de la izquierda junto a Pier Francesco Chili. En la foto de la derecha se demuestra su confianza en los temas informáticos, que considera claves en todos los campos que toca un equipo ganador.



el progreso de estas motos es Witteveen. A él se deben esos «inventos» que tan bien funcionan y, cómo no, esos motores que tanto corren. «Es muy inteligente porque no ha combatido a los japoneses en su terreno. Si hubiésemos ido a su mismo campo tal vez no hubiéramos podido con ellos, pero hemos preferido desarrollar los motores de válvula rotativa, una técnica que ellos dejaron hace cinco años» sigue explicando Pernat, quien además siempre ha tenido una visión muy europeísta de la cuestión: «Sí, pero es que en todo esto ha sido fundamental la ayuda de todos los fabricantes de componentes europeos: Dell'Orto, White Power, Brembo, Reggiani, etc. Nuestras motos sólo llevan una cosa fabricada en Japón: ¡las bujías!» exclama con orgullo latino.

A estas alturas del Campeonato, Luca Cadalora parece sólido líder, pero las victorias de las Aprilia han sido y son constantes. Pernat sólo tiene un resquemor: «El problema fue la caída de Loris Reggiani en los entrenamientos del IRTA, en el circuito de Jerez. Por culpa de eso no estuvo en forma en los tres primeros Grandes Premios. Fijate que luego en sólo cuatro carreras, de Jerez a Hockenheim, le ha cogido 62 puntos a Luca Cadalora. Si no es por eso ahora estaríamos luchando por el Campeonato!».

Pero cuando dice estas palabras Pernat, que sólo sueña en ganar a

los japoneses, tiene una cosa muy clara: el año 1992 es una gran temporada, pero el 93 será su año, y después, con el título de 250 c.c. en el bolsillo, nada les impedirá lanzarse a por el gran y definitivo reto: el Mundial de 500 c.c. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

CLASIFICACIONES

GP3 (125c.c.)

1º A. Gramigni (Aprilia) 48'15"620, 2º Waldman (Honda) 48'15"739, 3º Gresini (Honda) 48'15"786, 4º Wakai (Honda) 48'15"952, 5º Debbia (Honda) 48'22"796.

GP2 (250c.c.)

1º L. Cadalora (Honda) 49'29"109, 2º L. Reggiani (Aprilia) 49'40"847, 3º A. Puig (Aprilia) 49'47"202, 4º M. Shimizu (Honda) 49'52"483, 10º H. Torrontegui (Suzuki) 50'27"256.

GP1 (500c.c.)

1º E. Lawson (Cagiva) 58'21"786, 2º Chandler (Suzuki) 58'35"980, 3º R. Mamola (Yamaha) 58'59"516, 4º J. Garriga (Yamaha) 1:00'04"510.

ASI VA EL MUNDIAL

GP3 (125c.c.)

1º Ralf Waldmann, 101 Puntos, 2º F. Gresini, 88, 3º A. Gramigni, 87, 4º E. Gianola, 81, 5º B. Casanova, 72.

GP2 (250c.c.)

1º Luca Cadalora, 155 Puntos, 2º L. Reggiani, 97, 3º P. CHI, 72, 4º H. Bradl, 67, 5º A. Puig, 62.

GP1 (500c.c.)

1º Mick Doohan, 130 puntos, 2º K. Schwantz, 87, 3º W. Rainey, 72, 4º D. Chandler, 72, 5º J. Kocinski, 51, 6º A. Crivillé, 49, 7º J. Garriga, 35.

4x4

CATALOGO MOTOR

16



CATALOGO MOTOR 16. ESPECIAL 4x4.

Cuatro por cuatro siempre es Motor 16. El catálogo con la información más completa sobre los vehículos todo terreno, las pruebas más interesantes, todos los modelos, precios, consejos 4x4, rutas y raids. El Camel Trophy, el Raid de los Faraones. Y en la sección agenda, todos los clubs de España, sus rutas, precios y seguros, cómo, dónde y cuánto cuesta asegurar un todo terreno.

La información más completa sobre el terreno, sobre el Todo Terreno.



Conduzca con ventaja.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS: CALAFAT

ADRIAN CAMPOS: RETORNO A LAS PISTAS

El Campeonato de España de Turismos ha alcanzado un nivel que era difícil de prever hace unos años. Eso ha atraído a las figuras y así, muchos apellidos ilustres de nuestro automovilismo han decidido volver a las pistas. Uno de los últimos en apuntarse ha sido Adrián Campos.

ADRIÁN Campos no había vuelto a correr desde que abandonó la Fórmula Uno a mediados de la temporada de 1988. El de Alzira pensaba que no valía la pena subirse en «cualquier cosa» a «cualquier precio» y por eso sus contactos con las pistas eran privados y ligados a sus contratos comerciales con marcas como Mercedes y Ferrari. Por eso, verlo ahora en los turismos con un modesto Fiat Tipo de División II pa-

no con el cual está muy ligado -es concesionario Lancia- y así esta temporada conduce el Tipo Dieciséis Válvulas para ayudar a Antonio Albacete que, en solitario, lucha contra tres Renault Clio en la División II. A cambio, el año que viene él llevará el Alfa...

«Hacía tiempo que quería correr en Turismos» manifiesta el ahora piloto de Fiat. «Este Campeonato va a estar muy bien. En toda Europa, los Nacionales de Turismo tienen mucha proyección y es lógico que aquí suceda lo mismo». Es evidente que las palabras de Campos no hacen más que confirmar una hermosa realidad. Y es que este certamen se ha convertido en el número uno del deporte del motor en España. Razonos no faltan, pues los coches son espectaculares, las carreras reñidas, hay circuitos y Dorna se encarga de «vender» el paquete con su impagable experiencia.

En cuanto al nivel del campeonato, Campos opina que «es muy competitivo, pero se va de un extremo al otro. Hay unos equipos muy profesionales y serios, me ha sorprendido su nivel pero, por otro lado existe el polo contrario: hay unos pilotos que van a lo suyo, que ni miran por los retrovisores. A éstos, la propia evolución del Campeonato los dejará fuera porque no podrán clasificarse».

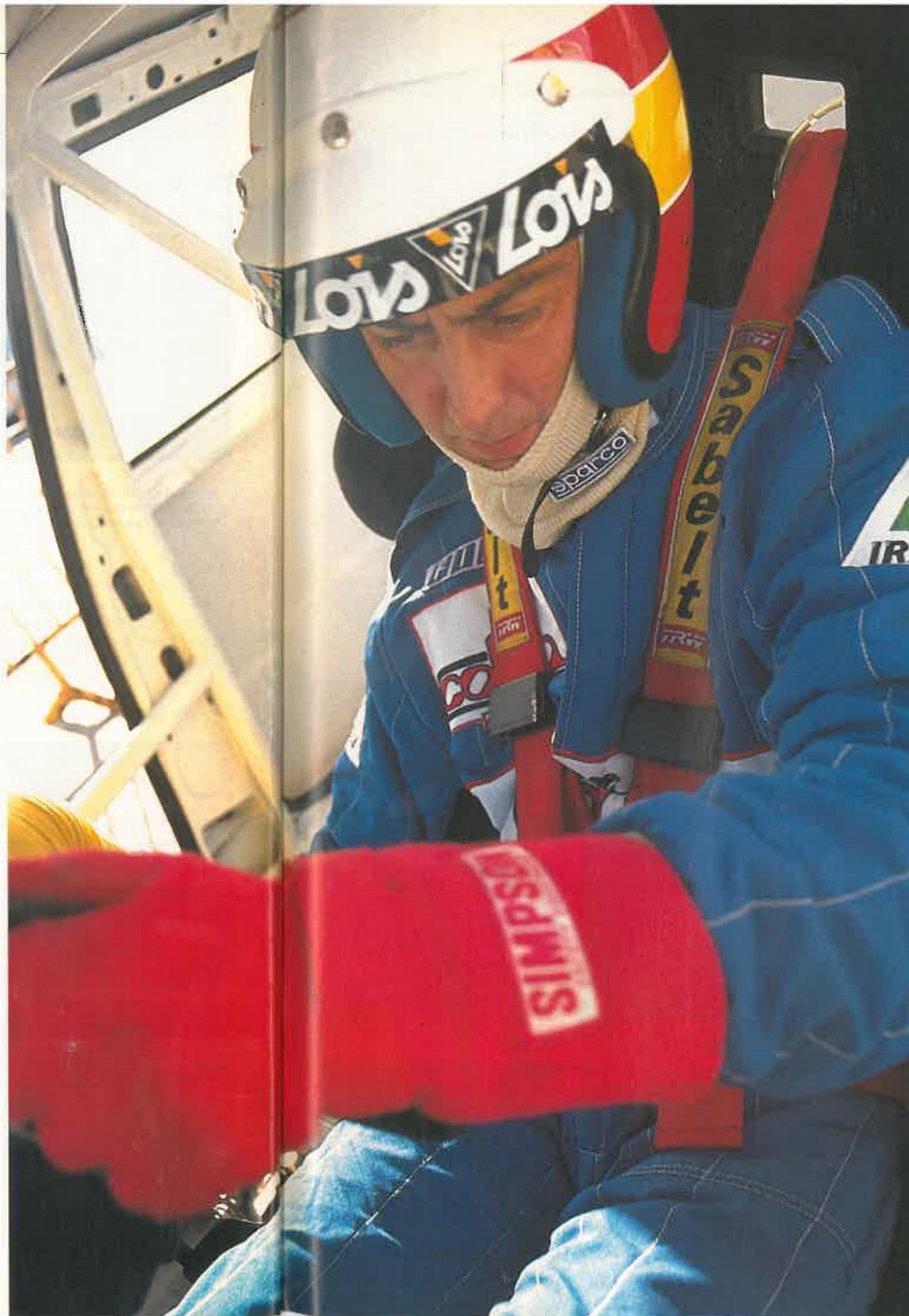
Después de haber pilotado monoplasas de Fórmula Uno, sentarse al volante de un turismo de «sólo» doscientos caballos para un peso que ronda los novecientos kilos



FIAT TIPO 16 V
Adrián Campos ha elegido para su vuelta un Fiat Tipo, primer paso para ocupar el asiento del piloto en un Alfa 155 la próxima temporada.

rece un tanto contradictorio. El no lo dice, él no lo confiesa, o mejor no puede hacerlo, pero esa entrada por la puerta lateral tiene una explicación: el año que viene se subirá en el nuevo Alfa Romeo 155.

La «cosa» tiene su lógica. Primera premisa. En España Alfa Romeo, Lancia y Fiat son, comercialmente hablando, una misma cosa. El año pasado la primera logró el título gracias a Luis Pérez-Sala, pero ahora éste pilota para Nissan. Ante este estado de cosas, Campos llegó a un acuerdo con el grupo italia-



puede parecer decepcionante: «La verdad es que me ha sorprendido mucho» declara convencido. «Es realmente un coche de carreras, se aguanta, frena, aunque no corra demasiado...» Y luego puntualiza: «Lo que sucede es que me gusta ir al límite y, aún salvando las distancias, es lo mismo con un turismo que con un Fórmula Uno». En cuanto a la técnica de pilotaje explica: «Pensaba que me iba a costar más, yo nunca me había subido en un Turismo».

Es evidente que no solamente potencia, peso y el hecho de ser monoplaza o turismo, diferencian uno de estos coches con los de la fórmula reina. Estos son la máxima expresión del deporte de las cuatro ruedas y, por ende, de la técnica de la automoción. Los Turismos, pese a su cuidada preparación, no llegan a las cotas de complejidad y posibilidades de reglajes de aquellos. «Aquí se «tocan» bastantes menos cosas que en un monoplaza y no son tan sensibles a las modificaciones como aquéllos. A veces, ciertas variaciones son muy difíciles de percibir, sólo se notan cuando aciertas» declara con una amplia sonrisa y luego añade: «Lo que pasa es que estos coches son como una «madre» y te perdonan los errores o al menos te permiten arreglarlos con mucha más facilidad que en los monoplasas. Con éstos, si te equivocas...». La cara que pone mientras dice estas palabras es inequívoca y es evidente que algún que otro susto pretérito ha pasado en esos instantes por la mente del ex-piloto de Minardi.

EQUIPO FIAT OFICIAL

El Fiat Tipo que conduce Adrián está integrado en el equipo oficial de la marca y el apartado técnico es responsabilidad de los hombres de Meycom, aunque el motor venga directamente de Italia, de Abarth. «La gente de Meycom ha hecho un gran trabajo, lo han hecho con cariño». Por el momento, el Fiat que pilota Campos pesa más de novecientos kilos, mientras que el de Antonio Albacete está alrededor de los 840. «Sucede que yo llevo el primer coche que tuvo Antonio y se había hecho a partir de uno de serie. El que él tiene ahora procede de una carrocería virgen y por eso

LA PEQUEÑA
DE LA CARRERA

CLIO 16 V. Y FÓRMULA FORD
En la Clio, el dominador fue Bertrand Tramont seguido de Codony. Mientras que en la Ford el dominador fue David Bosch (foto inferior).

La veraniega matinal de Calafat se estrenó con la Renault Clio iniciación. En ella se asistió al triunfo de Leonardo Saban por delante de Rodríguez y Altaba. En la Clio dominó de principio a fin, con total autoridad, Bertrand Tramont, mientras que Codony fue segundo hasta su retirada a cuatro vueltas del final. Ello propició que Irizar y Llovera, este último tras beneficiarse del

minuto de penalización aplicado a Arribas, le acompañaran en el podio. David Bosch también fue un sólido e inalcanzable líder en la Fórmula Ford, en la que se impuso desde la salida. Lo emocionante fue la lucha por la segunda plaza. Primero la ostentó Burgueño, pero la remontada de Rodríguez, Jorgensen y Raventós propició una espectacular batalla por un lugar en el podio junto a Bosch. Finalmente se lo adjudicaron Rodríguez y Burgueño. La Fórmula Renault vivió durante la mayor parte de la carrera el claro dominio de García-Galiano sobre Izaguirre. Todo cambió a cuatro vueltas del final cuando el primero se retrasó a causa de la rotura del cambio y Carlos Pérez-Sala aprovechó para tomar la delantera hasta la meta. Izaguirre fue segundo, tercero Cutillas y García-Galiano cuarto. En el transcurso de esta carrera se produjo un accidente cuando Iñaki Soto se tocó con Morback y su monoplaza efectuó una

Goiburu se estrena

espectacular voltereta, a resultas de la cual el piloto resultó con una fractura de escafoïdes. Mejor tiempo en los entrenamientos, Iñaki Goiburu fue segundo durante las dos primeras vueltas hasta que el entonces líder, Luis Pérez-Sala, comenzó a acusar problemas de frenos. Ello le hizo salirse a final de recta y aunque pudo reintegrarse en la carrera ya no pudo hacer nada por recuperar ni la cabeza ni la segunda posición que le arrebatara Carlos Palau. También en el segundo giro abandonó Bassas, a consecuencia de una rotura de motor y tras haber tenido ya problemas en los entrenamientos. A partir de entonces, con los tres primeros lugares «adjudicados», la carrera perdió todo su interés en la lucha por la victoria. Goiburu consiguió por fin un primer puesto y, Palau, segundo, se afianza en el liderato de la tabla. En la División II Albacete pudo con Mora y además obtuvo un excelente quinto lugar absoluto por detrás de Sasiambarrera y por delante de Villaceros. En una reunión, los pilotos manifestaron su intención de no ir a correr a Alcañiz por considerarlo peligroso, pero todavía no hay nada decidido. Por otro lado, los responsables de Nissan han elevado un informe a la Federación en el que se ponen de manifiesto las grietas y fisuras que aparecen en discos y llantas de su Skyline a causa de su excesivo peso: 130 kilogramos de más que un Ford Sierra, por ejemplo. Con ello esperan que se les reduzca el lastre que acarrearán de oficio.



NO TAN BIEN
Adrián (foto de la derecha) comenta con José Macías, de Meycom, los problemas surgidos en Calafat.

pesa menos». De todos modos, Campos se encuentra tranquilo porque, dentro de un par de carreras, estará listo un tercer ejemplar tan ligero como el de Antonio... El fin de semana de Calafat fue un verdadero calvario para nuestro protagonista. «El jueves probamos dos grupos distintos. Antonio llevaba el largo y yo el corto. Como me

sacó un segundo completo cuando lo normal son unas seis décimas por la diferencia de pesos de nuestros coches, pensamos que el largo iría mejor. Luego, el viernes, llovió y sólo pudimos rodar un cambio y un motor». En los entrenamientos oficiales no pudo hacer un buen tiempo por culpa de una pinza de freno suelta y en el warm-up ante-

rior a la carrera todavía fueron peor las cosas. «Tuve que salir con el motor mil ochocientos porque se había roto el del coche de Antonio, pero lo peor fue que pinché y que se salió la varilla del aceite y se me llenó el habitáculo de humo», explica. De todos modos, lo peor estaba por venir. Y es que, en carrera, no



A POR TODAS
Iñaki Goiburu ha conseguido remontar muchas plazas y con esta victoria se ha colocado el quinto en la clasificación general del Campeonato.

FÓRMULA RENAULT
Carlos Pérez-Sala aprovechó la rotura del cambio de Galiano para imponerse en las últimas vueltas.

CLASIFICACIONES

TURISMOS

1º I. Goiburu (BMW M3), 36.42.90; 2º C. Palau (Ford Sierra Cosworth), 36.56.52; 3º L. Pérez-Sala (Nissan Skyline), 37.10.37; 4º J. A. Sasiambarrera (Ford Sierra Cosworth), 37.20.87. 5º A. Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V), 1ª División II, 37.24.25. 6º J. I. Villaceros (BMW M3) 37.26.94

CAMPEONATO

1º Palau, 95 puntos; 2º Villaceros, 73; 3º P. Sala, 53; 4º Bassas, 50; 5º Goiburu, 42

FÓRMULA RENAULT

1º C. Pérez-Sala, 34.34.62; 2º M. Izaguirre, 34.34.97; 3º A. Cutillas, 31.10.57.

FÓRMULA FORD

1º D. Bosch, 28.48.33; 2º G. Rodríguez, 28.51.03; 3º J. Burgueño, 28.51.95

COPA CLIO 16 V

1º B. Tramont, 29.19.48; 2º P. Irizar, 29.26.58; 3º A. Llovera, 29.13.33.

COPA CLIO INICIACION

1º L. Saban, 23.52.39; 2º I. Rodríguez, 23.53.70; 3º J.L. Altaba, 24.05.45;



pudo dar ni una sola vuelta: «Arranqué, primera, segunda, y al ir a poner tercera el motor enmudeció: no lo sabía, pero se había estropeado la bomba de gasolina. Lo terrible es que hay otra de recambio que se conecta con sólo darle a un interruptor en el tablier y no lo hice». Lo explica con una sonrisa que no logra disimular toda su decepción.

Entonces, alguien se acerca y bromea a propósito de no haber atinado a darle al botoncito de marras. La mirada de Campos lo fulmina y el otro enmudece. Bien claro ha dejado que no está aquí solamente para divertirse. ○

Texto y fotos:
José Luis Aznar

NIGEL MANSELL GANO EN SILVERSTONE

EL LEON CAMPEON

Frente a ciento veinte mil espectadores fanáticos y curados en cerveza, Nigel Mansell ha hecho realidad el sueño de su vida: convertirse en Campeón del Mundo, aunque sea una sola vez. Su tenacidad, combinada con la competitividad del Williams, han hecho posible que el «León Británico» encontrara su máximo rival en sí mismo.



EL MOMENTO
En el preciso instante que ha fijado la fotografía, Mansell se proclamaba virtual Campeón.



LO NUNCA VISTO
Por primera vez el público invadió la pista de Silverstone.

LA CORTE DEL REY

Del mismo modo que un monopla de F-1 es un conjunto de elementos perfectamente equilibrados entre sí, también lo es el equipo que sustenta y ampara al piloto. Nigel Mansell, igual que un pequeño rey, tiene su corte, diminuta, elegida y de una eficacia insólita. A continuación, y sin orden de importancia, figuran las personas más destacadas que le rodean y que han hecho posible su primer título de Campeón del Mundo.

Frank Williams junto a Christian Contzen, director general de Renault Sport.



Patrick Head, director técnico de Williams Engineering.



Adrian Neway, máximo responsable del proyecto y desarrollo aerodinámico de los FW 14 B. Su capacidad profesional es algo que no se duda.



Bernard Dudot, es el hombre clave en la organización de Renault Sport.



Mansell conversa con su ingeniero, David Brown y Diky Standford, el jefe de mecánicos.



El cuidado de los neumáticos corre a cargo de John Faule.



Valerie Jorquera es la mujer responsable del combustible y de los lubricantes.



Gigi Corbetta

Enviado especial

A veces, el destino reparte suerte y regalos a su libre albedrío. No parece tener mucha lógica que países como Inglaterra e Italia, mecenas de la Fórmula 1, tengan que pasar ayunos deportivos que se prolonguen más allá de una década. Desde 1979, la copa del Campeonato del Mundo de pilotos no ha hecho honor a la tradición del Cavallino y, de igual manera, desde aquel lejano 1976, año en el que James Hunt se aprovechó de lo ocurrido a Niki Lauda, ningún piloto británico había sido Campeón del Mundo. De hecho, Mansell desaprovechó en tres ocasiones la posibilidad de coronar su cabeza con el tan anhelado título pero, esta vez, parece que va la vencida.

Si en otras ocasiones el «león británico» dejó esfumarse la posibilidad de convertirse en Campeón del Mundo, fue por un error circunstancial de graves consecuencias; y siempre dependió de él y no del coche que utilizaba.

En esta temporada, a Mansell le ha tocado llevar a la victoria por siete veces al Williams FW 14 B, sin lugar a dudas uno de los mejores monopla que se han construido en la historia de la Fórmula 1. Se trata de un coche absolutamente superior a cualquier otro de sus inmediatos competidores en todos los apartados que lo componen. En el «gran circo» no existe un solo monopla que destaque por encima del Williams FW 14B, ni siquiera en un detalle. El trabajo realizado en Williams, junto a Renault Sport, ELF, Magneti Marelli y Patrick Head, que ha coordinado la totalidad del conjunto, ha hecho posible la realización de un monopla cuya superioridad es insultante.

A lo largo de los nueve Grandes Premios disputados, el FW 14B se ha impuesto a McLaren con una media de cuatro segundos por vuelta; incluso, no se ha necesitado de la maestría de un piloto como Ayrton Senna, o del pragmatismo de Alain Prost para alcanzar las siete victorias logradas en esta edición.

No cabe la menor duda que Mansell es el piloto más luchador de cuantos componen el campeonato, y que, además, su tesón va más allá de lo habitual; sin embargo, en contraposición a estas dotes, hay que tener en cuenta su total falta de cálculo



ÚLTIMAS DUDAS Antes de emprender su carrera en solitario, Mansell consulta a David Brown, su ingeniero.

y carencia de capacidad estratégica. Mansell sale a la pista con un solo propósito: ganar a base de pisar el acelerador, sin tener en cuenta las sabias palabras del irrepetible Juan Manuel Fangio que decía: «Las carreras se ganan igual con una décima de ventaja que con un minuto. Lo más importante es evitar cualquier riesgo que quite la posibilidad de no llegar al final». Todo esto, a Mansell le suena a hueco, y son palabras cargadas de senectud.

Aunque en Silverstone no se iba a decidir el campeonato desde el punto de vista matemático, estaba claro que una victoria de Mansell le hubiese colocado en una situación tan segura, que sólo la peor de las trastadas del destino le privaría de dicho y merecido galardón.

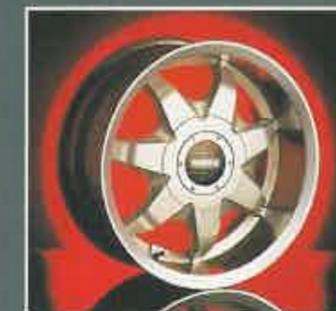
Al mismo tiempo, las presiones de Renault Sport sobre el equipo eran considerables, ya que en sus esquemas no cabía la posibilidad de perder el Campeonato del Mundo de pilotos, en una situación tan favorable.

El planteamiento cara a la carrera de Silverstone, se basaba en proporcionar a Mansell todos los medios

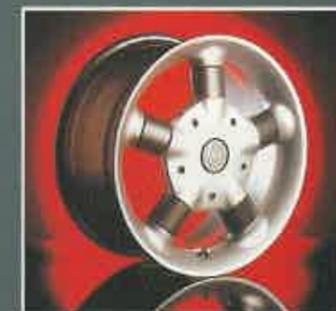
Las mejores ideas MOMO para tu coche



MIRAGE



QUASAR



IDEA



PULSAR



STAR

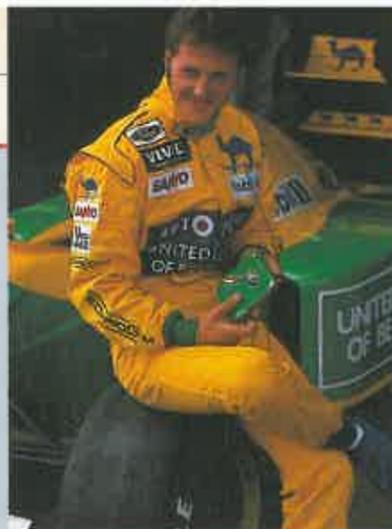


AGENTES OFICIALES MOMO: MOMO S.A. (01) 774 15 03 ALAVA: Universal Autos 27 65 44 ALICANTE: R. Jardi 45 43 90 AVILA: Mhuza 25 39 00 ASTURIAS: R. Guitián 29 30 58 BALEARES: Can. Pali Es. Garmes 29 22 41 BARCELONA: Auto Equip. 207 35 14, Amargós 218 53 78, Clasa Sport 453 25 53, Sinterzo 236 00 80, Eric Soliqués 410 81 22, Hops Royal 451 72 32, Turin 209 67 35, Granollers: Auto Kits 819 43 75, Manresa: Pli. Sall. 874 71 06, Mirador: Fk. 16, 780 48 78, J. Armas 790 43 07, San Cugat: Italgas 712 00 77, Sabadell: Nit 4 8 727 85 50, Terrassa: Pli. Sants 788 43 45, Vic: Tor. Moler 889 27 04 BILBAO: R. Boliaga 477 39 18, Orreaga 841 03 48 CACERES: R. Krim 21 11 77 CANARIAS: Fick. Canarias 36 60 44, Fick. Tenerife 65 55 07 CASTELLÓN: R. Javi 23 67 71, Oñena 25 31 13 GIRONA: Autos Prof. 23 95 62, Turin 22 25 50 GRANADA: Nissias 15 85 00, Av. El Castro 44 65 52 HUESCA: Hagar. Heros 31 13 51 JAEN: N. Sgr. 25 11 85 LA CORUÑA: Comauto 25 95 80 LEÓN:

Grasa 25 22 03, Fco. Velt 26 13 50, Ponferrada: Semisaco 41 05 95 LOGROÑO: N. Albatros 21 41 86, Noticias 20 51 27 LUGO: Wiauto 21 55 75 LLEIDA: Dimaq 28 13 10 MADRID: 41, Accesorios 524 00 04, Dorcasent 305 17 18, King Reina 403 72 15, Nissias 449 44 58, 446 32 60, Taty Marzariens 478 47 93, Salva Boutique 704 42 95, Alcalá de Henares: Hubsco 883 08 75, Leganés: Nissias 696 10 19 MALAGA: Sck. Cui System 86 21 95 MURCIA: El Corte Inglés 29 80 50, N. Fick. 30 00 33, Cartagena: Omnia 18 01 53 NAVARRA: Adesa 23 90 32, SAN SEBASTIAN: Omnia 27 85 04 SANTANDER: Sport Auto 37 28 70 SEVILLA: E. Lobo 457 92 20 TARRAGONA: Sumite 21 29 34 VALENCIA: Eucat 374 62 61, Omnia 334 34 05, 369 43 29, Albarca: Nissias 272 31 11, Bujasot Nissias 390 18 64, Gaudí: Profeso 287 18 42, Sotari: Nissias 370 14 54 VALLADOLID: Fco. Velt 37 42 02 VIGO: Aycam 28 28 63 ZARAGOZA: Bivara 56 80 25, C. Costa 55 50 30, Omnia 32 67 93, Ruben D. 22 52 56

Silverstone en breve

TODO ITALIANO. El piloto italiano Alessandro Zanardi ha sustituido al desafortunado Christian Fittipaldi a los mandos del Minardi Lamborghini M 192. Según informe médico, Fittipaldi necesitará más de tres meses para su total recuperación.



organización se refiere. A partir de ahora, los box de dicha escudería, dispondrán de una estructura tubular situada en el techo, a la cual se sujetará una caja dotada de luz fluorescente que permita trabajar con luz cenital; al mismo tiempo, los monitores televisivos para los pilotos están incorporados, y también los enchufes eléctricos tienen ubicación en él. Todo eso sirve para poder trabajar alrededor del coche sin trabas de cables y otros elementos.

PAZ Y SEGURIDAD. Después de casi veinte años, en la F-1 ha reaparecido el «Pace car», tan utilizado en el Campeonato CART. En este caso, lleva el nombre de «Safety car», o coche de seguridad. Para su ensayo, se eligió la sesión de entrenamientos libres, en los cuales hizo su primera aparición el «Safety car» para ver el comportamiento de los pilotos, y la efectividad de dicha innovación en la F-1.



¿QUÉ MISTERIO? En la temporada 1987, año en el que Nigel Mansell estuvo a punto de proclamarse Campeón del Mundo, ocurrió la curiosa casualidad de que le molestaban de forma especial los disparos de los flashes de los fotógrafos. En aquella ocasión se especuló muchísimo sobre la posibilidad del uso de ciertos estimulantes, al no existir el control «anti doping», y que podrían causar una especial sensibilidad en la retina de aquellas personas que los tomaban. Ahora, en una situación similar, a Mansell le molestaban tanto los



disparos de los flashes, que en Silverstone tenía una protección especial por parte de los comisarios de pista. Evidentemente, a nadie se le ocurrió someter a Mansell a un control «anti doping» después de una carrera como la de Silverstone; pero habría que preguntarse ¿por qué siempre le pasa lo mismo en situaciones similares?

¡DECIDIDO! La FISA, en común acuerdo con la FOCA, han decidido que los neumáticos posteriores pasarán a tener quince pulgadas de ancho. Al respecto, Goodyear ha alegado que no está dispuesta a suministrar neumáticos a más de cuatro o cinco equipos. En consecuencia, parece posible que en la F-1 hagan su aparición fabricantes de neumáticos japoneses, ya que sus competidores europeos se encuentran en una grave crisis económica.

QUE DIOS SALVE AL REY, Y A LOS COCHES DE F-1. La gran avalancha de público que invadió la pista de Silverstone en los últimos compases de la carrera, no sólo se limitó a ovacionar a Nigel Mansell, sino que algún pícaro del United Kingdom, aprovechó la ocasión para quedarse con el asiento del coche de Mauricio Gugelmin, el volante de Riccardo Patrese, un monitor televisivo de las líneas de boxes y alguna que otra «tontería». Seguramente, los «british», acusarían de dichas apropiaciones indebidas a los inmigrantes.

OTRO AMERICANO. Por presiones de Ford, Benetton ha accedido a una serie de ensayos con el piloto norteamericano Al Unser Jr. Parece cierto que la marca de Detroit desea firmemente introducir en la F-1 nuevos talentos de la Indy.

FAMA Y PUBLICIDAD. Michael Schumacher se está convirtiendo en hombre anuncio de Benetton. A partir de ahora, aparecerá en los anuncios publicitarios relacionados con los productos de Benetton que no sean ropa de vestir.

¿QUÉ ORGANIZACIÓN! También en esta ocasión, el equipo McLaren ha dado prueba de estar en la vanguardia en cuanto a



necesarios para que luchara consigo mismo y, a la vez, rezar para que no cometiera uno de esos disparates que le caracterizan.

PRIMER DÍA DE G.P.

En la sesión del viernes por la mañana, Mansell salió a la pista con el coche equipado con el motor nuevo RS4, que también estaba destinado a las sesiones de clasificación.

En las primeras tres vueltas, notó

una subida de la temperatura del aceite y, al entrar en boxes, se detectó una pérdida de lubricante en el radiador. Para su reparación fue necesario quitar los escapes, vaciar el circuito de refrigeración del motor, y desplazar el radiador de la izquierda. Por un problema oculto en el radiador del aceite, se montó y desmontó tres veces todo el sistema, con lo cual Mansell utilizó el muletto a lo largo de toda la mañana, en el cual estaba montado el motor RS3C. El resultado,

CONSIGO MISMO
A lo largo de todo el Gran Premio, Mansell encontró como único rival la posibilidad de cometer un error. Nadie pudo con él.

fue de inmediato sorprendente, al registrar el tiempo de 1.20.246, que superó el récord que el mismo Mansell había establecido el año pasado al rodar en 1.20.939. A pesar de los buenos resultados, la velocidad punta alcanzada no era satisfactoria, y correspondía a la octava a final de recta, con 296.01 kilómetros por hora, y a la séptima intermedia con 296.42 kilómetros por hora.

Para la sesión de clasificación, Mansell utilizó el coche de carrera con el nuevo motor RS4, y eso le obligó a dar veinte vueltas para ajustar los reglajes a la respuesta del motor, bastante diferente a la del RS3C, que proporciona menos par motor y potencia a máximo régimen. En la última de las veinte vueltas, con el coche totalmente a punto y con muy poco tráfico en la pista, Mansell llevó a cabo una vuelta de clasificación tan memorable como disparatada. Si por una parte logró marcar el increíble tiempo de 1.18.965, distanciándose de su compañero Patrese con casi dos segundos y de Senna con tres, cometió la imprudencia de arriesgar demasiado para marcar un tiempo

CONVIERTETE EN PILOTO DE FORMULA RENAULT

CON **elf**



Si tienes menos de 27 años sigue los pasos de los actuales pilotos de Fórmula I, y conviértete en piloto ELF de Fórmula Renault con Privilege Fórmula y MOTOR16. Realizando los tres cursos de formación de piloto impartidos por la Escuela Privilege Fórmula puedes ganar tu participación gratis en el Campeonato de Fórmula Renault de 1993.

No dejes que esta oportunidad se te escape.

Privilege Formula

Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16
Solicitando precios y programas de cursos





PATRESE

Asegurar el título

Debo admitir que el público británico nos acogió con una inmensa alegría y, por otra parte, admito que Nigel Mansell es su héroe. Nunca vi a tanta gente en el circuito tan temprano por la mañana, por eso utilizaba una bicicleta para desplazarme. Desde el primer día de Gran Premio, todo el mundo hablaba de las nuevas normativas y de la aparición del «Safety Car». Al respecto, debo decir que hasta ver la efectividad práctica de dicho coche, no quiero emitir un juicio; pero supongo que será más complicado que el empleo de la tradicional bandera roja. En cuanto a la reducción de la sección de los neumáticos, cabe destacar que sólo Goodyear puede hacer comentarios acertados, y valorar con conocimiento de causa la repercusión de la normativa. Y en cuanto a no poder utilizar los circuitos del Campeonato del Mundo, sucede que se perjudica la seguridad de los pilotos al tener que ensayar en circuitos menos seguros. Al comenzar los primeros entrenamientos, comprobé que Nigel se encontraba especialmente motivado, y además tenía la ventaja de haber rodado anteriormente en el nuevo trazado de Silverstone. Este es un circuito en el que se precisa una gran concentración, y hay que salir a darlo todo si se quieren unos buenos resultados. En todas las sesiones de entrenamientos, fuimos siempre los más rápidos, y no tuvimos ninguna clase de problemas. Sin embargo, el accidente en el que me vi envuelto el sábado por la mañana, me resultó particularmente desagradable y peligroso. Cuando tenía la forma de evitar al coche de Gachot, me encontré con la sorpresa de que Comas chocaba contra mi coche, echándose contra el muro de protección. Afortunadamente salí ileso del accidente, pero mi coche quedó destruido. Durante la última sesión de entrenamientos cronometrados, la pista estaba mojada, y utilicé el «muletto» que me permitió comprobar que el FW 14B era igualmente competitivo sobre pista mojada como seca. Estas condiciones climatológicas no permitieron mejorar los tiempos del viernes, con lo cual, Hill, nuestro piloto de pruebas, pudo clasificarse y tomar parte en la carrera. Sin lugar a dudas, fue muy importante para él disputar el primer Gran Premio de su vida en Inglaterra. En el momento de terminar el Gran Premio, no pude dar crédito a lo que veía. Ni

siquiera en Monza se había producido un fenómeno semejante. El público invadió la pista antes de que todos los coches estuviesen parados, razón por la cual no pude regresar a los boxes con mi coche. La «fiesta» de Silverstone fue algo inolvidable, y encontrarse en el podio con dos pilotos de Camel, fue un regalo igualmente emocionante. En la salida fui más rápido que Nigel, y me olvidé que le tenía detrás, concentrándome únicamente en mi actuación. Nunca antes había logrado tener mejor posición en Silverstone, y por primera vez era preciso romper la mala racha y terminar la carrera en segunda posición. En los últimos cuatro años tuve accidentes de cierta importancia sobre esta pista, y por eso estaba preparado psicológicamente para desarrollar una buena carrera. Esta fue la carrera más difícil de las disputadas en lo que va de temporada y, al finalizar, el esfuerzo físico



MALA SUERTE
El accidente del que fue víctima Riccardo Patrese dejó a Mansell sin «muletto» durante los entrenamientos del sábado.

me había dejado los músculos agarrotados. El resultado de Silverstone nos ha colocado muy cerca de los dos títulos de Campeones del Mundo; sin embargo, para sentirnos totalmente seguros, necesitamos todavía algunos resultados más. Sé la importancia que tiene para Renault haber conseguido su primer Campeonato del Mundo de Constructores, y eso hay que rematarlo. En cuanto a Hockenheim, no puedo opinar sobre los cambios practicados en las «chicanes»; después de los dos días de pruebas que llevaré a cabo, emitiré mi opinión. Hockenheim es un circuito aburrido, y lo más importante será comprobar si nuestra superioridad respecto a McLaren sigue siendo la misma.

que en el fondo no se necesitaba que fuera tan inverosímil. Un percance de cualquier tipo hubiese echado a perder toda la tramoya prevista para que fuera Campeón del Mundo. Al mismo tiempo, se comprobó de forma real que el potencial del FW 14 B, con el motor RS4, formaban una combinación absolutamente inalcanzable para cualquier otro equipo.

ENTRENOS DEL SÁBADO

Debido a las malas condiciones climatológicas, propias de Silverstone, el segundo día de entrenamientos no fue muy provechoso. Junto con esto, Mansell se quedó sin «muletto» a raíz de un espectacular accidente en que se vio envuelto Patrese por culpa de Comas.

Por otro lado, el resultado del día anterior permitió a Mansell destinar toda la mañana del sábado a preparar el coche para la carrera, y a encontrar el mejor compromiso entre la regulación de las suspensiones activas y la presión aerodinámica. A pesar de las lluvias intermitentes que

cayeron sobre Silverstone, Mansell alcanzó la mejor posición en cuanto a velocidades máximas, resultado que demostraba un mejor equilibrio del coche y un mejor compromiso entre velocidad en curva y en recta.

Aunque Patrese no era culpable del accidente sufrido, se había generado la incómoda situación para Mansell de no tener el «muletto» a su disposición.

La sesión de clasificación se caracterizó por una constante lluvia, que permitió a Mansell utilizar la hora disponible para poner a punto su coche con la pista mojada, en el caso de que lloviera el domingo.

Si los resultados sobre pista seca

fueron desmoralizantes para sus rivales, sobre mojado, Mansell hizo 1.35.990; récord que superó a Alesi con casi cuatro segundos, prueba de que el sistema antipatinamiento de Ferrari era insignificante frente al binomio Mansell-FW 14B.



COLOSOS CARA A CARA
Sólo la personalidad de Williams puede con la vehemencia de Mansell. Sus consejos se escuchan con respeto.

EL TRIUNFO DEFINITIVO

A pesar de la reiterada superioridad, en el seno de Williams, había más preocupación que nunca en los momentos previos a la carrera. Si por una parte Patrese tenía orden de favorecer y proteger a Mansell de posibles ataques en la salida, por otra existía la latente preocupación de que Mansell se obcecara en los primeros compases del Gran Premio, y todo se tuviese que aplazar al Gran Premio de Alemania, o peor todavía, que fuera víctima de algún percance de larga recuperación física.

Sin embargo, Mansell salió, corrió, y venció como un verdadero campeón insensato. En las primeras vueltas se alejó de Patrese a una media de dos

CLASIFICACIONES	
5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.18.965	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.20.884
1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.21.706	19. M. Shumacher (Benetton-Ford) 1.22.066
2. G. Berger (Benetton-Ford) 1.22.296	20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.23.486
12. J. Herbert (Lotus-Ford) 1.23.605	27. J. Alesi (Ferrari) 1.23.723
11. M. Hakkinen (Lotus-Ford) 1.23.813	26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.23.957
29. B. Gachot (Venturi-Lamborghini) 1.24.065	9. M. Alboreto (Footwork) 1.24.198
25. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1.24.545	28. I. Capelli (Ferrari) 1.24.558
15. G. Tarquinii (Fondmetal-Ford) 1.24.761	30. U. Katayama (Venturi-Lamborghini) 1.24.196
29. E. Suzuki (Footwork Mugen-Honda) 1.24.924	4. A. De Cesaris (Tyrrell-Ilmor) 1.24.984
21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) 1.25.037	3. O. Grouillard (Tyrrell-Ilmor) 1.25.096
16. K. Wendlinger (March-Ilmor) 1.25.123	22. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari) 1.25.221
32. S. Modena (Jordan-Yamaha) 1.25.362	33. M. Gugelmin (Jordan-Yamaha) 1.25.988
24. G. Morbidelli (Minardi-Lamborghini) 1.25.998	8. D. Hill (Brabham-Judd) 1.26.378
NO PRECLASIFICADOS R. Moreno (Andre Moda-Judd) 1.30.592 P. Mc Carthy (Andre Moda-Judd) 1.46.419 NO CLASIFICADOS: A. Zanardi (Minardi-Lamborghini) 1.26.458 P. Belmondo (March-Ilmor) 1.27.995 A. Chiesa (Fond Metal-Ford) 1.28.452 E. Van de Poele (Brabham-Judd) 1.28.719	

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams Renault) 1.25.42.991
 2. R. Patrese (Williams Renault) a 39.094
 3. M. Brundle (Benetton Ford) a 48.395
 4. M. Shumacher (Benetton Ford) a 53.267
 5. G. Berger (Benetton-Ford) a 55.795
 6. M. Hakkinen (Lotus Ford) a 1.20.138
 7. M. Alboreto (Footwork) a 1 vuelta
 8. G. Comas (Ligier Renault) a 1 vuelta
 9. I. Capelli (Ferrari) a 1 vuelta
 10. T. Boutsen (Ligier-Renault) a 2 vueltas
 11. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) a 2 vueltas
VUELTA RAPIDA: 5. N. Mansell (Williams Renault), 1.22.539

ABANDONOS:

A. Senna (cambio) A. De Cesaris (accidente)
 J. Alesi (extintor) S. Modena (motor) Gugelmin (motor) B. Gachot (ruedas) J. Herbert (cambio)
 K. Wendlinger (cambio) U. Katayama (diferencia)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 76 puntos
 2. R. Patrese, 40 puntos
 3. M. Shumacher, 29 puntos
 4. G. Berger, 20 puntos
 5. A. Senna, 18 puntos
 6. M. Brundle, 13 puntos
 7. J. Alesi, 11 puntos
 8. M. Hakkinen, 5 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 116 puntos
 2. Benetton-Ford, 42 puntos
 3. McLaren-Honda, 38 puntos
 4. Ferrari, 13 puntos
 5. Lotus-Ford, 7 puntos

segundos y medio por vuelta, y de no haber parado a cambiar los neumáticos, hubiese doblado incluso a su compañero, que rodaba en segunda posición. Su forma de desarrollar la carrera fue tan espectacular y superior, como disparatada. No sólo adelantaba a los rezagados con tanta decisión que parecía estar llevando a cabo una remontada, sino que durante las cincuenta y nueve vueltas que duró el Gran Premio, llevó al límite sus posibilidades y las de su coche. Si se contemplan los tiempos parciales, se llega a la conclusión de que Mansell hizo once vueltas rápidas, y la definitiva la marcó a dos vueltas del final.

Seguramente, pilotos de la talla de Senna o Prost, en una situación tan

clave, hubiesen desarrollado una carrera mucho menos espectacular, pero infinitamente más conservadora y pragmática, para evitar cualquier mala jugada producida por el destino o por la mecánica.

Una vez cruzada la meta, que por otra parte situó a Mansell en el lugar de virtual Campeón del Mundo, se produjo el primer milagro de «Mansell Santo y no Martir»: la corrección del público británico se convirtió en una avalancha de fanatismo que dejó pequeños a los «tifosi» italianos; con una sustancial diferencia: los «tifosi» fanatizan por Ferrari, y los espectadores del circuito de Silverstone convirtieron a su «Campeón del Mundo» en un hecho totalmente chauvinista y nacionalista. ○

elf

el aceite nacido de la competición.





Capdevila, accidente en Argentina

POR si no fueran pocos los problemas de orden económico que ha venido salvando el piloto tinerfeño Fernando Capdevila, un grave accidente mientras tomaba notas en el Rallye de Argentina, ha venido a complicar sus aspiraciones a alzarse con la Copa FIA de grupo N.

La invasión de la parte izquierda de la carretera por un furgón blindado de recogida de caudales, hacía que el Peugeot 504 conducido por Capdevila chocase violentamente, con tan mala fortuna que el sistema de inercia del cinturón de seguridad no funcionó correctamente y no tensó.

Además de fuertes contusiones en la cara y en la caja torácica, la peor parte la llevaba la rodilla derecha, con fractura abierta de la rótula y el fémur. Afortunadamente, su copiloto Alfredo Rodríguez no sufrió apenas daños.

Trasladado urgentemente por Jorge Recalde a la ciudad de Catamarca, allí se daban cuenta de la gravedad de las lesiones y gracias a las gestiones de Carlos Menem Jr. era tras-

ladado en el avión de Gobernación a Buenos Aires, donde le esperaba el mismo equipo médico que en su día atendió al hijo del presidente argentino de una fractura parecida.

Los cirujanos lograban salvar la operación sin placas ni tornillos, pese a la gran cantidad de huesos astillados por el impacto, mostrándose muy satisfechos de los resultados de la larga intervención. Dos meses de yeso y otros dos de recuperación esperan a Fernando Capdevila, que desea reaparecer en el rallye Cataluña-España. Mientras, se recupera en el hospital de Buenos Aires, donde esta recibiendo muchísimas llamadas interesándose por su salud. Desde estas páginas de Motor 16, deseamos la más pronta recuperación a Fernando.

Peugeot sigue evolucionando

A pesar de lo devaluado que está el Mundial de Sport Prototipos, el equipo Peugeot no cesa en la evolución de los 905. A principio de temporada presentó el Evolución 1, ahora justo un poco an-

tes de la carrera que se disputará en Donington el día 19 de julio, sorprenden con el Evolución 2. Podríamos decir que se trata de un coche totalmente nuevo, aunque las principales novedades tienen que ver con la aerodinámica. Los cambios más significativos se encuentran en el frontal, totalmente remodelado. Ahora los triángulos de las suspensiones delanteras se encuentran perfectamente a la vista, esto está pensado así para poder acceder más fácilmente a las suspensiones, que han sido modificadas para que puedan ser sustituidas más rápidamente. En el frontal también dispone de un alerón nuevo. En la parte trasera se puede apreciar que las ruedas ahora están carenadas y que, justo encima de ese carenado,



cuenta con unos pequeños deflectores.

Mecánicamente, el motor no experimenta novedades, lo más significativo en este apartado es una nueva caja de cambios transversal, más compacta y ligera que la anterior longitudinal. Esto ha traído consigo una remodelación de las suspensiones traseras. Otro aspecto en el que han centrado muchos esfuerzos, ha sido en la optimización del peso del coche, resultando de 20 a 25 kilos más ligero. El Peugeot 905 Evolución 2 ha rodado por el momento en el aeropuerto militar de Villacoublay. Según Jean Todt, responsable del equipo, hasta que no demuestre una buena fiabilidad, no debutará en competición, por este motivo no estará presente en Donington el próximo 19 de julio.

Fórmula Paz

PROBABLEMENTE sea el general Lewis McKenzie el militar que actualmente detenta la mayor responsabilidad militar en el mundo. El jefe de las tropas de la ONU, en misión de paz dentro del avispero en que se ha convertido la rota Yugoslavia, es la única garantía que tiene la población civil de sobrevivir.

En el lado humano de tan experto soldado de las Naciones Unidas, destaca su fanática afición por el automovilismo, que practica desde hace largo tiempo en su país, Canadá. A



NUEVOS FICHAJES EN CITROËN

La marca francesa está reforzando su equipo para afrontar su próximo compromiso, el Raid París-Moscú-Pekín, carrera en la que estarán al menos con cinco ZX

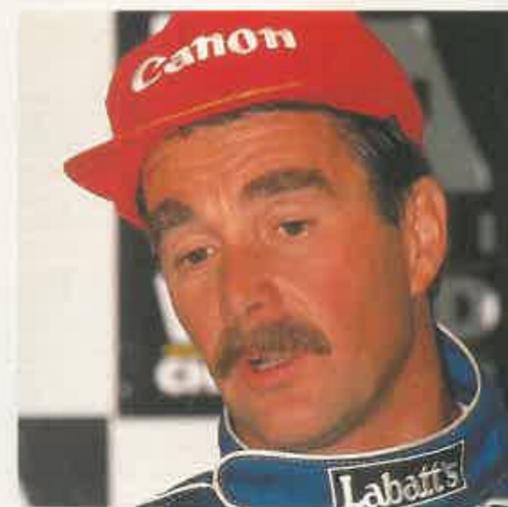
Rallye Raid. La marcha de la potente armada gala de hombres como Ari Vatanen y Jackie Ickx ha hecho moverse a sus responsables para no perder ni un ápice de

competitividad. De esta forma, en esta carrera que comienza el próximo día 1 de septiembre, se sentarán al volante de los ZX Rallye Raid un experto como es el caso de Hubert Auriol, vencedor del último París-El Cabo con Mitsubishi, acompañado de su inseparable copiloto Philippe Monnet y un novato en esta especialidad, Timo Salonen, Campeón del Mundo de Rallyes en el 85 con un Peugeot 205 Turbo 16. Con estos fichajes, Citroën se asegura tener en sus filas al hombre que podría darle más problemas, ya que Auriol con una enorme experiencia y con un vehículo competitivo es el nuevo hombre a batir. En el caso de Salonen, sin un programa interesante en el Mundial de Rallyes, y conocidas ya de sobra las prestaciones de los pilotos de esta especialidad en los raids, será sin duda un buen apoyo para el equipo.

sus 52 años es el piloto más veterano de la Fórmula Ford en el campeonato de esta especialidad en su país, y no se olvida de su pasión ni ante la amenaza de los irregulares ejércitos que acechan Sarajevo, ni ante la responsabilidad que tiene cada día. Como botón de muestra valgan sus declaraciones en el sentido de que si se reestablece la paz en el desolado país adriático, organizará él mismo una carrera benéfica sobre un improvisado circuito en el aeropuerto de la ciudad sitiada.

Amenazas de Mansell

TRAS el Gran Premio de Inglaterra, ha saltado la polémica en el seno del equipo Williams, dominador del Mundial de Fórmula 1. Nigel Mansell ha amenazado con retirarse si finalmente, tal como se rumorea, el francés Alain Prost la temporada que viene corre con el que hasta ahora es su equipo. Este rumor parece tener cada día más fuerza, además de Frank Williams, pa-



trón del equipo inglés interesado en contratar los servicios del francés, Prost tiene el apoyo de Elf y de Renault. Se da la casualidad de que Frank Williams ha comentado su interés por el tricampeón francés, justo cuando tiene asegurado el Mundial de Constructores, lo que demuestra que le interesa poco lo que pueda hacer Mansell.

En los próximos días, el piloto inglés y el patrón de su escudería mantendrán unas reuniones para tratar las condiciones de su contrato para la temporada 93. Mansell ya ha anunciado que si finalmente entra en el equipo Alain Prost, él inmediatamente se marcha.

Los pilotos, no a Alcañiz

EN la última cita del Campeonato de España de Turismos, disputada en Calafat, los pilotos de este certamen mantuvieron una reunión en la que mostraron su disconformidad con acudir a correr el próximo día 23 de agosto al circuito urbano de Alcañiz. Tras esta reunión redactaron un escrito que entregaron a la Federación, expresando su deseo de no participar en esa carrera debido a la peligrosidad que entraña el trazado urbano. Finalmente, la Federación ha anunciado que mantendrá esta prueba en el calendario.

NOVEDAD MUNDIAL EL COMPROBADOR DE BATERIAS Y ALTERNADORES MAS PEQUEÑO DEL MUNDO.

Juan Ferret Carbonell, Director-Gerente de la industria FERVE, S.A. ubicada en El Vendrell (Tarragona), presenta su último invento, el MICROTEST «F-93» que por sus medidas (30x16x7 m/m.) y su peso (5 gramos), es el comprobador de baterías y alternadores más pequeño del mundo. Ha coincidido la idea de construir este nuevo modelo al celebrarse la cota 1.000.000 de aparatos de la gama electrónica. Este nuevo concepto de comprobador F-93 presenta unas características de notable interés: tecnología de vanguardia, máxima precisión y un diseño muy avanzado, estos aditivos constituyen una verdadera novedad mundial.



SUSPENSIONES DIFÍCILES



JAVIER DÍAZ

Queridos amigos: Hay veces en que lo mejor es el enemigo del bien. Al menos es lo que nos pasó en Calafat. Para esta carrera teníamos previsto probar un nuevo tipo de suspensión, cosa que hicimos nada más pisar el circuito y empezar los entrenos libres.

Esta nueva suspensión

mejora sensiblemente el comportamiento del coche y, dados los positivos y buenos resultados obtenidos en Francia, pensábamos que íbamos a conseguir un super-coche capaz de realizar la «pole».

La realidad ha sido bien distinta, cuando vimos que mis cronos estaban a más de un segundo del mejor tiempo, así que decidimos emprender un gran

trabajo de reglajes del chasis y de aerodinamismo que nos permitieran mejorar los tiempos.

Realizamos todos los entrenos libres sin conseguir la solución ideal. El

coche o subviraba demasiado o perdía totalmente su motricidad en la salida de las curvas lentas, lo que hizo que Philippe Bone, el ingeniero de Alpa, optara por una solución «milagro» para la manga de entrenos oficiales.

Luché el todo por el todo para conseguir la tercera plaza en la parrilla de salida, pero mi coche no era el de los grandes días. Philippe insistió en usar otra solución milagrosa y se decidió a montar un motor nuevo para la carrera. Los acontecimientos hablan por sí solos y estaba claro que no era nuestro fin de semana. Intentando desesperadamente conservar mi coche en la pista, con mucha suerte pude terminar sexto. En este circuito cualquier salida de pista puede ser dramática para el coche y el piloto.

Tras esta carrera hay una cosa que ha quedado clara: este verano no habrá vacaciones y todo el equipo va a trabajar para remediar estos problemas.

Privilege Formula



● **El Rallye de Cataluña, puntuable para el Mundial de Pilotos, se disputará en tres etapas, del 9 al 11 de noviembre, adaptándose ya al nuevo reglamento de la especialidad del 93. El primer día se correrá en asfalto y los otros dos en tierra. También en algunos tramos las asistencias estarán prohibidas.**

● **Carlos Sainz está definiendo su estrategia de cara a las últimas citas del Mundial de Rallyes. En un comunicado de su equipo se dice que hay muy pocas posibilidades de que corra en el Mil Lagos y se decantan por participar en Australia y el RAC, más propicios para el Toyota Celica. Al final, en función de cómo esté el campeonato, podría elegir entre Costa de Marfil o Cataluña.**

● **Manuel Santos con un MAN-Cepsa, justo en el ecuador del Europeo de Camiones, está clasificado en sexta posición de la Clase 1, pero distanciado por muy pocos puntos de los pilotos que le preceden. Si le acompaña la suerte podría, de aquí a final de año, terminar el Europeo entre los primeros.**

● **La FISA ha mantenido en Londres una reunión con los representantes de doce marcas de vehículos de altas prestaciones, con el fin de ultimar detalles de cara a la entrada de los coches de la categoría GT en el Mundial de Resistencia. Los responsables de estas marcas se mostraron muy optimistas.**

Arias entre los mejores de Europa

EN la segunda carrera de la Fórmula Renault Europa Cup, disputada en el circuito alemán de Nurburgring, los únicos representantes españoles fueron los integrantes del equipo «Racing for Spain»: Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa. Su actuación, en pugna con los mejores de Europa de la especialidad, no pudo ser más satisfactoria. Tanto Arias como De la Rosa, demostrando el buen momento de forma en el que se encuentran en Inglaterra, siendo los dominadores del certamen británico, estuvieron en esta carrera siempre entre los mejores. Iván Arias tuvo su mejor momento en la segunda manga de esta prueba, en la que subió al podio en segunda posición, saldando su presencia en Alemania con el tercer puesto de la clasificación final. Pedro Martínez de la Rosa, con peor suerte que su compañero, ocupó la novena plaza de la final.



Carlos Gracia, único candidato

EL actual Presidente de la Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, no tendrá ningún problema para volver a ser reelegido el próximo sábado. Tan sólo él ha presentado su candidatura, otras personas que en un principio estaban interesadas en las elecciones de la F. de A. E., caso de Jesús Gómez Frías y Pedro Pacheco, finalmente o han renunciado a ello o no han conseguido el apoyo necesario. Carlos Gracia consiguió el apoyo de 62 de los 66 compromisarios electos.

BOXES

F-3000/Enna-Pergusa: Mala suerte para Gené

LA cuarta prueba del Campeonato de Fórmula 3000 se disputó en el circuito siciliano de Enna-Pergusa, allí se dieron cita los máximos favoritos a la victoria final, entre ellos el español Jordi Gené. El joven piloto catalán llegó muy ilusionado, unos

días antes en Monza, durante unos entrenamientos, había logrado el segundo mejor tiempo y por ello llegaba a esta cuarta prueba muy motivado. En seguida sus ánimos se fueron por el suelo, en los entrenamientos cronometrados no consiguieron en-



Jordi Gené, a pesar de su abandono en Enna-Pergusa, mantiene intactas sus posibilidades al título.



Los pilotos italianos tenían ventaja en este desconocido circuito, Badoer lo confirmó.

contrar los reglajes adecuados y ello motivó que sus tiempos no fuesen muy buenos, ocupó el puesto catorce en la primera sesión y el trece en la segunda. En esta última manga con neumáticos nuevos, arriesgando en exceso, una salida de pista y un trompo le impidieron mejorar sus registros.

En la carrera consiguió arrancar como él sabe y ganó dos posiciones, más tarde, vuelta a vuelta, logró remontar; en la tercera vuelta tras pasar a Barrichello se alzó con la

octava posición. Se situó tras su compañero de equipo, Laurent Aiello y al llegar a una de las chicane del circuito, al pisar el bordillo, los dos sufrieron la misma avería: rotura del empujador de la suspensión delantera izquierda. Aiello logró llegar a boxes, mientras que Gené se tuvo que conformar con ver la carrera desde el borde de la pista.

Esta difícil prueba, favorable a los pilotos italianos, conocedores del trazado, fue vencida por Luca Badoer, autor de la pole y

que realizó toda la carrera en solitario con una gran ventaja sobre sus perseguidores. Tras esta carrera, las posibilidades de Gené de cara al triunfo final de temporada se mantienen intactas, ya que no puntuaron algunos de sus rivales más peligrosos, éste es el caso de Barrichello, que se tuvo que retirar debido a una salida de pista, con la mala suerte de ir a chocar con una grúa que estaba retirando otro vehículo.

CLASIFICACION

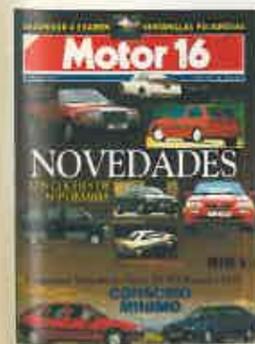
1. Badoer (Reynard-Ford) 58.20.95. 2. Naspetti (Reynard-Ford) a 21 seg. 3. Montermini (Reynard-Judd) a 23 seg. 4. Bartels (Reynard-Ford) a 33 seg. 5. Zampedri (Reynard-Ford) a 40 seg.

CAMPEONATO

1. Naspetti y Barrichello, 16 puntos. 3. Gené, Montermini y Badoer, 13.

Suscribase 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.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si, 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 nº _____ 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, África _____	35 250 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Tunes _____	29 016 ptas	Asia, Oceanía _____	48 516 ptas

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

Movimiento continuo

ME preguntaba un economista, un universitario que busca un sentido integral a la existencia, que vive en actitud solidaria, en definición del Rey, me preguntaba, decía, que por qué a los coches eléctricos no les instalan una dinamo en cada rueda. De ese modo, con el giro de una rueda se recuperaría la energía gastada por el motor y con las otras tres se recargarían las baterías para las subidas. ¡Eureka! Ni Arquímedes se pudo sentir tan contento con su descubrimiento en la bañera. Resulta ciertamente atractiva esta creación de energía, pero todos los intentos por conseguirla han fracasado. Leonardo da Vinci, entre otros, quemó muchas horas en descubrir la máquina de movimiento continuo. Un artilugio tal que su propio movimiento le aportara la energía suficiente para seguir moviéndose. Pero fracasó. Algunos intentos por conseguir el movimiento continuo parecen infalibles, pero, sin embargo, ninguna máquina de este tipo ha conseguido su objetivo. Está tanto y tan bien documentado este fracaso, que se ha aceptado como una verdad general que se expresa como la ley de la conservación de la energía: la energía ni se crea ni se destruye, sólo se transforma, enunciado que también se conoce como la primera «ley de la termodinámica». Después de Einstein, este principio ha perdido algo de rigor pero, en esencia, sigue resultando válido. La maldición bíblica, la

expulsión del hombre del paraíso, el ganarás el pan con el sudor de tu frente, no es más que la implantación de la primera «ley de la termodinámica». Antes de morder la manzana, cuando sacaban agua del pozo sin esfuerzo, Adán y Eva, creaban energía. Actualmente, por el contrario, debemos trabajar para transformar energía. Por ello sorprende que un economista desconozca la imposibilidad de crearla. Ellos justifican su trabajo gracias a ello. Si sobrara, si la energía no fuera un bien escaso, perderían su trabajo, aunque tampoco lo necesitarían para vivir bien. Como los automovilistas transformamos energía constantemente, nos aprovechamos de un bien escaso, tenemos una responsabilidad económica que debemos asumir. Pero en España lo tenemos difícil. Por una lado, como buenos ciudadanos que somos, para contribuir a paliar el gajopante déficit público, deberíamos consumir gasolina a espuertas. Aproximadamente, la mitad de lo que pagamos por cada litro va directamente a llenar las arcas del estado. Además, este dinero que va al estado se retrae del consumo, por lo que ayudamos a contener la inflación. Por desgracia, un consumo indiscriminado de gasolina desequilibra la balanza de pagos y se empobrece nuestro país. Es algo parecido a lo que sucede con el movimiento continuo. El rozamiento impide alcanzarlo. Claro que en la economía del automóvil se conoce el lubricante mágico: las multas.

Javier Moltó



BALLESTA



Al límite o relajado. Disfrute.



FIREHAWK-690.

EL NEUMATICO PARA ALTAS PRESTACIONES.

Cada día los automóviles son más potentes y sofisticados. Para responder a sus altas prestaciones, la Tecnología de Alta Seguridad FIRESTONE presenta el

sensacional neumático FIREHAWK-690. Proporcionando gran manejabilidad, óptima respuesta al volante y una seguridad sin precedentes tanto en seco como en mojado.

Para disfrutar conduciendo. Al límite o relajado. En todas las condiciones. En todos los automóviles. Haga la prueba y todo será distinto.

Tecnología de Alta Seguridad para Grandes Prestaciones



— Nueva construcción y materiales para mayor rendimiento y duración.
— Tratamiento especial anti-ruido.



— Capa sin empalme que asegura un rodaje sin vibraciones.



— Nuevo diseño de 5 barras.
— Superior agarre, tanto en mojado como en seco y en curvas.



Diseño Computerizado CAD.
Firestone
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

CÓMO VIAJAR AL EXTRANJERO EN COCHE

MOTOR 16

21 de julio 1992

Núm. 457 • 350 ptas.

Bertone Freeclimber II



EL VERANO VIENE EN

Jeep Grand Cherokee



TODO TERRENO



Audi 80 Avant



Opel Monterey LTD

El familiar más moderno