



Motor 16

GRUPO

11 de agosto 1992

Núm. 460 • 350 ptas.

CABRIOS PARA EL 93 TRES ALEMANES SE DESTAPAN



BMW SERIE 3



OPEL ASTRA



VOLKSWAGEN GOLF



- Ford Fiesta S 1.8 16V ● Honda Accord 2.2
- Audi 80 2.8 V6 frente a Volkswagen Passat VR6

BA
BI
LE
TI
MI
RU
PR

EL MOPT, CULPABLE

SEIS personas murieron, el pasado día 31 de julio, víctimas de un accidente de tráfico; dos de ellas niños. Esta podría ser una más de las innumerables noticias de este tipo que llenan todos los días nuestros periódicos. Pero en este caso concreto supone mucho más que el mero accidente.

Se produjo en la variante de Solares, Cantabria, una variante inaugurada, a bombo y platillo, tan sólo un día antes. Se trata de un tramo de la nueva autovía, pero se abrió al tráfico de manera provisional en uno solo de sus carriles. Pues bien, aunque en dicho tramo está prohibido sobrepasar los ochenta kilómetros por hora de velocidad y la señalización amarilla sobre la vía indica que la zona continúa en obras, todas las señales indican que se circula por autovía.

Las causas del accidente no son muy claras, pero testigos presenciales apuntan a una posible confusión del conductor del turismo -que colisionó frontalmente contra una furgoneta de reparto- al pensar que estaba circulando por una verdadera autovía, lo que le indujo a adelantar sin reparar si venía o no algún vehículo de frente.

Independientemente del posible error humano, que en verdad se produjo, no comprendemos por qué la Administración intenta apuntarse tantos inaugurando, a toda prisa, tramos de autovía sin finalizar. Por qué juegan con nosotros, a estas alturas qué nos importa un pequeño tramo más en uso. ¿No sería mejor esperar la finalización de las obras y así apuntarse tantos de verdad? Está claro que la precipitación y la improvisación producen esos accidentes trágicos que incrementan, sin necesidad alguna, las estadísticas en un momento de recesión -a Dios gracias- de las víctimas por accidentes de tráfico.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes debería ser más paciente a la hora de poner en uso sus carreteras. Que aprendan del usuario que, aunque por dentro no dejen de pensar que se les engaña continuamente, soporta estoicamente los retrasos que los Planes de Carreteras siempre llevan consigo. En esta ocasión se han perdido seis vidas, pero no es la primera vez que pasa y, de seguir así, no será la última.

Manuel Doménech



Pagan justos por pecadores

SEGÚN un reciente estudio de Unespa, patronal del sector asegurador en nuestro país, sólo el treinta por ciento de los conductores son responsables de la gran mayoría de los accidentes y por causa directa de los actuales precios de las pólizas.

Este es uno de los datos que maneja Unespa para recomendar a las compañías la aplicación del sistema bonus/malus, mediante el cual se premia a quien no tiene siniestros y se encarece la póliza del reincidente. Este sistema, muy implantado en otros países europeos, entrará en vigor en España de forma obligatoria en 1994.

Teléfonos en carretera

LA Dirección General de Tráfico ha iniciado la instalación de nuevos teléfonos de auxilio en carretera, en los tramos de autovía recién inaugurados y en otros en los que se han previsto estos elementos.

La tecnología de estos aparatos, fabricados por

la firma ENA, es más avanzada que los que hasta la fecha se han estado utilizando, empleando conexiones por fibra óptica que garantiza una mejor recepción, a la vez que facilita otros usos de los teléfonos, como la ubicación exacta de la llamada o la transferencia inmediata de la llamada al servicio de destino: ambulancia, taller de reparación, asistencia técnica... etcétera.

Los nuevos teléfonos permitirán que los responsables del tráfico conozcan de manera inmediata la climatología o la intensidad del tráfico en cada punto. Estos teléfonos irán sustituyendo paulatinamente a los viejos postes de socorro.



SEMAFOROS

SEAT EN EL MEDALLERO

Seat, dentro de su programa olímpico, decidió regalar un Toledo Podium a cada deportista español que logre medalla de oro en Barcelona. Nunca la empresa española ha estado tan contenta por superarse todas las previsiones de entrega... y los españoles también.

BAJARSE AL MORO

Los responsables de la Operación Estrecho están poniendo de manifiesto su absoluta incapacidad para resolver un problema cíclico, previsible y solucionable. Si las cosas están como están es porque no se sabe o no se quiere actuar.

GARRIGA EN EL PODIO

Por primera vez en su dilatada carrera profesional, Juan Garriga se ha subido al podio en una carrera de 500 centímetros cúbicos. Si esto es ya de por sí meritorio, lo es más por las mermaidas condiciones físicas con las que tomó parte en el G.P. de Gran Bretaña de motociclismo.

CANTABRIA TRAGICA

Un gravísimo accidente de tráfico, con resultado de seis muertos, ha producido unas duras acusaciones del gobierno regional cántabro hacia los responsables del MOPT. La irresponsabilidad de unos o las acusaciones de otros, no pueden quedar en absoluto impunes.

Más autovías en funcionamiento

El Plan nacional de Carreteras sigue su curso. Lento y no muy seguro, pero sigue adelante. Para alegrar la vida de los ciudadanos que veranean en agosto o regresan en julio, el tramo Venturada-La Cabrera, de la Nacional I (Madrid-Irún), ha entrado en funcionamiento.

Estos seis modestos kilómetros se suman a otros seis, en funcionamiento desde junio, de la variante de La Cabrera, que completan un tramo total de cuatro enlaces.

Ya sólo falta el tramo de Buitrago y la variante de Carabias para que la autovía esté finalizada, tras la inauguración hace escasos días de la variante de Cerezo de Abajo, hasta el enlace con la N-110.

Iacocca apuesta por el Concorde

El presidente de Chrysler Corporation, Lee Iacocca, aparece posando sobre el nuevo vehículo modelo Concorde, en su versión 93, junto al avión franco-británico, en el aeropuerto neoyorquino JFK. La compañía americana, que



atraviesa uno de los periodos más delicados de su historia, ha apostado fuertemente por el Concorde, una berlina de tipo medio y tracción delantera, presentada como prototipo en el pasado Salón

de Detroit y que ahora inicia su producción. Iacocca ha confirmado el precio de venta en USA: 18.341 dólares (algo menos de 1,8 millones de pesetas), con un equipamiento que incluye air-



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

SE DICE EN TOKIO que Isuzu podría dejar de fabricar coches. Los rumores, desmentidos por Kazuhira seki, apuntan a que las ventas de Isuzu cayeron el pasado año 20.000 unidades y predicen que la firma tendrá que abandonar, por problemas financieros, los planes de construcción del nuevo Gemini.

SEGÚN MASARU MATSUYAMA, director gerente de Mazda, el

servicio postventa en USA deja mucho que desear. Según sus palabras: «tenemos problemas para hacer comprender a nuestros empleados la importancia de satisfacer a los clientes. En USA se tiende a vender el mayor número posible de coches y se descuida el servicio posventa».

LA FIRMA SEIKO lanzará este mes al mercado televisores en color de 3,3 pulgadas, para automóviles. Los modelos, con soporte vertical, antena, adaptador para 12 voltios, sonido estéreo y mando a distancia, costarán

unas 40.000 pesetas al cambio.

GENERAL MOTORS ha comenzado a suministrar baterías a Honda y sigue manteniendo conversaciones con Mazda para lograr el mismo objetivo. La penetración del gigante de Detroit en el mercado japonés no se detendrá aquí, dado que tiene planes para convertirse en proveedor de los nueve fabricantes nipones.

POR SEGUNDO AÑO, el Lexus ha sido elegido mejor coche del año en USA, por delante del Infiniti y Cadillac.



Madrid estudia el tercer cinturón

EL CIERRE definitivo del segundo cinturón periférico de Madrid (la M-40), técnicos del MOPT y la CAM elaboran un estudio en el que se recogen las bases sobre las que se asentará el tercer cinturón, bautizado M-50.

La primera premisa de este estudio es que el tráfico en tránsito (vehículos que tienen que cruzar Madrid, pero sin entrar en el centro), es insignificante comparado con los 1,7 millones de coches que se calcula que entrarán todos los días, en la zona central de Madrid, antes del año 2.000.

Un segundo aspecto es la prioridad del automóvil sobre el ferrocarril y dentro de los automóviles, del autobús frente al coche. En la M-50 se contempla la posi-

bilidad de carriles exclusivos para autobuses, con separación física (valladas) de los carriles abiertos a todo tipo de tráfico.

Un tercer aspecto es que la M-50 no estará cerrada en su totalidad, sino que configurará una «tela de ar-

aña» de enlace entre las seis carreteras radiales. No todos estos enlaces se realizarán con autovías de doble carril, sino que cada tramo será estudiado y se construirán tantos carriles como sean necesarios. Finalmente, se contempla la posibili-

dad de hacer nuevas conexiones entre la M-40 y M-50, que no tienen necesariamente que coincidir con las actuales carreteras radiales. El trabajo teórico de la M-50 deberá concluirse a finales del 93, y funcionar a finales de la década.

Menos víctimas del tráfico

EN el pasado mes de julio, y en general, desde la entrada en vigor del nuevo reglamento de Circulación, el número de muertos en accidentes de tráfico ha descendido de manera muy significativa.

Según fuentes de la DGT, las causas de esta importante disminución, que alcanza el 23 por ciento, se debe a un conjunto de circunstancias, entre las que no son desdeñables la campaña de concienciación emprendida por la DGT con la emisión de anuncios de gran contenido dramático; o la puesta en funcionamiento de nuevos tramos de calzada desdoblada.

Frente a los buenos resultados que deben apuntarse en el haber de la Dirección General de Tráfico, que ha logrado concienciar a los ciudadanos para que conduzcan mejor, destaca la gravísima irresponsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, posible causante indirecto de un accidente de circulación en el que fallecieron seis miembros de una misma familia y que ha llevado a la Diputación de Cantabria a personarse en el juicio que en su día se lleve a cabo. El accidente se produjo en un tramo de autovía inaugurada pocas horas antes.

MÁS SOBRE EL NUEVO PORSCHE 966

El presidente de Porsche, Arno Bhon, ha roto su tradicional discreción y ha desvelado algunos de los secretos celosamente guardados hasta el momento, que hacen referencia al futuro modelo 966, un coche de mayor difusión de la que hasta ahora gozaban los coches de la marca de Stuttgart.

Precisamente esta es la primera confidencia: se llamará 966, y no 986 como se había especulado. Utilizará elementos comunes de Mercedes y de Volkswagen y montará un aislante térmico en el compartimento del motor que permite aprovechar este calor durante al menos las seis horas consecutivas a la detención.

Habrà una versión descapotable y su coste final será inferior a 5,5 millones de pesetas.



CONTANTE Y SONANTE

MERCEDES BENZ estudia la posibilidad de implantarse en alguna de las antiguas repúblicas soviéticas Kazajistán, Uzbekistán o Turkmenistán, con una fábrica para el ensamblado de camiones y vehículos todo terreno.

FORD EUROPA ha vuelto a los números negros, tras un largo periodo de pérdidas. Durante el pasado año registró un beneficio superior a los 2.250 millones de pesetas.

CEPSA AMPLIARÁ su capital social entre un 6 y un 7 por ciento este mismo año. Esta ampliación debe ser ratificada en un Consejo de Administración que se celebrará en agosto.

CHRYSLER, FORD Y GENERAL MOTORS han experimentado una ligera recuperación en el segundo semestre de este mismo año, rompiendo la tendencia a la baja que padecían desde 1990.

PEUGEOT REDUCE su presencia en Japón, que pasará de 250 concesionarios, a menos de 100. La compañía francesa ha firmado un acuerdo con Rover para que los británicos se encarguen del mantenimiento de sus coches en el mercado japonés.

LAS EXPORTACIONES se han recuperado ligeramente en el mes de mayo, con un crecimiento del 4,6 por ciento. En los cinco primeros meses del año, se han exportado más de 570.000 coches, de los 842.000 fabricados en España.



Un capricho de Agnelli

El verano del senador Agnelli, jefe supremo del grupo Fiat, siempre está plagado de emociones y sorpresas. De la Costa Esmeralda de Cerdeña a la Costa Azul francesa, el «Avvocato» pasea su bronceado en un flamante automóvil, fabricado específicamente para él. Se trata de un Lancia Delta Integrale HF descapotable de sólo dos plazas (con dos asientos Recaro tapizados en cuero azul),

realizado en los talleres de Abarth. Para distinguirlo un poco más, se han introducido algunas mejoras en las suspensiones y en el motor, que alcanza los 250 caballos. De momento, no hay nada previsto sobre una posible fabricación en serie. Aunque en Italia este coche ha causado sensación y han sido bastantes los clientes que se han interesado por él, la próxima desaparición del Delta no parece que anime a Lancia a fabricar una corta serie, cuyo precio sería desorbitado.

Otra forma de comprar

LOS compradores de coches y motos de nuestro país siguen despertando el interés de numerosas entidades bancarias, dispuestas a desarrollar agresivas estrategias comerciales para captar su máxima atención.

Si hace unas semanas nos hacíamos eco del acuerdo entre Fiat y el Banco Exterior, nos llega ahora la noticia de la colaboración entre el Banco de Santander y el grupo Moto Vespa-Piaggio para financiar, en condiciones muy favorables, la compra a plazos del pequeño pero eficaz scooter Sfera.

Los términos de la colaboración permiten a cualquier cliente del Banco de Santander la compra de esta atractiva motocicleta, con una entrada de tan sólo 27.500 pesetas y doce mensualidades de 20.625 pesetas. Destinado prioritariamente a la gente más joven, este crédito se concede sin ningún tipo de intereses.



Los coches, más caros en Canarias

EN la actualidad, el régimen fiscal canario difiere del peninsular, por lo que los coches son más baratos en estas islas que en el resto del territorio español, (Ceuta y Melilla también tienen un régimen especial).

En vez del IVA, en Canarias se paga un Impuesto General Indirecto, que es del 18 por ciento para los coches de menos de 10 HP fiscales y del 24 por ciento para el resto. Coches de alquiler, taxis o de auto-escuelas, no pa-

Medalla de oro al tráfico olímpico

SE temía lo peor por la incidencia de los Juegos Olímpicos en el tráfico barcelonés y a la postre no ha sido tan fiero el león como lo pintaban. Por una parte se ha constatado que el volumen de tráfico en el mes de julio ha estado un treinta por ciento por debajo del pasado año, cuando las previsiones contemplaban un incremento. Como consecuencia de ello el tráfico sólo se congestiona en puntos y momentos concretos. Otro indicador es que los aparcamientos disuasorios situados fuera de la ciudad registran ocupaciones entre el cinco y el diez por ciento.

Todo ello significa que, dada que la afluencia de personas a la Ciudad Condal es muy importante, los medios de transporte utilizados han sido, principalmente, el avión o el tren y que ha funcionado la política disuasoria del empleo del vehículo privado, destinada, sobre todo, a los españoles.

CUENTENOS SU CASO

Un misterio más

ME ocurre muchas veces y, como a mí, imagino que a muchos otros conductores. Siempre lo he considerado un misterio como otros muchos, ocurre delante de nuestras narices y nunca llegamos a saber exactamente el porqué.



Ocurre en muchas carreteras pero pongo como ejemplo la de La Coruña. El atasco llega hasta el Arco del Triunfo, los coches se arrastran fatigosa y lentamente, pasito a pasito, a veces estamos parados tres minutos. Cuando llegamos a la Cuesta de las Perdices parece que la cosa mejora y en cuanto la coronamos, la velocidad aumenta considerablemente, incluso se ven claros de hasta 500 metros en el asfalto. No hay ningún accidente, no existen semáforos en cientos de

8 / **Motor 16**

kilómetros, hay tres carriles... y pasa todos los días.

¿Tengo que pensar que los conductores que producen esta retención dejan que su vehículo se ahogue en quinta subiendo? ¿Tengo que imaginarme que no son capaces de reducir y acelerar un poco? ¿Tendré que subirme a un helicóptero de Tráfico para presenciar cómo los camiones, furgonetas y autocares invaden los carriles rápidos en plena subida? ¿Alguien me puede decir porqué todos los madrileños que salimos por esa maldita carretera, tenemos que perder horas en recorrer cinco kilómetros cuando tras superar la maldita cuesta normalmente la circulación es mucho más fluida?

Ahora se trabaja para ampliar el número de carriles, lástima que no sirva para nada, y si no al tiempo.

Agustín Pérez
Madrid

Historia del Biscuter

ME oído hablar mucho del Biscuter, pero mi edad y nacionalidad no me ha permitido conocer este célebre vehículo. Podrían publicar datos precisos y hacer un poco de historia.

Robert Eslech
Málaga

R.- El Biscuter marcó una época en la España de la posguerra. Se fabricó en Barcelona desde 1950, con la colaboración del téc-



nico francés Gabriel Voisin. Era biplaza y se llegaron a construir unas 5.000 unidades. Estaba equipado con un motor Hispano-Villiers de 197 c.c. monocilíndrico de dos tiempos. Tracción delantera y amortiguadores hidráulicos en sus cuatro ruedas independientes. Pesaba 240 kilogramos, alcanzaba los 70 kilómetros por hora, consumía 4 litros de gasolina mezclada con aceite y costaba 30.000 pesetas.

Sueco, Italiano o Inglés

ME toca cambiar el coche y estaba pensando en un Volvo 850 GLT, un Alfa 164 T.S. o un Rover 820 Si. ¿Cuál me aconsejan? Viajo mucho y realizo largos recorridos con cuatro personas y mucho equipaje. Me han dicho que me puedo ahorrar mucho importándolo de Bélgica, ¿Es cierto? ¿Cómo lo hago?

Alex C.
Barcelona

R.- Aunque pertenecen al mismo segmento, son tres modelos muy diferentes. En un análisis superficial, el Alfa se presenta como la opción más recomendable por precio, potencia y habitabilidad, aun-

que también es el menos equipado. El Rover es muy lujoso pero tiene de los tres el maletero más pequeño y unas suspensiones demasiado blandas. Sin embargo, si puede permitirse un desembolso mayor, el Volvo es el más potente y el más capaz.

Sobre lo de importar un coche desde Bélgica, cada vez es menos aconsejable, sobre todo para un particular. Los niveles de equipamiento son diferentes y el tiempo en papeleo exagerado.

Pequeñas aclaraciones

EN el número 453 de Motor 16 publicaban un artículo sobre el Peugeot 106 XT con aire acondicionado. Con respecto al mencionado artículo, y como únicos proveedores del equipo original, queremos manifestar que su potencia frigorífica, con un caudal de aire de 480 kg/h, es de 4.450 vatios, siendo totalmente falsa la cifra de 500 vatios mencionada en su artículo, cifra ridícula para un aparato de aire acondicionado. Por otra parte, mencionan como paso transitorio la utilización de HFC 134 ya que, según su artículo, este gas contiene cloro. Deben saber que los gases de HFC contienen únicamente átomos de hidrógeno, fluor y carbono, no conteniendo ningún átomo de cloro. Por eso, su ODP (Ozone Depletion Potential) es 0. Rogamos hagan públicas estas correcciones a fin de dar carácter técnico a su revista, quedando muy agradecidos y a su disposición.

Joan Regla
Dtor. Téc. de Valeo
Climatización

Motor 16



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

Director:
Manuel 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 Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Bianco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Amas. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Estaban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (diseño); Mayte de Oñazca (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Eizra Archa, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abaún. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Nogueredo. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Caleina Rus. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel 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 Lizárraga. **Directora de Nuevos Proyectos:** Charo Oñate. **Director de Planificación:** Simón Molero. **Director Administrativo-Financiero:** Eduardo de Toledo. **Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño. **Director de Distribución:** Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 6^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.

Impreme: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.

Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 16 67, 327 14 53 y 327 15 26.

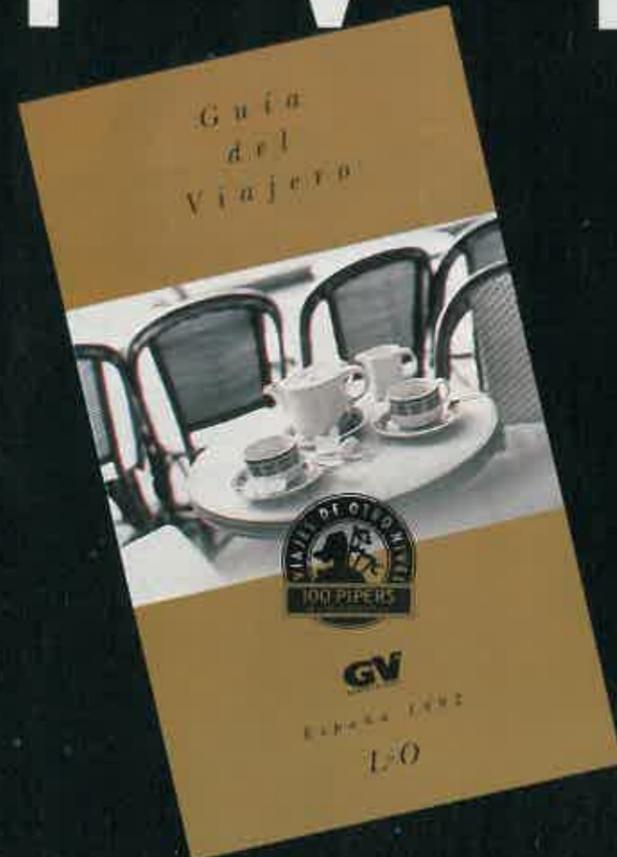


MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y Asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

VIAJES DE OTRO NIVEL



GV 16
GENTE Y VIAJES

La Guía del Viajero. Un regalo de 100 PIPERS de Luxe Scotch Whisky. Con cada número de la revista Gente y Viajes, un tomo. Para comer rodeado de solera. Para dar con los hoteles de más encanto. Ciudad a ciudad. Pueblo a pueblo. Una compañía indispensable para los que saben conectar con la magia de cada lugar. La primera oportunidad de muchas que le ofrecerá el programa Viajes de Otro Nivel.

ESTE MES, CON LA REVISTA GENTE Y VIAJES 16, EL TERCER TOMO.





BMW, OPEL Y VW PREPARAN SUS NUEVOS CABRIO ALEMANES INFORMALES

El año 1993 va a traer una avalancha de modelos descapotables en todos los segmentos. Los fabricantes alemanes, que siempre han buscado sutilmente los rayos de sol con este tipo de carrocerías, ya tienen listas sus propuestas en este campo abierto al cielo.

DENTRO de poco no se concebirá una gama de cualquier famoso modelo sin su correspondiente versión cabrio. Los 90 han traído una visión del automóvil más lúdica y optimista que la conservadora funcionalidad imperante en la década anterior. Los alemanes, fieles seguidores de esta corriente, parecen haberse lanzado de lleno a este alegre mundo al aire libre y las principales marcas desarrollan paralelamente sus ofertas en este pujante segmento. Mientras BMW y Volkswagen prosiguen su tradición, Opel versiona su Astra y se suma a la corriente convertible.

BMW trabaja sobre su nuevo serie tres para descubrirlo antes de un año, es decir, para el próximo verano. Como base ha tomado el Coupé de dos puertas, cuyas estilizadas líneas posteriores, más bajas que las de la berlina, se prestan estéticamente mejor a esta transformación. La capota aporta novedades técnicas respecto a la de los anteriores Cabrio de la marca. La capota blanda podrá ser accionada de forma manual u, opcionalmente, eléctrica; pero, donde reside la auténtica novedad, es que tendrá un solo anclaje central en lugar de los dos laterales tradicionales. Esto conlleva fundamentalmente una mayor comodidad para manejarla y un menor tiempo a la hora de completar la operación de capotado o descapotado. Para cuando los rigores del invierno estén en su apogeo, BMW ha previsto una capota rígida *hard-top* como opción para los más frioleros. Las motorizaciones disponibles en el futuro Cabrio serán en un principio los 320i y 325i, a los que probablemente seguirá una versión 318i. ABS, *airbag* o tapicería de cuero (en el 325), vendrán como equipos de serie en los nuevos BMW. En cuanto al actual 325i Cabrio, su producción

IMAGEN DEPORTIVA
Para versionar la nueva Serie 3 al estilo Cabrio, BMW ha tomado como base el coupé de dos puertas, de trasera más baja que la berlina.



COMPACTO
Las líneas del Golf III siguen mostrándose muy compactas en su versión descapotada. A ello contribuyen el pronunciado ángulo del parabrisas y el arco central.



DIVERTIDO Y DEPORTIVO
El nuevo Golf continuará la vocación veraniega de su antecesor y equipará, además del motor 2.0, el deportivo VR6.

cesará al final de este mismo año. Los precios en Alemania podrían oscilar entre los tres millones seiscientos mil y los cuatro millones de pesetas según la versión.

El Volkswagen Golf III no podía dejar de lucir una versión descubierta y todo está previsto para su presentación en el Salón de Ginebra de 1993. El departamento dirigido por el profesor Ulrich Seiffert ha diseñado ya un Golf Cabrio en el que lo primero que destaca es el arco de seguridad central, una estructura no siempre convincente estéticamente pero que ofrece inmediatas garantías de rigidez y seguridad. Otra particularidad que salta a simple vista es la cubierta del vano de la capota. A diferencia de otros fabricantes como la propia BMW o Renault, Volkswagen no ha recurrido a una tapa rígida para escamotearla cuando esté plegada. Después de valorar y experimentar esta posibilidad, los técnicos se han decidido por una simple cubierta de lona impermeabilizada. En cuanto a la capota desplegada, hay que señalar que formará un ángulo más abierto respecto al capó que en la carrocería con techo y que dispondrá de un sistema de calefacción de la luneta. El motor elegido para el Golf III Cabrio es inicialmente el dos litros de 115 caballos, al que seguirá una versión más deportiva con el VR6 de 174 caballos. El precio del dos litros, siempre hablando de Alemania, se situará cerca de los dos millones quinientas mil pesetas.



AIRE LATINO
Para diseñar el Astra Cabrio, Opel ha confiado en la experiencia de Bertone.

Para Opel ha sido cuestión de recurrir a la base del Astra tres volúmenes y de reforzar su chasis inferior a base de largos longitudinales y transversales para conseguir la rigidez necesaria para prescindir del techo. Para el diseño ha recurrido al carroceros italiano Bertone. El vano que recibe la capota ha sido, al igual que en el Golf, resuelto superiormente con una cubierta blanda. En cuanto a ésta, podrá accionarse manual o eléctricamente.

Los motores elegidos del plantel Astra son el 1,8 litros de 90 caballos o el 2.0 de 115 caballos.

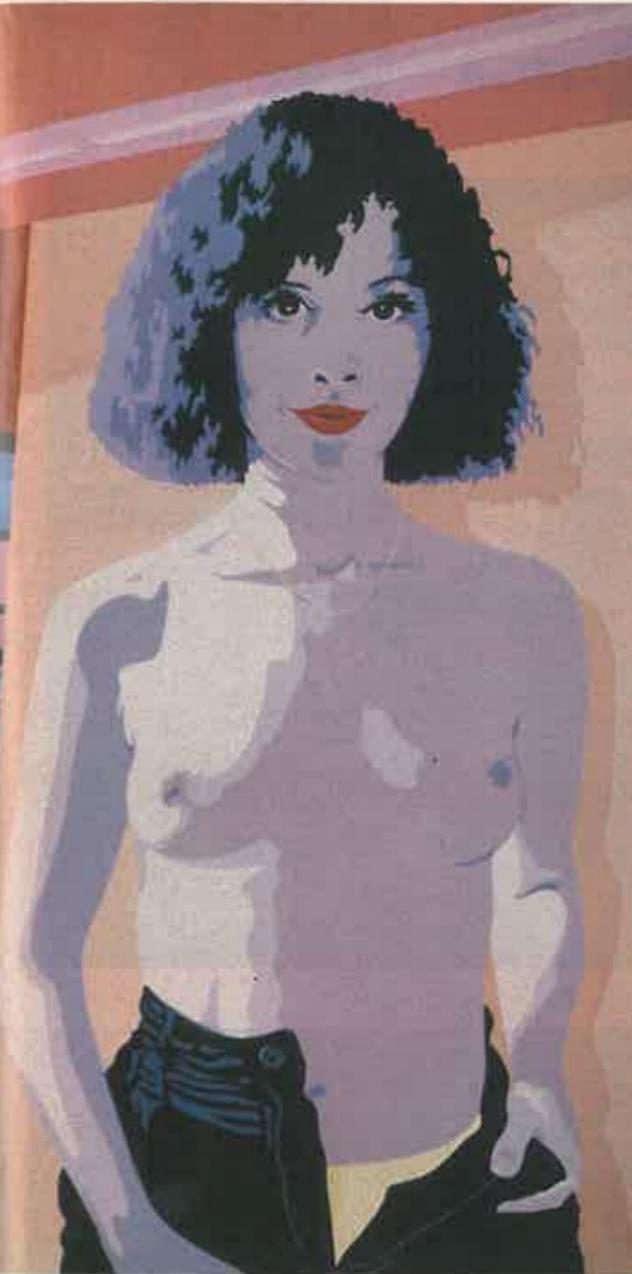
El Astra Cabrio también prepara su aparición para la temporada que viene y, en su país de origen, le anticipan un precio que equivaldría a unos dos millones cuatrocientas mil pesetas.

○ J.L.S.

ARTE



AUTO



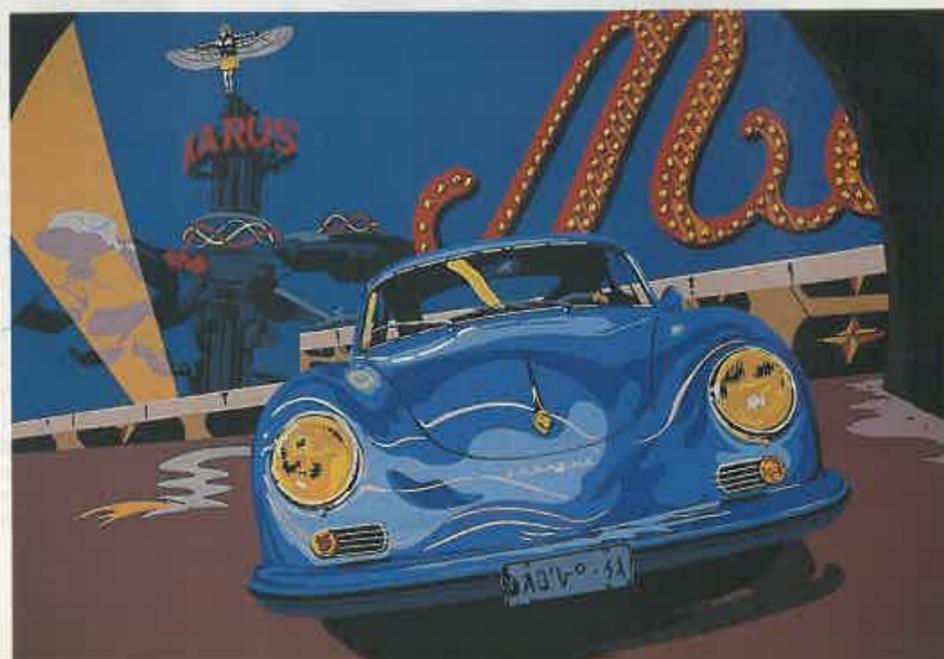
El color del movimiento

Allá por el año 1911 cinco pintores y escultores italianos, liderados por el renovador Marinetti, hacían pública en la galería Bernheim-Jeune de París su particular visión del mundo como objeto de arte. Su objetivo principal: acabar con la tiranía de las viejas fórmulas, renovar el arte dándole la vuelta, poniéndolo cabeza abajo. Había nacido el Futurismo

E

L Futurismo, una criatura revolucionaria que se desplaza en coche o en avión, y cuya divisa, proclamada a los cuatro vientos es que «un automóvil de carreras es más bello que la Victoria Alada de Samotracia». A partir de esta declaración, cientos de artistas pasados y presentes han pintado coches, plasmando a través de sus pinceles toda la magia de la mecánica en una

combinación de velocidad, color y riesgo. Cualidades inherentes al automovilismo que requieren del artista algo más que una cualificación técnica sobresaliente; exige un conocimiento y cercanía al objeto de la obra -el coche- rayando casi en la pasión. Sólo aquellos capaces de tal proximidad alcanzan el milagro de atrapar la velocidad, dinamismo en su estado más puro, convirtiendo un simple lienzo en un pedazo de tiempo y espacio. A este grupo privilegiado pertenecen los autores que, a través de estas páginas, muestran su original obra. Artistas de las más variadas procedencias y formaciones, pero que comparten una pasión común por el automóvil como objeto y sujeto del Arte; un arte con mayúsculas como el promulgado por Paul Bracq, un creador «perseguido» por Motor 16 en toda su trayectoria profesional. Nacido en Francia en 1931, es Co-director desde 1974 del centro de diseño de Peugeot, ex-director del Departamento de Estudios Avanzados de Mercedes y colaborador de algunos de los mejores carroceros franceses como Charboneaux o Brissoneau. Se arregla igual de bien con un óleo que con una acuarela o una escultura. Impresiona en este autor de 60 años su capacidad para conjuntar pasado y futuro en todos los trabajos nacidos de su



CHARLES PASCAREL

Sus obras proponen escenas perfectamente verídicas, a través de una técnica en la que los colores juegan un papel predominante: brillantes e intensos, están distribuidos en grandes manchas que atraen la vista del espectador.

mesa de diseño; ya sea una carrocería, el interior de un vehículo, el primer proyecto realizado del «Tren de Alta Velocidad» o las caravanas publicitarias de aire extremadamente futurista.

Como muchos autores, Bracq completa la técnica del automóvil con un estilo que encuentra su máxima inspiración en el cuerpo humano, del que asegura que «adquiere sus cotas más altas de expresión en la mujer, donde no hay aristas ni líneas cortantes».

O como **François Bricq**, también francés, y cuya trayectoria en el campo del automóvil es, si bien más reciente (desde 1981), así mismo brillante, con no menos de una exposición al año en galerías del mundo entero; entre ellas, la francesa Galerie Vitesse, que en estos momentos exhibe un monográfico sobre su obra. Autor enamorado tanto de coches como de aviones, elabora sus obras a partir de mínimos detalles como un pedazo de hélice, un capó; lo justo para incentivar la imaginación y dejarla recrear el resto de la composición por sí misma. Las superficies metálicas, brillantes y pulidas, que ofrecen una imagen deformada de la realidad y abren una ventana a un mundo sugerente, son su secreto para invitar a la ensoñación y a la fantasía. Bricq posee un estilo propio, perfilado a lo largo de



GATIER en la Galerie Vitesse

los años por el roce con diferentes técnicas: de la abstracción al realismo social, pasando por las figuras geométricas, hasta llegar, en 1981, a las primeras alegorías sobre temas mecánicos. **Dexter Brown** nació en Londres en 1942, ciudad donde sus obras están permanentemente expuestas en el Steering Wheel Club. Su precoz afición por el arte comienza a materializarse a partir de su ingreso en el prestigioso Harrow College of Art. En 1967, con tan sólo 25 años, expone de manera individual en Estados Unidos. A partir de ahí se suceden las exposiciones, y así hasta el día de hoy, en que se le reconoce como uno de los autores básicos de este género. Su pintura realista se caracteriza por la eficacia con la que representa dos conceptos esencialmente abstractos: velocidad y espacio. Entre sus modelos favoritos, como no, los míticos coches del no menos mítico Ferrari. **Alan Fearnley** comparte con Brown algunas cosas. Además de su afición -profesión sería

EN SU ESTUDIO

Son necesarias muchas horas de trabajo y un extenso conocimiento del automóvil para realizar obras como las de Walter Gotschke (bajo estas líneas y a la derecha).



MIRGALET

Fantasia e imaginación para crear un mundo irreal y simbólico en cada uno de sus cuadros. Este francés de 42 años utiliza para sus lienzos todo tipo de técnicas y materiales, como se puede ver a la izquierda.



18/ Motor 16

ADRIAN MUTCH

Un estilo definido por una personalísima interpretación del color y la luz que le permite expresar conceptos tan intangibles como velocidad, estrés y concentración. En sus obras, de las que ofrecemos algunos ejemplos a la izquierda de estas líneas, destaca una técnica impresionista, combinando óleo y acrílico.



GOTSCHKE

Uno de los pintores más hábiles a la hora de reflejar el ambiente de una carrera. En sus obras destaca la profunda labor de documentación, tanto textual como fotográfica.



más propio-común, ambos son ingleses (aquél de Londres, éste de Yorkshire), y nacieron en el mismo año, 1942. Alumno de la Batley College of Art, trabajó como artista comercial y *freelance* antes de caer definitivamente en la faceta por la que es más conocido. Sus trabajos decoran oficinas tales como las de Rolls Royce, Porsche, Rothmans Internacional o McLaren, además de numerosos circuitos de Fórmula 1 de toda Europa. La BBC utilizó obras suyas para presentar las retransmisiones de Grandes Premios durante los años 1989 y 90. Todos los años exhibe su obra en el Hotel de París durante el Gran Premio de Mónaco. La especialidad de Fearnley son los paisajes, y su capacidad y el éxito de sus obras se achacan al exhaustivo estudio previo al que somete al objeto a pintar. Igual de exhaustivo es **Jorge Ferreira-Basso** a la hora de escoger y diseñar los colores y tejidos que visten los Opel por dentro. Esta actividad de jefe del Centro de Diseño Opel de Russelheim se compagina en este bonaerense de 49 años con retratos y cuadros de temas automovilísticos.

El impresionismo es su forma de pintar e impresionante su capacidad para trabajar. Más de ciento cincuenta obras



-aparte de su trabajo en la Opel- en dos años lo confirman. Ferreira ha expuesto en el Automóvil Club de Argentina en Buenos Aires, en el Museo Raule de Eppstein, en la Motor Markt '84 y en la Kurhaus de Wiesbaden, en el museo Bugatti de Molsheim, en Zaragoza y en el Motor Show de Essen. **Carlo Demand** ha dibujado coches desde siempre. En 1938, por primera vez, una diario de Francfort publica uno de sus dibujos. Ese mismo año, comienza sus estudios en la Academia de Bellas Artes. Después de la Segunda Guerra Mundial es contratado por la Armada Norteamericana, al tiempo que colabora con algunas agencias de publicidad. Su obra está recogida en 10 libros sobre la historia de diferentes marcas de coche; bien conocida del público norteamericano y alemán, ahora también lo es del francés, desde la publicación de un poster en *Retromobile* en 1989. **Walter Gotschke** es grande entre los grandes. Sus obras están reconocidas como algunas de las mejores de este mundillo. Gotschke, apartado precoz y

desgraciadamente de los pinceles por una ceguera total, comenzó su carrera en su Checoslovaquia natal estudiando arquitectura en Brno. Su primer éxito se lo dio un poster que pintó para el Gran Premio de Masaryk, una especie de Targa Florio a la checoslovaca. Entre este poster y lo que sería su profesión definitiva tendrían que pasar todavía muchos años, exactamente hasta el día en que los jefazos de Mercedes vieron sus trabajos, e impresionados, lo incluyeron en el equipo de proyectistas. Después de trabajar para el ejército, durante la guerra, pasó algún tiempo dibujando paisajes y castillos, hasta que el gusanillo de los coches, su verdadera pasión, despertó en él de nuevo. Gran psicólogo de ambientes, es único a la hora de reflejar la atmósfera de una carrera. Sus obras destacan por la precisión y profundidad de sus estudios documentales y fotográficos, que permiten no fallar nunca ni en el más mínimo detalle.

Mirgalet, francés nacido en 1950, es un autor bien conocido por los amantes del automóvil. Aficionado a ellos desde pequeño, crea en sus obras mundos simbólicos e imaginarios, alejados de la realidad. Cada obra de Mirgalet cuenta una historia distinta, llena de nostalgia y de belleza.



LA VELOCIDAD según Beaume

Autodidacta, su técnica salta de la acuarela -su principal especialidad- al collage o al óleo con facilidad pasmosa. Profesional a partir de 1975, expone de forma permanente en la galería Vitesse. **Adrian Mutch** pinta coches, y sólo coches, desde 1983. Natural de Denbigh, estudió arte en la Werxham School, donde obtuvo su título, además de cuatro menciones especiales en pintura. Hasta 1978 enseñó dibujo y pintura en la Gresham School of Art. A partir de ese año se dedica en cuerpo y alma a la pintura y a la música y, más tarde, a los coches. Su estilo está definido por una personalísima interpretación del color y la luz que le permite expresar conceptos tan inaccesibles como velocidad, estrés y concentración. Su técnica es impresionista, combinando óleo y acrílico. Partícipe de renombradas exposiciones en el Reino Unido, Mutch es otro de los asiduos invitados a la galería Vitesse, donde exhibió su obra este mismo año y sorprendió de forma inequívoca a todos los visitantes con sus últimos trabajos. Los cuadros de **Charles Pascarel** tienen la virtud de ofrecer una lectura



ALAN FEARNLEY

Sus obras decoran las paredes de los despachos de los "grandes" del motor y abren las retransmisiones de los Grandes Premios de cadenas como la BBC.



CARLO DEMAND

Autor de al menos una decena de libros sobre diferentes marcas, Demand refleja con una descripción pictórica meticulosa todo el dinamismo de las viejas carreras.



EN HONOR A LA VELOCIDAD

A sólo dos pasos de los Campos Elíseos, en pleno corazón de París, se encuentra la Galería Vitesse, cuartel general del arte del automóvil en todos sus géneros.

La galería como tal nació en 1987 por iniciativa de Isabelle y Marc Nicolosi, un matrimonio formado por dos auténticos apasionados del arte y el automóvil y asiduos participantes de competiciones veteranas como las Mille Mille. El objetivo de su creación era ambicioso y extremadamente icable: dignificar la imagen artística del automóvil, duramente castigada y a menudo calificada por los críticos como vulgar. Hoy, la galería ocupa un lugar de privilegio entre los coleccionistas, marchantes o simplemente aficionados que buscan y encuentran pintura, escultura, carteles antiguos o grabados, en los que el automóvil y su entorno aparecen como protagonistas indiscutibles.

Artistas de comienzo de siglo, precursores del género, como Moutaut o Géo Ham o el español Vila, se alternan con otros creadores contemporáneos. Una misma temática ha permitido el acercamiento entre creadores procedentes de muy diferentes países y con una concepción de la técnica y del estilo muy variada.

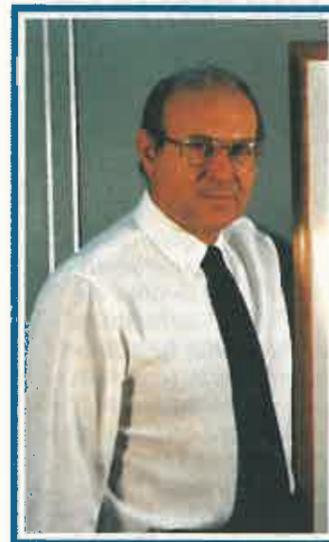
Otro de los aspectos



| HISTORIA DE UN ARTE | |
|-----------------------------|-----------------------------------------|
| Las exposiciones de Vitesse | |
| Diciembre 1987 | «Los Bolidos», de Emmanuel Zurini |
| Febrero 1988 | Rétromobile, París |
| Junio 1988 | Géo Ham y J.P. Bovent |
| Septiembre 1988 | «L'Art et l'Automobile» |
| Noviembre 1988 | Françoise de Gail |
| Diciembre 1988 | «Format de Poche» |
| Febrero 1989 | Rétromobile |
| Marzo 1989 | «La época degli eroi» Francesco Scianna |
| Mayo-Junio 1989 | «Trajectoires» Carlo Demand |
| Octubre 1989 | «Reves d'epaves» de Margaret |
| Noviembre 1989 | «Bugatti» Robert Jarraud |
| Nov-diciembre 1989 | «L'art a bonne allure» |
| Diciembre 1989 | «Format de Poche» |
| Febrero 1990 | Rétromobile |
| Abri-Mayo 1990 | «Courses et Lumière» Adrian Mutch |
| Junio 1990 | Festival Auto Retro |
| Octubre 1990 | Escultura de Emmanuel Zurini |
| Noviembre 1990 | «Fuselage Band», de Françoise Briq |
| Febrero 1991 | Rétromobile |
| Mayo-Junio 1991 | «Trans auto cantabile» Charles Pascarel |
| Noviembre 1991 | «Objectif course», Fotografía |
| Diciembre 1991 | «Oeuvres récentes», varios autores |
| Febrero 1992 | Rétromobile |
| Marzo-Abri 1992 | Adrian Mutch |
| Octubre 1992 | «Peintures», Francois Briq |

Galería Vitesse, 48, Rue de Berni, 75008 París, Teléfono 09 331 42 25 48 13.

destacados de este «templo del arte mecánico» es su presencia en el salón Rétromobile, que se organiza en París todos los años desde 1975, como feria en la que los coleccionistas de automóviles intercambian desde el más pequeño componente hasta el más caro de los coches de colección. El matrimonio Nicolosi aporta a Rétromobile una perspectiva diferente, ofreciendo a todos los visitantes la oportunidad de acercarse al mercado del arte en sus máximas cotas. Este próximo otoño, se inaugurará en la galería parisina una nueva exposición dedicada al pintor galo François Briq, algunos de cuyos cuadros aparecen en esta página y que muestra una colección de telas en las que el automóvil, o algunos de sus importantes elementos, comparten protagonismo con el avión, buscando un impacto visual, dramático y cinematográfico, siempre en un alarde de técnica y virtuosismo.



JUAN BESÓ MATEO

El único pintor español que en esta ocasión viene a nuestras páginas nos muestra algunas obras en las que se refleja su estilo figurativo y una depurada técnica del óleo sobre lienzo. Veinte años de exilio laboral en Brasil aportan a su obra pictórica un dinamismo y una belleza cromática que el país carioca transpira en todas sus manifestaciones artísticas.



global inmediata y evidente, que proponen imágenes que podrían ser -y de aquí toda su poesía y su riqueza- perfectamente verdaderas. Su concepción del automóvil, por fin clara y definida en su mente, pasó por varias y muy diferentes etapas. Finalmente, la problemática desaparece de su visión del coche como

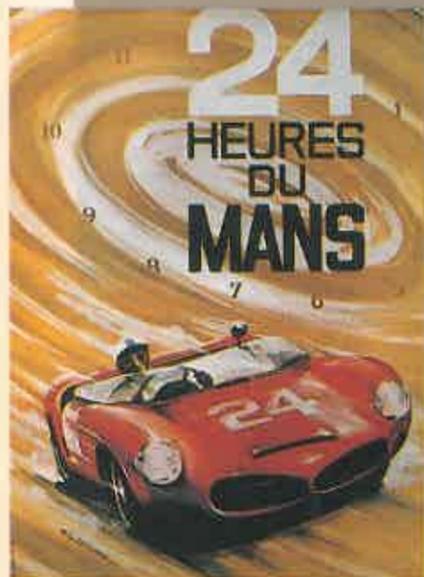
protagonista del cuadro, y las respuestas «se imponen por sí mismas». Sus composiciones generan en el espectador una historia propia, una ligazón íntima entre él y la obra. Lo más notable de sus composiciones es el golpe de color que producen, la intensidad de los tonos con los que juega y que



En este cartel anunciador del Gran Premio de Checoslovaquia, de 1937, se aprecian los rasgos típicos del Futurismo que puso de moda Marinetti.



Dudovich realizó en 1934 para el Fiat Balilla un polémico cartel publicitario que hubo de ser retocado porque la censura de la época consideraba inmoral el pronunciado trasero de la modelo.



En el poster que anunciaba las 24 Horas de Le Mans de 1963, obra del francés G. Leygnac, se reconoce a M. Parkes sobre un Ferrari de la época, entre las líneas de un boceto desfigurado.



Para esta publicidad de la compañía petrolífera Shell, del año 1953, se utilizó la técnica de la acuarela aguada, tan en boga en la creación publicitaria de la época.

MULTIPLICAR EL ARTE

FRENTE a quienes sostienen que la obra de arte ha de ser unitaria, hay quien mantiene la teoría de que la reproducción, cualquiera que sea el método, es también elemento artístico. Desde los Aguafuertes de Goya a los Múltiples escultóricos, un objeto seriado debe merecer también la consideración de artístico. Con esta tesis, los creadores de carteles han escrito no pocas páginas de la Historia del Arte y de la Historia de la Comunicación. El automóvil ha sido y es, un objeto fetiche para los cartelistas y no hay Salón del Automóvil o Gran Premio automovilístico que no tenga su propio cartel, con mucha frecuencia, objeto de gran calidad artística, que merece la atención de los coleccionistas. Desde las primeras técnicas del lápiz y el guash, con colores opacos, a las modernas tendencias de composición por técnicas electrónicas, en las que no hay más límite que la imaginación, el cartelista quiere transmitir, desde apenas medio metro cuadrado de imagen, el dinamismo y la belleza que encierra un nuevo modelo o un acontecimiento automovilístico.

les confiere una vibración especial. Polifacético donde los haya, Emmanuel Zurini esculpe igual un coche que un avión o una lancha fuera borda. Todo vale mientras tenga relación con la velocidad, su auténtica pasión. Artista de vocación tardía, su carrera como escultor comienza el día que, deslumbrado por un pequeño coche plateado diseñado por Folon, decide probar suerte en este mismo género. A partir de aquí todo sucede muy deprisa; crea su primera obra -Vitesse- que vende de inmediato, lo que le da ánimos para continuar con nuevos modelos y organizar numerosas exposiciones. Juan Besó Mateo, como Bracq y Ferreira-Basso, también mantiene un contacto profesional con la industria automovilística. Su cargo de gerente del estudio de diseño de General Motors Brasil, actividad que mantiene desde hace veinte años, no le ha impedido poner en práctica sus estudios en Bellas Artes, realizados en la universidad de Valencia, así como numerosos cursos en Estados Unidos, Alemania e Inglaterra. Su estilo, abstracto figurativo, y su técnica, el óleo

en su máxima expresión, se llegan a conjugar para dar color y acción a los protagonistas de la Fórmula 1: Ferrari, McLaren, Williams, Benetton, Brabham, etcétera. Sus «obras en movimiento» conocen las paredes de numerosas galerías y exposiciones del mundo, y desde el año pasado las de su España natal, donde, coincidiendo con el Gran Premio de Fórmula 1, regala a los visitantes las más bellas imágenes de la categoría reina del automovilismo. Al margen de todos los autores citados, no podemos pasar por alto, ni olvidar, a otros muchos pintores que a lo largo de estos últimos años han mostrado sus obras en la galería parisina y que el verdadero



GEO HAM el vértigo de la moto.

coleccionista de arte comienza a valorar dentro de toda su medida.

A todos los que han hecho posible que el automóvil suba a la categoría de arte, gracias.

Lourdes Bravo
Diego Domínguez

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.

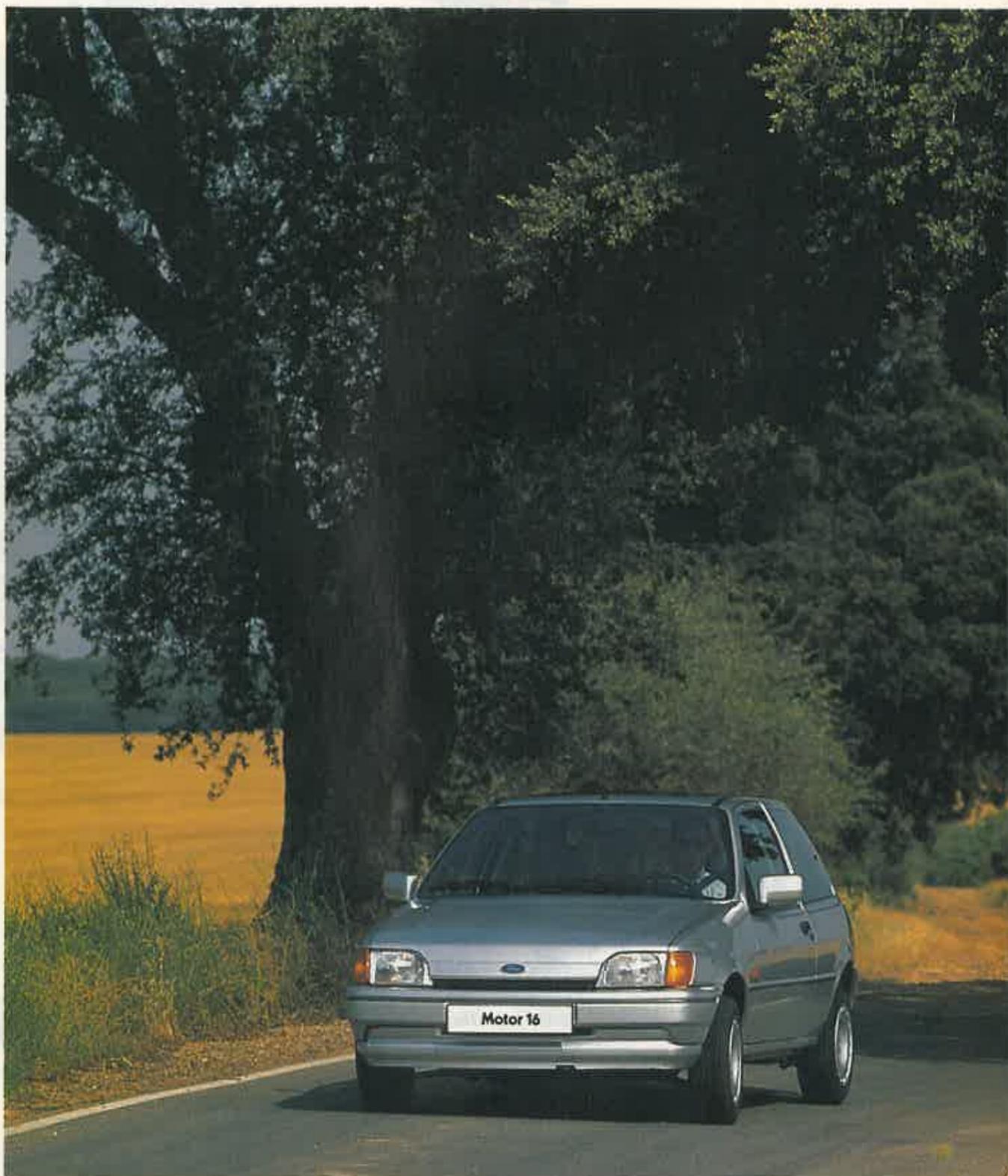
900 30 33 30 *

* 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



VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Acabado
- Precio

FORD FIESTA S 1.8 16V
PRECIO: 1.550.000 ptas.

- Dirección dura
- Selector del cambio
- Rueda de repuesto expuesta a robos

DEFECTOS



FORD FIESTA 1.8 S 16V
MOTOR A LO GRANDE

El Ford Fiesta, con la adopción del motor 1.8 de dieciséis válvulas, gana considerablemente en carácter. Si a esto unimos un precio súper competitivo, el resultado no podía haber sido más acertado. El nuevo motor Z desarrolla 105 caballos, más que suficientes para satisfacer a los espíritus deportivos, sin por ello dejar de ser un coche de utilización muy agradable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,6 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 105 CV (77 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,6 mkg (153 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos, tirantes en forma de L y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, con brazos arrastrados conectados a través de una barra de torsión y barra estabilizadora.

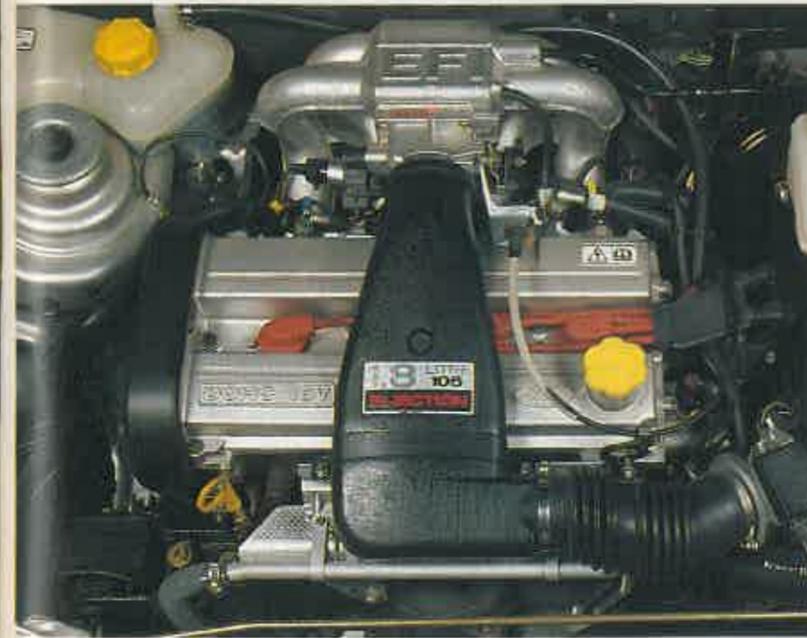
RUEDAS: Neumáticos: 185/55 HR 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad del depósito de combustible: 42 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| CIUDAD | |
|-----------------------|------|
| A 29 km/h de promedio | 9,8 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,8 |
| En conducción rápida | 10,9 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 8,7 |
| A 140 km/h de cruceo | 10,2 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 8,8 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 430 |



| | |
|---------------------|------|
| DISÑO | ★★★ |
| ACABADO | ★★★ |
| PRESTACIONES | ★★★ |
| CONFORT | ★★★ |
| SEGURIDAD | ★★★ |
| CONSUMO | ★★★ |
| PRECIO | ★★★★ |

La gama Ford Fiesta también se ha visto beneficiada con los novedosos motores «Zeta», dándole al modelo pequeño de la marca del óvalo un nuevo revulsivo y un mayor carácter. Estos cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas, equipan a las versiones más altas del Fiesta, en su día le dedicamos una prueba al XR2i, que con una potencia de 130 caballos es la alternativa más potente del pequeño de Ford. Ahora, presentamos la versión de 105 caballos, que tiene un espíritu menos deportista.

En términos generales el motor multiválvulas del Fiesta 1.8 es idéntico al del XR2i, tan sólo cambia la gestión electrónica de la inyección, que en este caso está estudiada para que la potencia sea de 105 caballos. Una de las virtudes de esta mecánica es que es moderna y realizada con tecnología muy avanzada. En Ford, sin embargo, no se han decidido, para elaborar este motor, por un bloque de aluminio, tal como sucede en los propulsores de nueva hornada que van apareciendo. Al conseguir una buena reducción de peso en esta bancada realizada en fundición, prefirieron seguir utilizando este material.

El resultado no podía haber sido mejor, han logrado un motor que, si bien no es excesivamente brillante, ni a pocas revoluciones, ni en la zona alta del cuentavueeltas, tiene un margen de giro muy amplio y aprovechable, con una gran elasticidad, resultando un motor muy fácil y agradable de conducir. Tan sólo tiene un defecto, cuando se le exige trabajar a un régimen alto de revoluciones es excesivamente ruidoso, llegando a ser incluso hasta molesto. Este motor está acoplado a una

LINEA DE FAMILIA
Con ligeros detalles de corte deportivo, el Fiesta S resulta discreto.

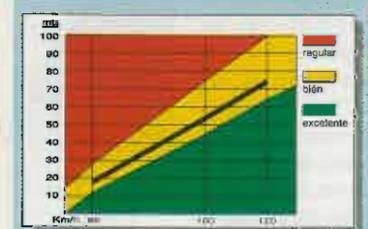


EL SECRETO
El motor Z resulta muy agradable de utilización en todo tipo de circunstancias.

PRESTACIONES

| | |
|-----------------------------|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA | |
| Km/h | 181,8 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 17,2 |
| 1.000 m salida parada | 32,1 |
| De 0 a 100 km/h | 10,2 |
| Recomiendo (metros) | 175 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 16,3 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 18,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 30,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 33,6 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 7,4 |
| recomiendo (metros) | 209 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 10,5 |
| recomiendo (metros) | 295 |

FRENOS



| | |
|-------------|-------|
| A 60 Km/h | 17,3. |
| A 100 Km/h. | 53,1. |
| A 120 Km/h. | 74,9. |

SONORIDAD



| | |
|-------------|-------|
| Al ralenti. | 46,8. |
| A 60 Km/h | 67,3. |
| A 90 Km/h | 70,8. |
| A 120 Km/h | 75,4. |
| A 140 Km/h | 76,7. |
| A Tope | 83,8. |

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

BUENA SOLUCIÓN
Los asientos delanteros sujetan bien los riñones y permiten realizar largos viajes sin fatiga.



JÓVENES DETRÁS
Los más jóvenes no tendrán problema en acceder al asiento posterior.



SÓLO LO JUSTO
La instrumentación es suficiente pero sin alardes.

caja de cambios con unos desarrollos cortitos, que favorecen a la hora de sacarle el máximo rendimiento a este multiválvulas, resultando idónea para una utilización cotidiana, sobre todo en ciudad, ya que a la vez que permite que el coche se mueva con agilidad, es posible utilizarlo en ciudad usando velocidades largas, con el ahorro de combustible que ello supone. El único inconveniente de esta caja de cambios es su selector, que tiene unos reco-

rridos largos y un tacto áspero, resultando su utilización un poco lenta.

En el Ford Fiesta 1.8 han desestimado los tarados de suspensiones duros del XR2i, con un carácter mucho más deportivo, tampoco se han decidido por los blandos de las versiones menos potentes, han buscado un compromiso medio, de forma que puedan asegurar con el motor de 105 caballos una buena estabilidad y, a la vez un buen confort a sus ocupantes. El comportamiento en general está a buena altura y, tan sólo en una conducción al límite muestra una acusada tendencia a seguir de frente en las curvas. También, en una conducción alegre, se pueden apreciar pérdidas de motricidad en virajes atacados a buen ritmo.

PARA LOS JÓVENES

El sistema de frenos, con discos ventilados en las ruedas traseras, en una conducción normal están a buen nivel. A la hora de exigirles esfuerzos prolongados, aparecen pronto síntomas de fatiga y las distancias de frenado se alargan más de lo deseado. En nuestra prueba, en las mediciones que efectuamos de frenos, después de tres frenadas a tope, para detener al coche a 120 kilómetros por hora fue necesaria una distancia de 75 metros, una cifra un poco alta. Otro apartado técnico criticable es la dirección, muy dura, lo que dificulta en gran medida las maniobras y resulta cansada en carreteras muy viradas. Este problema es difícil de resolver porque la marca no tiene prevista la opción de dirección asistida.

El Ford Fiesta es un modelo que siempre ha estado dirigido a una clientela joven. Esta versión 1.8 16V no lo es menos y por ese motivo tiene una imagen deportiva, muy atractiva, decorada con algunos aditamentos aerodinámicos. De esta forma cuenta con unos grandes spoilers pintados del mismo color que la carrocería, al igual que los espejos retrovisores. También tiene un pequeño alerón en la parte superior del portón trasero. Si el exterior está muy cuidado, siendo un coche que entra por los ojos, el interior no lo está menos. Esta versión del Fiesta, como buen representante de la marca del óvalo, está muy bien

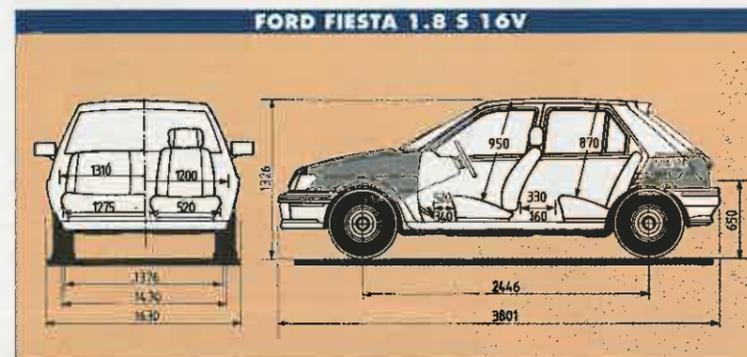
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El precio que tiene es muy competitivo, si a esto añadimos un acabado de buena calidad y equipamiento honesto, tenemos un vehículo muy interesante.
- ▲ En el interior hay un mando para abrir el maletero.

EN CONTRA

- ▼ Uno de los inconvenientes del Ford Fiesta S 1.8 16V es que no se puede equipar opcionalmente con dirección asistida.
- ▼ La rueda de repuesto situada debajo del maletero está muy expuesta a posibles robos.



OPCIONES

Pintura metalizada: 27.000 ptas. Radiocassette 2005: 91.000 ptas. Techo Solar practicable de cristal: 63.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

El Ford Fiesta S 1.8 16V con un precio muy interesante puede competir directamente y sin ningún complejo con todos sus rivales, que no son pocos y, además, de categoría, avalados por una buena cifra de ventas. Por orden alfabético podemos enumerarlos: Citroën AX GTI, Opel Corsa GSi, Peugeot 106 XSi, Peugeot 205 Rallye, Renault Clio 1.7 RT, Rover 114 GTI 16V y Seat Ibiza Sport Line 1.7. Todos o son más caros o tiene una potencia inferior. De todo el grupo teniendo en cuenta el rendimiento del motor lo comparamos más directamente con el Peugeot 205 Rallye, que tiene 103 caballos y un precio de 1.540.000 pesetas, diez mil pesetas menos que el Ford, pero con dos caballos menos de potencia y un equipamiento reducido a la más mínima expresión. Otro rival muy directo es el Seat Ibiza Sport Line 1.7, que tiene una potencia similar pero un precio de 1.628.000 pesetas.

acabado y tiene un equipamiento, que sin grandes alardes es completo. El puesto de conducción está muy bien resuelto, con unos asientos de diseño deportivo y buena sujeción lateral. El espacio interior, teniendo en cuenta sus dimensiones exteriores, está a buena altura, con espacio suficiente para cuatro adultos. El maletero, que cuenta con un mando situado junto al selector del cambio para poder abrirlo desde el interior, también tiene una buena capacidad y cumple a la perfección su cometido en un uso familiar cotidiano. Por lo que respecta al equipamiento, lo que menos nos ha gustado ha sido la ubicación de la rueda de repuesto, situada bajo el maletero y expuesta fácilmente a los robos.



El Ford Fiesta S 1.8 como ya hemos dicho antes es un vehículo dirigido a un público joven.

Con la incorporación del motor de 105 caballos, resulta un coche ideal para desplazarse habitualmente por ciudad y también debido al potencial de su mecánica permite afrontar viajes de largo recorrido sin ningún complejo, con la posibilidad de poder circular a una buena velocidad. Su precio: 1.550.000 pesetas, con lo que ofrece y, sobre todo teniendo en cuenta el potencial del motor es muy competitivo, de lo mejor de su segmento, ganando en este apartado sin problemas y ampliamente a su competencia.

ASPECTO RESULTON
Los tapacubos empleados confieren al coche un buen aspecto.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz

| | |
|--------------|------|
| DISENO | ★★ |
| ACABADO | ★★★★ |
| PRESTACIONES | ★★ |
| CONFORT | ★★★★ |
| SEGURIDAD | ★★★★ |
| CONSUMO | ★★★ |

QUIZA las primeras andanzas de la industria automovilística nipona estén ligadas a la imagen satirizada del hombrucito japonés que, armado de cámara fotográfica, intenta espiar los

últimos modelos occidentales que luego llevará a su jefe para ser copiados. En la actualidad, la gran industria amarilla ha invadido el mercado americano (por el momento) con productos de gran calidad, avanzada tecnología y a un precio demasiado competitivo. Honda ha llegado incluso a desbancar al gran monstruo yanqui, General Motors, en el hit parade de ventas por modelos del año pasado. Y fue precisamente el Honda Accord el culpable

de tal fechoría. No es el Accord 2.2 un modelo «resultón», de esos que se identifican con sólo echarle un vistazo. Su carrocería de cuatro puertas con 4,7 metros de longitud, es más bien inexpresiva. Es una carrocería si queremos elogante, de líneas delanteras redondeadas, de las que destacan los faros integrados de óptica compleja. Estos faros tienen la peculiaridad de ser más pequeños que los normales, pero más incisivos a la hora de alumbrar.

Esto es debido a un complejo estudio del recorrido del haz de luz, a través de una serie de curvaturas de la parábola y un tallado especial de la óptica. La parte trasera presenta una aerodinámica algo más afilada que la de la parte delantera, y de estética más bien corriente. En conjunto el Accord es una berlina grande de gama alta, de estilo clásico y con un equipo de serie que lo eleva a la categoría de lujo.

La primera impresión que causa

el Accord nada más abrir la puerta es de sobriedad. Sobriedad en combinación con armonía y funcionalidad. Los relojes del salpicadero están recogidos en una coquedad en forma de arco y son de lectura clara. El resto de los mandos son muy funcionales y se accionan con comodidad. Destaca la apertura del maletero y del depósito de gasolina que se efectúa desde el interior.

Entre los reglajes del asiento del conductor, el de altura es eléctrico,

VIRTUDES

- Buen acabado
- Confort de marcha
- Comportamiento eficaz

HONDA ACCORD 2.2i 16V
PRECIO: 3.613.000 ptas.

- Rueda de repuesto de emergencia
- Distancias de frenado largas
- Recuperaciones lentas

DEFECTOS



HONDA ACCORD 2.2i 16v

EL JAPONES QUE TRIUNFO EN AMERICA



Es un producto japonés muy al gusto occidental. Es una berlina grande cuyo motor incorpora la tecnología punta del momento. Su carrocería, de línea un tanto impersonal, destaca por un acabado esmerado, unos interiores amplios, un equipamiento que no deja lugar a las opciones y un precio en clara ventaja con el de sus más directos competidores.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.156 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 20,2 mkg (198 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Embrague, monodisco en seco de accionamiento mecánico. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª: 14,5 km/h. En 3ª: 21,4 km/h. En 4ª: 28,2 km/h. En 5ª: 34,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Número de vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, doble brazo oscilante, trapezoide de reacción y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, doble brazo oscilante, trapezoide de reacción y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/60 R15 87V. Llantas de aleación de 5,5Jx15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.305 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

CONSUMOS

| (Datos en l/100 Km) | |
|----------------------------|------|
| CIUDAD | |
| A 29 km/h de promedio | 10,8 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 7,4 |
| En conducción rápida | 13,7 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 9,5 |
| A 140 km/h de cruceo | 11,5 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros/100km | 9,7 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 620 |

SILENCIOSO Y SUAVE

El nuevo motor de 2,2 litros de cilindrada con 150 caballos de potencia del Honda Accord, destaca por la ausencia de vibraciones y la suavidad de funcionamiento. Sin embargo se muestra perezoso en recuperaciones.



y no supone ningún problema encontrar una postura de conducción a gusto propio, ni tan siquiera para aquellos conductores de elevada estatura. Para completar, el volante, forrado en cuero, se agarra con agrado y además se puede regular en altura.

Una vez acoplados en su interior, la impresión que nos causa el japonés es de espacio y claridad. Lo mismo las plazas delanteras que las traseras ofrecen una amplitud sobresaliente y la ingente superficie acristalada ofrece una visibilidad casi perfecta. El maletero tiene un volumen considerable, gracias, en parte, al reducido tamaño de la rueda de repuesto que es de emergencia. El portaequipajes también se comunica con el interior a través del reposabrazos central trasero o abatiendo los asientos por completo. Esta tarea se realiza abriendo con

llave un dispositivo ubicado en la bandeja trasera.

En cuanto al equipamiento que incorpora el Honda de serie no tiene lagunas. Desde aire acondicionado, ABS, elevalunas y retrovisores eléctricos, hasta lavafaros, llantas de aleación y techo solar eléctrico. Como es de esperar, la abundancia de equipo de serie no da lugar a ningún tipo de opciones. En este sentido, si queremos rizar el rizo, se podría optar por una tapicería interior más alegre y menos calurosa; tam-



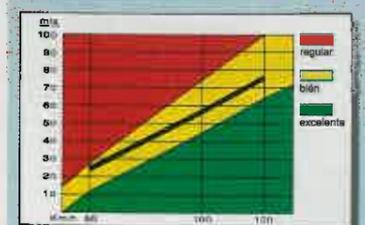
ESPACIO Y CLARIDAD
Los interiores son amplios, confortables y ofrecen una excelente visibilidad desde el puesto de conducción. El equipamiento de serie es tan completo que hace innecesaria la lista de opciones.

PRESTACIONES



| VELOCIDAD MÁXIMA | |
|-----------------------------|------|
| Km/h | 208 |
| ACELERACIÓN (seg.) | |
| 400 m salida parada | 16,4 |
| 1.000 m salida parada | 29,6 |
| De 0 a 100 km/h | 8,8 |
| RECUPERACIÓN | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 18,6 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 20,3 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 33,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 37,5 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 10,2 |
| recorriendo (metros) | 284 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 13,6 |
| recorriendo (metros) | 380 |

FRENOS



| | |
|------------|------|
| A 60 Km/h | 22,6 |
| A 100 Km/h | 56,2 |
| A 120 Km/h | 74,3 |

SONORIDAD



| | |
|------------|------|
| Al ralentí | 42,5 |
| A 60 Km/h | 62,3 |
| A 90 Km/h | 65,6 |
| A 120 Km/h | 69,5 |
| A 140 Km/h | 72,4 |
| A Tope | 78,2 |

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, km 8,7 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona) Teléfono (93) 370 82 55
Garantía: Dos años sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 35 puntos de asistencia técnica en toda España

CÓMODOS
 El asiento del conductor se regula eléctricamente en altura y permite una buena postura al volante, incluso para aquellos conductores de gran estatura. Los asientos traseros son amplios y se comunican con el maletero por el apoyabrazos central o abatiendo los asientos.



FUNCIONAL
 En el reposabrazos del conductor están los mandos de los elevalunas eléctricos y el reglaje de los retrovisores, también eléctrico.



bién sería agradecer más variedad de tonalidades de carrocería, puesto que la gama sólo consta de tres colores: blanco, burdeos y gris.

Pero, sin lugar a dudas, las mejores cualidades del Accord las apreciamos en ruta, en donde el confort, la suavidad de manejo y sobre todo una sonoridad por debajo de los niveles normales, producto de unos ajustes y terminación esmerada, hacen de los viajes largos un paseo placentero. Los asientos son amplios, firmes y cómodos para viajar por carretera, pero en zonas de muchas curvas se echa en falta algo más de sujeción lateral. La dirección, que es asistida, es ligerísima y se gira sin ningún esfuerzo en parado, mientras que cuando rodamos se endurece en función de la velocidad, adquiriendo buen tacto. Por último, dentro de lo que es el manejo general del coche, mencionar que la palanca de cambios se muestra precisa, sin más, y lenta de accionar debido a unos recorridos largos y, sobre todo, porque el cambio de marchas se realiza por un mecanismo de cables, en vez del sistema tradicional de varillas.

POTENTE Y SUAVE

La novedad más relevante de este Accord es el aumento de cilindrada y en consecuencia de la potencia de su propulsor. Ahora son casi 2.200 centímetros cúbicos los que cubica y 150 caballos los que desarrolla. Es un motor que destaca por la ausencia de vibraciones y la suavidad de funcionamiento. No en vano incorpora dos árboles de equilibrio que giran en dirección opuesta y al doble de velocidad del motor, para contrarrestar sus vibraciones. En cuanto a prestaciones, la velocidad máxima sobrepasa con holgura la barrera de los 200 kilómetros por hora y los 150 caballos de potencia del Accord se manifiestan en su plenitud, cuando aceleramos. Pero dejan bastante que desear a la hora de recuperarse, obligando a usar el cambio con frecuencia para reducir a una velocidad inferior. Este deficiente rendimiento del motor a bajas revoluciones seguramente sea debido, en parte, a un par máximo que hace su entrega a muchas vueltas (5.000), y también a la técnica de las cuatro válvulas por cilindro.

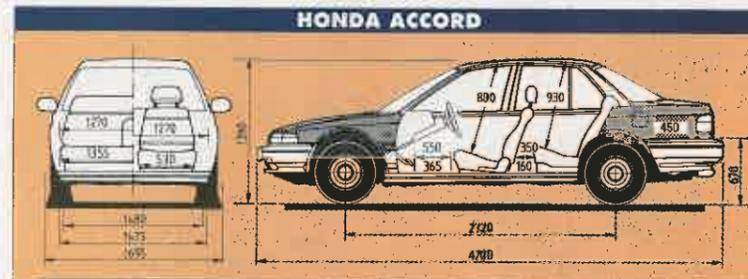
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El equipamiento del Accord es tan completo que se le pueden pedir muy pocas cosas más. El equipo de serie incluye como elementos más importantes: aire acondicionado, ABS, techo eléctrico, llantas de aleación, dirección asistida y elevalunas eléctricos.

EN CONTRA

▼ Quizá lo único que se puede criticar de su equipamiento, sea precisamente la falta de una elección personal que se adapte al gusto y necesidad de cada uno. El Honda Accord carece de cualquier tipo de opciones porque lo trae puesto casi todo de serie.



DISCRETO Y CLÁSICO
 El Honda Accord es una berlina grande de cuatro puertas y 4,7 metros de longitud. La carrocería no resalta por tener unas líneas llamativas u originales, sino por ser más bien discretas y un tanto corrientes.

FRENTE A SUS RIVALES

Las berlinas familiares de cuatro puertas, con alrededor de 4,700 metros de longitud, de potencia elevada, a un precio que no sobrepasa los cuatro millones de pesetas (excepto uno) y rivales del Honda Accord 2.2i 16V, son: el Audi 100 2.3 E (algo más barato que el Honda pero con menos caballos y equipo); el BMW 520i (con menos equipo y casi 300.000 ptas. más caro); el Ford Scorpio 2.0i Ghia 4p. (con buen equipo, algo menos de precio pero menos potente); el Hyundai Sonata 2.0i GLS 16V (900.000 ptas. menos y buen equipo); el Lancia Thema 2.0i.e 16V (precio similar, igual potencia pero menos equipo); el Mazda Xedos 6 V6 2.0i (el más caro, 4.250.360 ptas., pero de diseño exclusivo); el Opel Omega CD 2.6i (igualado en precio, caballos y equipo); el Peugeot 605 SVi (250.000 ptas. más caro, buen equipo, menos potente); el Saab 9000 CDi 2.3 16V 4p (más caro y con bastante menos equipo); y el Volvo 850 GLT (más caro, menos equipo pero más potente que el Honda).

de esta forma. Pero, sobre todo, el comprador de un Honda Accord valorará el equilibrio existente entre el dinamismo del coche y la calidad y cantidad de su equipo. Equilibrio que se funde para proporcionar a su usuario un confort elevado a su máxima expresión. ○

Simonetta Garlh
 Fotos: Alex Blanco

VIRTUDES

- Calidad y acabados
- Nivel de equipamiento
- Recuperaciones

AUDI 80E 2.8 V6.
PRECIO: 4.035.000 ptas.

- Anchura plazas traseras
- Dirección sensible
- Ausencia reglaje volante

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Comportamiento
- Respuesta motor

VW PASSAT VR6
PRECIO: 3.812.435 ptas.

- Diseño interior
- Equipamiento escaso
- Reglaje asiento opcional

DEFECTOS



AUDI 80E V6/VOLKSWAGEN PASSAT VR6

SEÑOR Y VASALLO

Dentro del feudo alemán VAG hay coches que nacieron con título de nobleza, como el Audi 80, y otros que han ganado su gentilicio a fuerza de años de fiel vasallaje, como es el caso Passat. Pero no por ello este último elude el desafío, consiguiendo equipararse al señor con igualdad de armas. La adopción de un moderno motor de seis cilindros, su buen comportamiento en carretera y una superior habitabilidad, elevan al Volkswagen Passat a una posición más aristocrática que la de sus predecesores.

Este es el caso del Audi 80E V6, un coche nacido para codearse con las mejores berlinas medias, y del Passat, que llegó en su última versión con el nuevo motor VR6 el máximo exponente de una larga saga de abnegados servicios a la marca. Tanto en uno como en otro, la motorización con seis cilindros dispuestos en V significa el tope de potencia en sus respectivas gamas. El Audi recurre a la clásica y conservadora concepción V6 a 90 grados dispuesto longitudinalmente heredada

Sobre el papel, rinden exactamente lo mismo, 174 caballos, y, dada la similitud de dimensiones y pesos, los resultados también deberían equipararse. La realidad confirma esta hipótesis y la velocidad máxima obtenida es exacta en los dos alemanes, 220 kilómetros por hora, lo que los sitúa en la categoría de las berlinas de altas prestaciones. Los demás parámetros registran asimismo despreciables diferencias, pudiendo decirse que el Audi y el Passat son mecánicamente iguales en cuanto a

GRANDES RUTEROS
Ambos coches son ideales para viajar rápida y cómodamente. La iluminación del Audi es potente y muy satisfactoria.



ELEGANTE

Diseño más armónico para el Audi.

FUNCIONAL

Solidez y practicidad en el VW.



FICHA TECNICA

| | AUDI 80 2.8E | VW PASSAT VR6 |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| MOTOR | | |
| Disposición | Delantero longitudinal | Delantero transversal |
| Número de cilindros | 6 en V | 6 en V |
| Cilindrada (c.c.) | 2.771 | 2.792 |
| Árbol de levas | 1 por bancada | 1 por bancada |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 2 |
| Alimentación | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión | 10,0 a 1 | 10,0 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 174 CV (128 kW)/5.500 | 174 CV (128 kW)/5.800 |
| Par máximo / r.p.m. | 25,5 mkg(246 Nm)/3.000 | 24,5 mkg(240 Nm)/4.200 |
| TRANSMISION | | |
| Tracción | Delantero | Delantero |
| Caja de cambios | Manual, 5 velocidades | Manual, 5 velocidades |
| Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª | 9,0/17,0/24,1 | 9,6/16,3/24,2 |
| Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª | 30,5/37,4 | 30,7/37,7 |
| Embrague | Mando hidráulico | Mando mecánico |
| DIRECCION | | |
| Sistema | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante | 3,1 | 3,2 |
| Diámetro de giro (m) | 11,2 | 10,7 |
| FRENOS | | |
| Delante | Discos autoventilados | Discos autoventilados |
| Detrás | Discos macizos | Discos macizos |
| Antibloqueo | Si | Si |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantero | Tipo McPherson | Tipo McPherson |
| Trasero | Semindependiente | Independiente |
| RUEDAS | | |
| Llantas (pulgadas) | Chapa 6" x 15" | Chapa 6" x 15" |
| Neumáticos | 195/65 x 15 | 205/50 x 15 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | |
| En orden de marcha (kg) | 1.330 | 1.300 |
| Capacidad depósito combus | 66 | 70 |

de su mayor, el Audi 100. El Passat, por su parte, se beneficia del recién llegado VR6, que comparte con el Golf III y con el Corrado. Se trata de un excelente bloque que, montado transversalmente, reúne las ventajas de un motor en V en cuanto a longitud y de un motor en línea en cuanto a anchura. El agudo ángulo que forman las dos bancadas de cilindros (15 grados) hacen del VR6 un 6 cilindros «casi en línea» que, entre las otras ventajas, necesita una sola culata con la simplicidad y ahorro de espacio que ello supone.

concepción del propulsor y rendimientos.

Los motores de seis cilindros en V ya no son coto reservado de las berlinas de lujo. Y buena prueba de ello es el nuevo Passat, un coche al que se le había reprochado desde su completa renovación, en 1.988, el no disponer de una mecánica de alto rendimiento. El sofisticado VR6 ha ennoblecido definitivamente un coche que ha hecho ya méritos suficientes en cuanto a habitabilidad y comportamiento como para merecerlo. En cuanto al Audi 80, también ha

NOTABLES PRESTACIONES
El nuevo motor equipara al Passat con las berlinas de altas prestaciones como el Audi 80 V6. Los faros del Passat no iluminan tan bien como los de su rival.



ganado lo suyo con el V6 2.8 respecto al cinco cilindros longitudinal, sobre todo en respuestas a bajo régimen. El suave sonido y el equilibrado funcionamiento de este tipo de mecánicas ya es una satisfacción para los amantes de la mecánica.

La similitud entre los dos coches acaba en cuanto se buscan sus aptitudes de conducción. El Audi 80 encuentra sus límites en zonas de curvas cerradas o en firmes irregulares. Al intentar ir deprisa en el primer caso, el peso suspendido sobre el tren delantero resta una buena porción de agilidad al rígido chasis. Circunstancia puesta aún más de manifiesto por las suspensiones, claramente estudiadas para el confort y que resultan blandas para una conducción enérgica. Para el Passat, las situaciones límite vendrían supeditadas a la propia potencia del motor. Con un comportamiento muy estable y neutro, el Passat se ha beneficiado de las geometrías estudiadas para el Golf III VR6 y el Corrado VR6. Además, monta un freno de diferencial o autoblocante electrónico EDS que, cuando una de las ruedas pierde tracción a bajas velocidades es frenada para que la potencia actúe fundamentalmente sobre la rueda contraria, con buen apoyo en el asfalto. Sin embargo, la vigorosa respuesta del motor requiere tacto a la hora de acelerar para evitar pequeños bailes del tren delantero debido a momentáneas pérdidas de motricidad.

Tanto en el Audi como en el Volks-

COMODIDAD ANTE TODO
Las suspensiones del Audi están enfocadas ante todo hacia el confort de los ocupantes, siendo más tranquilo de reacciones que el Passat.

INTERIOR LUJOSO
Tanto en diseño como en calidades y acabados, el Audi mantiene su condición de aristócrata. La instrumentación y el equipo de a bordo son más completos.



VERSÁTIL
El comportamiento general del Passat permite utilizarlo como berlina polivalente e incluso como «deportivo de fin de semana» gracias a sus cualidades dinámicas.

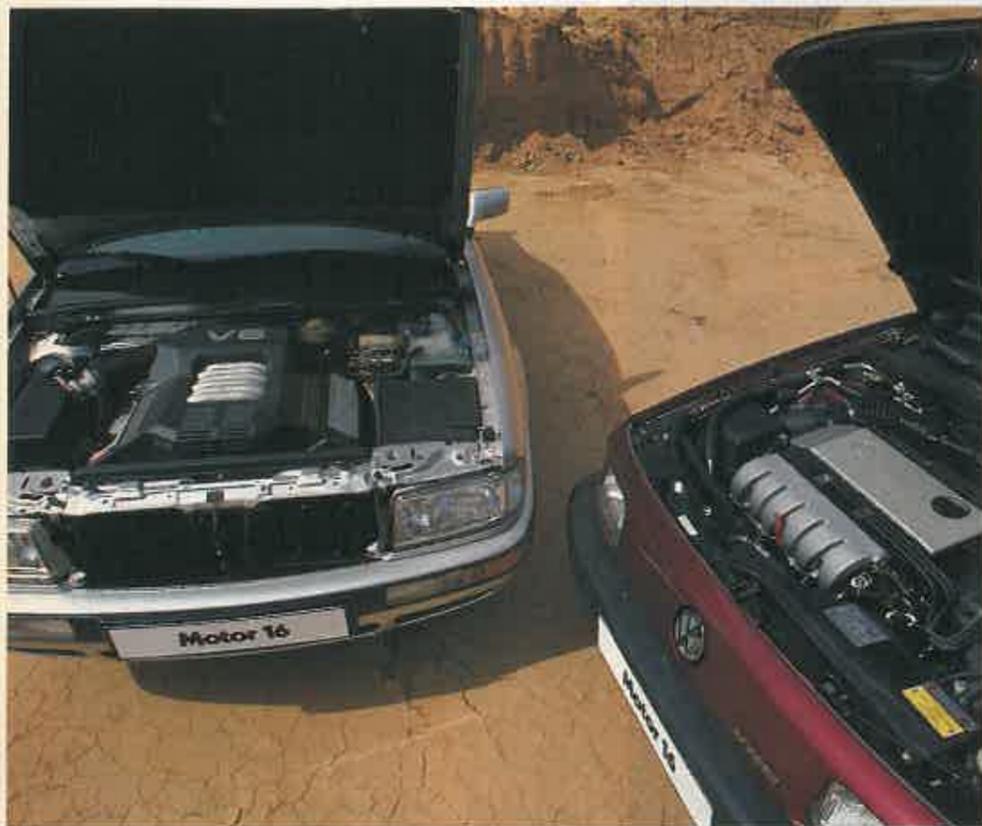
MÁS ESPARTANO
Su origen más humilde se descubre en el salpicadero, de diseño más sencillo y menos equipado. Sin embargo, y a diferencia del Audi, el volante es regulable.

wagen las cajas de cambio son de cómodo accionamiento y sus desarrollos acertados. La particular buena respuesta de los V6 a cualquier régimen permiten cambiar lo menos posible, haciendo la conducción de estos coches muy relajada. En este aspecto, los valores de par motor del 80 se muestran ligeramente superiores que en el Passat, sobre todo en quinta. Ello es debido a que el Audi los consigue a menos revoluciones.

Los dos alemanes disponen de serie de dirección asistida, pero demasiado en el Audi, que sigue en este aspecto inclinándose sobre la comodidad en perjuicio de la eficacia en conducción deportiva. Asimismo, equipan frenos de sobresaliente potencia con antibloqueo ABS; en el Audi, además, tiene la interesante ventaja de ser desconectable mediante un interruptor en la consola central. Los neumáticos diferencian a los dos coches, siendo 205 en el Passat de serie y 195 en el 80, ofreciendo Audi como opción la medida grande.

En el interior del habitáculo se constatan mayores diferencias. El Audi hace valer su mayor condición social y luce unos acabados de lujo, aunque austeros en su diseño. El equipo es asimismo de alta alcurria, con aire acondicionado, elevallas en las cuatro puertas, sistema de seguridad Procon-Ten, check-control, etc. El nuevo Audi 80 ha ganado en confort gracias a un incremento en la longitud de la carrocería. Esto se nota particularmente en las plazas





DIFERENTES PERO IGUALES
Ambos motores son de seis cilindros y 174 caballos, pero distintas su arquitectura y disposición.

ASIENTOS GRANDES Y AMPLIOS
Además de cómodos y envolventes.

CONSUMOS

| Datos en l/100 km | 80E 2.8 | Passat |
|------------------------------|---------|--------|
| CIUDAD | | |
| A 30,2 km/h de promedio | 12,1 | 12,1 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h de cruceo | 8,7 | 7,4 |
| En conducción rápida | 13,6 | 11,6 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de cruceo | 9,6 | 9,4 |
| A 140 km/h de cruceo | 11,0 | 9,8 |
| CONSU. MED. PONDERADO | | |
| Litros/100 km | 10,8 | 10,4 |
| AUTONOMÍA MEDIA | | |
| Kilómetros recorridos | 561 | 625 |

SONORIDAD

| | 80E 2.8 | Passat |
|------------|---------|--------|
| Al ralentí | 42,8 | 39,6 |
| A 60 km/h | 61,2 | 58,4 |
| A 90 km/h | 64,6 | 61,4 |
| A 120 km/h | 68,6 | 65,8 |
| A 140 km/h | 71,2 | 68,4 |
| A tope | 76,9 | 75,9 |

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

PRESTACIONES

| | 80E 2.8 | Passat |
|-------------------------------------|---------|--------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | | |
| Km/h | 220 | 230 |
| ACELERACION | | |
| 400 m. salida parada (seg.) | 16,3 | 16,6 |
| 1.000 m. salida parada (seg.) | 29,7 | 29,9 |
| 0-100 km/h (seg.) | 8,6 | 8,8 |
| Metros recorridos | 139 | 137 |
| RECUPERACION | | |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 17,4 | 18,1 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 19,1 | 19,7 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 31,8 | 32,8 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 35,0 | 36,7 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 8,5 | 9,5 |
| Metros recorridos | 237 | 263 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 10,6 | 14,2 |
| Metros recorridos | 297 | 396 |

FRENOS

| | 80E 2.8 | Passat |
|------------------------------|---------|--------|
| DISTANCIAS DE FRENADO | | |
| En metros: | | |
| A 60 km/h | 16,5 | 16,4 |
| A 100 km/h | 41,3 | 44,2 |
| A 120 km/h | 59,8 | 67,9 |

EQUIPAMIENTO

| | 80E 2.3 | Passat |
|--------------------------------------------|---------|--------|
| Cuentarrevoluciones | SI | SI |
| Manómetro de aceite | NO | NO |
| Termómetro de agua | SI | SI |
| Indicador carga de batería | SI | NO |
| Ordenador de viaje | OP | SI |
| Volante regulable | NO | OP |
| Faros antiniebla | SI | SI |
| Aire acondicionado | SI | SI |
| Asiento conductor regulable en altura | SI | SI |
| Asientos regulables electrónicamente | NO | NO |
| Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.) | SI/SI | OP/OP |
| Mando a distancia de apertura de puertas | NO | NO |
| Elevallas eléctricos (D/T) | SI/SI | SI/NO |
| Cierre centralizado | SI | SI |
| Cinturones de seguridad traseros | SI | SI |
| Asiento posterior divisible | SI | SI |
| Faros regulables desde el interior | NO | SI |

OPCIONES

Audi Regulación automática de la velocidad 79 760 Pintura metalizada 55 266 Air-Bag 268 067 Dispositivo de remolque desmontable 158 140 Computadora 51 896 Techo corredizo manual 142 831 Techo corredizo eléctrico 256 045 Alarma antirrobo 86 648 Instrumentación adicional 36 282 Correas de seguridad posteriores 24 630 Tapizado cuero 433 230 Tapizado velour 136 246 Saco portaescudos 35 732 Pintura mate tonado 19 681 Llantas de aleación 7"x15" y neumáticos 205/60V15" 230 057 Llantas de aleación 7"x15" y neumáticos 205/60 x 15" 230 957 Llantas de aleación 6"x15" y neumáticos de serie 158 600 Tornillos de seguridad para llantas de aleación 10 104
Volkswagen Dispositivo remolque 78 640 Volante regulable en altura 22 998 Preinstalación radio/4 altavoces/amplificador 75 210 Techo corredizo eléctrico 168 526 Elevallas eléctricos en las puertas traseras 80 400 Espejos retrovisores eléctricos 41 946 Tapicería de cuero 224 770 Pintura metalizada y efecto perla 43 018 Pintura negra 29 010

traseras, donde ya hay suficiente espacio para las rodillas de los pasajeros que, sin embargo, siguen notando cierta estrechez lateral.

Los posibles reglajes permiten una posición de conducción muy buena, a pesar de la imposibilidad de regular la altura del volante. El Passat, por su parte, hace valer una de sus innegables y sobresalientes cualidades de habitabilidad. Es un auténtico salón rodante con un maletero campeón entre los de su clase. La posición de conducción por su parte es igualmente holgada, pero el reglaje en altura del asiento es opcional, con lo que es más difícil y más caro conseguirla a medida. Los orígenes más humildes del Passat se notan al observar el diseño y acabado interiores, de aspecto mucho más «pobretón» que los del Audi. Si en ambos coches la lectura de los instrumentos es clara, en el Volkswa-

DISCRECIÓN EXTERIOR

El potencial de ambos coches no se alardea en el exterior. Simplemente unos discretos alerones aerodinámicos posteriores.



gen se facilita aún más por lo escueto de la información. El tablero, de diseño un tanto anodino, no corresponde a la categoría conseguida por este coche. Pero sin duda la sorpresa de esta comparativa la constituye el Passat con motor VR6. El Audi 80E 2.8 V6 es más caro, aunque también está mejor equipado y acabado. Sin embargo, el Passat devuelve la estocada con una habitabilidad superior y un comportamiento general más polifacético.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo

MECÁNICA

1º VW

A pesar de tener concepciones parecidas, el motor del Passat es más moderno más ligero y ocupa menos espacio en el vano.

2º AUDI

Motor muy suave y equilibrado. Destacan sus excelentes recuperaciones en marchas largas y unos frenos muy potentes.

COMPORTAMIENTO

1º VW

Con unas suspensiones de mayor firmeza y un mejor reparto de pesos, el Passat se desenvuelve mejor en curvas.

2º AUDI

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

RENDIMIENTO

1º VW

A pesar de conseguir las mismas prestaciones que su rival, se conforma con unos consumos ligeramente inferiores.

1º AUDI

En este apartado no puede decirse que el 80 quede descolgado, pues las diferencias son mínimas.

CONFORT

1º VW

Las generosas cotas interiores del Passat tienen pocos rivales entre los de su clase, las cuatro plazas son muy confortables.

2º AUDI

El nuevo 80 ha ganado centímetros respecto al anterior, pero sólo a lo largo. Detrás se nota cierta estrechez.

CARROCERÍA

1º AUDI

En conjunto resulta más elegante y muy parecida a la del Audi 100. En su interior, el sistema Procon Ten aumenta la seguridad.

2º VW

De formas más macizas debido a su capacidad interior. En la trasera, también se nota el inmenso maletero de que dispone.

ECONOMÍA

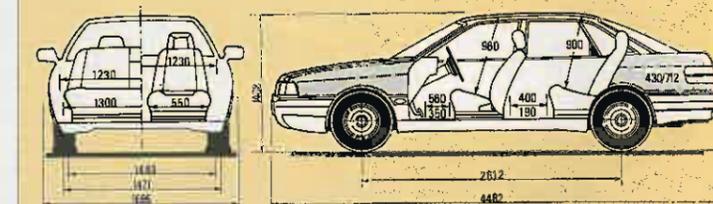
1º VW

Más barato, ofrece lo mismo que el Audi en cuanto a mecánica y prestaciones. Aunque su equipo es netamente inferior.

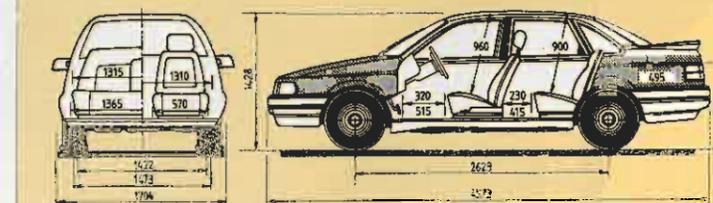
1º AUDI

Sobrepasa ya los cuatro millones de pesetas. Pero dispone de una calidad y acabados superiores, además de ir mejor equipado.

AUDI 80E V6



VW PASSAT VR6



DATOS DEL COMPRADOR

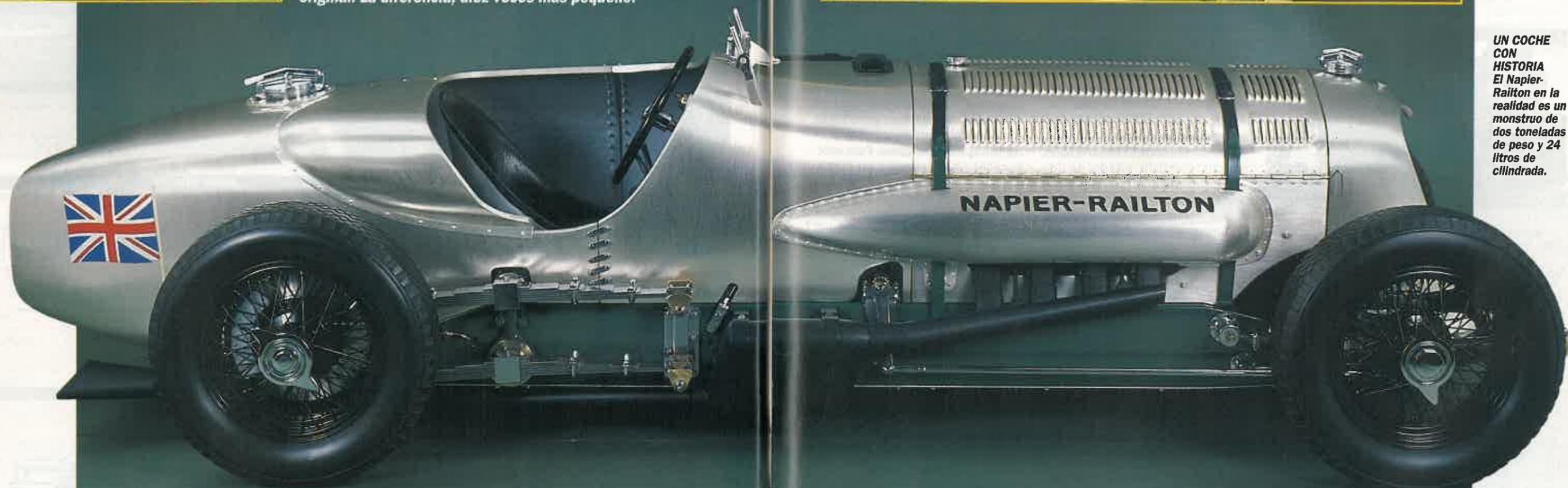
AUDI - VOLKSWAGEN. Importador SEAT, S.A. Pau Claris 162 08 032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53 **Garantía.** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1 052 puntos de asistencia en toda España.



NAPIER RAILTON DE MANEL OLIVE

EL PEQUEÑO MAS GRANDE

Manel Olivé acaba de dar los toques finales a su última creación. Se trata del Napier-Railton que construyó en 1933 John Cobb para correr en Brooklands. Un monstruo de dos toneladas de peso que merced a las manos de este artista se ha transformado en una réplica exacta del modelo original. La diferencia, diez veces más pequeño.



UN COCHE CON HISTORIA El Napier-Railton en la realidad es un monstruo de dos toneladas de peso y 24 litros de cilindrada.

El más antiguo autódromo del Mundo es el de Brooklands, no muy lejos de Londres, en Surrey. Se construyó en 1907 para que la nascente industria británica tuviese un lugar en el que probar sus creaciones. Allí se podían alcanzar con seguridad elevadas velocidades y se estaba al abrigo de las autoridades que prohibían las competiciones en carretera abierta y

que, hacia tan sólo tres años, habían abolido la célebre normativa que obligaba a que una persona, blandiendo una campana, precediese a cualquier vehículo a motor. La pista tenía un desarrollo de 4,42 kilómetros y constaba de dos curvas peraltadas, cada una de distinto radio. Rápidamente, se hicieron allí todo tipo de competiciones y se construyeron también vehículos con el solo

fin de correr en esa espectacular pista. El más célebre de todos fue el Napier-Railton y es el que todavía mantiene el récord de la vuelta con 230,80 Km/h dado que el circuito dejó de utilizarse aunque todavía perviven sus restos, porque durante la Segunda Guerra Mundial se destruyeron parte de los peraltes para poder alargar las pistas de aterrizaje pues, la vecina Vickers, emplea

ba la pista como aeródromo y depósito de sus aviones.

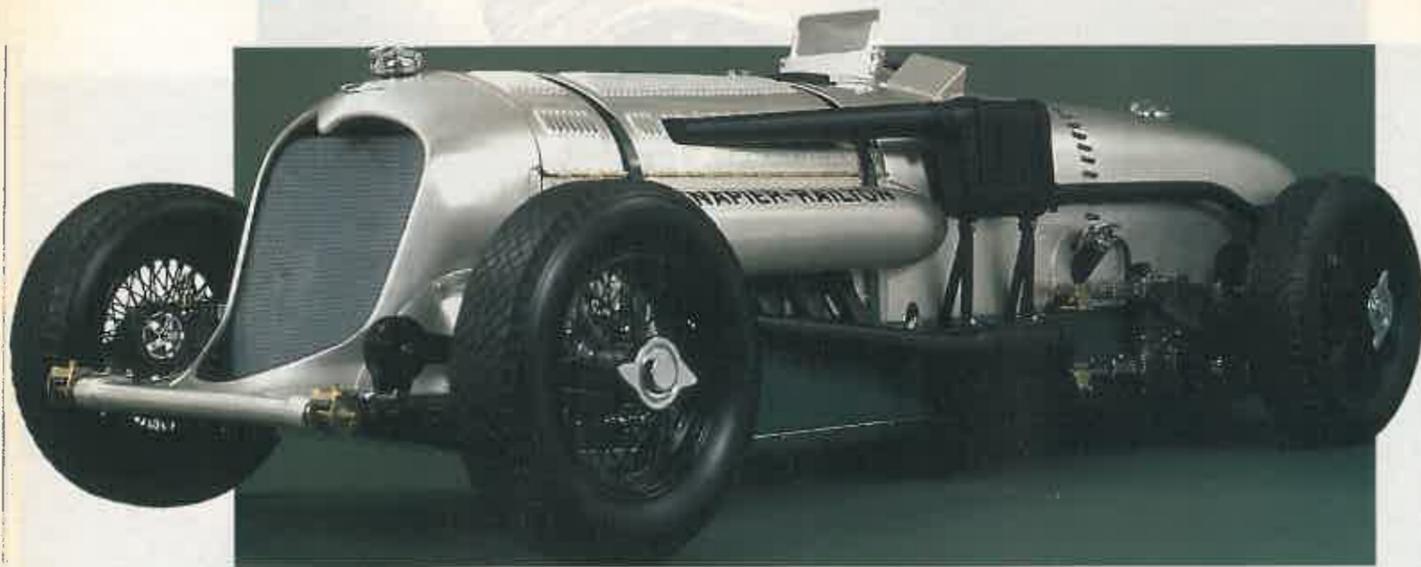
Este famoso coche se debe a John Cobb, un «gentleman driver» británico especialista en vehículos de gran potencia y amigo de conseguir récords, por lo tanto asiduo de Brooklands.

Para batir a sus rivales y las marcas de Brooklands encargó a la Thomson & Taylor Ltd. que le cons-

truyeran el vehículo adecuado. Bajo la dirección del ingeniero Reid A. Railton se escogió un motor de avión Napier «Lion» para propulsarlo. De ahí la denominación Napier-Railton.

Dado que Brooklands estaba en muy malas condiciones de piso se tuvo que hacer un chasis muy fuerte pero muy pesado. Dobles balanzas atrás, un eje delantero de cerca

de ocho centímetros de diámetro; una distancia entre ejes de 3,30 metros, una vía de 1,52 metros así como un peso que rondaba las dos toneladas son algunas de las características de este descomunal bólido de carreras. El motor de aviación procedía de excedentes militares y su estructura era en W con tres bancadas de cuatro cilindros y una cilindrada de 24 litros. De serie, la



HASTA EL MÁS MÍNIMO DETALLE
Las partes del motor y de la amortiguación revelan la minuciosidad del trabajo de Manel Olivé.



potencia era algo superior a los quinientos caballos, pero para Cobb se llegó a los seiscientos. El monstruo carecía de frenos delanteros y atrás tenía dos tambores que obligaban a correr con mucho tiento para no embestir a los coches -la mayoría- más lentos. La carrocería de aluminio pulido era de Guney Nutting.

Con él, Cobb batió innumerables marcas como la citada de los 230,80 kilómetros por hora de la vuelta a Brooklands, pero también lo llevó a Montlhéry e incluso al Lago Salado de Bonneville en Utah. Ahí, en una pista circular de 16 kilómetros de perímetro batió el récord de la hora, el de las 24 horas y de paso una veintena más de registros intermedios.

Después de la guerra, el coche se empleó primero como estrella de cine para la película «Pandora y holandés volador» en la que oficiaban de «vedettes» Ava Gardner y James Mason y que trataba sobre la vida de un pi-

loto de records. Para ello, se vistió con una carrocería especial más aerodinámica. En 1952, Cobb se mató en el Lago Ness intentando batir un récord sobre agua con lo que el coche se vendió a Sir Geoffrey Quilter, propietario de la G.Q.Parachute, un admirador de Cobb que pensó que el Railton podría servirle para probar paracaídas en tierra. Para ello, el coche, que mantenía su nueva carrocería aerodinámica, se equipó con un gran soporte trasero, ruedas más pequeñas para poder utilizar neumáticos del momento y cuatro discos de freno para las ocasiones en que fallaban los paracaídas.

Adquirido luego por Patrick Lindsay, éste lo empleó en competiciones de coches antiguos en Fórmula Libre, una vez reconstruida la vieja carrocería. Pero, cuando los estrictos «scruteeners» británicos creyeron que la transmisión al aire, bajo las piernas del piloto, era demasiado peligrosa y había que tajarla, Lindsay se negó en redondo. Eso jubiló al Napier-Railton que, más tarde, fue adquirido por Bob Roberts que lo restauró completamente. La mayoría de piezas son originales o reconstruidas fielmente con la excepción de las ruedas dado que fue imposible calzarlas con neumáticos de las cotas auténticas.

Construido como es habitual a escala de 1:10 este modelo es el mayor de los que han salido de las manos del artista. Mide nada menos que cuarenta y nueve centímetros de largo. Para Manel Olivé, el mayor problema estribó en realizar la carrocería por la dificultad que comportaba el aluminio pulido. Al no

ir pintado, no podía emplear el habitual latón ni tampoco podía realizarse en aluminio porque éste no tenía la consistencia necesaria con el escaso grosor requerido. Tras diversas pruebas se decidió por la plata: «todos intentan que el aluminio parezca plata, pero yo he tenido que hacerlo al revés», explica. Además, al no ir pintada, se planteaba una dificultad añadida porque «no podía hacer trampa y enmasillar antes de pintar para corregir alguna irregularidad». La plata tenía que quedar absolutamente perfecta puesto que sólo luego de trabajada y pulida se pudo barnizar para evitar su deterioro. También van pulidas y no cromadas las ballestas porque, en caso de ir de esta última forma, al flexionar hubiese saltado la capa de cromo.

Sobre el carenado del radiador, «cuyas formas son muy difíciles» campea un escudo del que carece de original. Ya que cuando fue a tomar medidas y a fotografiar el automóvil como en él es habitual, el escudo ya no estaba. Tampoco aparecía en detalle en ningún libro,



y fue por medio de «un viejecito», del museo donde se encuentra el Railton, el que le hizo un croquis por medio del cual pudo realizarse.

Naturalmente, es reiterativo si hacemos referencia a la absoluta perfección con la que Manel Olivé hace sus modelos, cómo cuida todos y cada uno de los detalles mecánicos, los materiales empleados, etc... «Yo he hecho el coche según se encuentra en la actualidad, es por eso -explica- que un automóvil del año 33 tiene frenos de disco. Pero también le añadieron dos amortiguadores hidráulicos traseros regulados desde el puesto de pilotaje además de los de fricción y unas ruedas de Rolls-Royce».

Cuando lean estas líneas, con toda probabilidad, esta maravilla se

encontrará ya en manos de su propietario, Peter Livanos, en Estados Unidos. Será un viaje de ida y vuelta porque el coche será regalado a un importante industrial británico. He aquí que nuestra maravillosa maqueta habrá hecho las amélicas del mismo modo que para batir los records de velocidad las hizo hace casi sesenta años el modelo original. ○

José Luis Aznar
Fotos: Olivé-Aznar

PASO A PASO
La escala que Manel Olivé elige habitualmente es de 1:10. Todas las partes de su obra están magistralmente realizadas.



ALGUNAS DIFICULTADES
En la carrocería, no pudo utilizar aluminio con lo que la elección del material fue difícil. Al final, se decidió por la plata.

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52 se sancionarán en la cuantía a través del procedimiento establecido en la legislación sobre la defensa de los consumidores y usuarios.

ARTICULO 67

Sanciones

1. Las infracciones serán sancionadas con multas de hasta 100.000 pesetas o, incluso, con la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducir.

Las sanciones de multa previstas en el párrafo anterior, cuando el he-

**LA PEOR SANCION
ES PERDER LA VIDA**

**LAS
IMPRUDENCIAS
SE PAGAN...
CADA VEZ
MAS.**

MAS FACIL ABANDONARLO QUE DARLO DE BAJA

Los coches nacen y mueren, sin que por ahora, sean capaces de reproducirse. Mientras que a su nacimiento se presta mucha atención, a su baja no hacen más que poner trabas y dificultades. Cuando deja de ser un objeto recaudatorio, pierde todo su interés para la Administración.

HACE ya bastantes años compraba un flamante Seat Ritmo. Su precio, de 425.000 pesetas, fue entonces una fortuna, pero el coche mereció la pena.

Durante siete u ocho años, el Ritmo cumplió sus obligaciones, sin demasiados contratiempos, hasta que, con la compra de otro coche familiar, fue dejando de usarse. Cada mes le prestábamos menos atención; del seguro a todo riesgo, pasamos a pagar sólo a terceros; las revisiones se espaciaban y la verdad es que no nos desprendimos de él cuando aún tenía algún valor residual, pensando en que, por las 50.000 pesetas que iban a darnos, nos quedábamos con el viejo coche, que todavía era capaz de dar algún

servicio. Un día de éstos, voy a tener que desprenderme de él; me duele en el alma y en el bolsillo, pero la eutanasia mecánica sólo se concibe activa.

La verdad es que pensaba que eso de deshacerse de un coche era más fácil. Mientras que todo son facilidades a la hora de engrosar la lista de propietarios, abandonar esta lista no plantea más que dificultades e incoherencias.

Como primera medida, se me ocurre llamar a la Dirección General de Tráfico, donde me indican amablemente que lo mejor es que me ponga en contacto con la Jefatura Provincial. Dicho y hecho, tras una media docena de llamadas telefónicas hasta dar con el negociado co-

rrespondiente, se pone al teléfono una amable funcionaria.

-Si usted quiere deshacerse de un coche, lo primero que tiene que hacer es darlo de baja.

-¿Le puedo enviar los papeles por correo?

-No. Tiene que venir personalmente para rellenar un impreso que tiene usted que firmar.

-Bueno, pero, ¿puedo entonces mandar a un mensajero que me recoja los impresos y luego enviarlos por correo?

-No. No es posible, porque tiene que venir personalmente y es necesario que haga una fotocopia del DNI y del certificado de haber pagado el Impuesto Municipal de Circulación para que la cotejen con el original.

-Pero, ¿no puedo mandar todo por correo?

-Es que tiene que pagar 400 pesetas y no sé cómo...

-Es que mire usted, no vivo en la capital y desplazarme me causa perder un día de trabajo...

-Lo siento, pero no se lo puedo solucionar.

-Otra cosa, señorita. ¿Qué ocurre si no tengo al día el pago del Impuesto Municipal?

-Pues tendrá que ir al Ayuntamiento y pagar el último año. Sin este requisito no le podemos tramitar la baja.

-¿Y si tengo pendiente el pago de alguna multa?

-No, eso no importa. Las multas siguen su curso y la deuda sigue pendiente.

-¿Y por qué no se hace lo mismo con el Impuesto Municipal; que la deuda siga pendiente?

-Mire eso no se lo puedo contestar.

La verdad es que esta mujer es una santa. Tiene casi la misma pa-

EL FIN
ULTIMO

La chatarra como arte



Los desechos de automóviles pueden también ser objeto de arte o parte de ellos. Un ejemplo más se ha vivido en estos días en la localidad de Coslada, cercana a Madrid, donde se han expuesto una serie de esculturas de Pedro de la Osa, entre las cuales, conglomerados de

automóviles aparecían como objetos expuestos. Durante una semana, los habitantes de la ciudad contemplaron, no sin perplejidad, estos bloques metálicos, que un día fueron móviles y hoy son pesados objetos inútiles y posiblemente artísticos.



ciencia que su jefe Corcuera. Como ya he perdido una hora, poco me importa perder más tiempo e insisto:

-¿Y no es necesario presentar un certificado de la Inspección Técnica?

-No, no es necesario.

-Oiga señorita, ¿y no le parece una incongruencia que sea obligatorio estar al día en el pago del Impuesto Municipal y sin embargo, a Tráfico poco le importa el que los coches estén al día en su inspección técnica?

-Puede que usted tenga razón, pero eso es algo que no puedo contestarle.

Con el tono de voz más amable que puedo poner, me despido de la paciente funcionaria. No se puede hacer nada más.

Pruebo fortuna entonces con la administración local; con el todopoderoso Ayuntamiento de la capital. Tras intentar indagar telefónicamente en las áreas de Tráfico y Policía Municipal, me informan de que, para

Tráfico no tramita las bajas sin pagar el impuesto municipal, pero no exige pasar la ITV

el problema que me afecta, hay que hablar con los responsables de Medio Ambiente; y dentro de esta concejalía, con la sección de Residuos Sólidos.

Se me informa de que hay un teléfono de información gratuito, el 900 10 20 00. Llamo y me dicen que para resolver mis dudas debo llamar a otros dos teléfonos. De pago, claro. Hace dos horas que hablo por teléfono, marco un número, espero que me contesten... menos mal que el teléfono lo paga mi empresa, lo mismo que el tiempo que estoy perdiendo sencillamente porque quiero deshacerme de un coche, que no quiero ni despeñar por un barranco ni dejar abandonado en una calle.

Al fin, logro dar con el responsable de la sección, quien se encuentra en una reunión con el concejal, pero me informan de que en cuanto

la abandone, se pondrá en contacto conmigo. Así lo hace y muy amablemente me informa de la situación.

-Esta sección del Ayuntamiento de Madrid se creó para recoger residuos sólidos urbanos. El problema que se nos plantea es que los coches abandonados no son, en principio, residuos sólidos, sino vehículos. Por tanto, no podemos retirarlos de la vía pública.

to procederemos a darlo de baja y posteriormente, retirarlo de la vía pública.

-Deduzco entonces que no es necesario que el propietario solicite la baja en Tráfico.

-No, no es necesario, porque la baja la tramita este departamento.

-¿No hay que pagar el Impuesto Municipal?

-Si hay una deuda pendiente, no

to con uno de ellos, que me cuenta:

-Sólo admitimos desguaces de coches dados de baja en Tráfico.

-¿Y la tramitan ustedes?

-No. Tiene que tramitarla el propietario. Nosotros enviamos una grúa a recoger el coche.

-¿Y cuánto cuesta?

-No cuesta nada. Normalmente nos ponemos de acuerdo sobre el valor del coche, que oscila entre

NUEVO RENAULT 21

Broker

120 CV. de potencia. Aire acondicionado. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Retrovisores con mando eléctrico. Ordenador de a bordo. Equipo de sonido con mando en el volante. Llantas de aleación. Todo de serie. Y por si fuera poco, está el precio.

2.455.000 Pts.* *Ya es hora de que inviertas en placer.*

Corbata opcional. Todo lo demás viene de serie.



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

* Precio válido en Península y Baleares. - I.V.A. y transportes incluidos.
Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda Inhibiciones 400

Si el propietario, voluntariamente, los da de baja, podemos retirarlo, porque se trata ya de un residuo; pero si no se dá de baja, hay que cumplir con una serie de requisitos de tipo legal, que llevan mucho tiempo.

Cuando un vehículo parece abandonado, solicitamos de Tráfico que nos facilite el nombre del propietario. Le enviamos un escrito en el que le comunicamos que entendemos que el vehículo de su propiedad se encuentra abandonado y por tan-

se cancela porque el vehículo se retire o esté dado de baja. La deuda sigue su curso.

No salgo de mi sorpresa. Debe tratarse de un error. Tráfico, con su exigencia de pagar el Impuesto Municipal, lo que está consiguiendo es que los ciudadanos abandonen su coche en la vía pública.

En vista de la confusión, me decidí a llamar a una firma de desguaces. Consulto las páginas amarillas de Telefónica y me pongo en contac-

unas 5.000 y 25.000 pesetas que abonamos al propietario.

He decidido dejar mi viejo Ritmo en la calle. Pero no abandonarlo todavía. Seguiré pagando el seguro, la ITV, el Impuesto Municipal y agotando la paciencia de nuestros funcionarios hasta que algún día alguien sepa explicarme por qué en este país se hacen las cosas tan difíciles. O

J.M.C.

Fotos: Alex Blanco



VOLKSWAGEN GOLF

SUPERVENTAS

COCHES MILLONARIOS

El propósito fundamental de un fabricante cuando lanza un nuevo modelo es vender el mayor número de unidades posibles durante la vida comercial del mismo. Llegar a ser un superventas es un objetivo que muy pocos cumplen, sobre todo a nivel internacional.

SIN lugar a dudas, el pionero de los superventas fue el mítico Ford T, modelo que estrenó el sistema de fabricación en cadena tal y como hoy en día se entiende. Este modelo se empezó a fabricar en 1908 y se mantuvo en producción durante 19 años, durante los cuales se fabricaron algo más de quince millones y medio de unidades de las cincuenta y dos versiones diferentes que se diseñaron. Posteriormente, al cese de la fabricación en los Estados Unidos, se siguió produciendo en Canadá y Gran Bretaña, hasta sumar un millón de unidades, con lo cual, la producción total del Ford T llegó a los 16,5 millones de unidades.

El siguiente superventas de carácter internacional hizo su aparición en los prolegomenos de la Segunda Guerra Mundial, fue el

famoso Volkswagen Escarabajo. Desde 1934 hasta la actualidad, han salido de las cadenas de producción cerca de veintidós millones de escarabajos. En la actualidad, se siguen fabricando en Méjico y Brasil

desde donde se exportan a muchos países del mundo donde siguen estando muy bien considerados.

Una vez superado el devastador efecto de la contienda mundial, el ingenio europeo se puso de nuevo



TOYOTA COROLLA

en marcha y surgió la idea del popular 2CV de Citroën. Con una tecnología revolucionaria; tracción delantera, motor bicilíndrico, chasis autoportante, etcétera, cuajó rápidamente en los países mediterráneos y fue uno de los responsables de la motorización de Francia y, también, de España. Hasta el final de su producción, en 1990, se fabricaron más de siete millones de unidades. Su tecnología dió lugar a otros modelos de características semejantes, como fueron los Citroën Dyane, Azam y Dynam.

La industria italiana también sabe mucho de superproducciones. Del Fiat 600, que en España fue Seat, salieron de la fábrica tres millones y medio entre los años 1955 y 1975. Durante algunos años más, se fabricó una corta serie en Yugoslavia. Este modelo fue el principal causante de que casi cualquier españolito pudiese acceder a un coche. Hoy en día, se siguen viendo muchos seiscientos por nuestras carreteras.

Por su parte, los productos ingleses están representados por el Mi-



VW ESCARABAJO

ni. La creación de Sir Alec Issigonis rompió todos los moldes con el avanzado diseño de la carrocería, el motor y el cambio en posición transversal y el curioso sistema de suspensión que utilizaba tacos de goma como elementos elásticos. En muy poco tiempo, su imagen quedó asociada al vehículo juvenil. Sus actuaciones en competición (fue ganador de tres ediciones del Rallye de Montecarlo) reforzaron esta imagen. En la actualidad se ha reanudado su producción en el Reino Unido, después de un paréntesis durante el cual se fabricaron cortas series en Italia y Portugal. En España se importa el modelo After Eight y el famoso Mini Cooper. Hasta el momento, se han producido más de cinco millones de Mini en el mundo.

Aunque para el público español es casi un desconocido, el récord

PRODUCCION
ESPAÑOLA

Récord para el Ford Fiesta

En los 40 años de su reciente historia, la industria española del automóvil ha fabricado más de 25 millones de turismos, repartidos entre 75 modelos diferentes, con infinidad de variantes y tipos, pertenecientes a más de 15 marcas diferentes y lanzados al mercado por los seis fabricantes actuales y algunos ya desaparecidos.

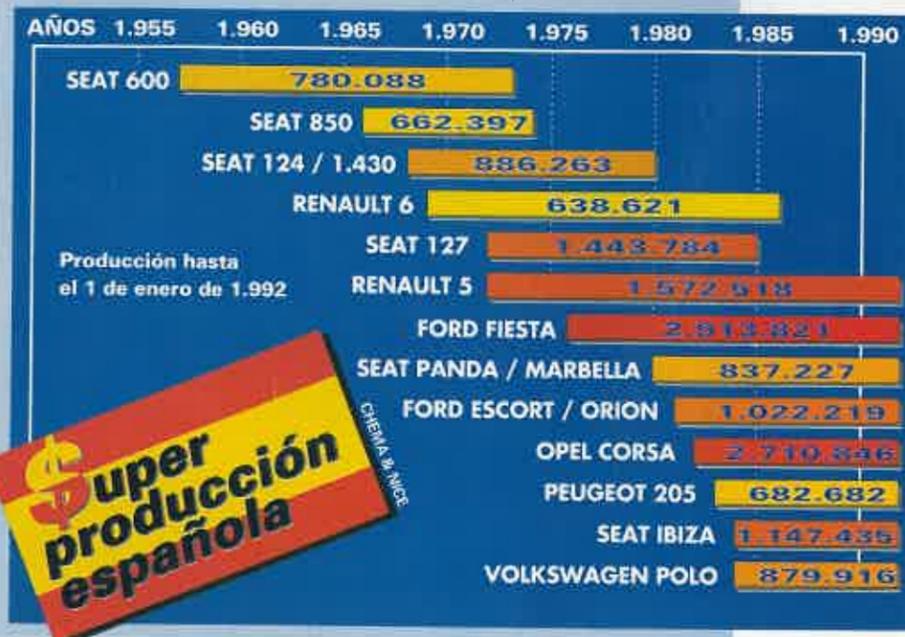
De esta larga lista de modelos, sólo seis lograron superar (hasta comienzos de este año) el millón de unidades, contando todas las versiones, destacando en primer lugar el Ford Fiesta, con 2.913.821 unidades producidas en los 16 años que lleva de fabricación (1976-1992). Le sigue el Opel Corsa, con 2.710.846 unidades en 10 años (1982-1992).

A continuación, con 1.572.518 unidades y fabricándose desde 1972 figura el Renault 5, el Seat 127, en producción durante 14 años; el Seat Ibiza y cierra esta lista de modelos millonarios el Ford Escort-Orion, con algo más de un millón en once años. Otros siete modelos, los Seat 124/1430, Panda/Mabella, el 850, el Volkswagen Polo, Peugeot 205, el Renault 6 y el legendario Seat 600 han

superado la producción del medio millón.

En concreto, del querido Seat 600 se han fabricado 780.000 unidades en los 17 años (1957-1973) que ha estado en producción, constituyendo la base indiscutible de la motorización española. Dotado inicialmente de una cilindrada de 600 centímetros cúbicos, pasó luego a un motor de 767 centímetros cúbicos, del que se hicieron varias versiones incluyendo un descapotable y un 4 puertas bautizado Seat 800. Los pioneros de la fabricación española fueron el seat 1400 y el Renault 4/4, que iniciaron su producción en el año 1953. Del Seat, que con distintas variaciones estuvo en producción hasta 1972, se fabricaron 235.000 unidades y del Renault 26.000 en seis años. Pero el gran veterano es el Renault 6, que se ha mantenido en producción durante nada menos que 30 años, desde 1963 y que continúa, aunque en series limitadas de reducida magnitud. Detrás figura el Renault 5, con 21 años en producción y el citado y ya desaparecido Seat 1400/1500, con 20 años.

M. Mojañín



EUROPA PAIS POR PAIS

| | ESPAÑA | ALEMANIA | FRANCIA | ITALIA | GRAN BRETAÑA | HOLANDA | BELGICA |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|
| MODELO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO | UDS/PUESTO |
| Renault Clio | 31.567/1º | 58.248/17º | 240.713/2º | 113.562/5º | 20.819/22º | 9.674/15º | 14.698/8º |
| Renault 19 | 30.372/2º | 53.317/18º | 149.220/3º | 39.674/16º | 21.526/21º | 10.629/13º | 15.024/7º |
| Ford Escort-Orion | 29.541/3º | 119.512/6º | 108.056/6º | 67.785/11º | 150.495/1º | 23.361/1º | 18.955/2º |
| Citroën ZX | 27.427/4º | -/- | 78.366/11º | 12.762/35º | 8.492/43º | -/- | 3.565/42º |
| Ford Fiesta | 25.295/5º | 103.236/9º | 92.619/8º | 175.812/2º | 117.180/2º | 8.032/23º | 17.574/3º |
| Seat Toledo | 21.070/6º | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
| Citroën AX | 19.320/7º | 16.874/40º | 120.920/7º | 43.535/15º | 19.302/23º | 6.324/27º | 9.912/17º |
| Opel Corsa | 18.422/8º | 78.196/14º | 79.755/10º | 28.799/20º | 44.751/9º | 10.955/12º | 16.802/5º |
| Opel Astra | 17.646/9º | 31.871/27º | -/- | 10.084/42º | 10.163/38º | 4.541/35º | -/- |
| VW Golf-Vento | 17.103/10º | 310.052/1º | 77.183/12º | 68.854/10º | 33.862/11º | 14.824/5º | 21.794/1º |
| Peugeot 205 | 16.625/11º | 52.329/19º | 254.850/1º | 73.449/8º | 46.615/8º | 13.755/6º | 16.985/4º |
| Seat Ibiza | 15.641/12º | 21.117/35º | 30.873/22º | 29.958/18º | -/- | -/- | 4.829/32º |
| Renault 21 | 13.022/13º | 11.085/47º | 138.929/4º | 10.331/41º | 10.459/37º | 4.196/39º | 6.702/24º |
| Peugeot 405 | 12.435/14º | 20.329/37º | 136.356/5º | 19.489/29º | 41.296/10º | 12.221/11º | 13.855/10º |
| Opel Vectra | 11.305/15º | 157.520/4º | 23.154/30º | 22.463/25º | 109.525/3º | 21.143/3º | 13.535/11º |

Estas cifras corresponden a 1991, por lo que algunos modelos, como el Seat Toledo, el Citroën Zx o el Opel Astra, no se comercializaban en todos los países o presentan cifras bajas debido a su juventud en el mercado.

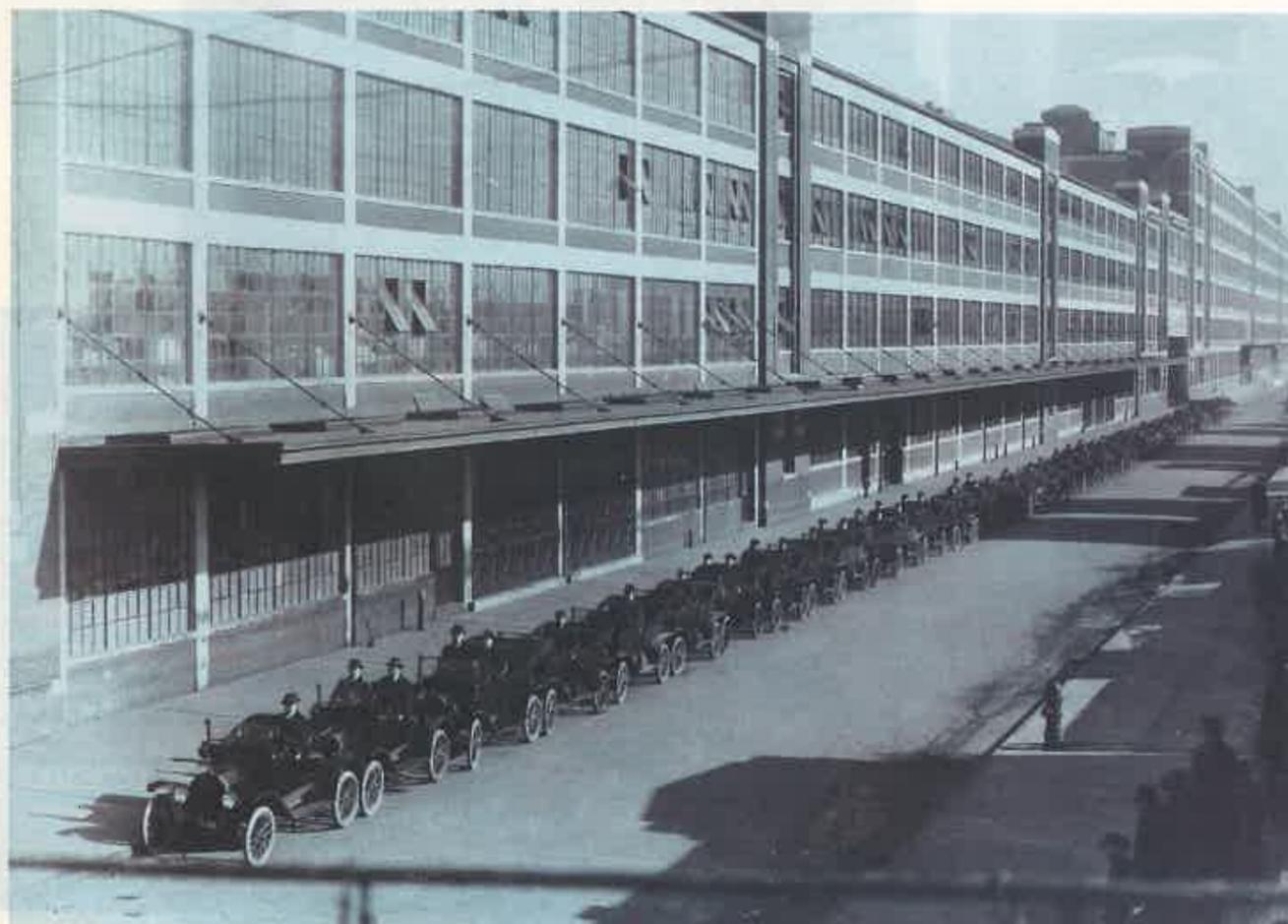
PRIMERO EN CADENA
Con el Ford T se inició la era de la producción en serie.

absoluto de ventas lo ostenta el Toyota Corolla que, además del citado volumen, tiene en su haber una gran difusión, que hacen de este modelo un coche verdaderamente internacional. En la actualidad, el Toyota Corolla ronda los 30 millones de unidades fabricadas, lo cual

es un hito que parece difícilmente superable por otros modelos. Este coche apareció en Japón en 1966. Progresivamente, su comercialización se fue extendiendo por todo el mundo y en la actualidad se vende en más de 130 países de los cinco continentes. Se fabrica en trece paí-

ses diferentes y en estas semanas acaba de ser lanzada en Europa la séptima generación del modelo desde su lanzamiento.

Por último, queda hablar del fenómeno de las últimas décadas: el Volkswagen Golf. Su lanzamiento comercial tuvo lugar en 1974 y desde



56/ Motor 16



FIAT/SEAT 600



ROVER MINI

entonces se ha convertido en todo un símbolo de robustez, polivalencia y estatus social. Cuando en 1976 se lanzó el primer Golf GTi, nadie podía anticipar que este modelo daría lugar a toda una generación de modelos de estas características. La gama se fue completando con versiones diésel en 1976, versiones descapotables en 1979; hasta que, en 1983, se lanzó la segunda generación del modelo. En 1989 se llegó a los 10 millones de unidades vendidas y en la actualidad, con la tercera generación ya en la calle, se va

en camino de los trece millones de unidades. En España, sus ventas le sitúan en el décimo puesto, pero en Bélgica, Alemania, Suiza o Austria, es el líder indiscutible, lo que lo sitúa en este privilegiado puesto a nivel europeo, con una penetración del 4,7 por ciento con 597.188 unidades vendidas durante 1991.

Además de estos modelos, ha habido otros que han tenido una gran difusión, pero pocos han tenido una vocación internacional tan alta como éstos.

○ Víctor Piccione

LOS MAS VENDIDOS DE EUROPA

| | |
|-------------------|--------------|
| 1º - VW Golf | 597.188 uds. |
| 2º - Ford Fiesta | 571.562 uds. |
| 3º - Fiat Uno | 527.491 uds. |
| 4º - Renault Clio | 512.825 uds. |
| 5º - Peugeot 205 | 470.131 uds. |
| 6º - Ford Escort | 444.218 uds. |
| 7º - Opel Kadett | 421.333 uds. |
| 8º - Opel Vectra | 403.141 uds. |
| 9º - Renault 19 | 347.189 uds. |
| 10º VW Passat | 328.707 uds. |
| 11º Opel Corsa | 317.053 uds. |
| 12º VW Polo | 276.707 uds. |
| 13º Ford Sierra | 264.271 uds. |
| 14º Peugeot 405 | 259.655 uds. |
| 15º Citroën AX | 250.817 uds. |

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.

Es una publicación del

MAGAZINE

OLIMPIADA
SOBRE
RUEDAS

UN TOLEDO PARA EL ORO

DENTRO del programa de patrocinio de los Juegos Olímpicos, Seat ha tomado la decisión de regalar un Toledo a todos los deportistas que logren una medalla de oro, tanto en deportes individuales como a todos los integrantes de un deporte de equipo. Para la ocasión, ha creado una versión específica, bautizada «Podium» con el motor dos litros, tapicería de cuero, inserciones en madera y el anagrama de las olimpiadas barcelonesas.

Las dos primeras unidades han sido entregadas ya a José Manuel Moreno, vencedor de la prueba de los 1.000 metros salida parada de ciclismo en pista y a Martín López Zubero

PUNTO DE ENCUENTRO SEAT

ADEMAS de ofrecer un Toledo a las medallas de oro españolas, de suministrar más de 2.000



coches para los desplazamientos oficiales y de ser la principal patrocinadora de los JJOO, la marca española es también la responsable del «meeting-point» o punto de encuentro para los más de 11.000 periodistas que cubren el acontecimiento olímpico.

Un pabellón de 600 metros cuadrados de moderno diseño se ha levantado en el centro de prensa, donde se informa sobre cualquier acontecimiento que ocurra en la Ciudad Condal y que pueda ser de interés para los profesionales de la información, tanto en su actividad profesional, como en el empleo de sus momentos de ocio y esparcimiento, que también es necesario cuidar en las muchas horas de trabajo que suponen unas Olimpiadas.

El Punto de Encuentro de Seat está dirigido por Josep Colomer, un entrañable y veterano compañero al que aseguramos el mayor de los éxitos.

mucha atención por parte del fabricante.

Los neumáticos Michelin los utilizan los equipos ciclistas profesionales Carrera, Gatorade y Castorama, entre otros y la experiencia en pruebas como el Tour de Francia han servido de base para el desarrollo de nuevos tipos de neumáticos que van a utilizarse en Barcelona, en pruebas de carretera y en pista.

ASISTENCIA OLIMPICA

VECEVE clubes de automóviles europeos han elaborado un plan de asistencia para cubrir las necesidades de los visitantes a la Olimpiada de Barcelona. A través del teléfono (93) 414 27 57, se atenderán las llamadas en los cuatro idiomas oficiales de todos los asociados a los Automóvil Club de Europa que participan en esta operación; Gran Bretaña, Portugal, Alemania, Holanda, Bélgica, Suiza y España, con 16 unidades de asistencia, a las que hay que sumar toda la flota del RACC, en total, 221 unidades repartidas por toda Cataluña.



CACOS INGENIOSOS

EL INGENIO DE LOS AMANTES DE LO AJENO no para y ya han inventado una nueva fórmula para «limpiar» a los automovilistas. El ladrón, que previamente ha regado la carretera de clavos para que se pinchen las ruedas, se ofrece amablemente a ayudar al automovilista en apuros y, entre que se saca el gato y se empieza a colocar la rueda de repuesto, aprovecha la ocasión para llevarse, sin que el dueño se dé cuenta, todo aquello que pueda tener algún valor. Ojo pues y atentos ante las amabilidades excesivas que pueden esconder intenciones nada buenas.

Motor 16 / 59



MERCADO

SKODA FAMILIAR

DESDE que la marca checoslovaca Skoda entró a formar parte del grupo Volkswagen, sus ofertas se han multiplicado. Ahora comienza a vender en España (a través de la red Seat-Volkswagen) una versión familiar del Skoda Favorit, bautizada Marathon y que logra ser la versión break más barata del mercado, con sólo un coste de 1.200.000 pesetas. El Marathon utiliza el conocido motor de 1.289 centímetros cúbicos y 58 caballos de potencia, con caja de 5 velocidades.

FIAT TIPO ESTIVALE

FIAT inicia en estos días la comercialización de una nueva versión del Tipo, bautizada Estivale, y con un precio realmente



interesante. Basado en la versión 1,4 no catalizada, ofrece 78 caballos de potencia.

El Estivale, que se ofrece a un precio de 1.430.000 pesetas llaves en mano, incorpora como elementos destacables el techo practicable y una decoración específica.

ASISTENCIA FIAT-LANCIA PARA LAS VACACIONES

DENTRO de la campaña de atención al cliente, el grupo Fiat-Lancia ha puesto en marcha un servicio de asistencia en vacaciones, en colaboración con ADA, que cubrirá la asistencia en carretera en todo el territorio nacional, entre los días 15 de julio a 15 de septiembre.

Cualquier usuario de un

vehículo de estas marcas puede llamar al teléfono (91) 519 16 16 durante las 24 horas del día.

VENDIDO EL PRIMER VOLVO 960 EXECUTIVE

LA versión Executive del Volvo 960, se caracteriza por la batalla más larga, que configura una au-



téntica limusina de superlujo, destinada a ejecutivos de alto standing, necesitados de un coche de representación.

Aunque esta versión limitada se ha puesto a la venta en España hace algunos meses, aún no se había logrado vender la primera unidad, que finalmente ha sido adquirida por Germán López, quien durante muchos años ha sido presidente de Volvo Concesionarios, firma importadora de la marca sueca para el mercado español.

LIBROS

PARA AVENTUREROS

«Aventuras deportivas en un Todo-Terreno» es el título de una guía destinada a aquellos conductores que buscan algo más que pequeñas excursiones con sus 4X4. Continuación del «Manual Tutor del T.T.», supone un escalón más elevado en cuanto a técnicas y objetivos. De la mano de su autor, Juan Antonio Muñoz, el libro recorre capítulo a capítulo todos los elementos a tener en cuenta para una aventura seria y bien planificada. Experiencias del autor, climatología de las diferentes regiones, cartografía, supervivencia, orientación, topografía y fotografía son los contenidos básicos, además de un apartado que, bajo el título genérico de «Cómo organizar un raid», incluye aspectos tan variados como los compañeros, el dinero o las armas. 128 páginas y más de 150 ilustraciones avaladas por la probada experiencia de Juan Antonio Muñoz, organizador, protagonista y colaborador de numerosas expediciones y raids, además de autor de reportajes y artículos editados en diversas publicaciones. Publicado por Editorial Tutor dentro de la colección «Aventuras Deportivas» su precio es de 1.750 ptas. I.V.A. incluido.



MATRICULA DE HONOR

PRESIDENTE DE FACONAUTO

FACONAUTO es la federación de Asociaciones de Concesionarios de Automóviles; o lo que es lo mismo, la patronal de la distribución de automóviles en España, en la que se integran las redes de distribución que venden el 95 por ciento de los coches nuevos en este país.

Pues bien, en su última Asamblea General, ha sido elegido como presidente Francisco Salazar Simpson, conocido empresario madrileño, que ya era presidente de la Asociación de los Concesionarios de Volvo.

MEDALLA DE ORO

DURANTE cerca de 20 años, Manuel Velázquez Velázquez ha venido desempeñando la presiden-

cia de la Asociación Española de la Carretera. Ahora, con motivo de su jubilación ha recibido el más alto galardón que concede la entidad, la Medalla de Oro, que le entregó el secretario general para las Infraestructuras del Transporte Terrestre, del MOPT, Emilio Pérez.

UN MILLON DE MOTORES

EN la fábrica de FASA Renault de Valladolid se ha celebrado un emocionante «cumpleaños»: el motor Energy celebra su primer millón de unidades producidas en esta planta.

El motor Energy, fabricado en dos tipos de cilindrada: 1.2 y 1.4 es el que utiliza la gama baja de Renault, en sus modelos Clio, Express y R-19 y se fabrica en España para exportarlo a todas las fábricas Renault que lo precisen ya sea en Francia, Bélgica como Portugal.

Este motor, de factura moderna, fue desarrollado en España, por el departamento técnico de FASA, que sigue encargándose de su evolución. Por ejemplo, se ha adaptado recientemente a su uso con catalizador, para lo que recurre a un sistema de inyección monopunto.

La fabricación del Energy en Valladolid supuso una importantísima inversión, superior a los 16.000 millones de pesetas, entre los años 1986 y 1989, a lo que hay que añadir continuas in-



versiones para su constante evolución.

El Energy ha sustituido a los veteranos motores Sierra y Tipo C de árbol de levas lateral. Su producción alcanza las 1.500 unidades diarias, de las cuales, la mitad se destina a la exportación.

AGENDA

REUNION DE SEAT 600

Por segundo año consecutivo, va a celebrarse en la localidad pontevedresa de Villagarcía de Arosa, una concentración de Seat 600. La cita está programada pa-



recepción de todos los participantes, incluye dentro de sus actividades una gran fiesta-verbena para la noche del sábado.

Para conseguir más información sobre este premio, contactar con la Asociación, en el teléfono de Madrid, (91) 411.36.63.

LAS SUECAS CONDUcen PEOR

EL ETERNO DILEMA HOMBRE/MUJER vuelve otra vez a estar de moda. Si no hace mucho las compañías de seguros anunciaban que las mujeres sufrían menos accidentes que los hombres, ahora un estudio de expertos de tráfico que acaba de ser presentado en Suecia asegura que las féminas conducen peor. Este estudio demuestra que la mujer, a pesar de que conduce menos horas y kilómetros, se ve implicada en mayor número de accidentes y es la causa de que ocurran muchos de ellos. Además, asegura que la manera de actuar al volante es distinta según el sexo ya que, mientras que el hombre conduce de manera ofensiva, para la mujer el coche es sólo un medio de transporte. Los datos hablan pero las generalizaciones nunca son buenas y seguro que hay conductoras excelentes así como conductores que pueden ser un peligro rodante para ellos y el resto de los automovilistas.



EL LUJO, MAS CARO EN BARCELONA

La demanda de coches de lujo se ha incrementado en Barcelona con motivo de los Juegos Olímpicos y las empresas que se dedican al alquiler de este tipo de coches han incrementado los precios aprovechando la ocasión. La subida de las tarifas para estos días han aumentado entre un quince y un treinta por ciento, subida que los responsables de las más importantes compañías aseguran que revierte en bonificaciones a los conductores que hablan idiomas. Ahora, tener un coche de lujo, con chófer, todo el día oscila entre 65.000 pesetas y las 170.000 que puede costar una limusina para seis personas. Como curiosidad destaca el hecho de que no es la gente más conocida la que alquila los coches más espectaculares, siendo los japoneses, coreanos y norteamericanos los que más solicitan este tipo de servicio.





sólo Sevilla y Barcelona están conectadas al GSM, que funciona intermitentemente y en fase experimental.

QUERIDOS COCHES

PROTESTAN POCO

Los españoles reclaman poco. Eso es algo contrastado, que vuelve a manifestarse en un estudio realizado por la OMIC (Oficinas Municipales de Información al Consumidor) y publicado recientemente en la revista Consumo.

Según este estudio, elaborado a lo largo del pasado año, del total de reclamaciones presenta-



das, sólo el 4,0 por ciento corresponden a reparaciones de automóviles, a las que hay que sumar un 2,9 por ciento de reclamaciones sobre compra-venta y otro 2,4 por ciento sobre seguros del automóvil.

Estas cifras son poco significativas comparadas con un 15,7 por ciento de reclamaciones sobre vivienda o un 11,9 por ciento contra las compañías de suministro de electricidad. La compañía Telefónica y el suministro de gas son otras de las frecuentemente reclamadas.

Más esperanzador es el hecho de que las reclamaciones, además de ser relativamente pocas, van disminuyendo con el paso del tiempo. Así, según este trabajo, las que afectan a las reparaciones, han pasado de un 9,5 a un 4 por ciento.

Del total de quejas que sobre las reparaciones de automóviles, presentan los españoles, más de la mitad obedecen a prestación de servicios y defectos de fabricación (57 por ciento), al precio de la reparación (21,4 por ciento) y al incumplimiento de los deberes (5,7 por ciento).

OPEL CON EL FUTBOL

Los fabricantes de automóviles han apostado fuerte en el patrocinio de los grandes espectáculos y eventos deportivos. Los ejemplos de Ford en la Expo y de Seat en los Juegos Olímpicos de Barcelona, están en la mente de todos.

Pues bien, General Motors Europa ha llegado a un acuerdo con la entidad organizadora de los Mundiales de Fútbol del 94, mediante el cual Opel será el principal patrocinador de este acontecimiento deportivo que se celebrará en Estados Unidos, en los meses de junio y julio y que según todas las previsiones será seguido por más espectadores que las propias olimpiadas.

Opel ya patrocinó la Copa Mundial de Fútbol de México de 1966, el Campeonato de Europa de Fútbol de 1988 en Alemania y ha sido el patrocinador exclusivo del Campeonato de Europa que este año se ha celebrado en Suecia, a la vez que patrocina a alguno de los equipos de fútbol más prestigiosos de Europa.

S N U E V O S O L I C I T A R I O

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| ACM | | | | | | | | | | | | | | |
| ACM OH | 1.897.500 | 1.588 | 54 | 114 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | Serie | - | - |
| ACM OH TD | 2.112.800 | 1.588 | 70 | 147 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | Serie | - | - |
| ACM OH TD E | 2.417.000 | 1.588 | 70 | 147 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | Serie | - | - |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|--------------|---------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| ALEKO | | | | | | | | | | | | | | |
| Aleko 2141 | 924.000 | 1.569 | 74 | 155 | 14,0 | 8,3 | 435,0 | - | - | - | - | - | - | 70.000 |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|-----|---------|
| 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 ie | 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 ie 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 ie 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 ie | 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 ie 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 ie 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 | 207 | 8,9 | 9,0 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 1.7 ie Sport Wagon | 1.976.575 | 1.712 | 110 | 187 | 9,6 | 8,9 | 420,0 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 75 1.6 ie | 1.918.901 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 80.896 | - | 80.896 |
| 75 1.6 ie Le Mans | 1.899.653 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 80.896 | - | 80.896 |
| 75 1.8 ie | 2.130.630 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 80.896 | - | 80.896 |
| 75 1.8 ie Le Mans | 2.178.750 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 80.896 | - | 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 | - | 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 | - | 80.896 |
| 155 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 | 4.786.960 | 1.995 | 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 |
| Spider 2.0 ie | 3.558.380 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0 | 9,1 | 425,8 | 43.308 | Serie | Serie | Serie | Serie | - | Serie |

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

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| ARO | | | | | | | | | | | | | | |
| Aro 10 Techo Luna | 1.106.600 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Aro 10 Techo Duro | 1.242.000 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5 | 380,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 243 D | 1.673.595 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 244 D | 1.735.100 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | - | - | - | - | - | - | - |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| ASIA MOTORS | | | | | | | | | | | | | | |
| Rocsta 1.8 G | 2.233.849 | 1.789 | 85 | 159 | - | - | 360,5 | Serie | - | - | - | Serie | - | Serie |
| Rocsta 2.2 D Básico | 1.932.610 | 2.184 | 72 | 138 | - | - | 360,5 | Serie | - | - | - | Serie | - | Serie |
| Rocsta 2.2 D | 2.284.794 | 2.184 | 72 | 138 | - | - | 360,5 | Serie | - | - | - | Serie | - | Serie |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|
| AUDI | | | | | | | | | | | | | | |
| 80 2.0 E | 2.752.000 | 1.984 | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 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 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.3 E | 3.550.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,2 | 10,5 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.3 E Quattro | 4.307.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,4 | 10,7 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.3 E Aut. | 3.792.000 | 2.309 | 133 | 202 | 11,9 | 10,5 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.8 E V6 | 4.394.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0 | 10,4 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.8 E V6 Aut. | 4.667.000 | 2.771 | 174 | 216 | 9,2 | 11,5 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.8 E V6 Quattro | 4.987.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0 | 11,8 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 S4 | 6.611.000 | 2.226 | 230 | 244 | 6,8 | 12,1 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.5 TDI | 4.127.000 | 2.461 | 115 | 195 | 11,1 | 6,6 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 Avant 2.3 E | 3.991.000 | 2.309 | 133 | 194 | 10,5 | 10,9 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 Avant 2.3 E Aut. | 4.258.000 | 2.309 | 133 | 189 | 12,2 | 11,4 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 Avant 2.3 E Quattro | 4.769.000 | 2.309 | 133 | 194 | 10,7 | 11,2 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 Avant 2.8 E V6 | 4.842.000 | 2.771 | 174 | 212 | 8,3 | 10,6 | 479,0 | Serie | 96.158 | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 Avant 2.8 E V6 Aut. | 5.109.000 | 2.771 | 174 | 207 | 9,5 | 11,6 | 479,0 | Serie | 96 | | | | | |

PRECIOS COMO USADOS

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|------------------------------|------|------|------|------|-----|
| Fiesta S 1.6 3p | 980 | 830 | 750 | -- | -- |
| Fiesta Ghia 1.4 5p | 940 | 800 | 720 | -- | -- |
| Fiesta XR3i | 1180 | 1000 | 900 | -- | -- |
| Fiesta CL 1.8 D 3p | 880 | 760 | 680 | -- | -- |
| Fiesta CL 1.8 D 5p | 880 | 760 | 680 | -- | -- |
| Fiesta CL 1.8 D 5p | 930 | 800 | 720 | -- | -- |
| Escort Laser CL y GL 1.3 | -- | -- | 600 | 440 | -- |
| Escort Xtra 1.4 | -- | -- | 640 | 510 | -- |
| Escort Ghia 1.6 | 1000 | 900 | 810 | 730 | 550 |
| Escort Ghia 1.6 i | 1050 | 950 | 870 | 780 | 700 |
| Escort GT, Mark y Xtra 1.6 | 900 | 810 | 730 | 660 | -- |
| Escort Ghia 1.6 Cat. | 1100 | 940 | 850 | -- | -- |
| Escort XR3i | 1240 | 1060 | 950 | 800 | 570 |
| Escort RS Turbo | 1460 | 1250 | 1120 | 950 | 760 |
| CLD, GLD y Xtra 1.6 D | -- | -- | 510 | 370 | -- |
| Escort Mark 1.6 D | 900 | 810 | 730 | 660 | -- |
| Escort Ghia 1.6 D/1.8 D | 1000 | 900 | 810 | 730 | 660 |
| Escort GTD 1.6 | 930 | 840 | 760 | -- | -- |
| Escort Country 1.6 D | 1000 | 900 | 810 | 730 | -- |
| Escort Country 1.8 D | 1030 | 930 | 840 | -- | -- |
| Escort Cabrio Ghia 1.6 | 1540 | 1320 | 1180 | 990 | 790 |
| Escort Cabrio XR3i | 1750 | 1500 | 1350 | 1150 | 850 |
| Onion CL 1.4 y 1.6 | -- | 850 | 720 | 610 | 520 |
| Onion Ghia GT y Millio. 1.6 | 1050 | 930 | 840 | 750 | 600 |
| Onion Ghia 1.6 i | 1150 | 1000 | 910 | 800 | 720 |
| Onion Ghia 1.6 Cat. | 1200 | 1020 | 920 | -- | -- |
| Onion CLX 1.6 | -- | -- | 680 | 550 | -- |
| Onion Ghia 1.6 D/1.8 D | 1050 | 950 | 870 | 780 | 600 |
| Onion GT y Millionaire 1.8 D | 1000 | 900 | 820 | 730 | 550 |
| Escort CLX 1.3 5p | 1220 | -- | -- | -- | -- |
| Escort CLX 1.6 3p | 1260 | -- | -- | -- | -- |
| Escort CLX 1.6 5p | 1300 | -- | -- | -- | -- |
| Escort CLX 1.6 i Cat. 5p | 1450 | -- | -- | -- | -- |
| Escort Sport 1.6 i 3p | 1450 | -- | -- | -- | -- |
| Escort CLX 1.8 D 5p | 1200 | -- | -- | -- | -- |
| Escort Ghia y Nomade 1.6 | 1430 | -- | -- | -- | -- |
| Escort Cabrio 1.6 i | 1330 | -- | -- | -- | -- |
| Onion CLX 1.6 | 1370 | -- | -- | -- | -- |
| Onion CLX 1.6 i Cat. | 1460 | -- | -- | -- | -- |
| Onion Ghia 1.6 i | 1460 | -- | -- | -- | -- |
| Onion Ghia 1.6 i Cat. | 1570 | -- | -- | -- | -- |
| Onion CLX 1.8 D | 1250 | -- | -- | -- | -- |
| Onion Ghia 1.8 D | 1370 | -- | -- | -- | -- |
| Sierra CL y G. 1.5 4p | -- | -- | 800 | 720 | -- |
| Sierra CL 1.8 5p | -- | -- | 850 | 770 | -- |
| Sierra CL 1.8 5p | -- | -- | 850 | 770 | -- |
| Sierra CL y GT 2.0 4p | 1260 | 1070 | 980 | 850 | 770 |
| Sierra GL 2.0 4p | -- | -- | 900 | 810 | -- |
| Sierra GL 2.0 i 4p | 1440 | 1220 | 1080 | 940 | 850 |
| Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p | 1750 | 1350 | 1200 | 1050 | 800 |
| Sierra CL 2.0 Catalizad. | 1500 | 1270 | 1140 | -- | -- |
| Sierra CL 2.0 5p | 1320 | 1110 | 1020 | 940 | 840 |
| Sierra GL y GT 2.0 5p | 1340 | 1130 | 1000 | 900 | 810 |
| Sierra GL 2.0 i 5p | 1490 | 1260 | 1120 | 990 | 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 | 990 | 890 |
| Sierra Sport 2.0 i 5p | 1530 | 1300 | 1190 | 1030 | 930 |
| Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i | -- | -- | 1270 | 1140 | -- |
| Sierra XR4 4x4 2.9 i | 2410 | 2050 | 1740 | 1570 | -- |
| Sierra Cosworth 2.0 i | 2810 | 2390 | 2140 | 1820 | 1640 |
| Sierra CLD 4p | 1390 | 1180 | 1030 | 800 | 720 |
| Sierra GLD 4p | 1550 | 1320 | 1120 | 870 | 780 |
| Sierra GLD 5p | 1450 | 1220 | 1060 | 950 | -- |
| Sierra GLD 5p | 1580 | 1360 | 1150 | 900 | 600 |
| Sierra Fam. CL y GL 2.0 | -- | -- | -- | 900 | 600 |
| Sierra Fam. GL 2.0 i | 1610 | 1360 | 1240 | 1050 | 940 |
| Scorpio CL 2.0 i | 1700 | 1440 | 1220 | 1100 | -- |
| Scorpio GL 2.0 i | 1910 | 1620 | 1470 | 1250 | 940 |
| Scorpio GL 2.4 i | 2000 | 1700 | 1540 | 1310 | 1180 |
| Scorpio GL 4x4 2.9 i | 2760 | 2340 | 2110 | 1820 | 1460 |
| Scorpio Ghia 2.0 i | 2220 | 1880 | 1710 | 1450 | 1300 |
| Scorpio Ghia 2.4 i | 2390 | 2020 | 1840 | 1570 | 1410 |
| Scorpio Ghia 2.8 i | -- | -- | -- | 1210 | -- |
| Scorpio Ghia 2.9 i | 2610 | 2210 | 2000 | 1700 | 1530 |
| Scorpio Ghia 4x4 2.9 i | 3190 | 2700 | 2450 | 2080 | 1870 |
| Scorpio CL Turbo D | 1910 | 1630 | 1470 | -- | -- |
| Scorpio GL Turbo D | 2100 | 1780 | 1580 | -- | -- |
| Scorpio Ghia Turbo D | 2530 | 2140 | 1930 | -- | -- |
| Scorpio Ghia 2.9 Cat. | 2690 | 2250 | 2060 | -- | -- |

| JAGUAR | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| Sovereign V12 | 5410 | 4750 | 3900 | 3430 | 2520 |
| XJS 3.6 Cabriolet | -- | -- | -- | 3440 | -- |
| XJS V12 Cabriolet | 6360 | 5890 | 5220 | 4510 | 3630 |
| XJS 3.6 | 4940 | 4460 | 4180 | 3650 | 3200 |
| XJS V12 | 5220 | 4750 | 4460 | 3970 | 3500 |
| XJ6 3.6 | 4560 | 3800 | 2940 | 2500 | 2250 |
| Sovereign 3.6 Aut. | 5320 | 4540 | 4560 | 3980 | 3580 |
| Daimler 3.6 Aut. | 6080 | 5600 | 5130 | 4460 | 4010 |

| LANCIA | | | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| Y 10 Fire | -- | 560 | 470 | 420 | -- |
| Y 10 Fire | 670 | -- | -- | -- | -- |
| Y 10 Fire LX IE | 800 | 720 | 650 | 580 | 490 |
| Y 10 Turbo | -- | 730 | 660 | 570 | 480 |
| Y 10 GT | 910 | 820 | 740 | -- | -- |
| Delta 1300 | 970 | 820 | 750 | 640 | 580 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| Delta 1600 GT IE | 1120 | 950 | 850 | 740 | 630 |
| Delta HF Turbo IE | 1250 | 1060 | 950 | 800 | 680 |
| Delta 4x4 | -- | -- | -- | 1350 | 1150 |
| Delta Integrale | 2550 | 2170 | 1950 | -- | -- |
| Delta Integrale 16 V | 2750 | 2340 | 2110 | -- | -- |
| Prisma 1.5 LX | -- | 930 | 790 | 710 | -- |
| Prisma 1600 IE | -- | -- | 800 | 680 | -- |
| Prisma Symbol | -- | 1020 | 930 | 790 | 710 |
| Prisma TD | -- | 1070 | 970 | 820 | 740 |
| Thema 2.0 IE | 1950 | 1730 | 1540 | 1300 | 1110 |
| Thema IE Turbo | -- | -- | 1460 | 1250 | -- |
| Thema 6V | -- | -- | 1500 | 1210 | -- |
| Thema Turbo IE SW | -- | 2530 | 2280 | 1940 | 1750 |
| Thema 2.0 IE 16 V | 2180 | 1960 | 1670 | 1500 | -- |
| Thema Turbo IE 16 V | 2900 | 2340 | 1990 | 1790 | -- |
| Thema 8.32 | -- | 4330 | 3700 | 3330 | -- |
| Thema TD | -- | -- | 1340 | 1140 | -- |
| Thema TD Nuevo | 2350 | 2090 | 1880 | -- | -- |
| Thema Turbo DS SW | -- | 2450 | 2200 | 1980 | -- |
| Debra 1.600 ie | 1460 | 1310 | -- | -- | -- |
| Debra 1.800 ie | 1640 | 1480 | -- | -- | -- |
| Debra 2.0 ie | 1880 | 1690 | -- | -- | -- |
| Debra Turbo Diesel | 1650 | 1480 | -- | -- | -- |

| MERCEDES BENZ | | | | | |
|---------------|------|------|------|------|------|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| 190 D | 2500 | 2370 | 2170 | 1900 | 1670 |
| 190 D 2.5 | 2940 | 2790 | 2550 | 2240 | 1960 |
| 190 D 2.5 T | 3300 | 3130 | 2870 | -- | -- |
| 200 D | 3220 | 3060 | 2790 | 2450 | 2150 |
| 250 D | 3520 | 3340 | 3050 | 2680 | 2350 |
| 300 D | 3820 | 3630 | 3310 | 2910 | 2550 |
| 300 TD | 4300 | 4080 | 3730 | 3270 | 2870 |
| 300 TD Turbo | 5100 | 4840 | 4420 | 3870 | 3400 |
| 190 E 1.8 | 2200 | 2090 | -- | -- | -- |
| 190 E 2.0 | 2890 | 2740 | 2510 | 2200 | 1930 |
| 190 E 2.3 | 3090 | 2930 | 2670 | 2350 | 2060 |
| 190 E 2.3 16V | -- | -- | 4000 | 3500 | -- |
| 190 E 2.6 | 3580 | 3400 | 3100 | 2720 | 2390 |
| 190 E 2.5 16V | 5260 | 5000 | 4560 | -- | -- |
| 200 | 3000 | 2850 | 2600 | 2280 | 2000 |
| 230 E | 3510 | 3330 | 3040 | 2660 | 2340 |
| 230 CE | 4480 | 4260 | 3880 | 3400 | 2980 |
| 230 TE | 3960 | 3760 | 3430 | 3010 | 2640 |
| 260 E | 4090 | 3860 | 3550 | 3110 | 2730 |
| 300 E | 4420 | 4200 | 3830 | 3360 | 2950 |
| 300 E 4 Merc. | 5590 | 5100 | 4840 | 4250 | 3720 |
| 300 CE | 5290 | 5020 | 4580 | 4020 | 3520 |
| 300 TE | 4870 | 4630 | 4220 | 3700 | 3240 |
| 260 SE | 3960 | 3390 | 2830 | 2550 | 2260 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|---------|------|------|------|------|------|
| 300 SE | 4250 | 3640 | 3030 | 2730 | 2430 |
| 300 SEL | 4570 | 3910 | 3270 | 2930 | 2610 |
| 420 SE | 5160 | 4420 | 3680 | 3310 | 2950 |
| 420 SEL | 5530 | 4730 | 3940 | 3550 | 3160 |
| 500 SE | 5570 | 4780 | 3980 | 3580 | 3190 |
| 500 SEL | 6100 | 5230 | 4360 | 3920 | 3490 |
| 560 SEL | 8590 | 7370 | 6140 | 5530 | 4910 |
| 300 SL | 6500 | 6200 | 5800 | 5080 | 4320 |
| 420 SL | -- | -- | -- | 5500 | 4680 |
| 420 SEC | 6200 | 5320 | 4430 | 4000 | 3550 |
| 500 SL | -- | -- | -- | 6080 | 4800 |
| 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 | 630 | -- | -- | -- | -- |
| 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 | 920 | 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 | 540 |
| Kadett 1.4 3p | 1100 | 960 | -- | -- | -- |
| Kadett 1.6 3p | 1170 | 1010 | 910 | -- | -- |
| Kadett 1.8 i 3p | 1240 | 1060 | 950 | -- | -- |
| Kadett GSi 2.0 i 3p | 1460 | 1250 | 1130 | 1000 | 900 |
| Kadett GSi 2.0 i 16V 3p | 1720 | 1470 | 1320 | 1180 | 1060 |
| Kadett 1.3 4p | 970 | 820 | 740 | 630 | 500 |
| Kadett 1.4 4p | 1140 | 1030 | -- | -- | -- |
| Kadett 1.6 4p LS | 1120 | 960 | 860 | 770 | 600 |
| Kadett 1.6 4p Fun | 1120 | 960 | 860 | 770 | 600 |
| Kadett 1.6 4p GL Bea. Fils | 1190 | 1020 | 920 | 820 | 660 |
| Kadett 1.8 i 4p | 1320 | 1130 | 1020 | 910 | 740 |
| Kadett 1.3 5p | 910 | 770 | 690 | -- | -- |
| Kadett 1.4 5p | 1120 | 1000 | -- | -- | -- |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|------------------------|------|------|------|------|-----|
| Kadett 1.6 5p LS y Fun | 1120 | 960 | 860 | 770 | 600 |
| Kadett 1.6 5p GL | 1170 | 1000 | 900 | 800 | 650 |
| Kadett Beauty | 1170 | 1000 | 900 | 800 | 650 |
| Kadett 1.8 i 5p | 1370 | 1230 | -- | -- | -- |
| Kadett GSi 2.0 i 5p | 1520 | 1300 | 1170 | 1040 | 840 |
| Kadett Cabrio 1.6 | 1550 | 1390 | 1250 | -- | -- |
| Kadett Cabrio 2.0 i | 1720 | 1550 | 1390 | 1180 | -- |
| Kadett 1.5 TD 4p | 1210 | 1020 | 920 | 710 | 640 |
| Kadett 1.7 D 4p | -- | -- | 720 | 580 | -- |
| Kadett 1.5 TD 5p | 1200 | 1010 | 910 | 740 | 670 |
| Kadett 1.6 D 5p | -- | -- | 720 | 580 | -- |
| Kadett 1.7 D 5p | 1040 | 890 | 800 | -- | -- |
| Kadett 1.6 S Caravan | 1200 | 1030 | 920 | 820 | 74 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| R21 GTS | 1380 | 1170 | 970 | 870 | 740 |
| R21 TXE | 1710 | 1450 | 1210 | 1080 | 920 |
| R21 GTX | 1470 | 1240 | 1040 | 940 | — |
| R21 TX i | 1820 | 1640 | — | — | — |
| R21 2 L Turbo | 2340 | 1980 | 1850 | 1480 | — |
| R21 GTD | 1480 | 1250 | 1040 | 930 | 800 |
| R21 Turbo D | 1660 | 1400 | 1170 | 1050 | — |
| R21 Turbo DX | 1760 | 1490 | 1250 | 1120 | — |
| R21 Nevada GTS | 1530 | 1290 | 1080 | 960 | 820 |
| R21 Nevada TXE | 1750 | 1480 | 1240 | 1100 | 940 |
| R21 Nevada TXE Fam. | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 980 |
| R21 Nevada GTD | 1670 | 1410 | 1180 | 1050 | 900 |
| R21 Nevada Turbo D | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 1030 |
| R21 Nevada Turbo DX | 1910 | 1620 | 1350 | 1210 | 1090 |
| R25 GTS | 1320 | 1120 | 1010 | 900 | 770 |
| R25 GTX | 1850 | 1580 | 1420 | 1270 | 1080 |
| R25 TX | 1900 | 1610 | 1450 | 1290 | 1100 |
| R25 TX i | 2320 | 1970 | 1770 | — | — |
| R25 V6 i | 2730 | 2320 | 2090 | 1860 | 1590 |
| R25 V6 Turbo | 3760 | 3190 | 2880 | 2560 | 2190 |
| R25 GTD | 1470 | 1180 | 1060 | 940 | 810 |
| R25 Turbo D | 2290 | 1960 | 1760 | 1570 | 1340 |
| Espace GTS | 2000 | 1700 | 1530 | — | — |
| Espace TSE | — | — | — | 1380 | 1010 |
| Espace DXE | 2400 | 2050 | 1850 | 1570 | 1140 |
| Espace DXE Cuadra | 2650 | 2250 | 2020 | — | — |
| Espace Turbo D | 2200 | 1870 | 1670 | 1280 | 960 |
| Espace Turbo DX | 2470 | 2110 | 1890 | 1470 | 1080 |
| Alpine V6 Turbo | 5350 | 4800 | 4100 | 3490 | 3140 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| 111 L | 890 | — | — | — | — |
| 111 S Sp | 850 | — | — | — | — |
| 114 S | 880 | — | — | — | — |
| 114 SL Sp | 950 | — | — | — | — |
| 114 GT | 1100 | — | — | — | — |
| 216 S | — | 800 | 700 | 610 | — |
| 216 Sprint | — | 880 | 780 | 650 | — |
| 216 SE | — | 950 | 850 | 750 | 670 |
| 216 EFi | — | 950 | 850 | 750 | 670 |
| 216 Vitese | — | 1050 | 950 | 850 | 750 |
| 214 S i | 1240 | 1120 | — | — | — |
| 214 GS i | 1400 | 1260 | — | — | — |
| 216 GS i | 1570 | 1430 | — | — | — |
| 116 GT | 1720 | — | — | — | — |
| 414 GSI | 1450 | — | — | — | — |
| 416 GSI | 1500 | — | — | — | — |
| 416 GT | 1700 | — | — | — | — |
| 820 Si | 2300 | 2000 | 1700 | 1500 | 1300 |
| 827 Sterling | 2900 | 2500 | 2200 | 1900 | 1600 |
| 827 Vitese | 2900 | 2500 | 2200 | 1900 | 1600 |
| Metro 1.0 | — | — | — | — | 290 |
| Metro 1.3 | — | 600 | 520 | 470 | 400 |
| Metro MG | — | 700 | 650 | 570 | 470 |
| Metro 4p | — | 670 | 600 | 520 | 450 |
| Mantra EFi 2.0 | 1150 | 1000 | 860 | 720 | 630 |
| Montego Mayfair | — | — | — | 750 | 650 |
| Montego 1.8 SL | 3000 | 900 | 800 | — | — |
| Montego EFi 2.0 | — | — | — | 900 | 800 |
| Montego GSI 2.0 | 1150 | 1000 | 900 | — | — |
| Montego GTI 2.0 | 1200 | 1050 | 950 | — | — |
| Montego Estate 2.0 GTI | 1250 | 1100 | 1000 | 900 | 800 |
| Montego DSL Turbo | 1250 | 1100 | 950 | — | — |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Panda 40 | — | — | — | — | 230 |
| Marbella | — | — | — | — | 230 |
| Sprint | — | — | — | — | 230 |
| Marbella L, Playa Sp., y Jun. | 590 | 470 | 400 | 340 | 290 |
| Marbella XL | 630 | 540 | 460 | 410 | — |
| Marbella GL | 630 | 540 | 460 | 410 | — |

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

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

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------------|------|------|------|------|-----|
| Polo Bunny 1.0 y 40 C | 660 | 580 | 530 | 400 | 300 |
| Polo 45 C y Fox 1.0 | 730 | 630 | 560 | 420 | 340 |
| Polo 55 C y Fox 1.3 | 800 | 680 | 620 | 460 | 360 |
| Polo Classic C 1.3 | 730 | 620 | 570 | 420 | 330 |
| Polo Classic CL 1.3 | 830 | 710 | 640 | 480 | 360 |
| Polo Classic Bel Air | 770 | 650 | 580 | — | — |
| Polo Fox Diesel | 840 | 710 | 600 | 540 | — |
| Polo Classic CL D | 870 | 740 | 670 | 520 | 470 |
| Polo Coupé Fox 1.0 | 730 | 630 | 540 | 480 | — |
| Polo Coupé CL | 820 | 700 | 590 | 530 | — |
| Polo Coupé GT 55 cv | 870 | 750 | 640 | 580 | — |
| Polo Coupé GT 75 cv | 920 | 800 | 680 | 610 | — |
| Golf Sprinter 2 p | 1120 | 950 | 860 | — | — |
| Golf Sprinter 4 p | 1180 | 1000 | 900 | — | — |
| Golf CL 75 cv 2 p | 1190 | 1020 | 920 | 780 | 590 |
| Golf CL 75 cv 4 p | 1270 | 1080 | 920 | 830 | — |
| Golf CL 90 cv 2 p | 1350 | 1150 | 1040 | 870 | 670 |
| Golf CL 90 cv 4 p | 1420 | 1220 | 1040 | 940 | — |
| Golf GTI 112 cv 2 p | 1440 | 1240 | 1110 | 940 | 730 |
| Golf GTI 112 cv 4 p | 1500 | 1300 | 1170 | 990 | 750 |
| Golf GTI 16 v 2 p | 1650 | 1410 | 1270 | 1070 | 860 |
| Golf GTI 16 v 4 p | 1730 | 1480 | 1330 | 1120 | 900 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|--------------------------|------|------|------|------|-----|
| Golf CL D 2 p | 1180 | 1000 | 900 | 690 | 540 |
| Golf CL D 4 p | 1250 | 1060 | 960 | 740 | 560 |
| Golf GTD 2 p | 1390 | 1180 | 1060 | 820 | 630 |
| Golf GTD 4 p | 1460 | 1240 | 1120 | 850 | 660 |
| Golf Cabrio GII | 1520 | 1300 | 1170 | 990 | 800 |
| Golf Cabrio Quattro | 1700 | 1450 | 1300 | 1100 | 900 |
| Jetta CL 75 cv | 1040 | 880 | 750 | 680 | — |
| Jetta CL 90 cv | 1150 | 970 | 820 | 740 | — |
| Jetta GT | 1490 | 1260 | 1090 | 930 | 700 |
| Jetta CL TD | 1210 | 1020 | 870 | 780 | — |
| Jetta CL TD | 1210 | 1030 | 880 | 790 | — |
| Passat 1.8 C L | — | — | — | 510 | 420 |
| Passat 2.0 GLS | — | — | — | 690 | 620 |
| Passat 1.6 CLD | — | — | — | — | 420 |
| Passat 1.6 CLD Turbo | — | — | — | 570 | 510 |
| Passat CL 90 cv | 1340 | 1200 | 1080 | 970 | — |
| Passat GL 90 cv | 1540 | 1390 | 1250 | 1120 | — |
| Passat GL 112 cv | 1660 | 1490 | 1340 | 1200 | — |
| Passat GT 16 v | 1950 | 1760 | 1580 | 1420 | — |
| Passat CL TD | 1540 | 1380 | 1250 | 1120 | — |
| Passat Variant CL 90 cv | 1400 | 1180 | 1000 | 900 | — |
| Passat Variant GL 112 cv | 1680 | 1420 | 1210 | 1090 | — |
| Passat Variant TD | 1800 | 1580 | 1350 | 1040 | — |
| Corrado 16 v | 2300 | 1940 | 1650 | 1490 | — |
| Corrado G 60 | 2640 | 2240 | 1900 | 1740 | — |
| Santana LX 1.8 | — | — | — | 480 | — |
| Santana GLX 5 | — | — | — | 660 | — |
| Santana GX GTD | — | — | — | 480 | — |
| Scirocco GT | 1250 | 1070 | 960 | 810 | 660 |
| Scirocco GTX | 1450 | 1230 | 1110 | 940 | 750 |
| Scirocco GT 16v | 1430 | 1220 | 1040 | 940 | — |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| 244 GL | 1690 | 1450 | 1260 | 1070 | 860 |
| 244 GT | 1950 | 1650 | 1500 | 1350 | 1100 |
| 244 GLD | — | — | — | 1320 | 1180 |
| 245 GL | 1540 | 1360 | 1220 | 930 | 750 |
| 245 GLD | 1640 | 1410 | 1250 | 980 | 790 |
| Polar | 2100 | 1900 | — | — | — |
| 340 DL | — | — | — | 500 | 450 |
| 340 GL | — | 900 | 810 | 730 | 660 |
| 340 Plus | 1190 | 1070 | 960 | — | — |
| 340 GLD | — | — | — | 880 | 770 |
| 360 GLE | — | 1420 | 1250 | 850 | 770 |
| 360 GLT | 1570 | 1470 | 1280 | 900 | 810 |
| 440 GL | 1390 | 1240 | — | — | — |
| 440 GT/GLE | 1890 | 1620 | 1460 | — | — |
| 440 Turbo | 2100 | 1820 | 1640 | — | — |
| 440 GL | 1800 | 1620 | — | — | — |
| 460 GLE | 1950 | 1770 | 1590 | — | — |
| 460 Turbo | 2150 | 1970 | 1770 | — | — |
| 480 ES | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | 1360 |
| 480 ES Turbo | 2470 | 2100 | 1970 | 1770 | — |
| 740 GL | — | 1530 | 1300 | 1070 | 860 |
| 740 Masler y 2.0 | 2100 | 1880 | — | — | — |
| 740 GLE | — | 1880 | 1640 | 1350 | 1080 |
| 740 GLI | — | — | — | 1320 | 1190 |
| 740 GLD | — | 1440 | 1230 | 1060 | 850 |
| 740 200 cv | 3500 | 3150 | — | — | — |
| 740 Turbo Diesel | — | 2080 | 1640 | 1410 | 1120 |
| 740 Turbo Intercooler | — | 2100 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 740 Masler | 2050 | 1840 | — | — | — |
| 745 GLE | — | 1870 | 1590 | 1350 | 1080 |
| 745 Turbo Diesel | 2150 | 1970 | 1750 | 1370 | 970 |
| 745 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 750 GLE | — | 2500 | 2250 | 2030 | 1830 |
| 760 Turbo Diesel | — | 2700 | 2310 | 1960 | 1570 |
| 760 Turbo Intercooler | — | 2840 | 2390 | 2050 | 1620 |
| 780 | 4700 | 4350 | 4050 | 3440 | 2920 |
| 940 y Royal | 2810 | — | — | — | — |
| 940 GL y 16V | 3000 | — | — | — | — |
| 940 Turbo | 3270 | — | — | — | — |
| 940 2.3 i STW | 2500 | — | — | — | — |
| 940 16V STW | 2850 | — | — | — | — |
| 940 TD STW | 3100 | — | — | — | — |

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 listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

ALFA 33 1.6 16V, año 91. Tel. 549 64 71.
ALFA 75 2.0, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.
BMW 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.
CITROËN AX 11 RE 5P, año 88. Tel. 549 57 88.
FORD XR3-I, año 88, techo. Tel. 549 64 71.
FORD Sierra Cosworth 2P. Tel. 549 57 88.
PEUGEOT 405 SRI, año 90. 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 i.e.
Año 90, Full equip
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 56 71.
MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equip. Tel. 549 57 88.
MERCEDES 300-E, full equip, 38.000 km. Tel. 549 64 71.
MITSUBISHI 300 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.
PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.
RENAULT 21 TXE, A.A., 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.
VOLKSWAGEN Golf G-60, A.A., año 91, 22.000 kilómetros. Tel. 549 64 71.
PORSCHE 928-S 4, año 88, perfecto, 6.750.000. Tel. (948) 31 84 05. Noches (948) 55 38 03.
VENDO Mercedes 230 TE, metalizado, cuero, con muchos extras, 2.600.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 450.000 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. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Renault 21 GTS, año 87, garantía 12 meses, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Audi 100 Avant (familiar) de noviembre del 86, con climatizador, 5 asien-

SE VENDE
FORD SIERRA COSWORTH 4X4

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

ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S.A. Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Peugeot 205 XLD, año 89,

troón AX GT, año 88, 18 meses de garantía, 725.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 450.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
ESCORT CLX 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 742 79 26.
VENDO Mercedes 230 CE, metalizado, cuero, ABS, ASR, Airbag, techo eléctrico, aire acondicionado, elevalunas, etc., impecable. Tel. (911) 43 78 13.
PEUGEOT 405 MI 16, B-JZ, color plata, A.A., elevalunas eléctrico, dirección asistida, precio con transferencia incluida: 1.450.000 ptas. Tels. (93) 347 60 81 y 204 23 69.
FORD Sierra Cosworth, 4x4, uso particular, 10 meses extras, perfectísimo estado. Tel. (964) 21 01 65.



VEHICULOS DE OCASION
DE MANOS DE UN AMIGO



GARANTIA TOTAL
ESCRITA

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

tos+transportines, etc., por 1.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S.A. ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevalunas eléctricos, cierres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 575.000

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

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

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



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR» En los mejores Establecimientos del Ramo

ACCESORIOS Y RECAMBIOS, TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

Motor 16

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

AUTO RADIO — UNION — ALARMAS

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNK
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Vladucto), 10
Tels. (91) 548 42 46/547 71 28
28005 MADRID

| ALARMAS GT | PROFESIONAL |
|--------------------------------|--------------|
| • TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES | 56.000 PTAS. |
| • TELEMANDO Y ULTRASONIDOS | 38.000 PTAS. |
| • TELEMANDO | 28.000 PTAS. |
| • SIRENA Y ULTRASONIDOS | 27.000 PTAS. |
| • SIRENA | 18.000 PTAS. |

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

OPORTUNIDAD
Empresa urge vender dos coches de ejecutivo

BMW 535i
Fecha de compra: Junio 89.
25.000 Kms.
Full equip.
4.300.000 Ptas

AUDI 100 2.8i
Fecha de compra: Abril 91.
10.000 Kms.
Full equip.
3.750.000 Ptas.
Impecable estado.
Tel: 730. 31. 59.
Sr. Gorzález.

MERCEDES 300 E 4 Matic, aire acondicionado Tempomat, 4 elevalunas, ABS, calefacción estática, etcétera. 4.200.000. Tel. (911) 43 78 13.
CITROËN BX-19 TRS Break 105 CV, M-JJ, extras. Tels. 619 80 88 y 619 22 25.

CUATRO llantas «BBS» 6 1/2J15H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50R15-82V, como nuevo. Teléfono (968) 13 53 88.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1300, buen estado, 390.000 ptas. Tel. 725 86 21.

TERRENO 5 puertas 2.7 T.D., estrenar; Patrol 2.8 T.D. «GR», estrenar. Disponibles en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.
OPEL Corsa 1.2 S, año 84, impecable estado, 300.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

SE VENDE
HONDA CBR 600F.
Tricolor, Modelo 89. M-KG. 20.000 kms. Tel: 407 27 00. Ext. 495
NACHO. 9 a 16h.

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

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. María Echavarría Carras 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.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

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

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Motor 16



VENDO ALFA ROMEO 164 V6
M-JF,
FULL EQUIPE, INCLUIDO
AIRE ACONDICIONADO
2.300.000 ptas.
ANTONIO
TEL: 632 18 92

PARTICULAR
Vende
SUZUKI
SAMURAI SJ 413
Techo fibra desmontable,
M-JD, Amortiguadores
Bilstein de gas, Defensas,
escapes.
750.000 ptas.
BORJA.
TEL: 650 09 53.

VENDO CITROËN
BX GTI
M-IG,
AZUL, CON AIRE
ACONDICIONADO,
TODA PRUEBA
2.300.000 ptas.
ANTONIO
TEL: 632 18 92

SE VENDE
KAWASAKI
GPX 600
PARTICULAR.
8.000 Kms., Puede
financiarse
Tel: 308 70 64
Manuel de Gracia

SUBARU Legacy 4 WD
2.2 GX, 16 válvulas, ra-
dio-casete extraíble,
aire acondicionado, ga-
nado en concurso, sin
estrenar, todavía en
concesionario,
2.900.000. Teléfono
457 19 21.
MERCEDES 250 GD,
1988, 60.000 kilóme-
tros, todos los extras,
matriculado, turismo,
2.850.000 ptas. Escort
XR 3-I, 1990, 26.000
km, techo, Hi-Fi, kids,
RS Turbo, 1.150.000
ptas. Teléfono (956)
73 01 41, tardes.
MG Metro 1300, bara-
tísimo, 325.000. Azco-
na, 62. Tels. 725 86 21
y 725 86 22.

SUZUKI Vitara nuevos,
todos modelos, entrega
inmediata, oferta, rega-
los varios. Azcona, 62.
Tel. 725 86 21.
C.A.N.S.A. Asesora-
miento y venta todas
marcas, ofertas espe-
ciales todas marcas.
Azcona, 62. Tels.
725 86 21/725 17 17.

OCASION interesante.
BMW 3251 4P, M-KU,
gris metalizado, llantas,
etc. Azcona, 62. Tel.
725 86 21.
BMW 3251 4P, extras,
precioso, garantía 1
año, buen estado, faci-
lidades. Azcona, 62.
Tels. 725 86 21 y
725 86 22.

VOLKSWAGEN Esca-
rabajo descapotable, in-
yección, versión U.S.A.,
rojo, perfecto estado,
1.300.000, facilidades.
Tel. 726 17 17.
SUZUKI Swift GTI,
nuevo, entrega inme-
diata, oferta especial.
Tels. 725 86 21 y
725 86 22.

COUPE Subaru 4WD,
todos extras, aire, ser-
vodirección, techo, etc.,
sólo 1.750.000. Azco-
na, 62. Tel. 725 86 21.
¡ATENCIÓN! Merce-
des 190 2.5 16V, faci-
lidades, garantía, super-
coche, baratísimo. Az-
cona, 62. Teléfonos
725 86 21/725 86 22.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

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

ESTA SEMANA

| Marca y modelo | Año | Color | Garantía | Precio | Marca y modelo | Año | Color | Garantía | Precio |
|------------------------------|-----|---------|----------|-----------|----------------------------------|-----|---------|----------|-----------|
| Seat Ibiza SXI | 90 | Blanco | 6 meses | 990.000 | Opel Vectra 2.0 i GLS, A.A. | 89 | Champán | 6 meses | 1.575.000 |
| Fiat Uno 60 S 6P | 91 | Burdeos | 6 meses | 825.000 | Opel Vectra 2.0 i CD, full equip | 91 | Burdeos | 6 meses | 1.975.000 |
| Seat Ibiza Crono, A.A. | 89 | Gris | 6 meses | 825.000 | Peugeot 106 XT | 92 | Verde | 6 meses | 1.175.000 |
| Fiat Uno Turbo I.E. | 91 | Blanco | 6 meses | 1.175.000 | Peugeot 205 SRD, F.E. | 90 | Negro | 6 meses | 1.225.000 |
| Fiat Tipo 1.4 ABS | 89 | Blanco | 6 meses | 870.000 | Peugeot 205 GL | 89 | Blanco | 6 meses | 625.000 |
| Renault Clio 1.4 RT | 92 | Blanco | 6 meses | 1.175.000 | Opel Omega 2.0i GLS, F.E. | 90 | Gris | 6 meses | 1.975.000 |
| Fiat Uno 45 5P | 91 | Rojo | 6 meses | 775.000 | Peugeot 205 XR | 88 | Gris | 6 meses | 670.000 |
| Renault 19 TXE | 89 | Rojo | 6 meses | 990.000 | Peugeot 309 SRD, A.A. | 89 | Rojo | 6 meses | 1.150.000 |
| Renault 21 TXE, full equip | 90 | Champán | 6 meses | 1.575.000 | Peugeot 405 SRI, A.A. | 89 | Blanco | 6 meses | 1.550.000 |
| Renault Supercinco Oasis | 91 | Rojo | 6 meses | 725.000 | Peugeot 405 Familiar, A.A., D.A. | 90 | Gris | 6 meses | 1.650.000 |
| Opel Kadett 1.6 GLS | 88 | Rojo | 6 meses | 825.000 | Peugeot 405 SRI, A.A. | 88 | Gris | 6 meses | 1.375.000 |
| Renault 19 Diesel | 89 | Rojo | 6 meses | 1.125.000 | Citroën AX 14 TRS | 89 | Negro | 6 meses | 690.000 |
| Renault 19 TSE, A.A. | 89 | Blanco | 6 meses | 1.125.000 | Citroën AX Stilo | 90 | Blanco | 6 meses | 695.000 |
| Renault 19 GTS | 91 | Rojo | 6 meses | 1.125.000 | Citroën AX GT | 88 | Blanco | 6 meses | 795.000 |
| Renault 19 Chamade TSE, A.A. | 90 | Gris | 6 meses | 1.325.000 | Citroën BX Diesel | 90 | Blanco | 6 meses | 1.175.000 |
| Renault 21 GTS, A.A. | 89 | Blanco | 6 meses | 1.150.000 | Citroën BX 16, A.A. | 91 | Gris | 6 meses | 1.260.000 |
| Renault 21 TXE, A.A. | 89 | Gris | 6 meses | 1.375.000 | Peugeot 309 GT, A.A. | 87 | Rojo | 6 meses | 960.000 |
| Opel Kadett GSI, A.A. | 89 | Negro | 6 meses | 1.175.000 | Ford Fiesta 1.1 | 90 | Blanco | 6 meses | 725.000 |
| Renault 25 Turbo Diesel F.E. | 90 | Gris | 6 meses | 2.250.000 | Citroën AX Image | 90 | Gris | 6 meses | 795.000 |
| Opel Kadett GSI, A.A. | 90 | Blanco | 6 meses | 1.550.000 | Ford Fiesta 1.4S | 89 | Negro | 6 meses | 675.000 |
| Opel Corsa City | 90 | Blanco | 6 meses | 610.000 | Ford Fiesta 1.4 Ghia | 91 | Gris | 6 meses | 945.000 |
| Opel Corsa 1.4 Joy Sport | 91 | Rojo | 6 meses | 990.000 | Ford Fiesta 1.6 S | 90 | Rojo | 6 meses | 945.000 |
| Opel Corsa 1.4 GL 4P | 91 | Gris | 6 meses | 940.000 | Ford Fiesta XR2 i | 90 | Gris | 6 meses | 1.175.000 |
| Opel Corsa GSI | 91 | Rojo | 6 meses | 1.125.000 | Ford Escort XR3i | 91 | Negro | 6 meses | 1.375.000 |
| Opel Kadett 1.6 Top, A.A. | 88 | Negro | 6 meses | 975.000 | Ford Escort XR3i Cabriolet | 91 | Rojo | 6 meses | 1.975.000 |
| Opel Kadett GSI, A.A. | 89 | Negro | 6 meses | 1.125.000 | Ford Escort 1.6 CLX | 92 | Rojo | 6 meses | 1.275.000 |



QUADS

¡ATENCIÓN! profesio-
nales. Liquidación va-
rios automóviles, pre-
cios interesantísimos,
AX, Ford Fiesta, Peug-
eot, BX GTI, BX Ran-
chera, BMW varios, Re-
nault 5 varios, etc. Az-
cona, 62.
MOTO Yamaha FJ
1200, M-KD, 14.000
km, varios extras, com-
pletamente nueva, sólo
690.000 ptas. Azcona,
62. Tels. 725 86 21 y
725 86 22.

SUPEROCASION. Li-
quidación Lancia Delta,
llantas, pintura metal-
izada, estrenar, varias
unidades, precio increí-
ble. Azcona, 62. Tels.
725 86 21/725 86 22.

AUTO Caravana Pega-
so 260 CV, full equip, 9
plazas, aire, TV, video,
ducha, w.c., cocina, ge-
nerador luz, impecable,
idea! equipo competi-
ción. Tel. (974)
26 00 60.
MITSUBISHI Mirage,
cuatro puertas, motor
123 CV, aire acondicio-
nado, dirección asisti-
da, elevalunas a las
cuatro puertas, cierre,
pilot automático, equi-
po sonido Hi-Fi, asiento
y volante regulables en
altura, llantas de alumi-
nio, cubiertas 195, en-
trega inmediata,
2.648.000 ptas. Varo-
sa Motors. Teléfonos
606 51 49/606 15 11



DODGE STEALTH

MITSUBISHI 3000.



VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 606 51 49 - 606 15 11. FAX: 607 69 05

•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA

Mitsubishi 3000, 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, climati-
zador, compact-disc,
etc., se lo entregamos
ya en cualquier color,
disfrútelo en Varosa
Motors. Tel. 606 51 49
y 606 15 11.
GOLF GTI 3 puertas,
16V, A.A., blanco,
53.000 km., MIZ,
1.300.000 ptas. Varo-
sa Motors.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX
MITSUBISHI Eclipse
GS Turbo, motor 190
CV, 0-100 6,3 segun-
dos, velocidad máxima:
235 km.

MITSUBISHI 3000,
222 CV, full equip, Dod-
ge 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, ele-
valunas, cierre espejos
eléctricos, cinturones
automáticos, piloto au-
tomático, radio-casete
digital, 6 altavoces, de-
portivo más de moda
del momento. Disfrú-
talo este verano con
unas condiciones espe-
ciales. 3.692.000 ptas.
Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 11.

MITSUBISHI Eclipse
GSX Turbo, motor 195
CV, 4x4, Varosa Mo-
tors. Tels. 606 51 49 y
606 15 11.
QUADS. La más exci-
tante diversión motori-
zada, motos de cuatro
ruedas para todas las
edades, tenemos dife-
rentes marcas (Honda
Suzuki, Yamaha) y mo-
delos, entrega inmedia-
ta, te damos la oportu-
nidad de probarlos, in-
cluso en circuito, no ne-
cesitas carné. Atrévete.
Varosa Motors. Teléfo-
nos 606 51 49 y
606 15 95.
TELEFONIA móvil, dis-
tribuidor oficial Olivetti,
seguridad y servicio.

Varosa Motors. Teléfo-
nos 606 15 11 y
606 15 11.
MAZDA 929. La dis-
tinción de la más impre-
sionante berlina japo-
nesa, motor 3000, V-6,
24V, 200 CV, dirección
a las cuatro ruedas, ta-
picería de cuero, asien-
tos eléctricos, airbag
para conductor y acom-
pañante, climatizador
digital, techo eléctrico,
equipo de sonido Hi-Fi
con mandos en el vo-
lante, cruise-control,
etc. Varosa Motors. Tels.
606 51 49/606 15 11.
ROVER 216 Vitesse
MGY, color granate,
650.000 ptas. Varosa
Motors.

MERCEDES 190, 2.3,
16V, antracita, full
equip, muy cuidado. Va-
rosa Motors. Teléfonos
606 51 59 y
606 15 11.
SUZUKI RM 250
Cross, 550.000 ptas.
Varosa Motors.
VAROSA Motors, espe-
cialista del vehículo
nuevo japonés, cuida-
mos de su coche, tam-
bién después de la com-
pra, con amplias instala-
ciones y talleres a su
servicio, stock actual de
más de 70 vehículos,
carretero de Fuenlabra-
da a Moraleja de Enme-
dio, kilómetro 4. Tels.
606 51 49, 606 15 11
y 606 15 95.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 489 78 06
FAX: 459 22 79

•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALTH



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



DITECNICA



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS



JEEP GRAND CHEROKEE



CHEVROLET TYPHOON



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

RANGE Rover T3, motor de compresión 280 CV, caja de cambios reforzada con puente autoblocante doble, amortiguador delantero y trasero, suspensión trasera con paralelogramo WATT depósito aviación 3001, extintor automático, terratrip, ruedas de recambio, piezas para recambios, listo para correr. Tels. (973) 82 20 09 y (973) 86 18 81.

MOTO Yamaha FJ 1200, varios extras, completamente nueva, sólo 690.000 ptas., M-KD, 14.000 km. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/725 86 22.

VOLKSWAGEN Santana, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

MERCEDES 16V, moderno 2.5, negro-azul metalizado, varios extras, buen estado, garantizado 1 año, precio muy interesante, admito cambio. Tels. 726 17 17/725 86 21.

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

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

VOLKSWAGEN Escarabajo 1300, buen estado, 390.000 ptas. Tel. 725 86 21.

¡ATENCIÓN! profesionales. Liquidación varios automóviles, precios interesantísimos, AX, Ford Fiesta, Peugeot, BX, GTI, BX Ranchera, BMW varios, Renault 5 varios, etc. Azcona, 62.

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

CORRADO G-60, color rojo, año 90, impecable, a matricular. Motowagen. Tel. (985) 26 31 08.

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

CHRYSLER Daytona GTS Turbo 3.0, color negro, a matricular, buen precio. Motowagen. Teléfono (985) 26 31 08.

VENDO Delta Integrals por no usar, impecable, sólo pase MIT, 49.000 km reales, admito cambio por GTI, AX, GSI, etc., 1.850.000 ptas. Tel. (958) 25 71 91.

ESCORT CLX 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 74 27 92.

FORD Sierra Cosworth 4x4, uso particular, 10 meses, extras, perfectísimo estado. Tel. (964) 21 01 65.

TERRENO 5P 2.7 T.D., estrenar Patrol 2.8 T.D. «GR», estrenar. Disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

BMW 520 i, 1981, impecable, 170.000 km, extras, T-K, por cambio, 750.000 ptas. Tel. (974) 40 16 79.

VENDO Mercedes 230 CE, metalizado, cuero, ABS, ASR, Airbag, techo eléctrico, aire acondicionado, elevallas, impecable. Tel. (911) 43 78 13.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

Motor 16

NOTICIAS DE EMPRESA



Seat premia la calidad Valeo

La sociedad española Seat, del grupo Volkswagen, ha otorgado el premio al mejor proveedor de Conjuntos Mecánicos a una División de Valeo en España. Se trata de la División Embragues Automóvil.

El premio fue entregado a los señores Losada (director general) y Bergara (director comercial) de la factoría Valeo Embragues de Fuenlabrada (Madrid), en un acto presidido por el señor Díaz Álvarez, presidente de la Sociedad Seat.

Valeo Embragues, a través de sus diferentes factorías distribuidas por todo el mundo, fabrica conjuntos Mecánicos para la práctica totalidad de los constructores de automóviles.

En la fotografía aparece el diploma que hace

acredora a la empresa Valeo de este merecido galardón, otorgado por Seat.

Viajar con 100 Pipers

La presencia de 100 Pipers de Luxe Scotch Whisky sigue creciendo: ahora, y llevando a cabo una estrategia de comunicación integral, 100 Pipers ha iniciado un ambicioso programa llamado «Viajes de otro nivel».

La iniciativa consiste en un mundo de viajes exclusivo, original y distinguido, con rutas, destinos y paisajes recomendados a aquellos con ganas de vivir lo que otros pasan por alto.

Como punto de partida, 100 Pipers presenta «La Guía del viajero de España 1992». Está editada por Plaza y Janés y será entregada con la revista

EL EQUIPO OLIMPICO DE HIPICA CON ALFA

El equipo Olímpico español de hipica ha elegido el Alfa 164 como coche de uso particular. El estilo de vida, muy personal y exclusivo, de todos estos deportistas, hace del Alfa 164 el vehículo ideal. La línea atractiva que combina la elegancia más exclusiva con el dinamismo, la deportividad y la seguridad, alcanza su máxima expresión con el Alfa 164. En la fotografía, los cuatro miembros del equipo español: Luis Astoffi, Cayetano Martínez Irujo, Luis Álvarez Cervera y Pedro Sánchez Alemán.



«Gente y Viajes 16» de junio a octubre. En cada tomo, 100 Pipers se pone en marcha para conocer los hoteles, restaurantes y puntos turísticos con más encanto. Realmente son viajes a otro nivel.

Derbi en la Expo

PROVECHANDO la circunstancia de que Derbi tiene instalado un stand en el pabellón de Cataluña de la Expo de Sevilla, la firma de Martorell

organizó un viaje para concesionarios y periodistas. El grupo salió de Madrid y pudo disfrutar primero de las ventajas tecnológicas del AVE y luego pasar un día visitando el recinto de la Cartuja.

Una buena idea la de Derbi, que permitió pasar un día relajado a un grupo de profesionales, reunidos, por una vez, por un motivo indirectamente ligado al quehacer diario.

Nuevo Winston Gold

J. Reynolds ha lanzado al mercado un nuevo producto, el Winston Gold, que es la nueva propuesta de cigarrillos rubios para los que prefieren la suavidad sin renunciar al mejor sabor del rubio americano.

Atendiendo a la demanda del mercado, Winston Gold nace avalado por el



prestigio internacional de la marca Winston, que cuenta desde hace años con incondicionales de su sabor.

El objetivo de Winston Gold es llenar el hueco existente en el mercado de fumadores entre el Winston tradicional, con su intenso sabor y la suavidad extra del light, consiguiendo de esta forma que Winston esté presente en el mercado con tres productos de alta calidad, que satisfacen las exigencias de los fumadores, cualquiera que sean sus preferencias. Winston Gold está dirigido especialmente a un público muy joven.





**SUZUKI VS 800 GLP
INTRUDER**

**GENUINA
CUSTOM**



VIRTUDES

- Línea estética personal
- Buen nivel de acabado
- Par motor
- Consumo reducido

SUZUKI VS800GPL
PRECIO: 967.040 ptas.

- Estabilidad discutible
- Sonoridad mecánica
- Suspensión mejorable
- Asiento del pasajero

DEFECTOS



Es una moto que se sitúa entre lo clásico y lo arcaico. Representa la evolución del conocido modelo VS 750 Intruder, y si en un tiempo fue el contratipo de alguna Harley, en la versión actual, se ha convertido en una temible rival.

La Suzuki VS 800 GLP es la última de la familia de las Intruder, que como su nombre indica, fueron motos que invadieron el mercado americano, con

el firme propósito de arrebatarse a Harley Davidson el coto de las Custom. Si el concepto Chopper/Custom nació del mal gusto de los «riders» norteamericanos, que por las

limitaciones de velocidad desarrollaron su agresividad hacia un tipo de moto puramente estético, los fabricantes japoneses aprovecharon la ocasión para aplicar su tecnología

FICHA TECNICA

MOTOR:

Dos cilindros en V a 45 grados longitudinales a la moto. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cada cilindro. Árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera 83 X 74,4 mm. Cilindrada total 805 cc. Potencia máxima 60 cv a 7 500 rpm. Par máximo 7 Kgm a 5 500 rpm.

ALIMENTACION:

Dos carburadores Mikuni BDS/BS 36 a depresión. Encendido transistorizado. Arranque eléctrico. Batería 12V/ 14Ah.

TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cardán. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR:

Chasis de doble cuna de tubos redondos de acero (parte es conducto del refrigerante del motor). Basculante con brazo cardánico en la parte izquierda, y tubular en la derecha. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Suspensión posterior de doble amortiguador regulable. Freno delantero monodisco. Freno posterior a expansión. Neumático delantero 80/90-21" 48 H. Neumático posterior 140/90-15" M/C 70 H.

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2 255 mm. Distancia entre ejes 1 560 mm. Anchura máxima 770 mm. Altura máxima 1 200 mm. Distancia mínima desde el suelo 125 mm. Peso en seco 200 kilos. Capacidad del depósito 12 litros.

MUY YANQUI
En todos los detalles se puede apreciar la más perfecta interpretación de la línea Custom.



al clasicismo más recalcitrante. El primer modelo de Intruder VS 750, se presentó con ocasión del Salón de París de 1985 y, desde entonces, no se había apenas modificado el modelo hasta la reciente aparición de la VS 800 GLP. Esta Intruder es la evolución de la versión 750, con la diferencia de que el motor es el mismo que equipa a la VX 800, que no se importa en nuestro país. La estructura del propulsor es esencialmente la misma de la primitiva Intruder; sin embargo, el diámetro de los pistones se ha aumentado de tres milímetros para alcanzar la

tancia entre ejes, que ahora está dotada de quince milímetros más de longitud.

Como se ha dicho en un principio, la Intruder es una moto en cuya tarjeta de presentación, las prestaciones ocupan un lugar sin importancia. Su filosofía es la de ser lo más fiel posible al concepto Custom, y transmitir esas sensaciones injustificables que la caracterizan.

De hecho, el nivel de acabado es destacable y ortodoxo; incluso cabe decir que la interpretación del Custom en la Intruder, está mejor proporcionado que en la mayoría de las Harley, con lo cual, es una moto singular sin llegar a ser chabacana.

Al margen de los múltiples detalles muy cuidados y repartidos a lo largo de toda la moto, merece una especial mención la terminación del motor y del brazo de transmisión cardánica. Las tapas laterales y de las culatas, perfectamente cromadas, y los escapes entubados, forman junto al armazón del asiento «King-Queen» un conjunto de detalles muy conseguidos.

Por el contrario, no lo es tanto la postura del conductor que, a pesar de haber nivelado, dentro de lo que cabe, la altura entre los puños del manillar y el asiento, ocurre que la distancia entre ambos es corta, y obliga a una postura forzada.

El propósito de imitar a Harley, o de arrebatarle algo de su solera, ha hecho que el sonido y el comportamiento del motor recuerde en parte a los de Milwaukee. No se ha prestado un especial interés en anular totalmente las vibraciones, y tampoco en insonorizar al máximo el propulsor. Incluso el sonido del cambio, al engranar las marchas, recuerda a las Sportster 883, y también el embrague en las retenciones es ruidoso. Por el contrario, el comportamiento se puede calificar de satisfactorio.

Al primer toque de acelerador, el bicilíndrico de Hamamatsu responde con inmediatez y el par motor no se hace desear. Si no se tiene cierto cuidado, la rueda posterior patina con facilidad en las arrancadas, aunque mantener el control de la moto en esas circunstancias, resulta sencillo. Como en todas las Custom, también en la Intruder la velocidad ideal en carretera se sitúa entre los cien y los ciento cuarenta kilómetros por hora. En ese margen,

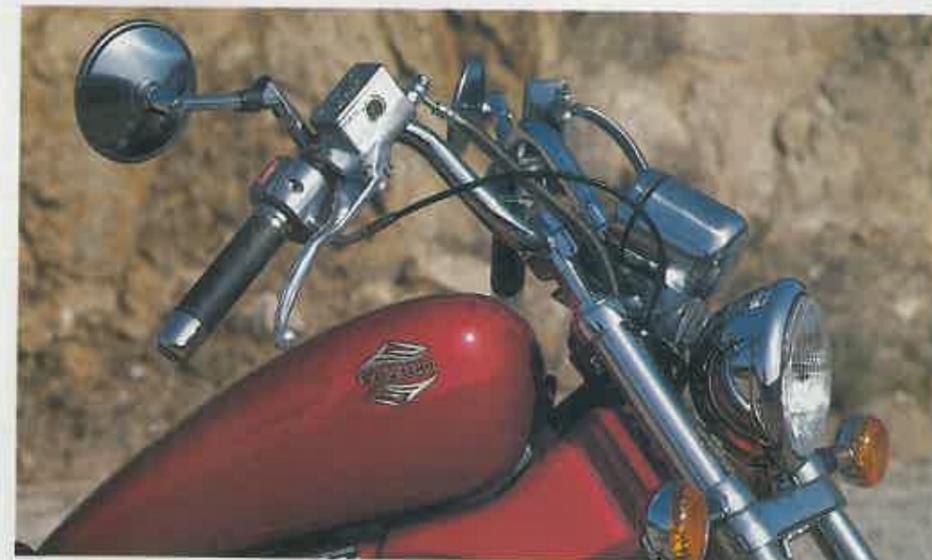


CUSTOM ORTODOXA

La construcción de los depósitos del líquido de freno, el panel de mandos que se reduce al velocímetro y la solidez del anclaje del manillar responden al más puro estilo Custom.

la estabilidad es correcta, no ondea en las curvas, y el motor acelera con cierta progresividad si es preciso. Sin embargo, cuando se pasa la barrera de los ciento cuarenta kilómetros por hora, hasta alcanzar casi los ciento ochenta, se denota que la Intruder está fuera de sus límites y no existe ningún placer en conducirla.

Fiel al concepto Custom, recientemente sustituido en Estados Unidos por la nueva definición de «cros boulevard», la Intruder está pensada para figurar, pasear por la avenida de moda a todas las dieciochoañeras más pintonas, o emprender viajes al estilo «yankee», sin pasar de los cien kilómetros por hora, con parada obligatoria en toda cervecería



DESTACABLE

La calidad de la fundición del motor, así como su terminación, es verdaderamente relevante. En cuanto a prestaciones resalta el incremento del par motor.



que se respete. En esas condiciones, la Intruder negocia bien cualquier curva, frena lo suficiente, tumba bastante y, mientras se rueda, uno encuentra el tiempo para acariciar la pierna a la acompañante, contempla la naturaleza, e incluso encuentra un rato para pensar en sus cosas. Todo eso, acompañado por el «pam-pam» del motor bicilíndrico y el bailoteo de las suspensiones.

El nivel medio de consumo en carretera es de siete litros, o menos, por cada cien kilómetros, con lo cual, con la Intruder se tiene una autonomía de aproximadamente unos ciento setenta kilómetros, y se puede llegar a los doscientos si no

se superan los ciento veinte kilómetros por hora. En el medio urbano, ya se ha explicado anteriormente la filosofía de la Intruder: vacile, ligo-teo, recopeteo, y arrancada va y viene; sin embargo, es una moto que reúne características tan ortodoxas que puede ser ideal para cualquier persona que encuentra en una Custom el vehículo de su agrado. Malcolm Forbes, con todo su poderío económico, interpretó la moto de esa forma, y entre los grandes diseñadores de moda, es frecuente el uso de una Custom como la Intruder. Al contrario que en otra clase de motos, las Custom gustan por su estética y, sin lugar a dudas, la Intruder representa una creación de lo más acertada, por belleza estética, acabado y calidad mecánica. ○

Gigi Corbetta
Fotos: Alex Blanco

CONSUMOS

| | |
|-----------|-----|
| CIUDAD | 8 |
| CARRETERA | 6,5 |
| AUTOPISTA | 8,5 |

PRESTACIONES

| | |
|---------------------|-----|
| VELOCIDAD MAXIMA | 170 |
| Km/h | |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 6,5 |
| De 0 a 100 km/h | 8,5 |



FERRARI F 92 A • F40 • 348 TB



MAS ALLA DEL EXTASIS

Cuando la velocidad se adorna con belleza, y se mueve bajo el palio del mito, nace la palabra mágica: Ferrari. Aun sin insígnia, sin nombre ni linajes, la presencia de cualquier Ferrari hace surgir el deseo de poseerlo, y al mismo tiempo, se despierta una incontenible gana de saber qué se siente cuando esa «cosa» roja entra en diálogo con la velocidad. Esa ha sido la razón por la cual se han puesto en tela de juicio un Formula 1, un F40 y un 348 tb.

La velocidad que un vehículo es capaz de alcanzar, es tan ambigua como su potencia. Lo que realmente tiene un valor práctico, es la clase y la calidad de sus prestaciones, y lo que caracteriza a un coche es su comportamiento en determinadas circunstancias, al margen de sus dotes extremas. Los Ferrari, y en particular ciertos



modelos, resultan inferiores a otros coches en cuanto a potencia y velocidad máxima se refiere; sin embargo, una vez que se tiene la suerte de conducirlos, se perciben sensaciones totalmente contrarias a lo que se demostraba con términos comparativos.

Al contrario de lo que en un principio se puede creer, lo que diferencia a un F40 de un F 92 A, o a ambos de un 348 tb, no es la potencia ni las prestaciones de cada uno, sino las sensaciones tan distintas que el conductor percibe al manejarlos, viéndose obligado a una adaptación que el propio coche le impone, al margen de su velocidad máxima.

La evolución tecnológica ha alcanzado cotas tan elevadas, que la velocidad se ha visto dominada hasta el punto de hacer desaparecer el temor a los doscientos kilómetros por hora. Sobrepasar los ciento cincuenta kilómetros por hora, representaba un desafío hace escasamente tres décadas; pero, actualmente, se ha convertido en una aceptable velocidad media en carretera, al alcance de cualquier utilitario; y no sólo eso, sino que el dominio de la velocidad por la tecnología moderna, ha acercado al hombre a límites que antaño estaban más allá del umbral del riesgo.

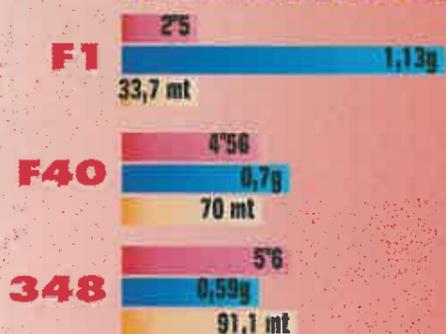
Si se tapara el velocímetro del 348 tb mientras rueda por una autopista, ni el conductor más prudente se daría cuenta de que estaba en el límite de los doscientos kilómetros por hora. Y eso, resulta todavía más desconcertante cuando se comprueba que el F40 transmite aún menos la sensación de velocidad. Hace cuarenta años, la barrera de los trescientos kilómetros por hora estaba reservada a los monoplazas de Fórmula 1, que la alcanzaban con una infinidad de riesgos, inexistentes en nuestros días con un F40.

Además, en la actualidad, ruedan por las carreteras del mundo unos mil coches, o «dream car», que sobrepasan los trescientos kilómetros por hora, sin problemas mecánicos y con más seguridad de la que lleva un utilitario, con tres lustros a sus espaldas.

Una vez impuesto el dominio tecnológico, el hombre se ha lanzado paulatinamente hacia los límites físicos, mecánicos y mentales, que encuentran el desafío más cruel en los monoplazas de F1.

Para lograr unos términos de com-

ACELERACION DE 0 A 100 Km/h



LOS LIMITES DE LO HUMANO
Los datos que aparecen en este recuadro sintetizan de forma matemática la brutal diferencia que existe entre el manejo de dos berlinas súper competitivas a la hosquedad del monoplaza de Fórmula 1 de Jean Alesi.

ACELERACION DE 0 A 200 Km/h



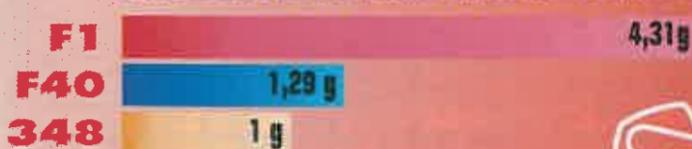
VELOCIDAD MAXIMA Km/h



FRENADA (deceleración máxima)



ACELERACION TRANSVERSAL (valor máximo)



TIEMPOS DE VUELTA COMPLETA



Circuito de Mugello: 5,245 Km



CHEMIA & NICE

paración bastante precisos, y que reflejan de forma fidedigna la diferencia entre tres coches tan peculiares como estos tres Ferrari, la prueba se desarrolló en la pista del Mugello con pilotos profesionales, que fueran capaces de sacar el máximo partido a cada uno de los coches.

En primer lugar, es imprescindible comparar la potencia entre ambos:

348 Tb.....300 cv a 7.200 rpm.
F40.....478 cv a 7.000 rpm.
F 92 A.....740 cv a 14.500 rpm.

Estos datos, encuentran su verdadero valor en relación al peso de cada uno de los tres coches:

348 Tb.....1.393 kilos.
F40.....1.235 kilos.
F 92 A..... 505 kilos.

La deducción es que el 348 Tb tie-

ne una relación peso/potencia de 4,31 cv/kg. El F40 alcanza la cota de 2,58 cv/kg, y el F 92 A se sitúa al increíble nivel de 0,68 cv/kg.

La primera sorpresa ocurrió al ver que al final de la recta de tribunas del Mugello, el F 92 A alcanzó 315 kilómetros por hora, mientras el F40 se tuvo que conformar con 262 y el 348 tb ni siquiera con doscientos kilóme-

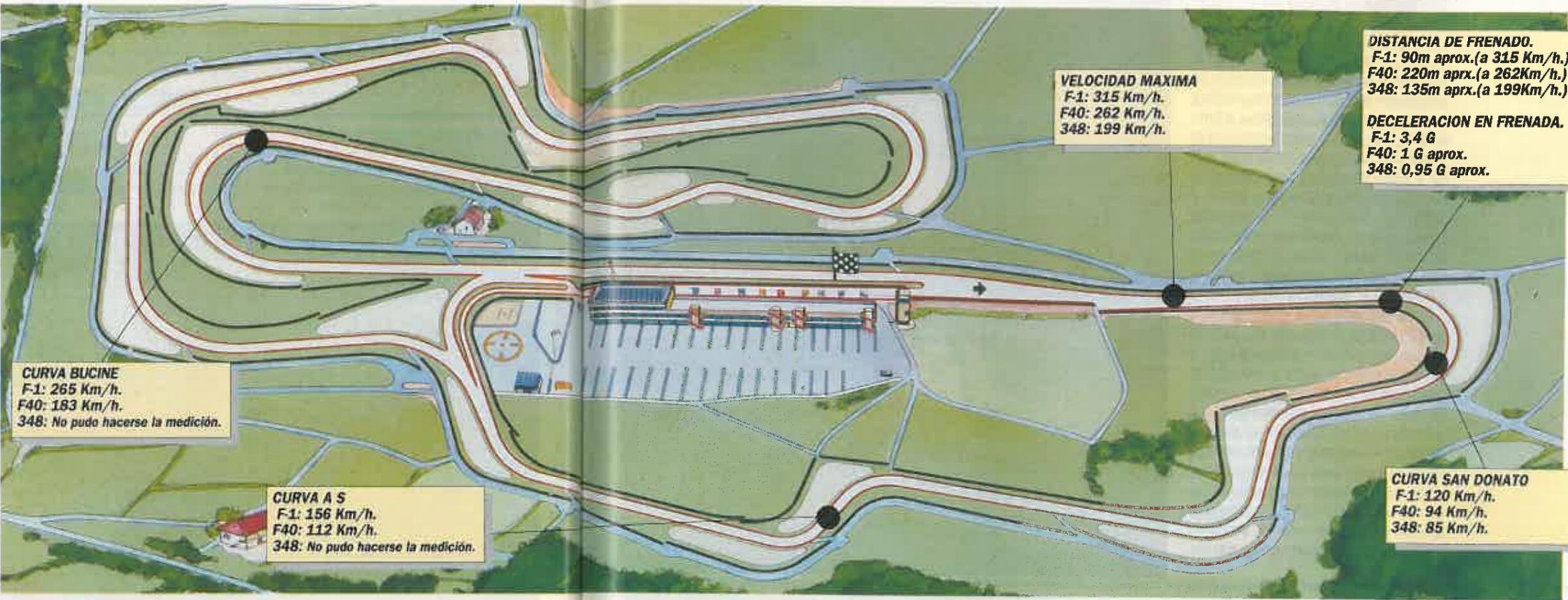


HUMO Y CHISPAS
Las prestaciones del F 92 A se sitúan en los límites que el cuerpo humano puede soportar. Ningún ciudadano de a pie sería capaz de aguantar más de dos vueltas a un circuito. La aceleración del 348 Tb es destacable, y al mismo tiempo relativa.



tros por hora, ya que registró ciento noventa y nueve. Al paso por la curva San Donato, una horquilla como se puede apreciar en el plano, el F 92 A pasó a 120 kilómetros por hora, noventa y cuatro el F40 y ochenta y cinco el 348 tb. La tercera medición, realizada en la curva Bucine, viraje amplio y rápido, fue todavía más sorprendente. Doscientos sesenta y cinco kilómetros por hora para el F 92 A, ciento ochenta y tres para el F40, y ciento cuarenta y cinco para el «modesto» 348 tb.

En el apartado del factor de penetración aerodinámica, se descubrió que las dos berlinas eran muy similares al tener 0,32 Cx el 348 y 0,34 Cx el F40. Por el contrario, el monoplaza se situó en 0,80 en relación a los reglajes precisos para el Mugello. La diferencia estriba en algo totalmente lógico: el F 92 A se ve sometido a una gran presión alar que aumenta con progresión al cuadrado en relación con la velocidad, y junto con esto, ocurre que los neumáticos son presionados contra el suelo por el efecto aerodinámico de los alerones, que a



AL LIMITE
 A pesar de las prestaciones superlativas que caracterizan al F40 cabe decir que es un coche que está dentro de los límites humanos. En las curvas la fuerza centrífuga a que están sometidos los pilotos llega a rozar el factor cinco.



trecientos kilómetros por hora, triplican el peso del monoplaza con piloto incluido. Al mismo tiempo, en un F1, los neumáticos producen un choque aerodinámico que resta un setenta por ciento del factor de penetración aerodinámico que tiene el coche sin ellos.

Un hecho curioso, fue comprobar que la diferencia entre la velocidad máxima del F 92 A y el F40 era de sólo cuatro kilómetros por hora; sin embargo, llegado el momento de frenar, la fuerza G, o centrífuga, entre ambos coches se situaba en 3,4 G para el F1 y 1,17 G para el F40, que por otra parte no se distanciaba tanto del 348 tb, que con ABS, fue de 1,14 G.

Esta diferencia tan abismal, que define las reacciones inmediatas de un F1, se apreciaron todavía más al negociar el viraje de Bucine, donde al F1 se le registró 3,4 G, al F40 1,29 G, y al 348 tb 1 G.

Para la interpretación de estos da-

UNA vez impuesto el dominio tecnológico, el hombre se ha lanzado paulatinamente a la búsqueda de sus límites físicos, mecánicos y mentales que encuentran uno de sus desafíos más crueles en la Fórmula 1.



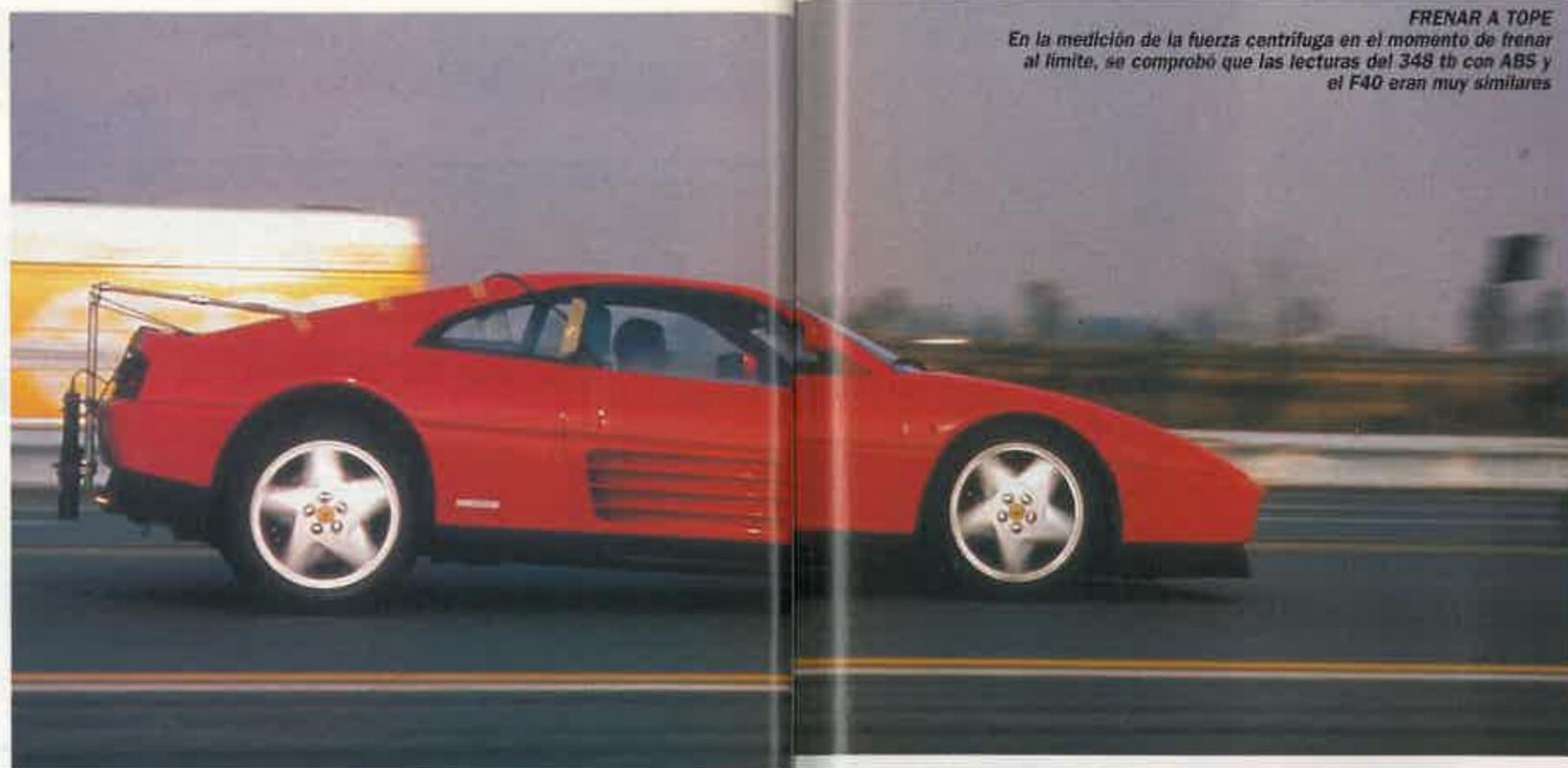
tos, hay que tener en cuenta que la fuerza de gravedad es equivalente a 1 G, con lo cual, se comprueba que el 348 tb en plena trazada no alcanza una fuerza centrífuga relevante, y tampoco el F40. Esto mismo ocurrió en la prueba de aceleración, en la cual, el F 92 A pasó de cero a cien kilómetros por hora en dos segundos y medio, y tardó algo menos de cinco segundos en alcanzar los doscientos kilómetros por hora. Estas mismas lecturas en el F40, fueron de cuatro segundos y medio y de once segundos.

Si se enjuician las sensaciones que proporciona la conducción del 348 tb, sin términos comparativos, se llega a la conclusión de que se trata de un coche capaz de satisfacer al conductor más exigente. La aceleración es más que satisfactoria. En el cambio de apoyo al negociar una «chicane», el comportamiento es totalmente fiable, y sólo hay que tener un poco de cuidado cuando se entra en las curvas muy rápidas de ángulo variable, situación en la que hacer un trompo es bastante fácil.

Aunque se rueda con él en un circuito durante horas, la fatiga física es perfectamente soportable, y en ningún caso, el conductor acusa cansancio mental. Incluso el sonido bronco y metálico del motor acompaña y anima en la conducción. En resumen palabras, se trata de un superdeportivo con medidas humanas, que no precisa de unas dotes físicas más allá de lo normal para su manejo.

Al entrar en contacto con el F40, las cosas empiezan a tomar otro aspecto. Michele Alboreto, ex piloto de Ferrari y gran usuario de las berlinas de Maranello, afirma que el F40 es un verdadero coche deportivo, con el que él ha recorrido cuarenta mil kilómetros sin ningún problema. Con toda naturalidad afirma que, a doscientos cincuenta kilómetros por hora, es un coche que se pasea, y que para sentir mínimamente algo de su carácter, hay que conducirlo con energía.

Al margen de las opiniones de Alboreto, cabe destacar que el F40 es un



FRENAR A TOPE
En la medición de la fuerza centrífuga en el momento de frenar al límite, se comprobó que las lecturas del 348 tb con ABS y el F40 eran muy similares

coche divertido y fatigoso de conducir. En ningún caso admite un manejo que no esté en concordancia con su finalidad. A pesar de eso y de los abundantes caballos que desarrolla su motor, el F40 representa con toda probabilidad la imagen del verdadero coche superdeportivo, pensado para saborear la conducción deportiva pura. Si se lleva al límite, las sensaciones que se perciben están al filo de la competición, y es en ese momento cuando su concepto espartano adquiere un sentido.

Sin lugar a dudas, la debida utilización va más allá de lo que un ciudadano de a pie es capaz de hacer. Domesticar el propulsor turboalimentado, saber dosificar su «soplar» en las zonas críticas y aprender a frenar como en los coches de carreras, sitúan a este «dream car» en un peldaño bastante alto.

Sin embargo, el término humano se ha de olvidar cuando se trata de describir las sensaciones que produce un Fórmula 1 sobre quien lo conduce. Desde la postura de conducción, que obliga a tener las piernas juntas y levantadas, hasta la forma de estar sujeto con los cinturones de seguridad, obligan «al hombre» a una situación anti natura.

Según explican los pilotos, en el

momento de la aceleración se siente un estruendo que sería imposible de soportar sin taponos en los oídos. Al mismo tiempo, la medida entre velocidad, tiempo y espacio recorrido, se aprende sólo por costumbre. En las frenadas más apuradas, el efecto G es tan bestial que el cuerpo del piloto adquiere por la propia fuerza G un peso aproximado de tres veces el suyo. A continuación, si no se ha cometido ningún error al reducir las marchas y al mantener el motor en par, se entra en contacto con una fuerza centrífuga lateral que, en curvas como la de Signes del Paul Ricard, alcanza un factor de 4,5 G. Incluso pocos pilotos tienen dotes como para mantener recta la cabeza, y el desplazamiento de la sangre hacia un lado, se ve contrarrestada de inmediato por la aceleración brutal a que está sometido el cuerpo humano al salir de la curva.

Todo esto genera un desbarajuste fisiológico, que sólo algunas personas especialmente entrenadas son capaces de soportar. Sin ir más lejos, pilotos de la talla de Mansell, Senna, Patrese y otros, han padecido lipotimias en los últimos compases de algunas carreras.

Después de cada Gran Premio, las piernas de los pilotos tienen síntomas de precaria circulación sanguínea, los

músculos del cuello y de los hombros están agarrotados y sus manos presentan deformaciones, debido a la lucha con el volante. Pero lo más grave, peligroso y difícil que representa pilotar un monoplace como el F 92 A, es el reto psicológico al que se ve sometido el piloto para adaptarse a las reacciones tan sumamente bruscas e inmediatas del monoplace.

Conducir un Fórmula 1, significa el placer de entrar en contacto con los límites de la tecnología actual, y al mismo tiempo, manejar un vehículo que lleva las capacidades de reacción del hombre a sus extremos.

Aunque la comparación entre estos tres Ferrari carece de sentido desde el punto de vista tecnológico y de prestaciones, sí tiene lógica para poder demostrar qué diferencia tan abismal existe entre un deportivo como el 348 tb, un «dream car» de la talla del F40 y la brutalidad del coche que Jean Alesi maneja con destreza y, en muchos casos, al límite de sus posibilidades.

Gigi Corbetta

Fotos: Corbetta/Quattroruote

E L F40 no admite en ningún caso un tipo de conducción que no esté directamente relacionada con la finalidad propia de este coche. En el caso del monoplace, el término humano se ha de olvidar cuando se trata de describir las sensaciones que experimenta quien lo conduce



BRADOL



"La Fiera"

Lubricantes de alto rendimiento

BRADOL, toda una auténtica "fiera" en Aceites de "Alta Tecnología" para motores de coches y camiones que exigen por sus prestaciones, incluso en condiciones extremas, lo mejor en lubricación y protección, lo mejor para alcanzar los niveles más altos de rendimiento con el máximo grado de Seguridad.

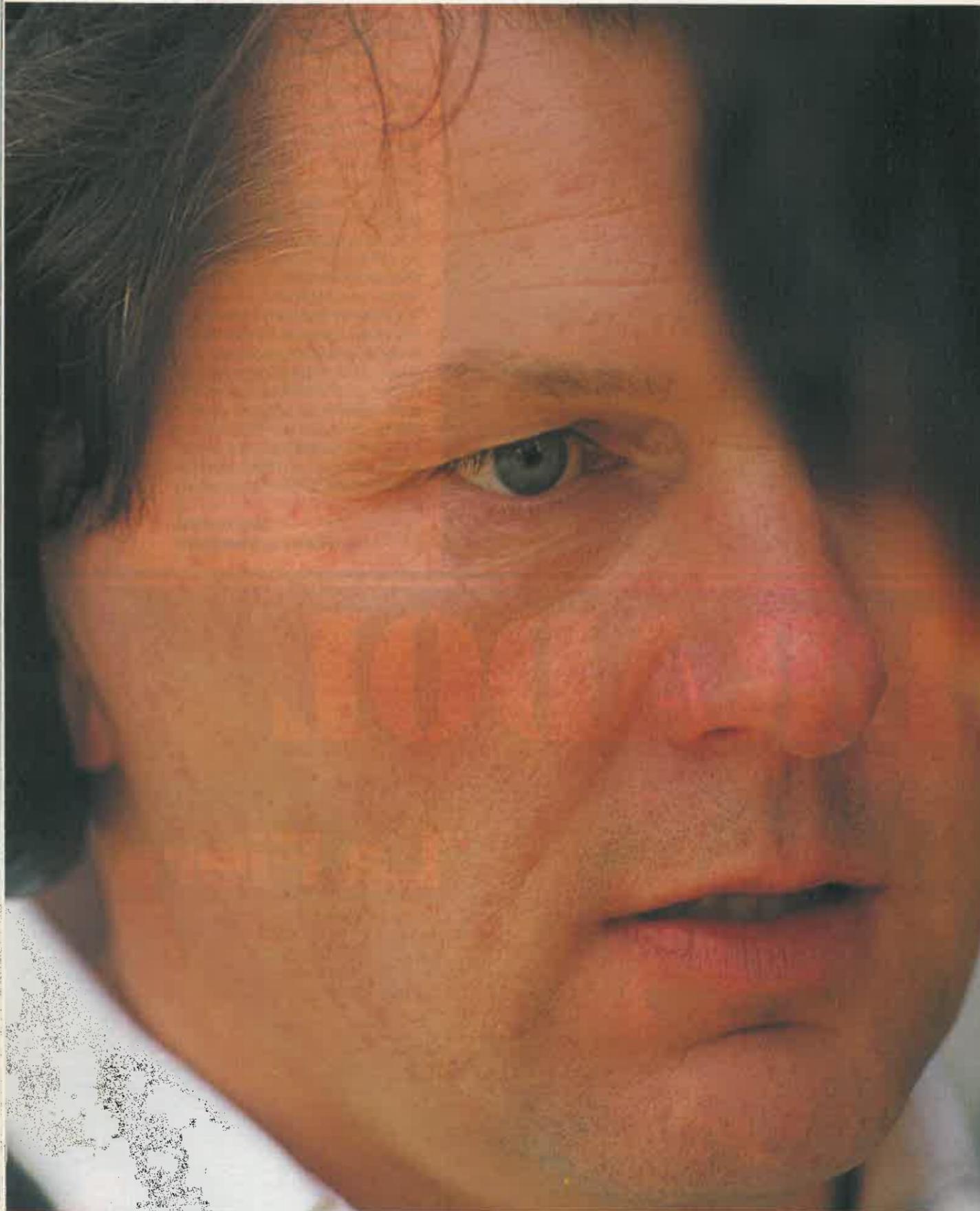
- Línea BRADOL:**
- BRADOL MONOGRADO SERIE III (SAE 30 y 40)
 - BRADOL MULTIGRADO (SAE 20W40)
 - BRADOL SUPERMULTIGRADO (SAE 20W50)
 - BRADOL MULTIGRADO SHPD Larga Duración Super Serie III (SAE 15W40)
 - BRADOL SYNT-4T (SAE 15W50) Aceite Sintético
- Todos estos Aceites cumplen con las normativas más exigentes: API; CCMC; HDMI.



BRADOL toda una "fiera" para pisar fuerte y seguro.

Brudisa





**JOHN BARNARD
A FERRARI
EL
REGRESO
DEL
BRUJO**

La presencia de John Barnard en Ferrari, es una realidad desde el pasado día veintinueve de julio. A partir de ahora, comienza una nueva etapa en la que la dirección técnica de la escudería del Cavallino depende totalmente de él.

A finales del verano de 1989, tras una serie de malos entendidos con Cesare Fiorio, en aquel entonces «deus es machina» de Ferrari, John Barnard tomaba la drástica decisión de abandonar Maranello. Fue un divorcio dañino más que polémico y que, sin lugar a dudas, marcó el principio de un declive incontenible, que ha llevado a la escudería más famosa del mundo a una situación catastrófica.

Si para algunos la aventura de la GTO (Guildford technical organisation) no representaba otra cosa que un delirio de Barnard, el paso del tiempo ha demostrado que toda aquella organización italo británica era la base de un futuro prometedor.

Al margen de palabrerías y opiniones personales, está claro que Barnard es el único ingeniero, de cuantos se desenvuelven en el complicado mundo de la F1, que a lo largo de veinticuatro años de profesión, jamás se ha equivocado en un proyecto. Todos los coches diseñados por ese hombre conflictivo,



que va por la vida ejerciendo de británico y que detesta los pueblos latinos, han triunfado ampliamente.

Barnard es un hombre de carácter complicado, con ideas tan claras como clásicas y, desde siempre, se ha mostrado enemigo de todo lo que es revolucionario.

La decisión de recuperarlo, ha sido tomada personalmente por Luca Cordero di Montezemolo que, a la vista de la hecatombe ocurrida en Maranello, ha considerado inteligente y fructífero volver a los tiempos en que la Ferrari rozó el título del Campeonato del Mundo.

A pesar de lo aparentemente fácil que ha sido la recuperación de Barnard, cabe destacar que sus condiciones no han sido benévolas. Igual que en la etapa anterior, Barnard trabajará en Inglaterra, rodeado por un grupo de ingenieros de su con-

fianza. Hasta que se logre estructurar un centro de estudios similar a la perdida GTO, su trabajo se desarrollará en una oficina ubicada en las proximidades de Guildford, y por el momento son ocho los técnicos que lo rodean. En el plazo de un año, dicho plantel pasará a ser de unas cuarenta y cinco personas, que formarán la antena tecnológica de la Ferrari en Inglaterra. Al mismo tiempo, en Maranello, Harvey Postlethwaite pasará a ser el responsable de la construcción de los monoplazas, y Claudio Lombardi se unirá a Paolo Massai en el estudio y desarrollo de los motores.

**SUS
PILOTOS**
Niki Lauda en McLaren y más tarde Nigel Mansell en Ferrari fueron dos pilotos con los que John Barnard tuvo diversidad de opiniones.



**SUS
INGENIEROS**
Cuando llegó por primera vez a Ferrari la ruptura con Gustav Brunnei y Harvey Postlethwaite fue inevitable.

Se sabe que desde ahora, sobre la mesa de trabajo de Barnard, está tomando forma el futuro Ferrari, que coincide con el proyecto 654 de cuantos Barnard ha diseñado, y que desde su comienzo, ha originado ciertas divergencias con los técnicos de los motores en Maranello.

EL AMIGO
El ingeniero **Giorgio Ascanelli** fue uno de sus grandes amigos en Ferrari. Se especula con que Ascanelli regrese al Cavallino con Barnard



EL RETO
Devolver la gloria a los coches de Ferrari es el gran reto para el mago. Su pragmatismo le llevará al éxito

BIOGRAFÍA

Una vida de éxitos

John Edward Barnard nació en Londres el día cuatro de mayo de 1946. Está casado y tiene tres hijos: Jennifer de trece años, Julien, de once y Michael de seis. Curiosamente, no ha cursado estudios universitarios; posee únicamente un título de estudios técnicos en el instituto de Watford. En 1968, entró a trabajar en Lola como responsable de los monoplazas pequeños. Ahí conoció a Patrick Head, actual director técnico de Williams. Cuatro años más tarde, en 1972, entró a formar parte de McLaren donde colaboró en el proyecto del M 23, que en 1974 ganó el Campeonato del Mundo con Emerson Fittipaldi. Al mismo tiempo, se hizo responsable del proyecto M16 C/D, con cuyo coche Rutheford se adjudicó las 500 Millas de Indianápolis. En 1975 abandonó McLaren para trabajar en los Estados Unidos en la escudería de Parnelli, donde incorporó el

cambio transversal al monoplaza de Indy. En 1978 fue fichado por Chaparral, y realizó el primer coche para Indy con efecto suelo. Al mismo tiempo, colaboró en la realización del cambio automático del Chaparral. Al año siguiente, volvió a McLaren donde proyectó el MP4, primer monoplaza con el chasis en fibra de carbono y materiales compósitos. En 1984 el MP4 ganó el Campeonato del Mundo con Niki Lauda, y Alain Prost se adjudicó el mismo galardón en los dos años siguientes. A finales de 1986, Barnard entró a formar parte de Ferrari, y a lo largo de los tres años de colaboración, diseñó los atípicos monoplazas 639, 640, 641 y 641/2. Poco le faltó a Prost para proclamarse Campeón del Mundo. En 1990 fue contratado por Benetton, y al año siguiente pasó al equipo Tom's Team con la encomienda de realizar el F1 del coloso Toyota.

Por lo visto, la necesidad que plantea el futuro monoplaza «made by Barnard», es la de un motor sumamente compacto, con diez cilindros y con el bloque en aluminio. Por el contrario, Massai y compañía, defienden el tradicional propulsor de doce cilindros con base de acero y cinco válvulas por cada cilindro, y últimamente trabajan sobre un sistema de distribución desmodrómica y otro de retorno neumático de las válvulas.

CINCO AÑOS

La presencia de Barnard en Ferrari tiene inicialmente la duración de cinco años, con la garantía de poder realizar todo cuanto se le ocurra. Absolutamente nadie tiene el poder de contestar su trabajo, y la estructura tecnológica y productiva del Cavallino está en sus manos. Por el momento, no se ha clarificado qué sistema de trabajo pondrá en práctica Barnard en relación con los técnicos de Maranello; sin embargo, ha hecho una precisión sobre su colaboración con Niki Lauda: «En los años en los que estuve en McLaren, discutía bastante con Lauda, porque sus opiniones sobre el coche no coincidían con lo que aparecía en el ordenador. Su obsesión era explicarme qué clase de monoplaza era el que yo había diseñado; y eso ya lo sabía».

En cuanto a los pilotos, Barnard no ha hecho comentarios, aunque se sabe que su deseo es el de trabajar con Senna a lo largo del próximo año para evolucionar el nuevo coche, y afrontar la temporada de 1994 como ganadores.

Se ha especulado también sobre la recompensa económica que Ferrari ha acordado con Barnard; sin embargo, Montezemolo ha precisado que el contrato está al nivel del técnico británico, pero que no se trata de ninguna cantidad exorbitante.

Para hacer honor a su escasa locuacidad, Barnard resumió su quehacer en Ferrari con las siguientes palabras: «Regreso con más serenidad que en la etapa anterior. Sé perfectamente lo que hay que hacer para que Ferrari vuelva a ganar. Ahora necesito tranquilidad para poder trabajar».

Texto y Fotos: **Gigi Corbetta**

El Gran Premio de Inglaterra, que ha servido para coronar a Luca Cadalora, ha permitido que por fin Garriga consiguiera subir al podio en 500. La carrera de Donington ha sido, como siempre, una fiesta del motor de las dos ruedas, pero como en todas las fiestas también ha habido un reverso de la medalla: una serie de errores acumulados en la categoría de 500 estuvieron a punto de enturbiar el espectáculo.

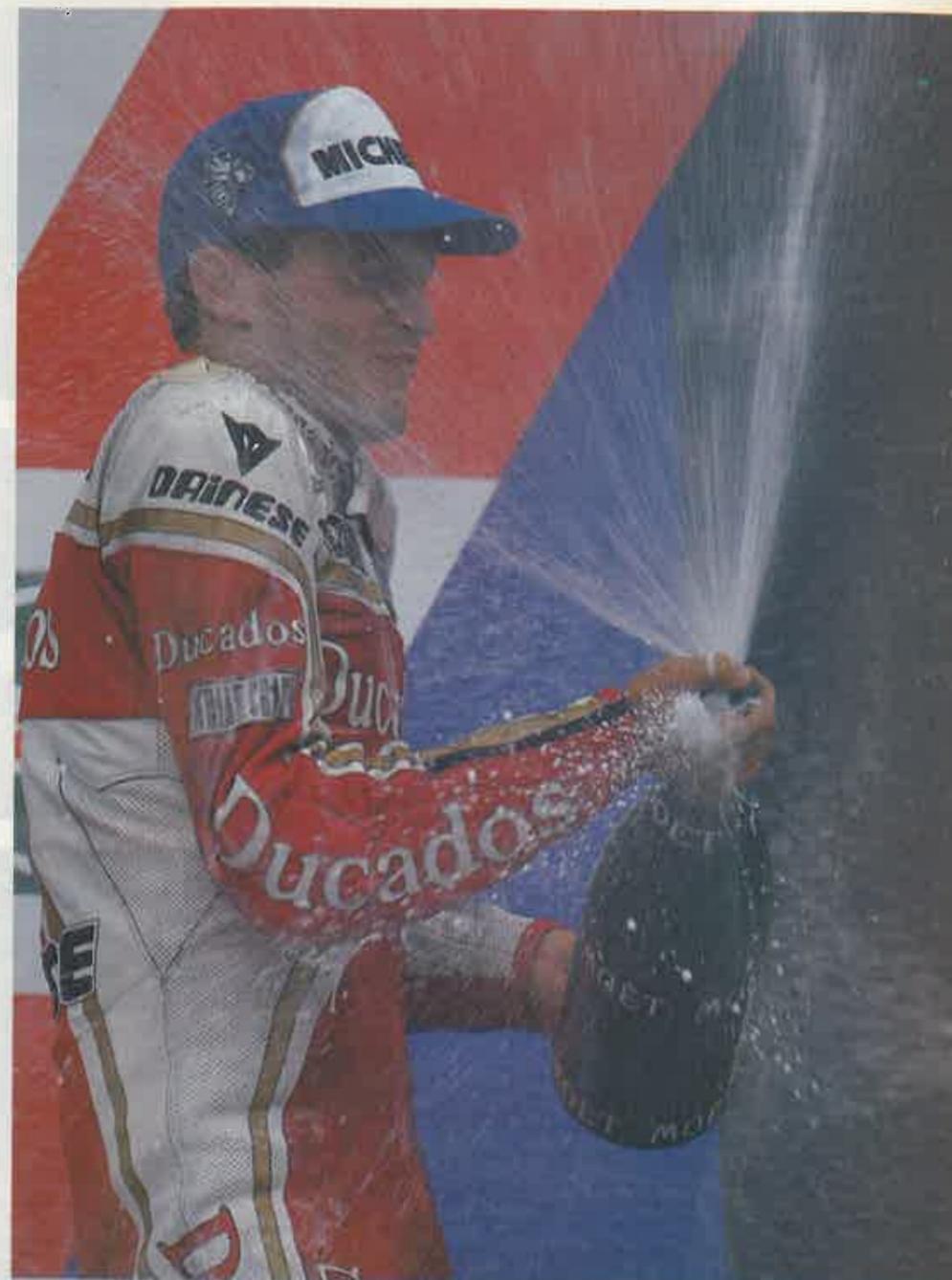
José Luis Aznar

Enviado especial

Las cosas ya no son como antes. Las mejores tradiciones caen en el olvido a velocidad de vértigo. En Gran Bretaña, tierra en la que se venera y respeta el pasado, el Mundial de motociclismo ha tenido como siempre su parte épica, gloriosa, la que mantiene viva la llama de la pasión. Pero, a su lado, una serie de errores han hecho que se rozara el ridículo e incluso se pudiera haber llegado a hechos que lamentar.

Hablemos primero de la épica, ¿o es que puede emplearse otro calificativo a la carrera de Wayne Gardner? Este había anunciado el viernes su retirada y el domingo dio una lección de pilotaje. Roto por mil fracturas y recompuesto otras tantas veces, de nuevo sobre la moto dispuesto a jugarse el pellejo. Esta vez corría con doble motivación. La primera para ganar él, él y nadie más. Pero luego, si se podía, se le echaba una manita a Doohan, que desde Holanda ve las carreras por la televisión mientras se recupera penosamente. Y, sobre la moto, Gardner lo dio todo.

Schwantz, que le perseguía, también luchó sin cortapisas por conseguir un triunfo que le acercaría a ese Campeonato que se le había puesto a tiro cuando se lesionó Doohan y que de no ser por sus propios errores, las caídas en Assen y Magny-Cours, todavía podría haber tenido más a mano. Su caída fue uno de los primeros actos de la «Comedia de los Errores» que luego trataremos. Con ello, se-



GRAN PREMIO DE INGLATERRA

POR FIN GARRIGA

EL BAILE LO EMPEZÓ KOCINSKI
 Cuando rompió el motor de su montura y el aceite cayó en la curva de Redgate, comenzaron las caídas, primero fue Chandler y luego Schwantz y Fogarty. La verdad es que muchos testigos afirman que era difícil ver el aceite.



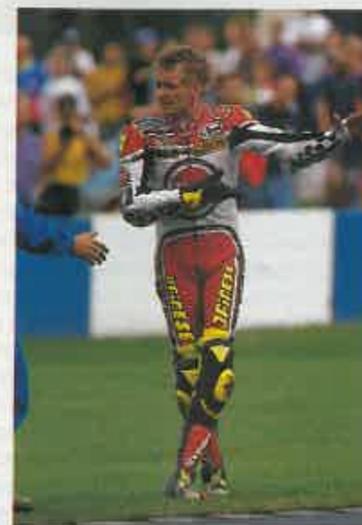
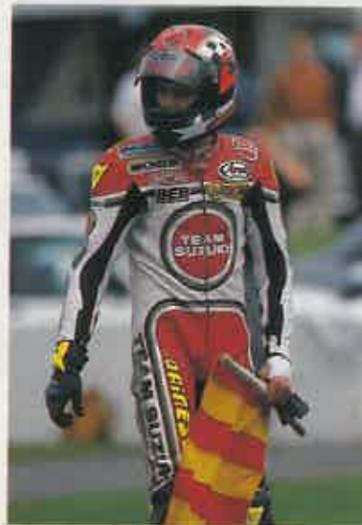
gundo fue Rainey. Si a éste la caída del tejano le supuso ganar un lugar, la posterior celebración por parte del público le pudo costar muy cara como también veremos...

Y tercero, por primera vez en un podio de la máxima categoría, Juan Garriga. Este fue un fin de semana que no olvidará fácilmente el piloto de Ducados. En efecto, el jueves, cuando llegó, se fue a pedir a los hombres de Yamaha las piezas especiales que le prometieron en Francia. Un lacónico «I'm sorry» fue la respuesta que recibió. Tan en cólera montaron él y Juan García, su hombre de confianza, tanto le dieron la vara a Kuroda San, el general manager de la marca en los circuitos, que el viernes por la tarde, tras haber hecho los entrenamientos de ese día con lo mismo que tenían, recibieron un cigüeñal y un encendido. Eran piezas de recambio de Rainey y Kocinski, pero eran los preciados cigüeñales tipo «Honda» que con el distintivo calado de las bielas ofrecen una potencia mil veces más aprovechable. Pero cuando todo parecía ir por un buen camino surgió un inesperado inconveniente: un trancazo de gripe con su consiguiente fiebre dejaba al barcelonés para el arrastre. El sábado



por la tarde estaba a treinta y ocho y medio. Medio grado más el domingo y la sensación de «que me han dado una paliza» estuvieron a punto de aconsejarle no salir en el «warm-up». En la carrera llegó la resurrección. Juan se mantuvo quinto, pero pegadito a los mejores: Gardner, Schwantz, Rainey, Lawson y él en un pañuelo. A poco más de media carrera superó y

dejó atrás al de Cagiva y se acercó a Rainey. «De haber estado en condiciones normales tal vez hubiera podido pasarle. De todos modos no lo habría adelantado hoy, él se juega el Campeonato del Mundo y cuando ha podido me ha ayudado. Hoy yo no lo hubiera pasado aunque hubiese podido» nos confesó después de su carrerón. Cuando todo acabó, a duras penas se



SIEMPRE EN CABEZA
 Joan Garriga, con una moto en condiciones, supo mantenerse en el grupo de cabeza, lo que fructificará en un merecido tercer puesto.

tenía en pie, una hora más tarde seguía tiritando de fiebre... Centrados en la categoría de 500 hemos pasado revista a las gestas de los tres primeros. Entremezclada con ellas está la «Comedia de los Errores». Todo comenzó cuando John Kocinski rompió su motor y el aceite cayó en la curva de Redgate, la que da conclusión a la recta de meta. Los

controles no lo vieron, y la verdad es que no era visible en cuanto que allí estábamos bastantes fotógrafos y cámaras. En cuanto llegó Chandler, su Suzuki perdió súbitamente adherencia y se salió. Luego, de idéntica forma, lo hicieron Schwantz y Fogarty. Era evidente que algo pasaba, los comisarios que miraban y no veían nada, tímidamente sacaron en algún mo-

mento la bandera que avisa de la presencia de aceite en el suelo, pero la retiraron cuando creyeron que no había nada anormal. En ese momento, fuera de sí, Schwantz se la arrebató a uno de los comisarios y se lanzó a la pista: «Cuando miré ví que tenía la bandera entre las rodillas» explicó después. Aplaudido por el público, el tejano avisó a sus compañeros, luego, desesperado, se sentó al borde de la pista hasta que, vencedor, Gardner cruzaba la línea de meta.

Si hace escasamente un mes se calificó de inusitada la actitud de los aficionados ingleses que en Silverstone protagonizaron una invasión de la pista al más puro estilo italiano o francés para festejar el triunfo de Nigel Mansell, aquí no fueron menos e hicieron lo propio para vitorear a sus ídolos. Desbordaron los dispositivos de seguridad y se lanzaron sobre los pilotos. La víctima fue Rainey, cuya rodilla herida el pasado otoño recibió un fuerte impacto. A consecuencia del golpe, el californiano no se podía tener en pie y se retorció de dolor. El primero en socorrerle fue Juan Garriga quien también a duras penas podía sostenerse a causa de la fiebre y el cansancio, y mientras se esperaba la

EL GRAN ENFADO DE SCHWANTZ
 Nada más caerse se levantó, arrebató la bandera al comisario, la mostró a sus compañeros para advertir del peligro y finalmente, después de discutir con el comisario, decidió esperar en esa postura (sobre estas líneas) el final de la carrera.

LA PELÍCULA DE LA CARRERA



YA ERA HORA
Primera victoria del año para el ex-Campeón del Mundo Fausto Gresini.

SI DURANTE LAS PRIMERAS VUELTAS parecía que la carrera del octavo de litro volvería a ser un mano a mano entre varios pilotos, en esta ocasión no sucedió así. Primeros líderes, Gramigni y Casanova se vieron superados por Gresini a media carrera y éste puso la suficiente tierra de por medio como para terminar con relativa tranquilidad por delante del primero de ellos. Por la tercera plaza sí que hubo emoción y si se la adjudicó finalmente Ueda, éste en su camino tuvo que deshacerse de «Aspar». Y lo hizo en el sentido literal de la expresión, puesto que exactamente a media carrera lo echó fuera en la chicane. El de Alcira logró aún ser octavo, pero llegó a la meta muy enfadado: «Yo también sé dar patadas, yo también sé sacar a la

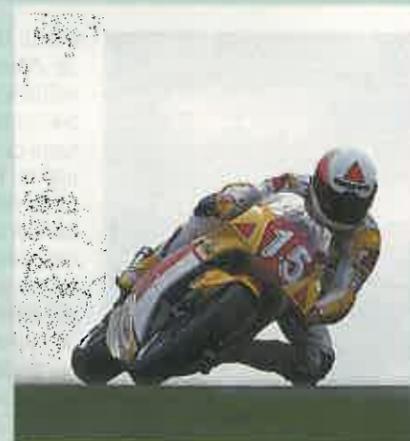
APEADO DEL PODIO
Una maniobra discutible de Ueda apeó a Aspar del podio.



MAESTRO CHILI
Esta vez se escapó en solitario y consiguió su tercera victoria de la temporada.



gente...» lanzaba elocuentemente. Con este resultado el Campeonato se pone al rojo vivo: ahora Gramigni es líder por dos puntos sobre Gresini, que tiene a su vez otros dos sobre Waldmann, que esta vez terminó séptimo, mientras Gianola que tuvo problemas de suspensiones y de motor que también le hicieron caer, pero aún terminó decimosegundo, es cuarto en la tabla a nueve puntos de Gramigni. Giró, cuya moto no rendía lo esperado, fue decimotercero, Miralles decimoquinto y Alvaro decimotavo, mientras que Hernández debió retirarse.



TERCERO. El joven Dorlano Romboni no desaprovechó la oportunidad que le supuso disponer de una Honda oficial.

Ya hemos comentado algo la carrera de la máxima categoría. Los cinco primeros rodaron en paquete hasta que se descolgó Lawson que, empero, había demostrado los evidentes progresos de la Cagiva obteniendo la «pole-position». Alex Crivillé se retiró en los primeros compases con extraños problemas eléctricos en su moto, en la que, por cierto, disponía de un cambio semiautomático: «Ya iba mal desde la salida, no subía del todo de vueltas, puede que sea la bobina...», explicó

taciturno. Para saber cuál ha sido realmente el problema el equipo se quedó dos días más en Donington. Aquí el Campeonato parece difícil que se le escape a Doohan, que ya es seguro que reaparecerá en Brasil. Sólo Rainey mantiene todavía esperanzas, pues se encuentra a 22 puntos. Tampoco hubo duelo mano a mano por la primera plaza en los 250. Tras un liderazgo inicial de cinco vueltas a cargo de Biaggi, Chili tomó la delantera y se escapó. Por la segunda plaza luchó Reggiani, que también pudo escaparse, mientras que la emoción estuvo por el tercer escalón del podio. Cadalora no quería ceder y se las vio primero con Biaggi, que acabó por los suelos, y luego con Romboni. Éste, como Capirossi, se vieron favorecidos por parte de Honda con sendas motos oficiales traídas de Japón. Romboni le sacó un excelente partido y se hizo con esa ansiada tercera plaza con el subsiguiente enfado de Cadalora..., que pese a todo se proclamaba por segunda vez consecutiva Campeón del Mundo. En cuanto a los españoles, Carlos Cardús terminó octavo, tras un fin de semana en el que no acabó de encontrar la correcta puesta a punto de la moto. En la primera vuelta la moto le

LA JAURÍA
Kocinski fue el que arrancó mejor y Garriga no demasiado bien. Durante la carrera cambiaron los papeles y el español logró subir al podio.



Cadalora campeón

dio dos avisos de atrás y eso le hizo perder un terreno que luego no recuperó. Con él rodó Alberto Puig, cuya moto fue un verdadero desastre durante todo el Gran Premio y acabó dejándolo tirado del todo al final. Los mecánicos holandeses de su equipo no encontraron el fallo en todo el fin de semana. Torrontegui, con su décimo puesto, salvó el honor de Suzuki. El piloto de Górliz se tuvo que salir de la pista en el primer giro para evitar un piloto caído y fue a parar a la



MAL EDUCADO. Pese a ganar el Campeonato, Cadalora dedicó un corte de mangas a los fotógrafos.

vigésima posición. Víctima de sus ansias, d'Antín cayó en el segundo giro cuando rodaba en el decimoquinto puesto.



RÍO REVUELTO
Como puede observarse, el público británico ha perdido su flema con la racha de Nigel Mansell y vino a las motos dispuesto a todo, y tanto que invadieron la pista y lesionaron a Rainey, al que ayudó Garriga en esa desagradable posición.



ambulancia, los de la seguridad, tal vez heridos en su amor propio al ver el alcance de su fallo, se dedicaron a desalojar con una eficaz contundencia digna de la mejor policía represora tanto a invasores como a fotógrafos. Como les asistía la razón de la fuerza hubo que hacerles caso... ¡Bravo!, pero su ineficacia estuvo a punto de costarle muy cara al Campeón del Mundo en título.

La ceremonia del podio se celebró sin Rainey. Este fue directamente trasladado a la enfermería donde se pudo comprobar que, por fortuna, su rodilla no tenía rotos los ligamentos.

La carrera del cuarto de litro también tuvo un triste epílogo. El protagonista fue nada menos que el recién coronado Campeón del Mundo Luca Cadalora. Su cuarta plaza le daba matemáticamente el título y, por ello, fue invitado a compartir el podio con sus compatriotas. No estaba muy contento el de Módena con su cuarto puesto tras las dos Aprilia y la Honda NSR de Romboni, que ha demostrado que había valido la pena esperar la moto oficial. Luca subió llevando en la mano una camiseta que proclamaba su título recién adquirido. Con una expresión taciturna miraba a su entorno, saludaba con desgana y, cuando sus compa-

triotas fotógrafos le pidieron un gesto, una alegría, dio media vuelta al tiempo que con la mano lanzó un despectivo «ahí os quedáis» que a todos dejó petrificados. Suerte tenemos de que todavía los pilotos tengan que esforzarse al máximo para poder ser los mejores. Lástima que en muchas ocasiones los hechos no estén a la altura de las circunstancias.

| CLASIFICACIONES | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| GP3 (125c.c.) | |
| 1º F. Gresini (Honda) 44'16"145, 2º A. Gramigni (Aprilia) 44'49"424, 3º N. Ueda (Honda) 44'53"542, 4º D. Raudies (Honda) 44'53"886, 5º B. Casanova (Aprilia) 44'58"978. | |
| GP2 (250c.c.) | |
| 1º P. Chl (Aprilia) 45'17"258, 2º L. Reggiani (Aprilia) 45'19"039, 3º D. Romboni (Honda) 45'31"986, 4º L. Cadalora (Honda) 45'32"180, 5º J. Schmidt (Yamaha) 45'32"189. | |
| GP1 (500c.c.) | |
| 1º W. Gardner (Honda) 47'23"373, 2º W. Rainey (Yamaha) 47'39"228, 3º J. Garriga (Yamaha) 47'44"228, 4º E. Lawson (Cagiva) 48'04"452. | |
| ASI VA EL MUNDIAL | |
| GP3 (125c.c.) | |
| 1º A. Gramigni, 110 Puntos, 2º F. Gresini, 108, 3º R. Waldmann, 106, 4º E. Gianola, 101, 5º B. Casanova, 88. | |
| GP2 (250c.c.) | |
| 1º Luca Cadalora, 177 Puntos, 2º L. Reggiani, 132, 3º P. Chili, 107, 4º H. Bradl, 72, 5º A. Puig, 68. | |
| GP1 (500c.c.) | |
| 1º Mick Doohan, 130 Puntos, 2º W. Rainey, 93, 3º K. Schwantz, 87, 4º D. Chandler, 72, 5º J. Kocinski, 67, 6º J. Garriga, 61, 7º E. Lawson, 56. | |

TEORÍA
 No sólo en la pista se aprende a pilotar. Conocer bien por qué se va más rápido trazando de una u otra forma, cuándo se gana o pierde tiempo y cómo se debe variar la conducción en función de las características del monoplaça resulta fundamental.



SER buen piloto no resulta fácil. Para conseguirlo se debe robar tiempo, en cada curva y cada frenada, al tiempo mismo. Y cada décima más que se le roba al cronómetro, vuelta a vuelta, obliga a poseer amplios conocimientos y un alto poder de concentración. Devenir piloto no es una tarea sencilla, pero la dificultad misma le otorga un elevado encanto. Llevar el equili-

brio del coche hasta ese punto donde, tras pasarlo significa regalarle tiempo a la nada y no alcanzarlo supone que el piloto se queda por debajo de las posibilidades de la máquina, que requiere conocimientos y sensibilidad.

La sensibilidad es difícil de transmitir. Sentir el coche, el límite del apoyo y las frenadas, modular el acelerador y mover el volante con la

máxima efectividad también se aprende, pero requiere mucho esfuerzo por parte del conductor y prolongados kilómetros de pruebas.

Pero lo que se refiere al conocimiento, apartado de muchísima importancia en la conducción de monoplaças, lo enseñan, y con éxito, en la escuela de Privilège Formula, cuyos cursos para futuros pilotos duran tres días y cuestan 300.000



PRIVILEGE FORMULA-VOLANTE RENAULT ELF

EN BUSCA DEL PILOTO DESCONOCIDO

En los cursos de piloto de Privilège Formula, los alumnos pasan tres días aprendiendo intensamente a pilotar un monoplaça. Al más rápido se le facilitará un presupuesto para correr el próximo año en el equipo Privilège Formula, pero la mayoría adquiere conocimientos suficientes para saltar a la competición.



pesetas. Pero además de aprender, si uno cuenta con la sensibilidad necesaria o la adquiere rápidamente en los tres días que dura el curso, lo puede demostrar en las sesiones cronometradas que se realizan durante la última jornada.

El curso se inicia con la explicación de la frenada degresiva. Ello significa frenar a tope en los inicios de la frenada y modular posteriormente la presión sobre el pedal para entrar en la curva a la velocidad adecuada. En la recta del circuito, se prueba esta frenada, ante la

COMPAÑEROS
 Aunque los alumnos son también rivales, rápidamente se crea un ambiente de complicidad. El aprendizaje continuo es el mejor estímulo para ello.



CUATRO MONOPLAZAS
Los cuatro Fórmulas Renault están muy bien cuidados y permiten a los participantes pasar, durante tres días, mucho tiempo al volante.

atención constante del monitor, que corrige los defectos. Un factor importante antes de acudir al cursillo consiste en practicar la técnica del punta-tacón (acelerar levemente durante las frenadas en el preciso instante que el cambio está en punto muerto cuando se reduce), ya que este conocimiento sólo requiere entrenamiento y resulta muy útil en las frenadas.

Posteriormente, se muestran en las clases teóricas los diferentes tipos de curvas y cómo abordarlas, para pasar a practicar así mismo en el circuito. Sorprende, a pesar del

elevado coste de los monoplazas, que Thierry Canga, encargado del curso, incite a ir más rápido y a buscar los límites del coche en la frenada y, el último día, a acrecentar la velocidad de paso por curva. Él lo explica con claridad: «nosotros buscamos un piloto que pueda ir muy rápido el próximo año y que pueda incluso ganar carreras. Quizá ahorraríamos en el gasto de material durante los cursos, pero perderíamos la posibilidad de encontrar un buen piloto, que es nuestro fin máximo». Con todo, la responsabilidad del cursillista debe ser elevada, ha-

bida cuenta de que una salida de pista significa el fin del cursillo para el alumno. Esta es otra de las cualidades que debe poseer un buen piloto: no sobrepasar su propio límite.

En una última clase teórica se enseña a conducir en función del comportamiento del coche. Cómo contrarrestar con la conducción sus defectos y de qué forma se debe abordar cada curva cuando se conduce un monoplaza subvirador (al eje delantero le cuesta inscribirse en la curva) o sobrevirador (el eje trasero tiende a deslizar hacia el exterior del giro).

Con todas estas enseñanzas, practicadas profundamente por los ocho cursillistas, que comparten cuatro coches y que por tanto realizan muchas vueltas al circuito, se procede a las tandas cronometradas del último día. Los dos días anteriores ya se ha ido comprobando lo diferente que resulta un monoplaza a un turismo, cómo cuesta optimizar la frenada y cuánto cuesta llegar a aprovechar todas las posibilidades que ofrece.

Por fin el último día, dedicado íntegramente a llevar a cabo vueltas cronometradas, los pilotos participantes viven los nervios de una sesión de entrenamientos, con rivales de un nivel parecido. Tienen muchas oportunidades de ir mejorando sus tiempos, aunque éstos no se les comunican hasta que no ha finalizado el día, pero no pueden salirse de la pista, motivo por el cual deben conservar también un margen de seguridad. Es el momento de ir aplicando las enseñanzas recibidas, tanto en las clases teóricas como en las prácticas, para llegar a ser el más rápido. Al final, de todos los pilotos que participen en los diferentes cursillos que se lleven a cabo, sólo uno podrá llevar el monoplaza del equipo en el Campeonato Formula Renault del año que viene. Pero todos los inscritos en el primer curso de selección coincidían en que habían recibido más de lo que esperaban y, aunque no todos estaban satisfechos con los tiempos que habían marcado, reconocían haber aprendido y disfrutado mucho. Y es que casi nada proporciona tanto placer como aprender y más si se trata de una materia tan sutil como pilotar monoplazas. ○

Javier Moltó

Información: Privilège Formula.
Tlf: (91) 657 04 67.



ANÁLISIS
En la pista se analiza el trazado de cada curva. En la foto, Javi Díaz, piloto de Privilège Formula, probando un monoplaza de la escuela.

S G O D O T A



Mayor seguridad en la Fórmula Indy

REPRESENTANTES

de las marcas constructoras de monoplazas de la Fórmula Indy y la comisión encargada del reglamento de la categoría, se reunieron para aprobar las nuevas disposiciones referentes a seguridad para la próxima temporada. Después de los graves accidentes ocurridos este año, parecen necesarias nuevas medidas que regulen la robustez y seguridad de los prototipos. La parte trasera de los monoplazas tendrá que ser más sólida y el habitáculo del piloto será más amplio, para, en caso de accidente, permitir al conductor sacar con libertad las piernas. Se han tratado temas referentes a aerodinámica, en particular las dimensiones máximas del alerón posterior. Además, se regularán todos los apéndices externos. Las normas quedan pendientes ante la probable adopción de un chasis unitario para todos los monoplazas, una idea en consonancia con la de dotar a todos los vehículos con un motor supercompacto de la nueva generación tal como el Ford XB y el Cosworth 265C. La puesta en marcha final de estas medidas podría

significar, en caso de ponerse en práctica, la modificación general de las estructuras de la Fórmula Indy.

Vacaciones al volante

Los pilotos españoles que están pasando el verano en Gran Bretaña no gozan de lo que precisamente se llaman vacaciones.

En la Fórmula Ford, Angel Burgueño acaba de quedar quinto en la prueba del Campeonato Nacional de Silverstone. A pesar de lo caliente de la carrera, que provocó varias salidas de pista del español por toques con sus rivales, remontó hasta

esa plaza seguido de Miguel Angel de Castro, que también pilota un nuevo Van Diemen RF 92 con un solo amortiguador en el tren delantero. David Bosch, con un Swift SC 92 F, llegó en octava posición. Más de veinte carreras, al frenético ritmo que se está en las Islas, esperan durante este verano a los integrantes del «Racing for Spain» en Fórmula Ford.

Por otro lado, Pedro Martínez de la Rosa e Iván Arias, también del «Racing for Spain», lideran el campeonato de Fórmula Renault. La expectación que han levantado los españoles por su buen hacer se ha reflejado en los medios de comunicación británi-

cos, que han alabado repetidamente las cualidades de estas jóvenes promesas. Y siguiendo con las fórmulas monoplaza de producción, el piloto de Movierecord/Laser Disc y compañero de esta revista en las tareas informativas, Víctor M. Fernández, no ha podido conformarse con unas vacaciones normales y corrientes y se va donde está la acción. Encuadrado en el Team 92 correrá durante este mes tres carreras de Fórmula Ford en Inglaterra, en los circuitos de Snetterton y Brands Hatch, para adquirir más experiencia de cara a la próxima temporada nacional.



Victor Fernández correrá este verano en Inglaterra.



El equipo Racing for Spain está cosechando éxito tras éxito en Fórmula Renault.

● El próximo motor BMW de Fórmula 1, dibujado por Paul Rosche, ya ha comenzado sus ensayos en el banco de potencia. Se trata de un V 12 que la marca utilizaría en asociación con Brabham. BMW, ausente de la F1 desde 1987, suministra actualmente los motores para el «Supercar» de McLaren.

● Como Wendlinger puede faltar de los G.P. de Suzuka y Adelaide por estar probando el nuevo Sauber F1, podría ser reemplazado por Jan Lammers. Actualmente dedicado a correr con Toyota en Sport Prototipos, el veterano piloto de 36 años volvería a los monoplazas tras una década de ausencia.

● El Biela Club Manresa ha organizado para el día 4 de octubre el V Trial del Bages. Esta carrera es puntuable para el Campeonato de España y contará con los mejores especialistas nacionales.

● Los días 8 y 9 de agosto se celebra en la localidad orensana de Castelo do Miño, próxima a Ribadavia, la segunda prueba puntuable para el Campeonato de España de Motonáutica Fórmula S850. Tras dos años de ausencia, vuelve al calendario esta prueba gallega donde José Verdguer, ganador en la primera carrera de Arcos y líder del campeonato, se enfrentará a sus más directos rivales, el sevillano Pedro González y el otro componente del equipo RETTO, Eduardo Vargas.

● Andrés Vilariño se hizo con la victoria de Sestrières, prueba italiana del europeo de montaña, con lo que ya es prácticamente campeón por cuarta vez consecutiva.



Campeonato de España de turismos

ANTONIO Albacete y su Fiat Tipo 2.0 16V encabezan la clasificación de la división I del Nacional de turismos. Tras ganar en la carrera disputada en Calafat consigue el liderato frente a sus más inmediatos rivales, Javier Mora y Eduardo de Aysa. En la prueba tarraconense entró en quinta posición *scratch*, por detrás de Góiburu (BMW M3), Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), Pérez Sala (Nissan Skyline) y Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth).

El Futuro de Kankkunen

El gran piloto finlandés, actual campeón del mundo de Rallyes, Juha Kankkunen, podría abandonar la escudería Lancia y volver al equipo Toyota la próxima temporada, equipo en el cual ya militó durante las temporadas 1983-84, 84-85 y 88-89. Sobre el futuro del finlandés han surgido insistentes rumores desde que él mismo anunciase esta posibilidad. De cualquier forma, tres son los equipos en los cuales podría recalar finalmente el triple campeón mundial: Mitsubishi, Toyota y Jolly Club, el cual pretende contar el próximo año con coches Lancia. El manager del piloto ha declarado que no tendremos confirmación oficial alguna hasta la celebración del



Rallye de Los 1.000 Lagos, pero insinuó que podrían ser Toyota y Jolly Club (por este orden) los

que hubiesen realizado las mejores ofertas. Si Kankkunen continuase en Lancia, la siguiente

campana no registraría grandes novedades, pero su paso a Toyota podría causar cambios importantes en los demás equipos. La escudería japonesa cuenta en la actualidad con los pilotos Carlos Sainz, Armin Schwarz, Markku Alen y Mikael Ericsson y aún es pronto para aventurar quién sería el que tuviese que abandonar la formación nipona para hacer sitio al escandinavo.

Test Renault al Clio con motor 2.000

EN espera de encontrar un esponsor que patrocine una parte del necesario presupuesto para afrontar el Campeonato del Mundo de 1993, Renault Sport prosigue la preparación del Clio 16V

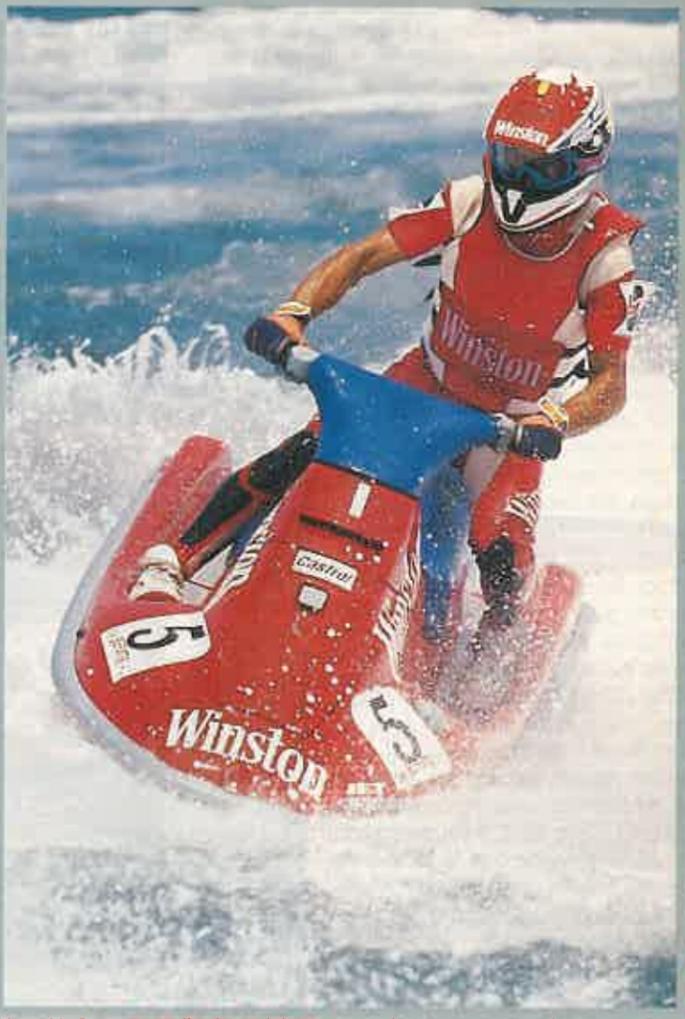
Grupo A. Este modelo es uno de los principales aspirantes para la consecución del nuevo título del Mundial para coches de hasta dos litros y con dos ruedas motrices. La principal novedad reside en el aumento de la cilindrada, desde los actuales 1.800 a los 2.000 centímetros cúbicos. El Clio 16V, dotado del nuevo motor, se espera esté listo para abril del próximo año y deberá ser homologado antes de mitad de temporada. En Francia se están realizando pruebas a un modelo dotado de llantas de 17 pulgadas, lo que permitiría la adaptación de frenos más gruesos e implicaría una revisión de la suspensión y del formato de los parachoques. Toda esta serie de reformas y modificaciones transformarían el aspecto global del Clio 16V tal y como hasta ahora lo conocemos, y se espera mejore de cara a la competición.

JET SKI EN LA MANGA

La tercera prueba del incipiente Campeonato de España de Jet Ski tuvo como escenario las cálidas aguas de la playa de Los Alcázares, cerca de Cartagena. Este campeonato, en su segunda edición, vio por primera vez incluido en su programa la espectacular categoría «biplaza».

José María Casafont, piloto del Winston Team, se adjudicó las dos mangas de la categoría Modified, quedando vencedor de la prueba y seguido por su compañero de equipo Antonio Ramos. La jornada resultó prolífica en accidentes que dieron aún más emoción al espectáculo de estos bólidos acuáticos. En uno de ellos, el piloto Nicolás Barolet, que navegaba en segunda posición, fue abordado por un piloto doblado, resultando lesionado en la muñeca y quedando quinto en la general.

En la categoría Standart, el Winston Team continuó su dominio. Las mangas fueron para Antonio Ramos y Antonio Ruiz, siendo la victoria en la general para Ramos por escasos puntos sobre Ruiz, que precedió a su vez en la general a Pilar Prun.



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

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



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.

Talon adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

| | | | |
|------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| España _____ | 14.560 ptas | América, África _____ | 35.256 ptas |
| Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ | 29.016 ptas | Asia Oceanía _____ | 48.516 ptas |



¿Calvet presidente?

JACQUES Calvet a sus 61 años presidente general de PSA Peugeot-Citroën, está siendo menos severo con Citroën que en otros tiempos. Ya no pretende que la marca del chevron ocupe un 16 por ciento del mercado nacional francés, se conforma con alcanzar el 12. Ya tampoco habla de conseguir hacer de PSA el primer grupo europeo, aunque aspira a alcanzar la segunda posición, con el 12 ó 13 por ciento por detrás de Volkswagen pero por delante de Fiat y General Motors, pese a que el grupo privado está por el momento superado por Renault en el mercado nacional. La recuperación de los mercados de Europa del Sur (Francia, Italia, España y Portugal), ayudaría a PSA. Calvet ha fijado también como objetivo a sus tropas una progresión del 11 al 13 por ciento de su productividad (frente al 8 anterior). Ha confirmado que «mientras viva», no buscará ningún acercamiento a otros constructores, y que «desear buena suerte a Renault y Volvo». A propósito de Renault, sorpresa, cuando evoca a Raymond Lévy, el Presidente General (ya jubilado) del grupo nacionalizado, opina: «No le he apreciado siempre, pero ha realizado grandes cosas en su empresa». Asimismo declaró que no participaría jamás en F1, «una fórmula demasiado cara y con un ambiente detestable» y se quejó de la escasez de publicidad reservada al automóvil, al no haber retransmitido la

televisión francesa la victoria de Peugeot en Le Mans, «No sé si continuaré en Sport, ya veré». De naturaleza contestataria, Calvet sigue oponiéndose al acuerdo entre la CEE y el MITI y a los recientes acuerdos de Maastricht. «Nuestros políticos quieren Europa a cualquier precio, aunque no es el caso de los alemanes y los ingleses». Tras estas declaraciones parece dar marcha atrás sobre sus intenciones de presentarse a la candidatura presidencial, «Estoy asombrado por la confusión política, si los políticos no hacen su trabajo, tendremos que ser nosotros, los industriales como yo los que nos impliquemos. A pesar de ello, espero seguir a la cabeza de PSA». Françoise Calvet, esposa del presidente, desmiente en parte estas pretensiones «Ha hecho ya cuatro carreras, en la administración, los asuntos públicos, la banca y la industria. No sé de dónde sacará fuerzas para emprender la quinta. A pesar de ello, la señora Calvet está dispuesta a todo y, aunque no dispongan de fortuna personal, confía en sus numerosísimas amistades, aunque no tenga ningún partido detrás suyo. Adversario acérrimo de los japoneses, sin embargo los frecuenta asiduamente. Si algún fabricante nipón consigue autofinanciar sus inversiones, será Toyota y, sobre sus calificados de exagerados ataques verbales contra Japón, «Es lo mismo que me dice mi hija, que trabaja en Nissan».



BALLESTA



PEUGEOT 106 *Graduado* SOBRESALIENTE EN ECONOMIA.

—SERIE LIMITADA—
DESDE **999.900** PTAS
(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

Para tí, que eres el primero en la clase. Para tí, que eres el primero en la calle. En especial para tí que hablando de números te las sabes todas, te presentamos el nuevo Peugeot 106 Graduado, serie limitada. El coche más joven del 92. Para moverte a tus anchas en ciudad y en carretera. Con todo el equipamiento que te mereces. Con un precio que es Sobresaliente en Economía: 999.900 ptas. Y con una financiación a tu medida, que te arreglará el verano. Corre a por el tuyo. Este año te lo has merecido.



PEUGEOT 106. LA SORPRESA DEL ESPACIO.



EJEMPLO DE FINANCIACIÓN

Peugeot 106 Graduado: P.V.P. RECOMENDADO: 999.900 Ptas. ENTRADA: 341.660 Ptas.
CAPITAL FINANCIADO: 658.240 Ptas. MENSUALIDADES: 14 cuotas de 10.900 Ptas el 1º año. 14 cuotas de 16.000 Ptas el 2º año. 14 cuotas de 18.000 Ptas. el 3º año y 14 cuotas de 20.700 Ptas. el 4º año. TAE 17,31%.
Oferta válida durante este mes para vehículos en stock y no acumulable a otras en vigor.





GIORGIO ARMANI
PARFUMS



FERRARI: FORMULA 1



CONTRA TODOS

Motor 16

GRUPO

11 de agosto 1992

Núm. 460 • 350 ptas.

CABRIOS PARA EL 93

TRES ALEMANES SE DESTAPAN



BMW SERIE 3



OPEL ASTRA



VOLKSWAGEN GOLF



- Ford Fiesta S 1.8 16V
- Honda Accord 2.2
- Audi 80 2.8 V6 frente a Volkswagen Passat VR6