

MITSUBISHI 3000 GT



TODO CONTROL

# MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

15 de septiembre 1992

Núm. 465 • 350 ptas.

## MONOVOLUMENES LA CONQUISTA DEL ESPACIO



EL PEQUEÑO  
Renault  
Twingo



EL GRANDE  
Pontiac  
Trans Sport  
GT

AL  
VOLANTE



Bentley Brooklands

00465  
8 413042 641506



**NO EXISTEN  
DOS CONDUCTORES IGUALES.**

Sólo aquellos conductores que saben apreciar el perfecto equilibrio entre prestaciones, seguridad y equipamiento son capaces de valorar lo que BMW proporciona: el placer de conducir.

Un placer que cada conductor interpreta de forma distinta. Por eso, ahora puede personalizarlo aún más con los Accesorios Originales BMW.

Un mundo de detalles creados con

la misma tecnología y estilo con la que fue diseñado su BMW, para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort además de facilitar su mantenimiento.

Y que usted tiene a su disposición en el nuevo BMW Shop System. Un innovador sistema de exposición y venta que encontrará en las Concesiones Oficiales BMW. Para facilitarle la elección de los accesorios más convenientes.

Utilice los Accesorios Originales BMW. Para que la expresión del placer de conducir tenga personalidad propia.

**Recambios y  
Accesorios  
Originales**



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

ESTATA SEMANA



PRUEBA A FONDO DEL BMW 740I

PAG:44

- |                 |                |                 |
|-----------------|----------------|-----------------|
| 4 PUNTO DE MIRA | 28 LO ULTIMO   | SPORT GT        |
| 8 SU CASO       | RENAULT TWINGO | 44 BMW 740i     |
| 12 AL VOLANTE   | 32 GAMA FORD   | 52 RENAULT CLIO |
| MITSUBISHI      | ESCORT'93      | MECANO          |
| 3000 GT         | 36 A FONDO     | 60 OCIO         |
| 16 RENAULT 19   | PONTIAC TRANS  | BARCOS SOLARES  |
| RTI 1.8i        |                |                 |
| 20 BENTLEY      |                |                 |
| BROOKLANDS      |                |                 |



GENTE

PAG:99



PRESENTACION YAMAHA GTS 1000

PAG:96



EL F-40 DEL ATELIER T.F.

PAG:62



PRUEBA DEL RENAULT CLIO MECANO

PAG:52

- 62 FUERA DE SERIE
- ATELIER T.F.
- 65 MAGAZINE
- 69 PRECIOS
- 96 MOTOS
- PRESENTACION DE
- LA YAMAHA
- GTS 1000
- 99 GENTE
- TOULO DE
- GRAFFENRIED
- 102 DEPORTE
- GP DE
- SUDAFRICA DE
- MOTOCICLISMO
- 108 RALLYE DE TIERRA
- DE CORDOBA
- 114 RALLYE PARIS-
- MOSCU-PEKIN
- 118 A TODO GAS
- 122 FIRMA
- DE LA CASA

RA  
MI  
E  
DE  
M  
PU

## CUMPLIR ES FACIL

**C**ON la llegada del mes de septiembre el nuevo **Reglamento de Circulación empieza**, de una manera definitiva, su **aplicación** en todos y cada uno de sus articulados. El tiempo transcurrido hasta ahora había servido para que el usuario de los vehículos a motor tomara conciencia de las nuevas normas, ya que algunas, como la obligatoriedad del uso del casco para los motociclistas, no entraba en vigor hasta ahora.

Pues bien, desde estas líneas **habíamos pedido** en su día **colaboración** por parte del usuario por mucho que la nueva Ley no fuera de su agrado. Era la única manera de que todo fuera «sobre ruedas». Pues bien, además de haber podido constatar cómo han descendido las víctimas por accidente, nos consuela ver cómo el ciudadano, parece que de una vez por todas, y esperamos que definitivamente, ha tomado conciencia de sus obligaciones y de que sólo con solidaridad se pueden obtener los fines que la **Ley** persigue.

Es como si se hubiese producido un milagro pero **una gran mayoría**, de acuerdo o no con dicha ley, **parece haber entrado «por el aro»**. **Primer ejemplo.** Acabamos de finalizar una temporada estival más y, como todos los años, nos hemos movido frecuentemente por las carreteras de nuestro país. Es curioso observar cómo, en general, **la gente tiene menos prisa**, va más despacio,

¿se habrá dado por fin cuenta de que un ahorro de cuarto de hora es poco rentable? Suponemos que así será, pero lo que sí es cierto es que en un viaje de quinientos kilómetros, dentro de los límites establecidos (a velocidad real, no de velocímetro) te superan pocos coches. **Segundo ejemplo.** El cinturón de seguridad sigue siendo una tortura, pero ahora cuando invitamos a alguien a subir a nuestro coche lo primero que hace es ponerse. Hay concienciación y la comodidad es lo de menos. Que cunda el ejemplo y quien no lo quiera hacer que aprenda de aquellos que ya lo hacen sin que se le indique. **Tercer ejemplo.** Los «indisciplinados» **motoristas**, en un gran porcentaje **lucen cascos** de las más variadas formas y colores. A la moto le va bien esa decoración suplementaria... y a las cabezas también. Su ejemplo convencerá a los reticentes. Sigamos así, es señal de que algo está cambiando para bien.

Manuel Doménech



## Menos accidentes

**DURANTE** los meses de julio y agosto, se han producido en las carreteras españolas 1.147 accidentes mortales, en los que resultaron muertas 1.408 personas.

Pese a la gravedad y tragedia de estas cifras, lo cierto es que supone un descenso de más del 10 por ciento en el número de fallecidos, respecto al mismo periodo del pasado año.

En medios próximos a la Dirección General de Tráfico, se interpreta este descenso, tanto por la entrada en vigor del nuevo Reglamento General de Circulación, como en la puesta en servicio de 438 kilómetros de autovía, en los que el riesgo de colisión por mala maniobra de adelantamiento, ha quedado eliminada.

Según datos de la DGT, en los meses de julio y agosto, en tramos de autovía se produjeron 106 muertos, frente a los 535 muertos en carreteras nacionales y otros 513 en carreteras comarcales y locales.

## Siguen los viajes piratas

**ESE** al estrecho cerco que las fuerzas de seguridad mantienen en las carreteras catalanas, decenas de autobuses piratas (sin autorización administrativa para efectuar viajes regulares) siguen cubriendo habitualmente el itinerario entre Cataluña y Andalucía, según expone El Periódico de Catalunya en un trabajo recientemente publicado.

Estas compañías controladas, emplean en la región catalana a más de 700 conductores, a los que hay que añadir 300 trabajadores en las sedes. Tras el accidente de Torrelblanca, La Consejería de Política Territorial clausuró siete compañías con irregularidades administrativas.

Algunos de los precintos con los que fueron cautelarmente inmovilizados los autobuses han sido levantados.



## MERCEDES, POR EL ARTE

Una vez más, Mercedes Benz España apuesta por el Arte. El Centro de arte de la calle Ortega y Gasset 22 de Madrid recibe una importante exposición de la Asociación Internacional de Mujeres en las artes, en la que se mostrarán pinturas, esculturas y vidrieras artísticas de 24 artistas españolas.

## APARCAR ES POCO SEGURO

Todas las mañanas, la compañía Prosegur bloquea durante algunas horas todo un carril de la madrileña calle de San Romualdo, al estacionar sus furgonetas en doble fila. La seguridad de algunos finaliza donde comienza la de los demás.

## NADA DE ARBOL CAIDO

Jordi Tarrés no ha logrado este año el título mundial en Trial. Porque para él, el subcampeonato, supone un fracaso, queremos recordar ahora su extraordinaria valía. Cuatro títulos son muchos títulos y el quinto acabará seguro en sus manos.

## LA BANDA DEL PATROL

J.M.M., dueño de la firma Desguaces José Martínez, de la localidad madrileña de San Martín de la Vega ha sido detenido por la policía, acusado de integrar una banda extranjera que se dedicaba a robar Nissan Patrol para posteriormente venderlos en Marruecos y Argelia.

## Ford en la Expo

**E**L pasado día 5 de septiembre se ha celebrado en la Exposición Universal de Sevilla el Día de Honor de Ford, con cuyo motivo se llevaron a cabo tres importantes actos: la reunión anual con los concesionarios españoles, un rallye de vehículos Ford antiguos y la presentación de la gama 93.

Sobre este último aspecto encontrarán una amplia información en otras páginas de este mismo número.

Al margen de la brillantez de con que se celebró el rallye de vehículos antiguos y los espectáculos «Ford en el mundo» y «Ford en la historia», ambos en El Palenque de la Expo, lo más destacado del día Ford fue la presencia del presidente de Ford Europa, Lindsey Halstead, quien anunció dos importantes iniciativas industriales que afectan a nuestro país.

En primer lugar, la decisión de construir en Almusafes la planta en la que se producirá la nueva generación de motores de pequeña y media cilindrada que equiparán a los Ford a partir de 1995. Bautizado como motor Sigma, se trata de un cuatro cilindros de aluminio, con



El presidente de Ford Europa, Lindsey Halstead, anunció importantes inversiones en Almusafes.

culata de 16 válvulas y cilindradas variables entre 1.000 y 1.400 centímetros cúbicos.

La inversión prevista es de 70.000 millones de pesetas, para una producción anual de 550.000 unidades.

Esta nueva planta, que se construirá sobre 46.000 metros cuadrados, permitirá dar empleo a 800 trabajadores, con unos niveles de automatización, gestión y eficiencia, en la nueva planta, muy superiores a los estándares actuales.

El segundo anuncio de Lindsey Halstead hizo referencia a la planta de Cádiz Electrónica, actualmente propiedad de la multinacional norteamericana, que se espera ampliar para dar cabida a la fabricación de componentes electrónicos para sistemas de frenos que incorporen el antibloqueo.

A los actos sevillanos acudieron también los más altos directivos de Ford España y Ford Europa, así como el Presidente de la Generalidad Valenciana, Juan Lerma.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

**NISSAN** ha puesto en venta nuevas versiones del Primera. Las mejoras incluyen amortiguadores de dureza variable, inyección multipunto en el motor 1.8, tapicería de cuero y air-bag. los precios en Tokio oscilan entre 1,1 y 1,85 millones de yenes.

**JAPON** es ya el segundo mercado de exportación para Mercedes, después de Estados Unidos. según el director

general de la filial nipona, la meta es lograr el 1 por ciento del mercado, lo que significaría alrededor de 45.000 unidades anuales. Mercedes, primer importador en Japón, vendió el pasado año 34.185 coches en Japón, gracias a la colaboración de Mitsubishi y Yanase.

**GENERAL MOTORS** quiere vender en Japón sus coches Saturn, para lo cual está fabricando una corta serie, con volante a la derecha. El modelo será distribuido también por Yanase y posiblemente por la red de concesionarios Toyota.

**CONTINUAN DECEPCIONANDO** las cifras de ventas en Japón, que continúa con la tendencia negativa de 1990. En agosto, las ventas descendieron un 18,6 por ciento y los minicoches, descendieron sus ventas por decimosexto mes consecutivo. Con respecto a los coches de importación, sus ventas se vieron reducidas en un 7,6 por ciento, destacando las bajadas registradas por los coches alemanes (10,9 por ciento), británicos (16,3 por ciento) y franceses (9,8 por ciento). Los coches norteamericanos, por el contrario, crecieron un 27,8 por ciento en agosto.

## PETRA EN MOTO

SI EL ARQUERO REBOLLO fue la estrella de la ceremonia de inauguración de los Juegos Olímpicos de Barcelona, Gabino Renales lo fue de la de los Paralímpicos.

En efecto, el piloto gallego afincado en Barcelona, fue el encargado de hacer la presentación de la mascota Petra, creación de Javier Mariscal, como Cobi. Ésta, amputada de ambos brazos, y a la que daba vida el chileno E. Lorenza Bottner, fue recogida de lo más alto de la Puerta de Maratón por el piloto de Montesa tras haber dado una vuelta al estadio y hacer varias piruetas. El público que asistió en silencio a la sobrecogedora escena los premió con un emocionado aplauso. Es hermoso que el mundo del motor y el del trial en particular hayan tenido una participación tan relevante en un acto de tan peculiar significado como fue éste.



## Opel venderá el Pontiac Trans Sport

EL Pontiac Trans Sport, del que pueden encontrar una prueba a fondo en estas mismas páginas, será comercializado en España por la red de concesionarios de Ge-

neral Motors (Opel) a partir del año próximo.

Mientras tanto, este vehículo está siendo vendido por los concesionarios GM en Canarias y por importadores privados como Teo Automóviles, Ditécnica, Omni Motor SA y otros. La asistencia técnica está garantizada por un reducido número de concesionarios



que importan automóviles GM de Estados Unidos y que en los últimos años han vendido automóviles a los miembros de las fuerzas armadas norteamericanas destinados en las bases militares de utilización conjunta, al cuerpo diplomático y a residentes USA en España.

El Pontiac Trans Sport es un Van monovolumen de siete plazas, animado por un motor V6 de 3,8 litros, que con 4,9 metros de longitud es el más grande de cuantos se comercializan en Europa. General Motors iniciará la venta de este coche en España, Austria, Alemania, Italia, Holanda y Portugal. Aunque el precio de venta aún no ha sido fijado, los importadores lo venden en un precio en torno a 4,3 millones de pesetas, con todos los extras y la transmisión automática incluidos.

## Yamaha renace de sus cenizas

ANTES de que se haya cumplido un año desde que un incendio destruyera gran parte de la fábrica de Yamaha España en Palau de Plega-



mans ésta ha sido totalmente reconstruida. Volver a partir de cero ha servido para mejorar y modernizar todavía más las instalaciones que han sido inauguradas por el Honorable Jordi Pujol, presidente de la Generalitat de Cataluña, y el señor Hideto Eguchi, presidente de Yamaha Motor Company. Las actuales instalaciones ocupan una superficie de 62.500 metros cuadrados de los cuales 39.000 están edificadas y en la actualidad se construyen unas treinta mil unidades anuales lo que representa una facturación de más de doce mil millones de pesetas.

## Nuevo presidente de Saab

MUY largo es el desplazamiento que va a realizar Keith Butler-Weelhouse, desde Africa del Sur hasta Suecia, donde acaba de ser nombrado presidente de Saab, sustituyendo a David Herman, que fue elegido presidente de Adam Opel en el pasado mes de julio.

Butler-Weelhouse, de 46 años, ha desempeñado hasta la fecha la dirección de Delta Motor Corpo-

## CONTANTE Y SONANTE

LA CE REGULARA los impuestos que gravan la utilización de autopistas.

Tras la decisión de Alemania, de hacer pagar un canon a los camiones extranjeros que utilicen sus autopistas, la CE quiere regular la puesta en vigor de estos impuestos especiales, que existen también en Suiza.

YAMAHA ESPAÑA ha aumentado su facturación en un 13 por ciento en el primer semestre del año, pese a los problemas de distribución que supuso el incendio de su planta en Plegamans.

DURANTE EL PRIMER SEMESTRE las distintas compañías petroleras españolas han obtenido importantes beneficios. Cepsa ganó más de 9.600 millones de pesetas con un crecimiento del 55 por ciento de sus ventas. Petronor obtuvo un beneficio antes de impuestos de 8.275 millones de pesetas y BP Oil, la antigua Petromed, se contentó con beneficios de 1.700 millones, lo que significa una caída de su resultado de un 51 por ciento.

EL MOPT INVERTIRÁ más de 20.000 millones de pesetas en desdoblamiento de la actual traza de la N-II a su paso por el puerto de La Panadella, cerca de Barcelona. Las obras comenzarán a finales de 1993.

CONTINUAN LOS CONFLICTOS laborales en la fábrica polaca FSM, en la que se fabrican los Fiat Cinquecento. La Dirección ha roto las negociaciones con las fuerzas sindicales en una postura de intransigencia sobre la que se especula se oculta el deseo de que FSM pase al control total de Fiat.

ration, la filial de GM en Sudáfrica, a la que llegó, tras pasar por diferentes puestos de responsabilidad en Ford y GM de este país africano.

Diplomado en Ingeniería y Master de Comercio, está casado y tiene dos hijos. Pasa a ocuparse de la presidencia de Saab cuando la firma sueca inicia un nuevo periodo, bajo el control financiero de General Motors.



El sudafricano Keith Butler es el nuevo presidente de Saab, bajo el control de General Motors.



## Sólo un Carina

CONTRARIAMENTE a lo que habíamos anunciado, Toyota sólo importará para España la versión E del Carina; al menos en la primera fase de comercialización, que se inicia en las próximas semanas. Recordemos que el Carina está fabricado en Gran Bretaña y por tanto no está sujeto a ninguna limitación de ventas. El Carina es la versión

de carrocería tipo berlina del coche medio de Toyota, que comparte la misma estructura que la Celta (coupé) y el Corona.

El Carina E utiliza el motor de dos litros con culata de 16 válvulas y 133 caballos de potencia, que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 205 kilómetros por hora. Su longitud total es de 4,53 metros, por lo que será un encarnizado competidor de berlinas de tipo medio/alto, como el Peugeot 405, el Renault 21 o el Nissan Primera.

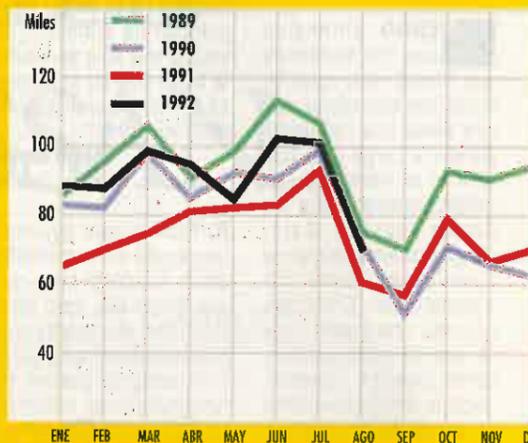
## Pocas ventas de coches en agosto

DURANTE el pasado mes de agosto ha continuado la tendencia a la baja en las ventas de automóviles. Se han vendido 50.110 coches nuevos, lo que significa un retroceso del 14,78 por ciento, respecto al mismo

mes del año anterior. Con esta cifra, el número total de ventas en los ocho meses transcurridos de este año se eleva a 698.820, con un incremento del 14,0 por cien respecto al año anterior.

La mayoría de las marcas han sufrido retrocesos en agosto, destacando el 35,61 por ciento perdido por Seat, el 28,9 por Volkswagen y el 28,2 por

## VENTAS DE TURISMOS



## MAZDA RX-7, EL ROTATIVO

TECNITRADE, el importador exclusivo de los automóviles japoneses Mazda para el mercado español, va a iniciar la venta del nuevo Mazda RX-7, a un precio de 7,6 millones de pesetas. El nuevo RX-7 se presentó en el pasado Salón de Tokio y se caracteriza por ser uno de los escasos (por no decir único) deportivos puros que utiliza un motor rotativo de doble rotor. Con una potencia de 241 caballos para un peso de solamente 1.300 kilos, la relación peso/potencia, de 4,5 kilos por caba-



llo, es una de las más favorables del mercado (4,6 Kg/cv para un Porsche 911 Turbo, 4,7 Kg/cv un Ferrari 348 etc...), lo que le permite superar los 250 kilómetros por hora. Este coupé de motor delantero y de dos plazas, mereció el título de Coche del Año en Japón en su última edición. Se vende en España con un equipamiento completísimo, que incluye sistema ABS, airbag, espejos eléctricos, techo solar eléctrico, dirección asistida, control de velocidad, aire acondicionado, tapicería de cuero y autoradio-cassette con cinco altavoces.

Citroën. Opel, con un 5,4 por ciento es la marca de crecimiento más significativa, por delante de Renault (3,1 por ciento) y Ford (0,9 por ciento).

El Renault Clio ha vuelto a ser el modelo más vendido en el mes, con 3.746 unidades, por delante del Renault 19 (3.471), el Opel Astra (3.368), el Citroën ZX (2.853), el Ford Fiesta (2.728) y el Seat Toledo (2.188). A continuación figuran el Ford Escort, Seat Ibiza, Citroën AX y Peugeot 205.

Entre las marcas japonesas destacan las 289 unidades de Honda, por delante de Toyota (264), Mitsubishi (241) y Mazda (205), si bien Nissan, con 578 Nissan Primera importados de Gran Bretaña, figura ampliamente en cabeza. Hay que mencionar finalmente que las ventas de Chrysler, la marca de más crecimiento, han sido de 103 unidades.

**CUENTENOS  
SU CASO**



## Carga peligrosa

**EN** TENGÓ entendido que los camiones que transportan contenedores con escombros, deben llevar una red protegiendo la carga para que ésta no se vuele, cayendo peligrosamente sobre los demás usuarios. Esto, desgraciadamente, no se cumple por todos los transportistas. El otro día me cayó una puerta vieja de uno de estos contenedores rodantes, rompiéndome la luna y provocando un accidente del que salí ileso de puro milagro. Por supuesto, el caso está en manos del seguro y espero que le caiga una buena multa a la empresa y que al conductor por lo menos le quiten el carné unos meses pero, ¿y si me hubiese matado?

**Alberto Elías**  
Badajoz

ta evitar ese tipo de golpes, de no poder hacerlo, no te salva ni un *airbag* ni un colchón de plumas. ¿Es verdad que sólo se hincha la bolsa cuando el choque es frontal y a una determinada velocidad?

**Chema Loster**  
Oviedo

**R.**-Todo lo que suponga una ayuda en el momento de un accidente tiene que ser bienvenido, pero tiene que tener en cuenta que si el accidente no es grave y el *airbag* se pusiese en funcionamiento, usted no tendría posibilidad de recuperar el control del coche y sería peor.

## Eléctricos

**QUIERO** comprarme un coche pequeño para moverme, básicamente, por la ciudad. Paralelamente no hago más que leer informaciones sobre la casi inmediata comercialización de un grupo no muy grande pero sí interesante de vehículos eléctricos, precisamente ideales para lo que yo quiero.

¿Qué hago? ¿Me compro cualquiera de los vehículos que componen la oferta actual o espero a que llegue la era eléctrica?

**Olegario Barraló**  
Alicante

**R.**-Coches eléctricos ya hay preparados, aunque no se hayan solucionado algunos temas importantes como el de la autonomía. Sin embargo, de aquí a dos años todo estará

en una autopista se conduce más deprisa, era situarse a por lo menos 300 metros.

Y esto ocurre muy a menudo. ¿Quién les enseña?

**Inés Pita**  
Madrid

## No tenemos la culpa

**ESTOY** harta de oír críticas respecto a la postura de conducción de la mujer en el automóvil, muy cerca del volante y rígida como una silla. Les



## Avisar con tiempo

**OLVIENDO** el otro día de La Coruña estuvimos a punto de tener un accidente grave por culpa indirecta de la Guardia Civil de Tráfico. El caso es, que hubo un accidente con víctima incluida y varios coches estaban obstruyendo la calzada. Todo esto ocurría tras una curva rápida sin visibilidad y la incorrecta señalización del accidente pudo provocar una tragedia mucho mayor. Los de Tráfico, como siempre y ya es la tercera vez que me ocurre, se apelotonaban donde poco podían hacer, ya que las ambulancias se ocupaban de los heridos y el único encargado de avisar a los automovilistas se acercó andando a sólo 50 metros del lugar de los hechos, cuando lo suyo sobre todo pensando que

aseguro que la culpa la tienen los fabricantes, por no tener prevista una estatua por debajo de lo normal, que abunda entre el sexo femenino.

En estos casos para poder llegar a los pedales no tenemos más remedio que acercar el asiento lo máximo posible y como es lógico nos quedamos a un palmo del volante.

Quiero que quede claro que no conducimos así por gusto, sino porque, por culpa de los fabricantes, no tenemos más remedio.

**Marta Castells**  
Gerona



## Motor 16

16

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

**Director:**  
Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Camuña. **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 Molibé, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillera (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicenti. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), José María Casanova, Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas), Enrique Llores (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Ginés Nadal (Diseño), Mayte de Ondarra (Documentación), Francesc Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Vía (Náutica).

**Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazábal.

### Publicidad:

**Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, M<sup>o</sup> Jesús Sánchez y Eduardo Abutín. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosma 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 86 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 6<sup>o</sup> Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 35. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (98) 373 69 11. Fax: 373 68 63.

**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 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.



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



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

# ESTE MES PAGA NISSAN.

OFERTA VALIDA DEL  
01.09.92 AL 31.10.92

**NISSAN**

NISSAN MOTOR IBERICA ABOGARÁ  
LA PRIMERA CUOTA MENSUAL DE  
CORRESPONDIENTES A LA COMPRA DE CUALQUIER VEHICULO DE LA GAMA NISSAN  
FINANCIADO A TRAVÉS DE NISSAN FINANCIACIÓN

30.000 p.p.m.

*Antonio Farries*  
DIRECTOR GENERAL COMERCIAL  
II ANTONIO FARRIES

OPORTA A NO CUMPLIRSE LA LEY PARA ENTENDERSE EN SU FAVOR DE PREVENCIÓN Y EQUILIBRIO



Sólo hay un camino:  
Ser los mejores.

# Y DURANTE LOS PRÓXIMOS 11 MESES, PAGUE 30.000 PTAS. AL MES.

ENTRADA MÍNIMA 20%. PLAZO 48 MESES.

UNA FINANCIACIÓN ÚNICA  
Y 3 AÑOS DE GARANTÍA TOTAL O 100.000 Km.

Ahora, con Nissan, subir al todo terreno más admirado de Europa y llegar donde otros automóviles no llegan, o disfrutar de todo el lujo y confort de viajar en primera, está más a su alcance que nunca. Porque ahora Nissan a través de Nissan Financiación le ofrece el Nissan Patrol y el Nissan Primera en unas condiciones de financiación únicas. Si está pensando en comprarse un automóvil, venga ahora a los Concesionarios Nissan. Este mes pagamos nosotros.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (\*)  
NISSAN PRIMERA 1.6 LX 16V 4 PUERTAS: 1.800.000 ptas.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (\*)  
NISSAN PATROL 4 cil. Diésel: 2.469.000 ptas. (KPL00260)  
NISSAN PATROL WAGON, TOPLINE, 6 cil. Diésel: 3.464.000 ptas. (WYLG13260).

MODELO	P.V.P. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)	ENTRADA MÍNIMA 20%	PLAZO 48 MESES
PRIMERA	Desde: 1.870.000 ptas. (1.6 LX 16v 4p)	374.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 50.520 ptas. T.A.E.: 19,562%
	Hasta: 3.370.000 ptas. (2.0e GT 16v AA ABS)	674.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 102.389 ptas. T.A.E.: 19,562%
PATROL	Desde: 2.526.500 ptas. (4 CIL. KPL 00260 FX)	505.300 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 66.003 ptas. T.A.E.: 14,751%
	Hasta: 3.729.300 ptas. (TOP-LINE 6cil WYLG-13260 GFTQ)	745.860 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 107.595 ptas. T.A.E.: 16,476%

EJEMPLOS DE OFERTA NISSAN FINANCIACIÓN / Para plazos inferiores a 48 meses, consultar condiciones especiales. Intereses subvencionados por NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A. variables según modelos.  
OFERTA NO ACUMULABLE VÁLIDA DESDE 1/9 AL 31/10/92 PARA VEHÍCULOS EN STOCK EN PENÍNSULA Y BALEARES.  
(\*) Precio venta al público IVA y transporte incluidos.

MITSUBISHI 3000 GT

# TODO BAJO CONTROL



**El próximo día 1 de octubre se pondrá a la venta el más potente deportivo de la firma japonesa Mitsubishi. Dominado por la electrónica, este Gran Turismo ofrece todo lo que un conductor deportivo pueda desear sin tener que ser un verdadero especialista. Es un coche fácil de conducir que ofrece un rendimiento sobresaliente a un precio sorprendente.**

12 / Motor 16

**B**AJO las siglas «3000 GT», el nuevo Mitsubishi que llega a nuestro mercado -y que ya se comercializa en Estados Unidos desde hace dos años- es un deportivo sin concesiones cuya línea responde a ese reto de los diseñadores japoneses de crear modelos cada vez más sugestivos, agresivos y vanguardistas. Por sus dimensiones es un coche que lucha en su

especial segmento con el Nissan 300 ZX y, según los técnicos de Mitsubishi, con el Mazda RX-7 y el Toyota Supra. En realidad su principal rival es el Nissan ya que, por filosofía, tiene una configuración prácticamente idéntica. Con respecto a los deportivos europeos se le compara con el Porsche 968, nosotros creemos que no tiene nada que ver con él ni por motor ni por soluciones.

En realidad el Mitsubishi 3000 GT no tiene competencia por las soluciones que aporta, que suponen un paso más en la obtención de un deportivo dotado de la mejor seguridad activa posible. Esto se ha logrado haciendo uso de la electrónica en todos y cada uno de sus elementos con un sistema denominado «All Wheel Control» (control total del tren de rodaje) que cuenta con los

elementos siguientes: la tracción es permanente a las cuatro ruedas y dispone de un sistema de diferencial central de acoplamiento viscoso que reparte el par motor en un 45 por ciento al eje delantero y un 55 al trasero; la dirección es también a las cuatro ruedas, con servoasistencia y control electrónico; la suspensión independiente a las cuatro ruedas también está controlada

electrónicamente y cuenta con dos programas, touring y sport; el sistema de frenos dispone de sistema antibloqueo; y, por último, también la electrónica incide en su aerodinámica mediante un sistema denominado «aerodinámica activa variable» que modifica la incidencia del faldón delantero y del alerón trasero en función de la velocidad. A 80 kilómetros por hora el faldón delante-

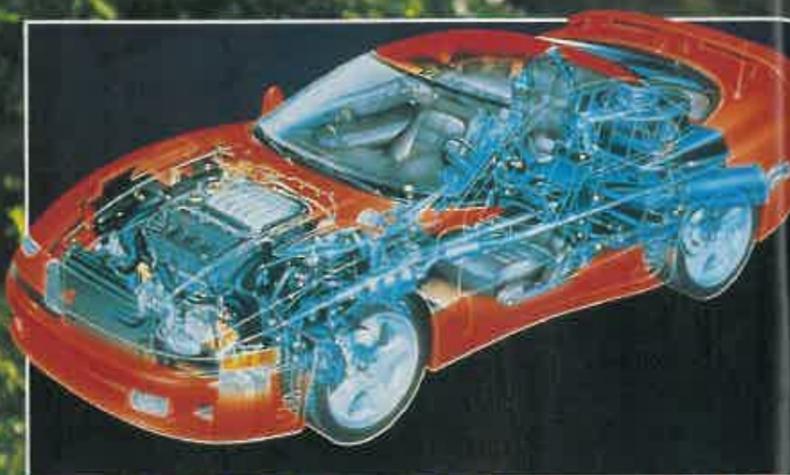
**AMBIENTE DEPORTIVO**  
El interior, realizado en configuración 2+2, denota su carácter deportivo y cuenta con un cuadro de instrumentos muy completo.

Motor 16 / 13

## FICHA TECNICA

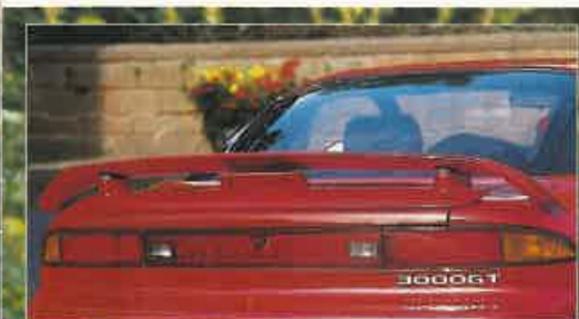


MOTOR	
Disposición	3000 GT Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (cc)	2.972
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. y doble turbo
Compresión	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	285,5 CV/6.000 r.p.m.
Punto máximo / r.p.m.	41,5 mkg/3.000 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual de 5 marchas
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,8
FRENSOS	
Sistema (del./tras)	4 discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
Peso en orden de marcha (kg)	1.740
Largo/ancho/alto (mm)	4.560/1.840/1.285
Capacidad del depósito (l)	75
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	14,1
A 90 km/h (l/100 km)	8,5
A 120 km/h (l/100 km)	10,7



## GRAN TURISMO DE LOS 90

La línea exterior del Mitsubishi 3000 GT tiene un diseño original. Por dimensiones y precio compite en el segmento de otros deportivos japoneses como el Nissan 300 ZX, Mazda RX-7 y el Toyota Supra. A pesar de su elevada potencia es un coche fácil de conducir y ofrece un rendimiento sobresaliente.

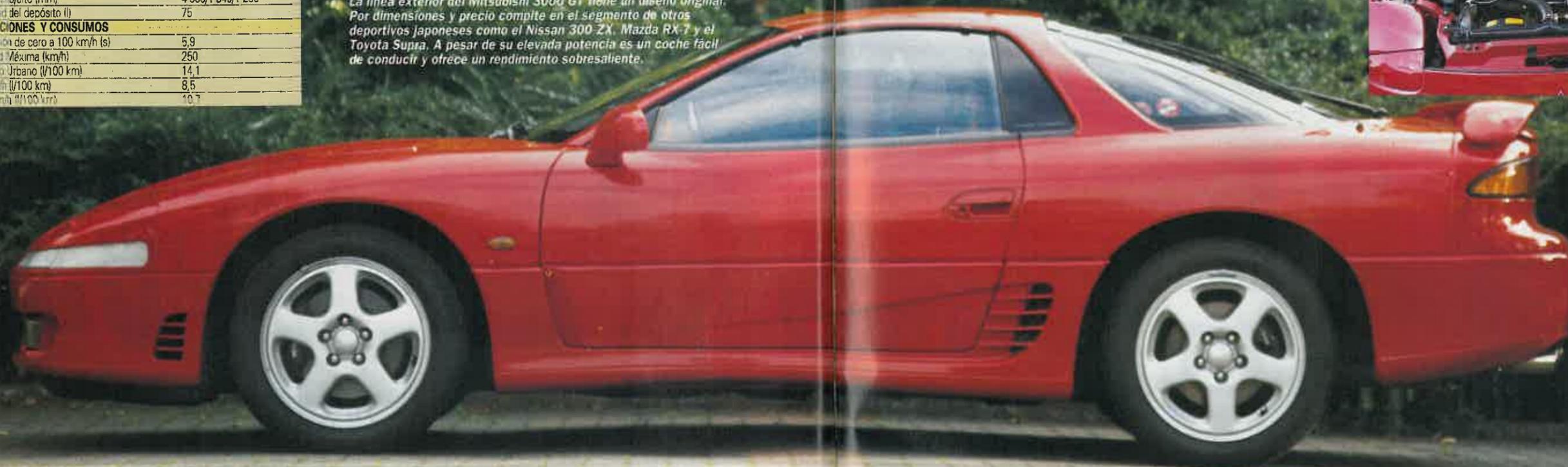


## AERODINÁMICA VARIABLE

La electrónica incide en el coeficiente de penetración aerodinámica mediante un sistema que modifica la posición del faldón delantero y del alerón trasero en función de la velocidad. A 80 kilómetros por hora aquel desciende mientras que el segundo incrementa su ángulo de ataque.



**DOS TURBOS**  
El motor V6 de tres litros de cilindrada y 24 válvulas se caracteriza por su excelente rendimiento.



ro desciende mientras que el alerón trasero aumenta su ángulo de ataque en 14 grados. Todo ello permite un mejor apoyo de los trenes de ruedas.

Mecánicamente, utiliza un motor de seis cilindros en V, de tres litros de cilindrada que, además de contar con culatas de cuatro válvulas por cilindro, une a la inyección electrónica el empleo de dos turbocompresores con sus correspondientes intercambiadores de calor aire/aire.

El resultado son 285,5 caballos de potencia y un excelente valor de par. Es un un motor de excelente rendimiento, sobre todo a partir de regímenes medios, de sonido atemperado y la suficiente fuerza como para hacer del coche un poderoso deportivo.

Si su línea exterior nos ha convencido por contar con un diseño original y la agresividad propia de un Gran Turismo de los noventa, en su interior, realizado en configura-

ción 2+2, se goza de un ambiente igualmente deportivo caracterizado por su equipamiento, en el que sólo falta la radio para el mercado español. Es un habitáculo cuyas plazas delanteras son cómodas y el espacio algo justo en el que sólo cabe hablar de poca distancia al techo. La información que emana de su completísimo cuadro de instrumentos es fácil de leer y los mandos están dispuestos de manera que el conductor no tenga que hacer es-

fuerzos innecesarios para accionarlos. El cambio, manual de cinco marchas, se encuentra situado de manera igualmente cómoda.

Las carreteras y autopistas alemanas han servido de escenario para una primera toma de contacto con el deportivo japonés, que en todo momento se ha mostrado equilibrado en sus reacciones, muy rápido y con unas aceleraciones fulgurantes. Sólo la recuperación en quinta nos ha parecido un poco flo-

ja atendiendo al resto de prestaciones del coche. En todo momento se ha mostrado fácil de conducir y sus reacciones no sorprenden al conductor en ningún momento. Su característica principal es la seguridad, una seguridad que se pone de manifiesto tanto en su estabilidad como en su manejabilidad y en su potentísima frenada. Divertirse con él es cosa de niños, sin que por ello se tenga que pasar miedo pues en su comportamiento se muestra neú-

tro como pocos deportivos de sus dimensiones y su potencia.

Del Mitsubishi 3000 GT se traerán a nuestro mercado treinta unidades hasta final de este año, y la previsión es que en 1993 el número oscile entre ochenta y cien. Por último, su precio, realmente muy interesante, es de ocho millones de pesetas, con IVA y matriculación incluidas. ○

Manuel Doménech

**A pocos motores se les ha sacado tanto partido como a los denominados F de Renault. La última versión es un propulsor de 1.8 litros de cilindrada y 113 caballos de potencia, que se monta en las tres carrocerías disponibles del Renault 19.**

RENAULT 19 RTI 1.8i

# PROPULSOR VERSÁTIL

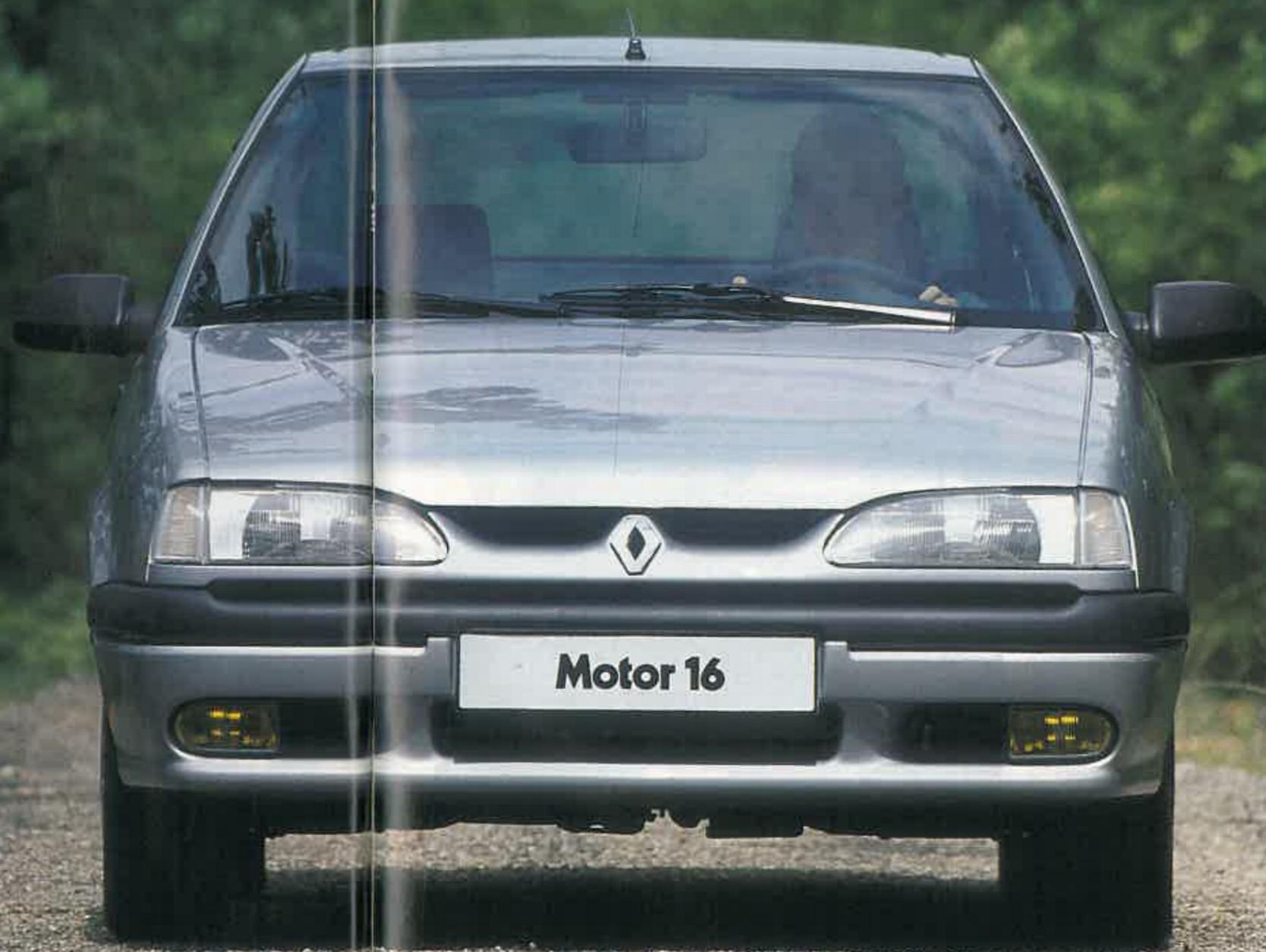


#### ALERÓN

Al igual que el Renault 19 16v, las versiones impelidas por el motor de 113 caballos llevan un alerón.

**V**ISUALMENTE, los Renault 19 RTI 1.8i, modelo que monta el reciente motor de 1.8 litros de Renault con inyección multipunto, resulta muy parecido al Renault 19 16 válvulas. Ello se debe al voluminoso alerón posterior. Sin embargo, las llantas son diferentes y también, por supuesto, los anagramas. En el interior también resultan similares, pero no iguales. El volante de la nueva versión también es de tres radios, pero la palanca de cambios del 19 RTI 1.8i no lleva el pomo deportivo del 16 válvulas.

En cuanto al nuevo propulsor, deriva del motor de 1.721 centímetros cúbicos que se conoce en Renault desde hace ya muchos años. Sobre la estructura de este bloque se han realizado múltiples versiones en diferentes cilindradas y diferentes sistemas de alimentación. Entre las más significativas están la versión de 16 válvulas, una turboalimentada que se monta en los Volvo de la serie 400, variantes diésel y turbo-





**SEGURIDAD**  
Los asientos de seguridad para niños forman parte del equipo opcional.

diésel y las más tradicionales de dos válvulas por cilindro y gasolina, alimentadas por carburadores, e inyección monopunto y multipunto.

La última evolución de este motor se trata de un aumento de cilindrada sobre el modelo base. Mediante el aumento del diámetro de los cilindros (de 81 mm a 82,7), la capacidad del motor ha pasado de 1.721 centímetros cúbicos a 1.794. Sobre esta base, existen dos modalidades de alimentación: una con inyección monopunto y otra

con inyección multipunto. La primera de las dos, que ofrece una potencia de 96 caballos, ya se vende en España y la hemos probado en Motor 16 nº 463 en la carrocería de tres volúmenes del Renault 19.

La versión hasta ahora desconocida es la multipunto, que además del aumento de cilindrada lleva incorporadas algunas otras modificaciones, con respecto a su predecesor de 1.721 centímetros cúbicos. Los pistones son más cortos, con una falda de menor tamaño y una

relación de la versión con inyección monopunto, y también el diagrama del árbol de levas ha variado con respecto al del motor de 95 caballos de potencia.

Este motor se ofrece en la carrocería de 3 puertas por 1.905.000 pesetas y por 2.050.000 en las de 4 y 5 puertas. El antibloqueo de frenos (ABS), el aire acondicionado, las llantas de aleación y la pintura metalizada son opciones, al mismo precio que en los otros Renault 19, al igual que el paquete, para la ver-

## FICHA TECNICA



MOTOR	RENAULT 19 RTI 1.8i
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.794
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	113 CV/5.500 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	16,7 mkg/4.000 r.p.m.
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent / Tambores
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantero	Independiente
Trasero	SemIndependiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.020
Largo/ancho/alto (mm)	4.162/1.696/1.412
Capacidad del depósito (l)	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,7
Velocidad Máxima (km/h)	192
Consumo Urbano (l/100 km)	10,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	8,0



**AUMENTO DE CILINDRADA**  
Más capacidad e inyección multipunto otorgan un buen comportamiento al motor.

biela más larga. También los sistemas de refrigeración y lubricación se han rediseñado, simplificándolos gracias a las mejoras introducidas en las partes móviles, que han reducido los rozamientos. La relación de compresión ha aumentado hasta 9,8 a 1, una décima superior a la

de tres puertas, que incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y ordenador, que en las otras carrocerías pertenecen al equipo de serie. En España, el Renault 19 con este motor comienza a venderse a principios de octubre.

Andrés Mas

## 118 CV SEGUROS A TODO RIESGO.

DINOBAB



## GRATIS, UN SEGURO POR UN AÑO.

SEGURO A TODO RIESGO COMBINADO CON FRANQUICIA, EN PÉNIX Autos

¿Qué podíamos añadir a un deportivo de 118 CV, con inyección electrónica multi-point, con una aceleración de 0 a 100 km/h. en 7,7 segundos, llantas de aleación, volante de tres radios en

elevalunas eléctricos anteriores, cristales atérmicos, cinturones de seguridad regulables en altura, parabrisas laminado y reforzado y un largo etcétera de extras? Sólo un seguro a todo riesgo gratis por un año, combinado con fran-

quicia del 20% entre 5.000 y 100.000 ptas. (o una oferta equivalente). Ven a tu Concesionario. Ahora tienes tu Fiat Uno Turbo seguro.



**UNO TURBO i.e. FIAT**

BENTLEY BROOKLANDS  
**ESPIRITU  
 DE SIEMPRE**



**Bentley no es una marca que prodigue sus apariciones en los medios de comunicación con grandes novedades, sin embargo, durante estos dos últimos años se ha producido un relanzamiento de la marca cuyo momento estelar ha sido, sin duda, la presentación del coupé Continental R. En esta ocasión, el protagonista es el nuevo Bentley Brooklands, con el cual se recupera el espíritu deportivo de estas grandes berlinas de superlujo.**

**T**AL y como suele ser habitual, el segmento del automóvil que menos sufre los trastornos del mercado es el de las grandes berlinas de lujo. Las razones son evidentes ya que al limitado número de unidades que se manejan, hay que sumar el hecho de que sus eventuales compradores están menos so-

metidos a los efectos de la crisis. No obstante, ésta alcanza incluso a marcas como Rolls Royce y Bentley que residen supuestamente por encima del bien y del mal en cuestiones automovilísticas.

Aunque la producción de estas dos marcas se mueve en torno a los tres millares de unidades al año

los movimientos de otros fabricantes en la categoría de los coches de lujo ha obligado a los responsables de la mítica marca a lanzar un nuevo modelo cuya máxima responsabilidad va a residir en atraer a nuevos clientes al selecto mundo de Rolls y Bentley. En efecto, en la actualidad, el ochenta por ciento de los compra-

dores de estos coches son ya clientes, por lo que ahora el objetivo es incrementar ese veinte por ciento restante de compradores que acceden por primera vez a un Bentley.

Básicamente, el nuevo Bentley Brooklands hereda las características técnicas del Bentley Mulsanne, que ahora deja de fabricarse. Exte-

## Brooklands

## Una época gloriosa

**PARA AQUELLOS A LOS QUE EL AUTOMÓVIL** no despierta ninguna pasión, el nombre de Brooklands no indicará más que un punto en la geografía del Reino Unido. Sin embargo, para aquellos que lleven algún octano corriendo por sus venas, este nombre evocará la época gloriosa de los primeros coches de carreras. De hecho, es el primer circuito permanente que se construyó. Su historia se remonta a 1907. Por aquel entonces las primeras pruebas deportivas se realizaban por carreteras públicas, generalmente entre dos ciudades. Al estar esta actividad totalmente prohibida en Gran Bretaña, los pilotos británicos se tenían que desplazar al continente, lo cual suponía un grave inconveniente. Así pues, un rico apasionado del automovilismo, Hugh Locke King, hizo construir el primer circuito para coches, que destacaba por su espectacular peralte. Sobre su pista de cemento mantuvieron sus apasionantes duelos Malcolm Campbell y John Cobb

(en la foto) por ser los hombres más rápidos de la tierra. La configuración del circuito lo hacía ideal para establecer records de velocidad pura. El enorme paddock que encerraba la pista lo hacía ideal para otra actividad: la aviación. Así pues, fue también en Brooklands donde voló el primer avión inglés y desde entonces la actividad aeronáutica no ha cesado hasta el punto que en la actualidad hay varias empresas dedicadas a esta actividad en los alrededores. La actividad como circuito de carreras cesó en 1939 a causa de la guerra y nunca se reemprendió. En la actualidad tan sólo queda la parte más emblemática del circuito, es decir aquella en la que uno de los peraltes pasa por debajo de un puente de hierro. La antigua oficina de carrera y los boxes y hangares de las diferentes escuderías han sobrevivido y son en la actualidad un museo con todo el encanto que sólo los ingleses saben dar a las cosas tradicionales.

**ESO SI ERA CORRER**  
John Cobb, uno de los hombres más rápidos de aquella época, al volante de un Napier Railton en el espectacular peralte del circuito permanente de Brooklands.



riormente hay que fijarse en detalles tales como la nueva calandra del radiador, o el faldón aerodinámico más grande. Además de los anagramas, el Brooklands se distingue por los distintivos de las llantas con la B de Bentley. Durante este primer

año de comercialización, estos serán de color verde, color con el cual corrían los míticos Bentley de carreras.

Con una longitud total de 5,26 metros y 2.350 kilos de peso, el Brooklands está movido por el po-

tente V8 de 6,75 litros de capacidad. Tal y como suele ser costumbre en la marca, la potencia exacta de este propulsor se mantiene celosamente en secreto, pero se puede estimar en unos 230 caballos, más que suficientes para empujar a este saión rodante holgadamente por encima de los 200 kilómetros por hora. El cambio es automático de cuatro velocidades con un moderno sistema de gestión electrónica. La palanca del selector se acciona eléctricamente lo que resulta en un rápido y cómodo manejo. El sistema de suspensión regulable electrónicamente, los frenos con sistema antibloqueo Bosch y el *airbag* para el conductor son elementos de serie en el nuevo modelo.

Pero lo más importante del Bentley es su cuidado interior. Durante la jornada de presentación en los alrededores de Windsor, pudimos gozar de las excelencias de un acabado artesanal perfecto, con una tapicería de cuero Connolly que



**IMPONENTE**  
En un interior trabajado a mano se respira perfección por todas partes. El tablero de madera con interruptores cromados de corte clásico y alguna que otra concesión a la electrónica, como la regulación eléctrica de los asientos, se combinan a la perfección en el Brooklands.

**PIELES NOBLES**

La tapicería de cuero Connolly acaricia suavemente a los ocupantes del último Bentley. Los asientos delanteros incluyen regulación eléctrica con memoria y el tamaño de las plazas permite que los ocupantes se acomoden sin apreturas. Dentro de su habitáculo uno queda aislado totalmente del exterior por lo que el confort de marcha aumenta sobremanera.

## FICHA TECNICA



**MOTOR:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en V a 90 grados.

**CILINDRADA:** 6.750 centímetros cúbicos.

**COMPRESION:** 8 a 1.

**POTENCIA:** 230 cv aproximadamente.

**ALIMENTACION:** Inyección electrónica MK-Motronic. Sistema de escape con catalizador.

**TRANSMISION:** A las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de cuatro velocidades con gestión electrónica.

**SUSPENSION:** Independiente a las cuatro ruedas, con sistema de endurecimiento variable controlado electrónicamente.

**FRENOS:** De disco ventilado con doble mordaza delante y disco detrás. ABS.

**NEUMATICOS:** 235/70 R 15. Llantas de aleación.

**LONGITUD:** 5.268 mm.

**ANCHO:** 2.008 mm.

**ALTO:** 1.485 mm.

**PESO EN ORDEN DE MARCHA:** 2.350 kg

abraza suavemente a sus ocupantes, un tablero salpicado con madera e interruptores cromados de corte clásico.

Las nuevas tecnologías han ocupado su sitio en aspectos tales como la regulación eléctrica de los asientos con memorias que incluyen los retrovisores externos, o el eficaz sistema de climatización con regulación electrónica. Así mismo, el Brooklands ofrece un sofisticado equipo de alta fidelidad con un lector de Compact Disc que se puede controlar mediante un mando a distancia del tamaño de una tarjeta de crédito.

Viajar en un Bentley es un placer que todo amante de los automóviles debe experimentar alguna vez. Para disfrutar de este coche no es imprescindible conducirlo, ya que en cualquiera de sus generosas plazas se puede apreciar el excelente nivel de confort que le confiere la brillante suspensión y la suavidad con la que se desenvuelve en las estrechas carreteras británicas. Dentro, uno parece estar aislado del resto del mundo.

Cuando tomamos el volante por primera vez, es necesario pasar revista al completísimo cuadro de instrumentos, en el cual se mantienen las pautas de los clásicos deportivos: amplias esferas, con relojes fácilmente legibles. En el centro un cuadro recoge los testigos



luminosos que informan de las funciones fundamentales del coche. Un aro del volante más estrecho de lo que cabría esperar nos recuerda que estamos conduciendo un producto fruto de una tradición de muchos años.

A pesar del gran tamaño (más de dos metros de ancho) y del volante en el lado derecho (al que siempre hay que adaptarse), el Brooklands se mueve con gran docilidad en nuestras manos. Es fácil de conducir y si recurrimos a la tradición deportiva de la marca (ganadora en cinco ocasiones de las 24 Horas de Le Mans) podemos obtener buenas sensaciones al apoyar con fuerza el coche en curvas cerradas. La dirección y los frenos, con ABS, responden con suavidad y precisión a los mandatos del conductor.

**FÁCIL DE CONDUCIR**  
El Brooklands se mueve con gran docilidad en cualquier carretera.



Su comercialización se inicia en estos días en todo el mundo, aunque claro está, los principales mercados son el doméstico y los Estados Unidos de América.

Para cumplir con el objetivo de atraer a nuevos clientes que quizás antes no se habían planteado la posibilidad de adquirir un Bentley, la marca ha fijado un precio realmente competitivo que en España podría suponer un precio de venta final en torno a los diecinueve millones de pesetas IVA incluido. En este precio, además de un completísimo equipamiento, con airbag, radio, cuero, etcétera, se incluye algo que muy pocos pueden ofrecer: tradición y buen gusto.

**TRADICIÓN**  
Con el Brooklands, Bentley recupera el espíritu deportivo que antaño poseían estas grandes berlinas de superlujo. En España el precio de este exclusivo automóvil podría rondar los 19 millones de pesetas.

**Victor Piccione**  
Fotos: Piccione/M.Valente

S.A. Renault España

*Si*  
**Dedicados a ti.**  
*que*

Lo último de Clio. Lo nunca visto de Mecano.  
Clio Mecano te va a sonar muy bien:  
Elevalunas eléctrico, cierre centralizado de  
puertas y radio cassette extraíble 4x15 vatios  
con toma para compact-disc  
y 4 altavoces.  
Clio Mecano.  
Dedicado a ti.

**Clio  
MECANO**



cortar la flor  
del rosal   
le amor

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **elf**

  
**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

# RENAULT TWINGO REVOLUCION URBANA

**El próximo Salón del Automóvil de París será el escenario elegido por Renault para presentar su nuevo modelo de carácter urbano, el Renault Twingo. La utilización de una carrocería monovolumen en un coche de menos de 3,5 metros de longitud marca una nueva trayectoria en el sector de este tipo de vehículos.**

**E**L Renault Twingo va a suponer una nueva alternativa para todos aquellos que necesitan un coche de carácter urbano pero no quieren renunciar a una habitabilidad interior, de considerables dimensiones. El Twingo establece un nuevo concepto en el sector de los coches pequeños, puesto que recurre a una carrocería de corte monovolumen, que ofrece una notable habitabilidad interior, y tiene una longitud total de tan sólo 3,43 metros que le permite desenvolverse como pez en el agua dentro de la ciudad.

El Renault Twingo comenzará su comercialización a partir de primeros de 1.993 y tan sólo se ofrecerá una versión de este modelo con un precio que, probablemente, se sitúe en torno al millón de pesetas en el mercado español. Estará equipado con una mecánica de 1,2 litros dotada de inyección electrónica monopunto y catalizador. Desarrollará 55 caballos de potencia y, a pesar de su filosofía marcadamente urbana, también será posible circular por carretera sin complejos ya que el Twingo alcanzará una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora.

La colocación de las ruedas en los extremos de la carrocería y su diseño monocuerpo permiten que la habitabilidad interior se pueda aprovechar al máximo y, en el apartado de equipamiento, el Twingo disfrutará de todos los elementos que hoy en día se estilan ya en todos los vehículos utilitarios, dejando como únicas opciones el aire acondicionado y el techo practicable.

Con el Twingo, Renault comienza una revolución en el terreno de los vehículos urbanos, en donde las dimensiones exteriores reducidas no tienen por qué afectar a la comodidad interior. ○



**DISEÑO ORIGINAL**  
Faros e intermitentes tienen un diseño muy original. Los faros se integran en la carrocería y los intermitentes en los paragolpes.

**LIMPIAPARABRISAS**  
El limpiaparabrisas es monobrazo y dispone de un sistema tipo pantógrafo que permite limpiar la mayor parte de la superficie.

**ECONÓMICO Y ECOLÓGICO**  
El motor de 1,2 litros dispone de inyección monopunto y catalizador. Desarrolla 55 caballos y permite alcanzar 150 km/h.

**CARROCERÍA MONOVOLUMEN**  
El Twingo recurre a una carrocería monovolumen de 3,43 metros de longitud. Dispone de tres puertas y una buena habitabilidad interior.

**RETROVISORES FIJOS**  
Los espejos retrovisores exteriores se sujetan sobre la carrocería y no sobre las puertas como en la mayor parte de los modelos.

**RECICLABLES**  
Todos los elementos plásticos del Twingo son reciclables. La conservación ecológica se ha tenido muy en cuenta al diseñar el coche.

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



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

No dejes que te quiten algo tecnológicamente tan perfecto.

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

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

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

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

Harás una buena obra.



Radiocassette KEH-MH30GRDS (4x 25 W) • Compact Disc Múltiple CDX-M30 • Juego de Altavoces TS-E1799

**PIONEER**  
The Art of Entertainment

**MEJOR VISTO**  
La superficie de los pilotos traseros ha aumentado para mejorar su eficacia.



**FAMILIAR**  
El frontal del Nomade también se ha modificado, no así su trasera que queda invariada.



# GAMA PARA 1993 NUEVOS FORD ESCORT Y ORION

**Un nuevo motor de 1,6 litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro, el potente Escort Cosworth y unos ligeros retoques en la carrocería son las principales novedades que presenta la oferta de Ford, en sus modelos de tamaño medio, para el próximo año.**

**C**OMENZANDO por el principio, o lo que puede ser lo mismo, el frontal del coche, encontramos la diferencia estética de más entidad en los nuevos Escort/Orion. Una parrilla ovalada da forma a la zona anterior de estos modelos. Esta parrilla se integra ahora en el capó, a diferencia de la anterior, que separaba el capó del paragolpes. También se ha rediseñado el portón posterior del Escort, con una luneta más curvada. También los pilotos traseros han recibido modificaciones, ocupando ahora más espacio, para ampliar el tamaño de cada indicador. El conjunto queda repartido entre el panel que conforma la zona posterior y el portón.

Otras modificaciones, que no resultan visibles, se han introducido en la carrocería para mejorar la seguridad pasiva. Mayoritariamente,



**ORION 1.6 16 VÁLVULAS**  
El nuevo motor de 90 caballos ya ha encontrado alojamiento en los Escort y Orion.

estas modificaciones consisten en haber aumentado grosores y diámetros en elementos del chasis y en el rediseño de algunas zonas de la estructura para conseguir mayor absorción de energía en caso de impacto. En el interior de las puertas, conectándolas con los montantes, se han incorporado unas viguetas para mejorar la resistencia a los impactos laterales.

Mecánicamente, la novedad más importante para los nuevos Escort y Orion es el motor Zeta de 1.6 litros de cilindrada y 90 caballos de potencia. Aunque todas las versiones del 93 comenzarán a comercializarse a mediados de septiembre, el motor Zeta de 1.6 litros aún se retrasará un tiempo. Sin embargo se conoce su precio: el Escort CLX 1.6Z de 3 y 5 puertas, el Orion CLX 1.6Z y el Nomade CLX 1.6Z cuestan 1.740.000 pesetas, el Escort Ghia



## FICHA TECNICA



MOTOR	ESCORT 1.6 16V	COSWORTH
Disposición	Delantero Transversal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.698	1.993
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,3 a 1	8,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV/5.500	227 CV/6.000
Par máximo / r.p.m.	13,7 mkg/3.000	29,6 mkg/3.500
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	En las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,0	—
<b>FRENOS</b>		
Sistema(Del/Tras)	Discos / Tambores	Discos ven/Discos ven
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semindependiente	Semindependiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.036-1.090 (3y5p)	1.230
Largo/ancho/alto (mm)	4.036/1.686/1.352	4.211/1.734/1.425
Capacidad del depósito (l)	56	65
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	12,8	6,9
Velocidad Máxima (km/h)	177	232
Consumo Urbano (l/100 km)	9,1	12,4
A 90 km/h (l/100 km)	5,8	8,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	12,4

**DEPORTIVO**  
Arriba, salpicadero del Escort Cosworth con información completa.

Luxury, que cuesta 4.350.000 pesetas y cuyo equipamiento incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y otros elementos que no estarán disponibles en la versión de competición, denominada Motorsport y que está destinada a quienes tengan intención de utilizar este vehículo en competición o a quienes prefieran sacrificar la comodidad en beneficio de las prestaciones.

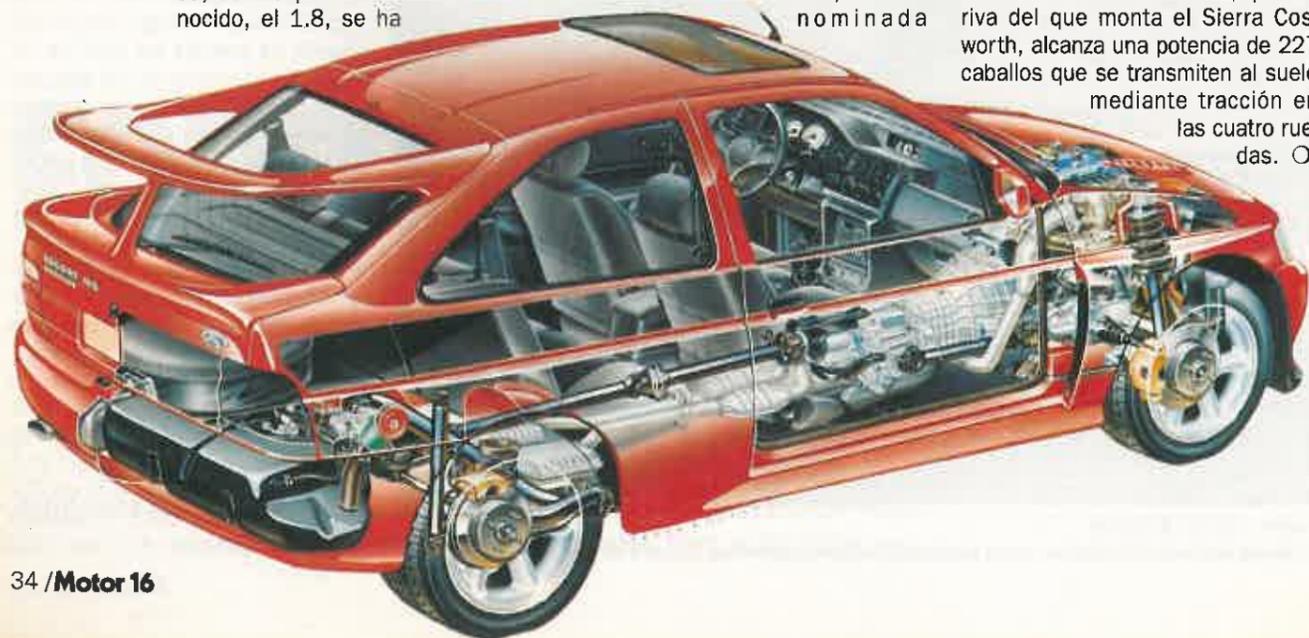
El bastidor de este modelo, apenas guarda similitudes con el del Escort tradicional. El motor, que deriva del que monta el Sierra Cosworth, alcanza una potencia de 227 caballos que se transmiten al suelo mediante tracción en las cuatro ruedas. ○

**VENCER**  
El fin último del nuevo Escort Cosworth es vencer el Campeonato del Mundo de Rallyes.

1.6Z 1.870.000 pesetas y el Orion Ghia 1.6 Z que cuesta 1.922.000 pesetas. Más adelante, este motor también se incorporará en la carrocería de los Fiesta, aunque se desconoce su fecha. Con todo, resulta lógico suponer que para la próxima primavera ya se pueda disponer de este modelo. Para variar la cilindrada, con respecto al motor Zeta conocido, el 1.8, se ha

reducido el diámetro y la carrera de los pistones. La principal característica de los motores Zeta es su culata de 16 válvulas.

Por último, ya se conocen todos los detalles del Escort Cosworth, modelo con el que Ford participará el próximo año en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Existen dos versiones de este modelo, una denominada



# IVECO

## El Gran Salto.

Cuando se unen las ilusiones, las fuerzas, la experiencia, el trabajo y el espíritu innovador se da un salto definitivo hacia el éxito. Con la fusión de IVECO y PEGASO y la unificación de nuestras amplias gamas de productos, redes comerciales y de servicio, hemos dado un gran salto hacia el futuro. Para crecer y avanzar lejos por el camino de la prosperidad. Para estar cada día más cerca de usted. Allí donde nos necesite.



**IVECO**

PONTIAC TRANS SPORT GT

# TORERO, TORERO...

*De nuestra juventud, recordamos cuando a los coches americanos familiares les llamábamos «rancheras» y eran habitualmente utilizadas por las cuadrillas de toreros; de toreros de buen cartel, claro. Ahora, son otra vez los americanos los que proponen un nuevo concepto de automóvil que debe ser la envidia de las cuadrillas. Un ejemplo claro es el Pontiac Trans Sport, el Van más grande de cuantos pueden comprarse en nuestro país.*

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

**A**UNQUE son muchos los que lo saben, comencemos por decir que Pontiac es una marca de General Motors; la más lujosa después de Cadillac. El Trans Sport se fabrica sólo en los Estados Unidos y G.M. Europa tiene previsto comercializar este automóvil a partir del año próximo. Mientras tanto, una serie de importadores privados han tenido la brillante idea de ofrecer este modelo al público español. Automóviles Teo es una de



VIRTUDES

- Habitabilidad
- Excelente equipamiento
- Originalidad de líneas

PONTIAC TRANS SPORT GT  
PRECIO: 4.300.000 PTAS.

- Reducida visibilidad de la parte delantera
- Ausencia de maletero
- Consumos elevados

DEFECTOS



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal, de 6 cilindros en v a 90 grados. Distribución: Un árbol de levas central, accionado por cadena. Un árbol contrarrotante, antivibraciones. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.791 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,5 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 165 CV (121 Kw) a 4.300 rpm. Par máximo: 30,4 mkg (285 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Ac Rochester multipunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de 4 velocidades con mando al volante. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 25,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 39,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 57,1 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 13,8 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Si.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con brazos elásticos y triángulo inferior. Trasera: Eje rígido con brazo longitudinal. Barra panhard y estabilizadora en ambos ejes.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/70 R 15. Llantas de aleación de 6 x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.755 kg. Capacidad del depósito de combustible: 76 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

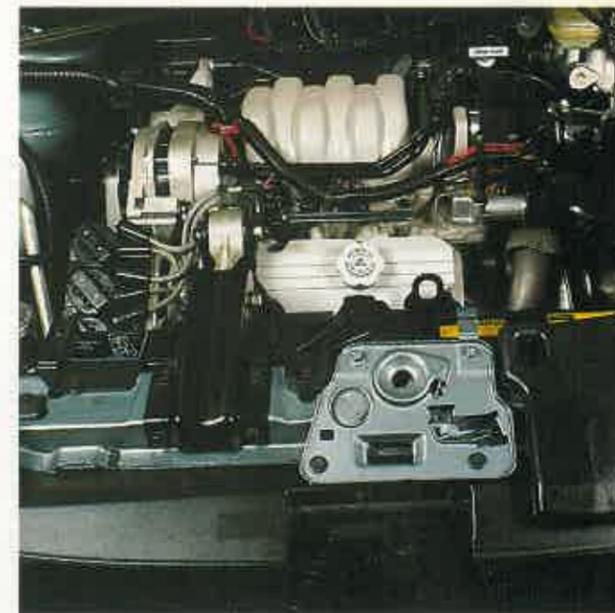
<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	15,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruce	11,9
En conducción rápida	15,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruce	13,6
A 140 km/h de cruce	15,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	14,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	465



**LÍNEA AMERICANA**  
La línea en cuña, a la que obliga un buen coeficiente de penetración aerodinámica, deja un espacio gigantesco entre el conductor y el morro, con visibilidad reducida. La estabilidad en curva cerrada no es su mejor virtud.

estas firmas importadoras. Como cualquier otro automóvil, independientemente de quién lo importe, la marca ofrece una garantía de asistencia, que en este caso concreto es de 3 años, sin limitación de kilometraje y tres concesionarios de

GM en España disponen de la cobertura de repuestos necesaria para atender la postventa de esta marca. Por tanto, los posibles compradores pueden estar razonablemente tranquilos respecto al respaldo de GM para este automóvil.



de las tres filas de asientos, se viaja como en un microbús, con butacas individuales. Como es habitual en los Van, la disposición interior puede cambiarse, pero no se puede alterar la orientación de los asientos, como en el Espace moderno.

Al volante, la conducción es extremadamente fácil, siempre que nos contentemos con rodar dentro de

**MOTOR POTENTE**  
El nuevo motor de 3,8 litros es suficiente para mover los 1.800 kilos de peso del Pontiac, pero a costa de un consumo alto.

El fenómeno Renault Espace y el nacimiento de un «nicho» de mercado que puede alcanzar el medio millón de unidades antes del año 2000, ha producido una ofensiva americana en el Viejo Continente, iniciada hace pocos meses por el Chrysler Voyager y ahora continuada por esta última versión del Pontiac.

Porque este Pontiac Trans Sport nació en 1990, con un motor V6 de 3,1 litros y transmisión automática de 3 velocidades. A finales del 91 recibió un nuevo motor, también V6, pero de 90 grados, con una cilindrada subida a 3,8 litros, lo que le permite alcanzar los 165 caballos, que son valores con los que poder competir con lo que gusta en Europa. Una transmisión de «casi» cuatro velocidades (y decimos «casi» porque la OD es un «overdrive» eternamente largo que apenas sirve para rodar por autopista a poca carga) y frenos ABS le ponen en la rampa de lanzamiento para su desembarco en Europa, donde le auguramos un futuro prometedor.

De momento, es el Van más grande del mercado, con nada menos



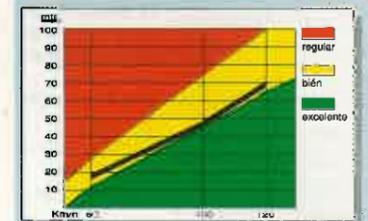
que 4,90 metros de largo (medio metro más que un Espace y 40 centímetros más que el Voyager) y 1,90 de ancho, que es 11 centímetros más que el Renault y 7 que el Chrysler. Por tanto, no hay problemas de habitabilidad. En cualquiera

los límites de lo razonable, que en este coche está en torno a las velocidades 140/150 de cruce. Con una buena transmisión automática, los recorridos por autovía o carretera tipo redia, se adaptan muy bien al Pontiac, que hace medias muy in-

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	177,6
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	33,7
De 0 a 100 km/h	11,9
Recomiendo (metros)	202
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
400 m desde 40 km/h en OD	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	30,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	30,9
De 80 a 120 km/h en D	9,0
recorriendo (metros)	255
De 80 a 120 km/h en OD	8,9
recorriendo (metros)	252

## FRENOS



A 60 Km/h	18,0
A 100 Km/h	47,9
A 120 Km/h	69,6

## SONORIDAD



Al ralentí	43,9
A 60 Km/h	60,3
A 90 Km/h	63,4
A 120 Km/h	66,8
A 140 Km/h	70,3
A Tope	80,1

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importadores:** Teo Martín Automóviles, Tlf 6911844 Madrid. **Ditécnica** Tlf 5645556 Madrid. **Omni Motors** 5515832 Madrid. **Garantía:** Tres años sin límite de kilometraje ofrecidos por la marca.

terezantes, eso sí, con consumos que hacen frotarse las manos al Ministro de Hacienda.

En la posición OD el Trans Sport es algo más perezoso, lo que no es extraño si tenemos en cuenta que su desarrollo es de más de 50 kilómetros por hora cada 1.000 vuel-

Parece mentira que los diseñadores de los coches tipo Van no hayan encontrado una solución satisfactoria para que los objetos dejados en el interior del coche no se vean desde fuera. En el Pontiac tampoco existe maletero. Hay un hueco bastante grande detrás de la última fila

**DETALLES Y MÁS DETALLES**  
 Junto al cenicero, el imprescindible soporte para los botes de Coca Cola. Detrás de los asientos, dos bolsas portaobjetos. Un soporte específico para las gafas de sol. Elevables eléctricos en las dos únicas ventanillas que descienden.



tas. Pero como el cambio automático está bien diseñado, enseguida cambia a una relación menor. Por cierto que el mando del cambio está en el volante, en el más puro estilo americano, lo que posibilitaría la utilización de tres plazas delanteras.

Aunque esta versión dispone de frenos con sistema ABS, no nos acaban de convencer. Lo cierto es que son las ruedas las que nos gustan poco. Con 205 milímetros de ancho, un perfil 70 es demasiado alto para los casi 1.800 kilos de peso, produciendo mucha deriva e imprecisión en curva y en frenada. La solución está en inflar a 3 kilos, lo que merma mucho el excelente confort o en cambiar a ruedas con un perfil de 60.

de asientos, pero cualquier objeto queda a la vista. Esto, que no debe preocupar mucho a los americanos, es especialmente peligroso en las calles de las ciudades españolas, italianas y de algún que otro país europeo.

El acceso a las plazas traseras se hace únicamente a través de un amplio portón lateral deslizante. Es curioso que sólo haya un portón, pero la verdad es que tiene su lógica por muchos aspectos (económico, rigidez del monocoque, distribución interior, etcétera).

A lo que ya se acostumbra uno menos es al gigantesco morro. Para lograr un coeficiente aerodinámico razonable en una sección muy grande, hay que inclinar mucho el parabrisas y si queremos, por estética,



**VISTA PANORÁMICA**  
 Frente al conductor, nada interrumpe la visión panorámica. Tres filas de asientos para viajar en unos niveles de confort inimaginables para un turismo.

mantener una estructura monovolumen, no queda más remedio que retrasar el puesto del conductor o correr serio peligro de descerebrarnos contra el parabrisas. Resultado: el morro del coche está a metro y medio de distancia y

no se ve, lo que convierte los estacionamientos en un divertido juego de caricias. Afortunadamente, la servodirección y la transmisión automática ayudan lo suyo.

Y ya que hablamos de la comodidad de la servodirección, mencionar

que el radio de giro es de casi 14 metros, lo que convierte cada giro en una auténtica vuelta al ruedo en la Plaza de la Maestranza. ○

**Jose María Cernuda**  
 Fotos: Ramón Rodríguez

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

▲ Aire acondicionado, transmisión automática, ABS y controlador de velocidad configuran un equipamiento completísimo por un precio muy interesante.  
 ▲ No hay en el mercado un coche con esta capacidad. Es el Mercedes de los Van.

### EN CONTRA

▼ No hay la posibilidad de dejar ningún objeto fuera de la vista desde el exterior, ya que no existe maletero.  
 ▼ Las ventanillas laterales no son practicables, aunque el aire acondicionado no hace imprescindible el abrirlas.

## FRENTE A SUS RIVALES

Con un precio de 4,3 millones, el Pontiac pasa a ser una interesante opción para quien necesite un Van de amplia capacidad. Su rival más inmediato es el Renault Espace en su versión V6, con mucho equipo, pero sin elementos como la transmisión automática o el programador de velocidad, y además, con medio millón de pesetas a favor del americano. Del Espace nos gusta más su estabilidad y la versatilidad de su interior, pero la espaciosidad del Pontiac es imbatible, aunque resulta algo más incómodo de conducir, especialmente en ciudad y en maniobras de estacionamiento. El Chrysler Voyager está en otro escalón, inferior, aunque ofrezca también transmisión automática y, lo que es mejor, un precio de lo más interesante.



**tve1**

La Primera.

**Cada vez que quieras sentir el cine de cerca, entra en la UNO... te convertirás en un espectador de Primera.**

BMW 740i

# SOLIDA INVERSION

*El BMW 740i es un valor estable y seguro, una sólida inversión con la que se corren muy pocos riesgos. Su ficha técnica revela datos impresionantes como son sus 286 caballos, los 240 kilómetros por hora de velocidad máxima, su tamaño o el peso. Sin embargo, una de sus más preciadas virtudes es la discreción dentro de su espectacularidad.*

DISENO	***
ACABADO	****
PRESTACIONES	****
CONFORT	****
SEGURIDAD	****
CONSUMO	*

«**L**E deseamos atentamente que disfrute del placer de conducir. El mensaje en la introducción del libro de instrucciones y aunque delante tengamos un tanque de casi cinco metros y dos toneladas de peso, no se aleja mucho de la realidad. Por diferentes razones, con el BMW 740i se disfruta conduciendo y se disfruta no solamente conduciendo a un ritmo...



VIRTUDES

- Funcionamiento del cambio automático
- Motor
- Comportamiento

BMW 740i  
PRECIO: 8.425.000 PTAS.

- Consumos
- Frenos, ocasionalmente
- Visibilidad trasera en aparcamientos

DEFECTOS



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza por bancada de cilindros accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.982 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89 mm. Carrera: 80 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 286 CV (210 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección secuencial de combustible. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cinco relaciones. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 18,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 41,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 52,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: Si.

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

**RUEDAS:** Neumáticos: 225/60 ZR15. Llantas de aleación ligera de 7 JX15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.790 kg. Capacidad del depósito de combustible: 90 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
<b>CIUDAD</b>	
A 31,2 km/h de promedio	15,6
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,9
En conducción rápida	17,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	11,6
A 140 km/h de cruceo	12,3
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	13,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	631



### CORTINILLA ELÉCTRICA

En opción se puede montar una cortinilla trasera retráctil de funcionamiento eléctrico. Las cortinillas laterales son de serie. Aunque la climatización funciona de forma excelente, siempre es bien recibido un protector para los rayos solares.



lajado, como seguramente muchos lo harán, la herencia de las dinámicas y discretas series pequeñas le permite superar con holgura las lógicas limitaciones de un vehículo de su categoría. Y es la mecánica de esta berlina de elite la responsable,

en parte, de esta primera valoración. Ya en 1957, el público y la prensa especializada en Alemania calificaban el motor de ocho cilindros en V de BMW como el mejor de su época. Era suave, silencioso y ligero y proporcionaba la fuerza sufi-



**BERLINA DE ELITE**  
Con sus ocho cilindros en V, sus 32 válvulas y sus 286 caballos el BMW 740i alcanza un nivel extraordinario dentro de su segmento. Los faros se pueden regular desde el interior y proporcionan una visibilidad extraordinaria.

ciente como para que la primera berlina de lujo de BMW, el 502, se moviese con una soltura increíble para su época.

En 1992 BMW comercializa una berlina de lujo con un motor de ocho cilindros, 32 válvulas y 286 caballos, el 740i. Es muy diferente al de entonces pero sigue sorprendiendo por su suavidad, su silencio, y sobre todo por su excepcional potencia.

Pero todo esto sólo se intuye antes de abrir la puerta, porque lo primero que sorprende es su porte. La Serie 7 es espectacular por tamaño pero conserva ese halo de discreción tan valorado por cierto tipo de clientela. Al volante, se respira calidad por los cuatro costados y el equipamiento, aunque «algunas cosas» se ofrezcan como opción (48 opciones) no tiene lagunas importantes dentro del paquete considerado lógico. Ahora bien, sí que encontramos opciones muy recomendables como el airbag, el control de tracción o el ASC.

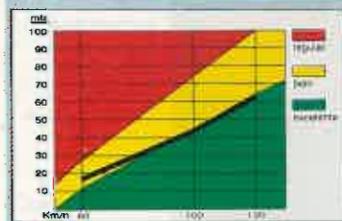


## PRESTACIONES



<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h	240
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	16,0
1.000 m salida parada	28,2
De 0 a 100 km/h	7,8
Recorrido (metros)	119
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	-
400 m desde 40 km/h en 5ª	13,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	-
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	25,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	-
recorrido (metros)	-
De 80 a 120 km/h en 5ª	4,6
recorrido (metros)	131

## FRENOS



A 60 Km/h	17,3.
A 100 Km/h	43,7.
A 120 Km/h	62,0.

## SONORIDAD



Al ralentí	50,4.
A 60 Km/h	60,9.
A 90 Km/h	63,9.
A 120 Km/h	67,8.
A 140 Km/h	70,1.
A Tope	80,5.

## DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. Teléfono (91) 5720222. Garantía. Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa 70 puntos en España.

## CAMBIO AUTOMÁTICO

## Electrónica mágica

El buen funcionamiento de la caja de cambios automática de cinco marchas, no es casual. En la consola central existe un interruptor para que el conductor «indique» al vehículo qué tipo de conducción desea, deportiva o económica. Existe también la alternativa de «situación invernal», para cuando el pavimento se encuentre sumamente resbaladizo. En esta última posición, las arrancadas

se realizan en tercera velocidad y el motor pasa enseguida a marchas largas para reducir el peligro de patinamiento. Para los tres programas posibles, el momento del cambio de marchas lo determina un sistema informático y lo modifica de acuerdo con la posición del acelerador y dependiendo de la forma y del lugar en que el conductor esté circulando. No es lo mismo en autopista que carretera de montaña, ni tampoco si el conductor va de paseo o acelerando con insistencia. Pero además, el sistema presenta una novedad que mejora notablemente la suavidad. La cifra de par motor mantiene un valor casi idéntico, los instantes anteriores y posteriores al cambio de marchas, gracias a que la electrónica que gestiona el motor y la del cambio de marchas están enlazadas.



**INTELIGENTE**  
Los cambios automáticos actuales permiten adaptar el mecanismo al tipo de conducción que realiza el usuario. Así, el utilizado por el 740i ofrece tres modalidades a elegir. En el gráfico se observa cómo en "S" se apuran al máximo las marchas para ganar agilidad.

Como exclusivo de segmentos superiores encontramos los intervalos del limpiaparabrisas en función de la velocidad de marcha, la regulación independiente de temperatura para conductor y pasajero, la dirección asistida con sistema servotronic y algún otro detalle de menor importancia como el espejo retrovisor interior automático que se oscurece sólo cuando por detrás alguien deslumbra con sus faros.

La habitabilidad, sin ser un alarde en su clase se muestra, cuando menos, interesante, siempre teniendo en cuenta que un quinto ocupante no va a sentirse muy cómodo. La propia marca define a sus asientos traseros como individuales (dos por supuesto) ya que se amoldan al cuerpo y van separados por la protuberancia del reposabrazos y el túnel de transmisión. Sin embargo, y para el resto de ocupantes, la distancia al techo o a los asientos de delante supera la media y la comodidad está asegurada en todos los casos.

El hecho de que el 740i sólo se ofrezca con cambio automático es censurable hasta cierto punto. Por un lado, cuando uno se baja del co-

che después de haber realizado algunos kilómetros, lo hace completamente convencido de que su funcionamiento supera al de cualquier sistema manual (ver recuadro adjunto); pero, por otro lado, siempre queda la duda de que, a pesar de todo, alguien prefiriese la opción con embrague. Los estudios de mercado habrán tenido mucho que decir en este sentido sobre el potencial cliente del 740i para que BMW haya tomado esa decisión.

En un principio, uno tarda en asimilar, en creerse, que un coche de casi dos toneladas de peso y cinco metros de envergadura pueda mostrarse ágil en zonas viradas. Una vez comprobado que a velocidad de paseo el coche circula al 50 por ciento de sus posibilidades dinámicas, el conductor se da cuenta que, superando determinadas velocidades, hay que anticiparse bastante a las reacciones del coche. Las primeras trazadas nunca son limpias y las inercias generadas obligan a meter el frontal en la curva mucho antes. En pocos kilómetros el 740i se conduce muy rápido con toda facilidad.



Sin embargo, siempre se tiene la sospecha, cuando el piso está resbaladizo, de que el tren trasero, debido a la elevada potencia, pueda tomar sus propias decisiones. La solución puede encontrarse por dos caminos diferentes. Eliminando las brusquedades al volante o complementando el coche con la opción del sistema antipatinamiento. En cualquier caso, el 740i detesta las



equivocaciones del conductor en curva o los trazados equivocados con cambios de última hora. Es entonces, cuando con el volante se intenta corregir esa mala maniobra,

**MUCHAS OPCIONES, MUCHA COMODIDAD**  
Los asientos de cuero así como la regulación eléctrica de las butacas delanteras son elementos opcionales en el 740i. El quinto pasajero se encuentra con algunos obstáculos para su completa integración en el asiento trasero. En cualquier caso el espacio para las piernas y la distancia al techo son grandes y no agobian lo más mínimo.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

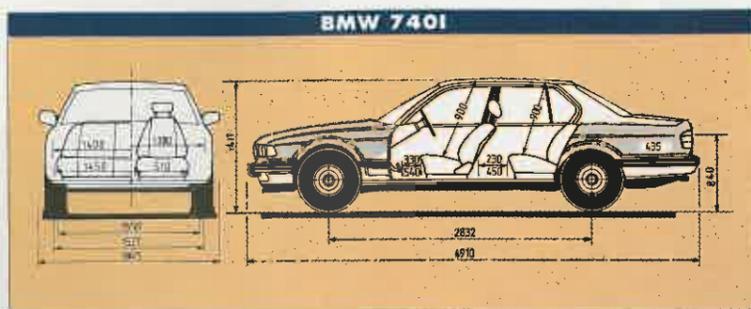
### A FAVOR

▲ El 740i cuenta con un equipamiento completo según por donde se mire. En el aspecto positivo tiene todo lo mínimo que se le puede exigir a un coche de su categoría. Destacándose el climatizador individual para conductor y pasajero, el antibloqueo de frenos o la dirección asistida.

### EN CONTRA

▼ Tras pagar ocho millones y medio cuesta creer que una pintura metalizada o una alarma se cobre aparte con sobreprecio. O que no incluyan de serie un triángulo señalizador y un botiquín por el que cobran dos mil pesetas. El precio de las opciones es muy alto.

**GRAN ESTABILIDAD**  
En este caso el tamaño y el peso no están reñidos con el buen comportamiento. Con el 740i se puede mantener un ritmo alto por carreteras de montaña sin pega alguna.



### FRENTE A SUS RIVALES

Audi, con su V8, Mercedes con su 400 SE y Jaguar con el Sovereign V12 son prácticamente los únicos rivales del modelo de nuestra prueba. El Jaguar es el único que no supera la velocidad máxima limitada del BMW sin embargo es el que cuenta con la imagen más elegante. El Mercedes, a igualdad de potencia, es el más caro con diferencia pero su estética renovada y su cotización a largo plazo le permiten sobrepasar la media en este concepto. El tener que elegir uno no se presenta mucho más fácil que otras veces. BMW y Jaguar juegan las mejores bazas por precio y en el caso del BMW por equilibrio general pero siempre puede haber quien tenga dos millones más.....

**OPCIONES:** Control de distancias en aparcamiento (PDC): 108.788 Ptas. Control de velocidad automático: 74.510 Ptas. ASC +T: 245.843 Ptas. Control electrónico de la suspensión EDC: 251.318 Ptas. Airbag: 168.266 Ptas. Doble airbag: 301.636 Ptas. Techo corredizo eléctrico: 205.271 Ptas. Asientos eléctricos delanteros: 209.103 Ptas.

cuando la trasera tiende ocasionalmente a tomarse más libertades de las que el conductor le da.

Se circule deprisa o despacio, sea el asfalto excelente o defectuoso, la comodidad de marcha no se ve afectada y los ocupantes saborean al máximo lo que una berlina de lujo les puede ofrecer. En este caso hay que hablar de un silencio de marcha excepcional conseguido no sólo por la eficaz rigidez de construcción del V8 sino por la utilización de doble cristal en las ventanillas laterales y en la luna trasera.

Bajo el capó delantero no vamos a decir que sobran caballos porque nunca sobra potencia, pero en este caso los 286 caballos permiten adelantar con seguridad, salir sin despeinarse de una situación de peligro o circular a velocidades muy altas fuera de nuestras fronteras. En este caso, el cambio automático se alía perfectamente con la potencia para no dejarnos en la estacada en ningún momento.

A quien sí podemos poner en aprietos es a un sistema de frenada excepcional que sin embargo se resiente por causa del peso elevado del conjunto sumado al de los ocupantes y la carga.

### CONSUMO ALTO

El consumo es otro punto desfavorable del 740i. Desde luego, nadie esperaba que gastase lo que un utilitario, pero de ahí a que 10.000 pesetas o lo que es lo mismo, 90 litros de carburante que entran en su impresionante depósito, duren una media de 600 kilómetros, hay un abismo. Y que conste que el cambio automático no es el responsable de esta cifras tan escalofriantes.

Lamentablemente, el conductor está informado constantemente del consumo medio instantáneo gracias al reloj que lo indica bajo el cuentavueitas, la aguja baja difícilmente de los 10-15 litros a los 100 kilómetros en la posición económica del cambio y acariciando el acelerador, un dato, en cualquier caso, poco esperanzador.

Pero volvemos a lo de siempre, quien se gasta ocho millones y medio en un coche, no suele fijarse en este indicador o no alcanza a verlo desde el asiento trasero.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez

# 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.



**M E C A N O**



**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Amplitud interior
- Equipamiento

**RENAULT CLIO MECANO  
PRECIO: 1.355.000 PTAS.**

- Desarrollos largos
- Asientos planos
- Recuperaciones lentas

**DEFECTOS**

**RENAULT CLIO MECANO**  
**CON MUCHA MARCHA**

*A final del verano y para animar un poco el mercado, Renault pone a la venta una serie especial del modelo Clio llamada Mecano. Un aire juvenil y desenfadado caracterizan a este modelo que incorpora una mecánica de 1,2 litros de cilindrada y 60 caballos de potencia.*

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

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.172 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,8 mm. Carrera: 64,9 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 60 CV (43 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 8,9 mkg (85 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Un carburador doble cuerpo. Combustible: Gasolina de 97 octanos o sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mono-disco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,9 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 10,15 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos de fundición oscilantes, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 155/70 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 JX13 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 825 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31,2 km/h de promedio	8,5
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,4
En conducción rápida	9,0
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,1
A 140 km/h de crucero	9,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	7,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	523



**PEQUEÑO Y CON AGARRE**  
A pesar de equipar un pequeño motor de 1,2 litros de cilindrada con 60 caballos de potencia, el Clio Mecano se comporta bien tanto entre el tráfico ciudadano, como por carreteras viradas.

ENTRE las veinte o más versiones de Clio existentes ¿qué es lo que aporta esta nueva, llamada Mecano? Muy sencillo, aparte de la decoración especial, un radio-cassette extraíble y estéreo. Aunque si es usted convincente, es posible que le regalen también una cinta del famoso conjunto del que el Clio toma su nombre y que acompaña en sus giras con mucha marcha. Exteriormente, el Clio se reconoce por tres anagramas con el nombre del trío Mecano. Dos están dispuestas en los laterales y el tercero en la parte posterior. Las llantas incorporan unos embellecedores denominados por Renault «Estrella de Mar». Y los colores de carrocería que se pueden elegir son cuatro: rojo, blanco, gris y negro.

En su interior, la tapicería de los asientos así como unas franjas en los paneles de las puertas, ponen la nota de color y específica de esta serie especial. Pero lo que realmente vale la pena de este nuevo Clio es su equipamiento, del que destaca, como ya hemos visto, un radio-cassette extraíble, que también se

puede ocultar con una tapa. El resto del equipo de serie es igual al acabado alto, RT, del Clio 1.2. O sea, que dispone, entre otros elementos, de cuentarrevoluciones, elevallas eléctricas delanteras, dos retrovisores regulables y cierre centralizado con telemando de infrarrojos. Sin embargo, omite, respecto al acabado RT, los faros para niebla, reposacabezas para los asientos traseros y butacas posteriores abatibles por partes. Este último elemento resulta muy práctico si llevamos sólo un pasajero detrás y queremos aprovechar el resto del espacio disponible para apilar equipaje. Para las opciones, aparte de la pintura metalizada, sólo se dispone de techo practicable, opción esta que únicamente se ofrece, entre los pequeños, en esta versión.

En lo referente al precio, cuesta dos mil pesetas menos que la versión 1,2 RT, de la que deriva, mientras que respecto a sus rivales, en algunos casos es claramente más barato, en otros el precio está a la par, pero en ambos casos el Mecano les gana claramente en equipo



de serie. Las diferencias de la versión Mecano del Clio son pues de equipamiento: ofrece más por el mismo precio.

Como ya mencionamos, la mecánica es la 1,2 litros de cilindrada con 60 caballos de potencia. Es el mismo motor del Clio sometido por nosotros, hace un año, a despiece y minucioso examen después de 30.000 kilómetros, y de cuyo análisis



se extrajo la conclusión de ser un motor muy fiable, robusto, sencillo y que requiere operaciones mínimas de mantenimiento. Su funcionamiento es agradable, suave, con una velocidad punta muy honesta para su pequeña cilindrada, pero que se retrasa a la hora de recuperarse, debido a unos desarrollos largos del cambio. Este hecho obliga también a cambiar frecuentemente de marcha y calcular algo más de tiempo en los adelantamientos.

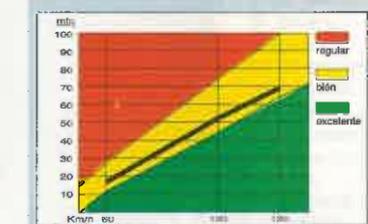
En general el motor permite al Clio funcionar muy bien en ciudad y al mismo tiempo desenvolverse sin problemas en carretera. Otros elementos mecánicos como dirección y palanca del cambio juegan a su favor puesto que son bastante precisos y suaves en su manejo. Otro aspecto bien resuelto del pequeño Clio es la suspensión, que goza de una estructura independiente y con barras estabilizadoras en los dos ejes. Dispone además de unos amortiguadores con tarado más bien blando por eso de primar el confort, pero que al mismo tiempo sujetan muy bien al Clio en curvas.

**SERIE LIMITADA**  
Esta serie especial del Clio se vende a un precio interesante y aporta un equipamiento muy completo para ser un pequeño utilitario. Los embellecedores de las llantas son específicos para esta versión y se denominan «Estrella de Mar».

## PRESTACIONES

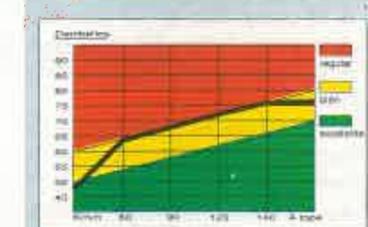
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	151
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	20,3
1.000 m salida parada	37,9
De 0 a 100 km/h	16,7
Recorriendo (metros)	304
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	19,3
recorriendo (metros)	546
De 80 a 120 km/h en 5ª	23,4
recorriendo (metros)	658

## FRENOS



A 60 Km/h	18,5
A 100 Km/h	51,6
A 120 Km/h	69,4

## SONORIDAD



Al ralentí	47,4
A 60 Km/h	64,1
A 90 Km/h	68,7
A 120 Km/h	72,0
A 140 Km/h	75,2
A Tope	76,0

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/ Importador:** Fasa Renault Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00  
**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa 1.350 puntos en España.



#### MÚSICA Y COLOR

El radiocassette extraíble y estéreo está incluido en el precio, la cinta del último LP de Mecano no. Los asientos y unas franjas de los paneles laterales de las puertas, están tapizados con una alegre y juvenil tela.



La otra gran baza de este pequeño utilitario es su buena habitabilidad en relación a su tamaño. Cuenta con bastante espacio interior lo mismo en las plazas delanteras que traseras, aunque en éstas la altura al techo es algo escasa para personas altas. La capacidad del maleta-

ro tampoco está nada mal y en cuanto a la calidad de materiales empleados y ajustes también tienen nuestro visto bueno. Entre las pequeñas pegadas mencionaremos el diseño de los retrovisores externos, que, aparte de ser pequeños, están mal diseñados y dejan muchos ángulos muertos. En definitiva, el Clio es un excelente producto de Renault. La mecánica es sencilla y fiable y, aunque los desarrollos del cambio son algo largos en marchas altas, proporcionan unos consumos económicos. Se comporta con bastante nobleza en el límite, y el buen espacio y acabado general, así como unas suspensiones cómodas, permiten afrontar viajes largos sin fatigas. Por si esto fuera poco, el original diseño del Clio pone el broche final a vehículo que, no en vano, fue elegido coche del año en Europa y, que al igual que el conjunto musical del que reproduce su nombre, ocupa los primeros puestos de las listas de ventas. ○

Simonetta Garih  
Fotos: Alex Blanco



CON FIRMA  
El Clio Mecano lleva grabado en los laterales de las puertas traseras y en su parte posterior los anagramas del famoso trío musical.

#### FRENTE A SUS RIVALES

Siete son los oponentes que consideramos más directos de nuestro Clio Mecano. De este enfrentamiento se saca en claro que el Clio es un producto muy equilibrado en cuanto a presentaciones, comportamiento y precio. Pero sobre todo está por encima en equipamiento. Los rivales son: el Citroen AX 5p 11 TRE (1.222.188 ptas.) que se queda por detrás en potencia, cilindrada y precio; el Fiat Uno 60 SX 5p (1.387.932 ptas.) también más pequeño, pero con buen equipo y más precio; el Ford Fiesta Pachá Plus 1.3 5p (1.369.000 ptas.) es una alternativa interesante; el Opel Corsa 5p GL 1,2 (1.304.000 ptas.) con equipo y buen precio; el Peugeot 106 XR 1.1 (1.200.000 ptas.) ofrece buen precio (en carrocería tres puertas) y poco equipo; el Rover 11 L 5p (1.183.000 ptas.) es el más barato de todos pero sin equipo ni opciones y por último el VW Polo Coupé CL 1.3 (1.296.000 ptas.) que también es una interesante opción.

OPCIONES: Techo practicable 46 500 ptas Pintura metalizada 26 500 ptas

#### EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

##### A FAVOR

- ▲ El comprador de un Clio Mecano podrá fardar de una colorida tapicería específica para este modelo.
- ▲ Se incluye en el precio un radiocassette estéreo extraíble de marca Philips.
- ▲ El techo practicable se ofrece, como opción, exclusivamente en esta versión de Clio.

##### EN CONTRA

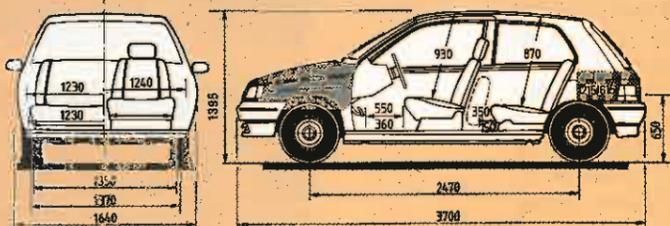
- ▼ Con respecto al Clio 1.2 RT, que tiene un precio casi igual, en el Mecano no se han incluido faros para niebla y reposacabezas para los asientos traseros.
- ▼ Los asientos traseros son abatibles, pero no por partes, lo que le resta versatilidad cuando viajamos con pasajeros detrás y mucho equipaje.

#### LOS CLIO DEL 93

#### Más versiones

La novedad más importante de la gama Clio para el próximo año es la llegada de un nuevo propulsor de 1.794 centímetros cúbicos. Este motor no desplazará al existente 1.721 cc., sino que coexistirá con él para enriquecer aún más la numerosa familia Clio. Por supuesto, el nuevo 1.8 estará catalizado y dispondrá de sonda lambda, para cumplir con las normativas que entran en vigor el año próximo. Este motor desarrollará una potencia de 95 caballos y se incorporará en las versiones 1.8 RT, en el Baccara y en la serie S. Externamente los Clio del 93 renovararán los logotipos y los anagramas identificadores. En cuanto a acabados y equipamiento sigue con las especificaciones RL, RN y RT, reforzadas por las versiones especiales, S, Baccara y 16 válvulas. Las opciones se enriquecen con la disponibilidad del techo practicable. Este se podrá servir con accionamiento manual en las versiones S y eléctrico en los Baccara y 16 V.

#### RENAULT CLIO



#### KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

# MXT

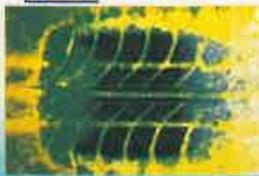
MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ \*

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA. RIESGO DE ACUPLANING: 9% INFERIOR \*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN

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



**Elegir una programación inteligente es cosa de 2.**

¿Desde cuándo no ves 2 horas seguidas la televisión sin usar el mando?  
Si no encuentras lo que buscas, apúntate ya a una inmensa minoría que ha descubierto de nuevo el placer de ver televisión.

La 2 te ofrece una programación innovadora que ha convertido el deporte en espectáculo, el cine en pasión, la cultura en entretenimiento.  
Porque **elegir una programación inteligente es cosa de 2.**

Para una inmensa minoría.





# NAVEGACIÓN DEL FUTURO EL GRAN RETO SOLAR

**El sol es una gran fuente de energía. Posibilita el crecimiento del maíz, de las flores y mantiene la salud de la gente. También se puede canalizar la luz del sol para obtener energía eléctrica a través de células solares. Mediante su utilización se puede conseguir suficiente potencia para mover incluso barcos.**

**E**STA es una tecnología de futuro que ya está siendo empleada en nuestros días, sin dejar ninguna de sus posibilidades al margen incluyendo la de mover barcos.

Desde hace tres años se celebran en Japón competiciones de barcos movidos por energía solar. Cincuenta y seis barcos participaron este año en la carrera del Lago Mikata, incluso uno vino desde Estados Unidos: el equipo del Sun Warrior de la Universidad de Marquette, en Milwaukee. Sin embargo, el catamarán empleado era demasiado pesado (238 kg) comparado con el barco utilizado por los japoneses tipo canoa ligera cuyo peso era solamente de 60-70 kg.

Todos los barcos tenían dos baterías similares a las de Yuasa de 12 Voltios de ácido conductor, con

una máxima potencia de 16 amperios/hora. Estas fueron suministradas por el organizador de la carrera permitiendo a los barcos recargarlas a través de las células solares sólo entre las dos regatas del domingo.

La máxima potencia de las células solares se limitó a 480 vatios en el caso de que la tripulación estuviese formada por una sola persona. Si estaba formada por dos personas el límite se elevaba a 630 vatios. Sumando la potencia de los paneles de células solares y las baterías los equipos disponían de un



**TOMANDO EL SOL**  
Entre las dos mangas del domingo los participantes aprovechan para recargar las células solares.



máximo de 4 caballos de potencia para alimentar sus motores DC, casi todos de origen Yamaha.

En la sesión matinal los barcos realizaron un sprint de 200 metros. En esta primera prueba el barco Roland cruzó la línea de los 200 metros en primer lugar con un tiempo de 31 segundos, lo que indica que su velocidad media fue de 23,3 Km/h. En segundo lugar llegó Yamaha Marine a 2 segundos de diferen-



**CON LA AYUDA DEL SOL**  
Cincuenta y seis fueron los barcos que se dieron cita en esta edición de la carrera del lago Mikata. El Roland (nº 10) se impuso en el sprint de 200 metros y quedó en segunda posición final.

**VIENTO EN POPA**  
El representante de Yamaha, logró una apretada victoria merced a su ligereza y al empleo de patines.

cia del ganador. Por la tarde, los barcos lucharon por recorrer en una hora un triángulo de 3 Km. En esta carrera, el barco de Yamaha, tipo canoa, dominó con autoridad al resto. Según el capitán del equipo la clave del éxito consistió en la utilización de patines que cortaron la resistencia del agua, y en su ligereza, tan sólo 65 kilos. El Yamaha recorrió 14 kilómetros en una hora, a una velocidad de 8 nudos. ○



## LAS MINIATURAS DEL ATELIER T.F. MODELOS EN PAREJA

**El Atelier T.F. es una pequeña empresa gala que pugna por hacerse un nombre entre los modelistas dedicados al mundo del automóvil. Su joya es el Ferrari F40 que, a semejanza del modelo real emplea sus mismos materiales como es el caso del kevlar.**



**N**ORMALMENTE cualquier actividad artística la desarrollan personas individuales si exceptuamos, evidentemente, las artes colectivas como es el teatro. Los artistas son «per se» individualistas; no en vano, hay un cierto componente egocéntrico en estas actividades. En el caso del modelismo de automóviles no podía ser de otro modo y así todos los «grandes» son personas individuales: Conti, Brianza, Huet, Wingrove o nuestro Manuel Olivé. Sin embargo, pugnando por hacerse un hueco junto a esos monstruos citados encontramos en Francia el Atelier T.F., bajo esta denominación se esconden Caroline Alós y Tristan Fournier, quienes, por cierto, hace muy pocos días acaban de contraer matrimonio...

Tristan, mecánico dentista de formación y profesión, pensó un día que valía más la pena dedicarse por entero a hacer realidad su verdade-



ra afición y pasión, las miniaturas, que no trabajar en el arreglo de bocas ajenas. Así en 1987, aquellos cochecillos de escala 1/43 que en sus años mozos había comenzado a modificar tuvieron un continuidad profesional pues decidió seguir los pasos de sus admirados Huet, Conti y Olivé. Pero Tristan no ha estado sólo en su empeño. Poniendo sus fuerzas, su voluntad, su determinación, junto a él ha estado Caroline Alós, francesa ella también, pero de padre alicantino. Caroline no era, o al menos no hacía lo que de una chica normal se esperaba. A ella, más que las muñecas y las cocinitas, lo que le gustaba era agarrar una llave inglesa y hurgar en las entrañas de los automóviles. A los dieciocho años incluso tomó parte, tras el volante, en alguna carrera antes de dedicarse a la ense-



**OBRA DE ARTE**  
Para lograr esta pequeña joya son precisas muchas horas y una elevada precisión, así como el empleo de los materiales idóneos.

ñanza, actividad que también dejó de lado cuando unió su destino profesional al de Tristan.

De su producción cabe destacar el Rolls Royce Legalimit V-8 de 1906, la saga de los Bugatti, como son los Tipo Brescia, 18, 19, 22 y 37. Pero el mayor énfasis lo han puesto en la marca del Cavallino Rampante. En efecto, un Daytona Grupo IV y un 308, también Grupo IV, prepararon el camino para la joya de la Corona: el F40.

Si con los modelos anteriores aplicaron las técnicas y materiales usuales en este tipo de trabajos, es decir el empleo del latón como material básico, con el F40 decidieron

timable pues la mayor parte de los maquetistas no pueden siempre gozar de tal privilegio. Bloque motor y cambio son trabajados a partir de una pieza de aluminio macizo y los tubos de chasis y suspensiones tienen como punto de partida tubos de latón soldados con plata. Naturalmente que luego, mil y un materiales más se emplean para terminar el modelo como la piel, el plexiglás y también la goma para realizar la réplica de los Michelin MXX, modelo de neumáticos homologado por la marca de Maranello para este Ferrari.

La carrocería del F40 que, como hemos dicho, se sale de lo normal

por ser en kevlar, ha precisado realizar un «master» en yeso a partir del cual se han sacado los moldes en resina. Luego, las piezas obtenidas son lijadas, enmasilladas, recubiertas de apresto y pintadas en cabina. Los trabajos del Atelier T.F. son siempre bajo pedido y, a diferencia de otros artistas, ellos sí hacen pequeñas series aunque de un número máximo de doce ejemplares. Esto no impide que los modelos tengan un elevado coste, puesto que, por ejemplo, para el F40 ha sido necesaria una inversión de tres millones de pesetas en materiales y cada modelo requiere unas 680 horas de trabajo. El resultado es evi-



**UNIDOS POR LA PASIÓN** Caroline y Tristan han encontrado en el modelismo un medio de aunar la pasión por el automóvil y el arte.

salir del camino habitual: «Intentamos mantenernos lo más cerca posible de la realidad -explica Tristan- es por eso que si los otros modelos fueron en metal en este la carrocería es de kevlar». Para construirlos primero dibujan las piezas a escala 1/8, que es la definitiva de la maqueta y luego, las construyen una a una, trabajo en el que el matrimonio se reparte las tareas. Para poder realizar las piezas Caroline y Tristan han podido disponer de los planos originales que han obtenido gracias al importador galo, una ayuda ines-

**C**ada modelo requiere 680 horas de trabajo. El resultado es una obra maestra que pesa ocho kilos y cuesta un millón y medio de pesetas.

dentemente una pequeña obra maestra que pesa ocho kilos, mide sesenta centímetros de largo y cuesta aproximadamente un millón y medio de pesetas. Si este F40 les ha seducido, en el próximo Auto Retiro de Barcelona tendrán ocasión de contemplarlo al natural, si quieren ser uno de los elegidos que completen la lista que encabeza Alain Prost, Caroline y Tristan, les atenderán con una simpatía tan difícil de olvidar como la perfección de sus modelos. ○

José Luis Aznar

# MAGAZINE

LO QUE HAY QUE SABER

## LAVAR EL COCHE

SE acabó el verano y también para el automóvil comienza el curso. La playa, con la arena, la sal y el sol, ha supuesto un duro trabajo para la carrocería y la pintura. Es hora de proceder a un intenso y cuidadoso lavado, para lo cual debemos tener presentes algunos consejos:

-La arena es enormemente abrasiva. Hay zonas es-

pecialmente expuestas a la perjudicial acción de la arena, como el filtro del aire, el tapón de llenado de aceite o los guardapolvos de la transmisión. Un buen lavado de motor y bajos, en un centro especializado, con agua caliente a presión le vendrá muy bien a nuestro coche.

-Antes de iniciar el lavado propiamente dicho conviene desprender, con agua a presión, el barro, los insectos y cualquier elemento que haya podido quedar pegado a la pintura de nuestro automóvil. Con esto evitaremos que los restos duros produzcan arañazos en la pintura. La operación no durará mucho y mantendrá la pintura en buen estado.

-No lavar nunca el coche al

sol. El contacto entre el agua fría y la pintura caliente puede dejar cercos y cuartear las lacas, perdiéndose el apresto y el brillo.

Hay muchos árboles perjudiciales para los automóviles. La mayoría de las coníferas tienen una savia pegajosa que si se deja secar sobre la carrocería actúa como un elemento altamente corrosivo. Normalmente, estas manchas de resina se limpian bien con agua abundante, pero si llegan a secarse habrá que recurrir a la trementina. En el mercado existen una serie de productos para limpiar este tipo de manchas. Las adelfas también dejan una película pringosa, menos perjudicial para las carrocerías, pero muy dañina para los cercos de goma, a los que hace perder elasticidad.

-No lave nunca el coche con esponjas muy abrasivas, tipo estropajo, porque pulen y rallan la pintura, haciéndole perder su brillo. Tampoco utilice este tipo de esponjas en los vidrios, parabrisas e incluso en los plásticos de los intermitentes, por la misma razón. Lave siempre con esponjas blandas, con un buen detergente y con agua abundante.

-La sal marina es el peor corrosivo que se conoce.

Combinada con la temperatura y la humedad, no hay superficie metálica que se le resista. Procure eliminar el más mínimo vestigio de sal, especialmente en los lugares recónditos, como son los pasos de ruedas. Si se ha utilizado el coche con trajes de baño mojados, es fácil que queden restos de sal en la tapicería. Conviene limpiarlas con agua caliente a presión y aspirar intensamente.

-Aunque los resultados son espectaculares, no abuse de los pulimentadores (polish), que no hacen otra cosa que desgastar la pintura. Los expertos dicen que, como máximo, deben aplicarse dos veces al año, si es a mano, y una única vez si se aplica con máquina pulidora. En todo caso, jamás aplique un polish si la carrocería no está absolutamente seca.

-Dicen los expertos que conviene emplear tanto tiempo en secar el coche como el utilizado en mojarlo. Utilice una gamuza absorbente y si dispone de escurridor, una gamuza natural que deberá enjuagar frecuentemente para eliminar cualquier resto que pueda arañar la pintura. Trabaje con orden, siguiendo las líneas de la carrocería y siempre de arriba a abajo.





CRITICA  
DE TIENDAS

## BMW MOTOR MUNICH

La marca germana BMW continúa ampliando su red de concesionarios en nuestro país. Uno de los últimos en abrir sus puertas ha sido Motor Munich que está situado en la ciudad de Sabadell.

El nuevo concesionario cuenta con una superficie total de 2.195 metros cuadrados que se encuentran divididos en diversas secciones. La primera y lógicamente la más importante es la exposición de vehículos nuevos, que dispone de 375 metros cuadrados. En esta superficie se muestran al público la práctica totalidad de versiones que este fabricante comercializa en nuestro país. Una exposición que se distingue por su perfecta visibilidad y por una decoración muy funcional.

Motor Munich se distingue por su trato personal y buena muestra de esta atención especial es que en la actualidad más del 90 por ciento de los modelos de este fabricante

que circulan por Sabadell ya son clientes del mismo.

**Servicio técnico:** El servicio técnico de Motor Munich dispone de 457 metros de superficie y cuenta con todos los elementos, técnicos y humanos, necesarios para solucionar cualquier tipo de avería.

**Recambios:** La superficie es de 242 metros y en su interior se cuenta con un amplio surtido de piezas que contribuyen a acelerar las reparaciones.

**Financiaciones y Seguros:** En ambas materias, Motor Munich ofrece amplias posibilidades a sus clientes.

**Dirección:** Motor Munich se encuentra situado en la calle Bruic de Sabadell, número 2. El teléfono es el (93) 7121123.



Trato personal



Taller reducido

## PORTUGAL SE QUEDA SOLO

Hace pocas semanas se modificó en España el límite de velocidad máxima en ciudad, quedando establecido en 50 kilómetros por hora en el nuevo Reglamento General de Circulación. La semana pasada, fue Luxemburgo el país que introdujo este nuevo límite, bajándolo desde los 60 kilómetros por hora que había como límite anterior. Por tanto, de los 12 países comunitarios, sólo resta Portugal como país en el que se mantienen los 60 kilómetros por hora, independientemente de que en Irlanda y Gran Bretaña la limitación se exprese en millas y esté fijada en 48. Fuera de la Comunidad, Checoslovaquia y Polonia, mantienen el límite de 60 kilómetros por hora.



NUEVOS  
PRODUCTOS

## SEGURO GRATIS PARA EL FIAT UNO

La marca transalpina Fiat, siguiendo en su línea de mejorar el servicio al cliente, ha decidido ofrecer gratis un seguro a todo riesgo durante un año a todos aquellos que se decidan por la compra de un Fiat Uno Turbo i.e. El seguro ofrecido por Fiat en la compra de uno de sus modelos de más prestaciones, cubre desde la responsabilidad civil obligatoria hasta el pago en caso de robo del vehículo. También cubre distintos riesgos para los ocupantes, como los gastos médicos en caso de accidente o una indemnización en caso de invalidez. El seguro tiene una franquicia del 20 por ciento sobre los da-

ños producidos al propio vehículo, excepto cuando se trate de un caso de robo, donde la reposición será del cien por cien sobre el valor del vehículo nuevo durante el primer año.

## ASIENTOS DE CUERO PARA BMW

La firma TechArt Automobile Design, especialista mundial en la venta de accesorios para el automóvil, acaba de presentar una nueva línea de asientos y otros complementos totalmente tapizados en cuero, para cualquier modelo de la marca



alemana BMW. Esta nueva línea, denominada con el nombre de Color-Softline, se distingue porque el cliente tiene la oportunidad de elegir su propio color para el interior del BMW.

Por un precio en Alema-

nia ligeramente superior a las cuatrocientas mil pesetas, puede adquirir los asientos delanteros y traseros, las piezas centrales de los paneles de las puertas, la palanca de cambio y también el volante, todo ello en el color que el cliente prefiera.

Pero si esto no le parece suficiente para personalizar su automóvil BMW, TechArt Automobile Design ofrece unas llantas de aluminio con varios diseños diferentes en medida 7,5J x 17 especialmente diseñadas para los modelos de BMW que puedan calzarse neumáticos de perfil super bajo, en medidas 235/40 ZR 17.

## LEASING PARA MERCEDES

El departamento comercial de Lico Leasing, en su esfuerzo por conseguir mejorar las ofertas para sus clientes, ha llegado recientemente a un acuerdo muy ventajoso para la adquisición de los turismos Mercedes Benz en los concesionarios de Madrid, ITRA, ITARSA y Automóviles Cuzco. Por poner un ejemplo, se puede adquirir un Mercedes 190 E 1.8 hasta en cinco años con una cuota mensual de 67.398 pesetas y sin ningún tipo de entrada, o bien un 300 SE en el mismo período de tiempo con una cuota de 197.571 pesetas, también sin entrada. Para mayor información, puede dirigirse a Lico Leasing, S.A. al teléfono (91) 310.55.30 o bien al 411.51.58 de los concesionarios Mercedes.

QUERIDOS  
COCHES

## LA ELECTRONICA EN EL AUTOMOVIL

El fabricante de componentes Bosch está prestando en los últimos tiempos una atención especial a los elementos electrónicos que están sustituyendo a las piezas mecánicas en determinadas zonas de los automóviles. Componentes que realizan labores que resultarían imposibles por procedimientos puramente mecánicos como son: reducción del consumo de combustible, reducción de la emisión de sustancias nocivas y

factores que intervienen en aspectos de la seguridad activa y pasiva.

Dentro del trabajo que está realizando en materia de electrónica destacan los sistemas antibloqueo de frenos y el de antideslizamiento de la tracción o como novedades más interesantes, el tensor automático de los cinturones de seguridad, el accionamiento automático de la barra antivuelco en los automóviles descapotables, la regulación automática de los faros y el sistema de alumbrado con lámparas de descarga de gas, que funcionan en combinación con equipos de conmutación electrónica. Esto permitirá el cambio de las luces larga-corta de manera automática, sin intervención del conductor.

Pero no se terminan aquí las posibilidades de la electrónica en relación con el mundo del automóvil. En Bosch están trabajando en un «bus» que facilita la comunicación de las diversas unidades de control con los sensores y los reguladores. De esta manera se evita el empleo de los tradicionales mazos de cables, que se distinguían por su complejidad.



MATRICULA  
DE HONOR

## ADA DE ORO

En un acto lleno de cordialidad y afecto celebrado en Gijón, le fue entregada a Don Graciano García, director de la Fundación Príncipe de Asturias, el ADA de oro por Victor Montes, presidente de ADA. Hizo la presentación del homenajeado el director del periódico «La Voz de Asturias», Faustino Fernández, que glosó los muchos méritos que adornan la gran personalidad del galardonado, que contestó en sentidas palabras,



## CON FORD A LA EXPO

Ford no sólo es patrocinador oficial de la Expo 92, sino el organizador de una concentración de vehículos históricos de esta marca, que va a celebrarse en la capital hispalense, coincidiendo con el Día Ford en la Muestra Universal. En total, van a participar 44 coches, entre ellos un modelo T Faetón de 1914, modelo del que apenas existen 10 unidades en todo el mundo. Como muestra de los últimos avances de la marca, en la concentración podrán admirarse los últimos modelos, como el Sunlyner, coche eléctrico laboratorio, o los Lincoln Continental y Thunderbird.

agradeciendo la distinción de que era objeto y haciendo constar que más que a su persona, este reconocimiento de una labor en pro de la sociedad, como es el objetivo de esta distinción de ADA, se debe a su cargo de direc-

tor de la Fundación Príncipe de Asturias, que le permite intervenir en la fecunda labor de la Fundación, con la concesión de los más importantes premios culturales que se conceden en el mundo de habla hispana.



¿BUSCA ALGO  
DE INTERES?

MIRE AL  
FINAL  
DE ESTA  
REVISTA



Grupo 16

## EL RACC EN LOS JUEGOS

MÁS de 7.300 servicios de asistencia realizó el Real Automóvil Club de Cataluña durante los 15 días de duración de los pasados Juegos Olímpicos de Barcelona. Del total de 7.361 servicios, en el 81 por ciento de los

casos lograron resolver la avería, permitiendo al automovilista proseguir su viaje.

A estos servicios hay que añadir otros 335 que realizaron los 16 vehículos de otros nueve automovilistas club europeos que formaron el operativo de asistencia a los visitantes, que fue coordinado por el RACC.



## ALQUILERES MAS BARATOS

El próximo día uno de enero, entrará en vigor la liberalización de los precios de los billetes de avión en todos los países de la Comunidad Europea provocando la guerra de precios que supone una medida de estas características. Esto traerá también, como consecuencia previsible, una importante rebaja en las tarifas de alquiler de automóviles, especialmente en las llamadas «aeropuerto-aeropuerto». Los más importantes grupos de alquiler de vehículos no consideran viable mantener unos precios que probablemente serían más altos que los de un billete de avión de ida y vuelta.

**AUTOSONIDO**

## NUEVA GAMA «CAR TEL»

La nueva gama de telefonía móvil de la marca germana Bosch incluye cinco nuevos modelos de teléfonos móviles y personales con distintas prestaciones y características para adaptarse a las variadas necesidades de cada usuario.

En la línea de teléfonos personales se encuentran los modelos «Car-Tel» S, SL y SC, los tres con unas dimensiones muy reducidas (el SL y SC son de bolsillo). El modelo S responde a unas características de diseño modernas y muy funcionales,

basadas en la compacidad y ergonomía. El modelo SL se caracteriza por la incorporación de la más alta tecnología en «tamaño bolsillo», sus múltiples posibilidades engloban destacadas prestaciones como son una memoria de ciento diecinueve registros, varias posiciones de bloqueo, alarma antirrobo, etcétera.

Su funcionamiento se realiza a través de un sistema de menús que ayudan mucho y le confieren la mayor sencillez de manejo, junto con un teclado ergonómico que se



CarTel TL destaca por su robustez y eficacia. El mando, activado a través de una de las funciones del menú, supone un incremento del confort. Con pantalla de cuarzo líquido alfa numérica y teclado ergonómico, ambos iluminables, iguala en prestaciones al modelo SL.

los indicadores de funciones.

Por su parte el modelo TL es un sofisticado y lujoso teléfono móvil, en su versión portátil, que incorpora el sistema «manos libres» para poder adaptarse a su utilización con el coche en movimiento. El

Además, hay una amplia gama de accesorios adaptables al modelo TL, como pueden ser entre otros

el interface adicional para ordenador personal o bien para utilizarlo junto

**S**  
**NUEVOS**

**O**

**L**

**E**

**E**

**B**

**A**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/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	-	-	-	-	-	-	-
ACM OH TD E	2.417.000	1.588	70	147	-	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 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	1.685.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	64.481
33 1.5 ie GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie	-	-
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie	-	-
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	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	Serie	-	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	Serie	-	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	Serie	-	80.896
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	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	Serie	-	Serie
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	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	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.935	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.995	230	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	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

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

ARO														
Aro 10 Techo Leno	1.108.800	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	1.718.100	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

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	-
Rocsta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie

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	Serie	158.600
90 2.8 E V6	4.035.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.569.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	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	158.231
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	158.231
100 2.3 E Quattro	4.307.000	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
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	158.231
100 2.8 E V6	4.394.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
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	Serie	158.231
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	Serie	158.231
100 S4	6.611.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	158.231
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	158.231
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	158.231
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	Serie	158.231
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	Serie	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.109.000	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.439.000	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.569.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.7													

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR3i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Masky 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	1480	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Onion Ghia GT y Mito. 1.6	1050	930	840	750	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.8 Cat.	1200	1020	920	—	—
Onion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Onion Ghia 1.8 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Mito. 1.8 C	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.6 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 3p	1263	—	—	—	—
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	1230	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.80	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Escort CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 i Cat.	1460	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 D	1370	—	—	—	—
Onion Ghia 1.8 D	—	—	—	800	720
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	850	770
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra CL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra CL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 5p	1320	1130	1020	940	840
Sierra CL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra CL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 3p	1800	1420	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 XR4 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 CLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. CL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2780	2340	2040	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	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2690	2290	2060	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5990	5220	4610	3630
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Delmirer 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

MODELO	91	90	89	88	87
Y 30 Fiat	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1350	1150
Delta integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	990	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	—	2630	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	—	—	4330	3700
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1450	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 E 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	2090
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4580	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2950
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 TE	5290	5020	4580	4020	3520
300 CE	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	3990	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4380	3920	3490
560 SEL	6690	5730	4840	4330	3810
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	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSi	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	890	—	—	—	—
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	890	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
Kadett 1.4 3p	1100	960	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	960	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1280	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., Frits	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
Ascona 1.6 4p	—	—	—	490	420
Ascona 2.0 i 4	—	—	—	780	680
Ascona 2.0 i 5p	—	—	—	780	680
Ascona GT 2p	—	—	—	700	630
Ascona GT 5p	—	—	—	750	670
Ascona Diesel	—	—	—	690	440
Ascona Manta Coupé	—	—	—	860	670
Vectra GL 1.6 S 4p	1380	1240	1110	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1410	1270	1140	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	2240	2010	1810	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1640	1470	1320	—	—

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 TXI	1820	1640	—	—	—
R21 2 L Turbo	2340	1980	1650	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	980	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 TXI	2320	1970	1770	—	—
R25 V6	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1080	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2290	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

MODELO	91	90	89	88	87
111 i	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	660	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EPI	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1800	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitese	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EPI 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EPI 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 GLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SN 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	480
Ibiza GLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L. GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L. GL y Dbl	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	820	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 EAD y GTO Aut	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	480	380
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo 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	1850	1450	1270	1070	850
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 GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattlet	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	590	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1900	1660	1450	1240	—
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GL 5	—	—	—	—	660
Santana GLX GTD	—	—	—	—	480
Solero GT	1250	1070	960	810	560
Solero GTX	1450	1230	1110	940	750
Solero GT 16v	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GLT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1190	990	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1450	1260	960	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	1270	950	770
360 GLT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	—	—	1440	1230
740 200 cv	—	—	—	3500	3150
740 Turbo Diesel	—	2690	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1090
740 Master	—	—	—	2050	1840
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	—	2150	1970	1550	1370
745 Turbo Intercooler	—	2120	1940	1620	1360
760 GLE	—	—	—	2500	2250
760 Turbo Diesel	—	—	—	2700	2310
760 Turbo Intercooler	—	—	—	2840	2390
780	—	—	—	4700	4350
940 y Royal	—	—	—	2310	—
940 GL 1.6V	—	—	—	3000	—
940 Turbo	—	—	—	3270	—
940 2.3 i STW	—	—	—	2600	—
940 1.6V STW	—	—	—	2850	—
940 TD STW	—	—	—	3100	—
940 Turbo STW	—	—			

**AUTOMOBILH**

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

**BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**BMW** M3, rojo, impecable, 60.000 km. ruedas nuevas, M-KK, 4.100.000 ptas. Acepto moto o coche como parte de pago. Tel. 814 08 92. José Ramón.

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

**VENDO** Volvo 780 Coupé, completo, precioso. 3.100.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

**AUTO PEREZ DEL SUR**

**OFERTA**  
ALFA 164 3.0 V6  
2.550.000 ptas  
PEUGEOT 205 RALLYE  
M-KD. 6 meses garantía  
700.000 ptas  
PEUGEOT 309 GTX  
M-JT, A/A. 6 meses garantía  
950.000 Ptas.  
Tel: 6 90 60 21

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

**LOTUS** Excel S.E., año 90, perla. Tel. (971) 24 87 14.

**VENDO** Mercedes 230 CE, cuero, ABS, ASD, aire acondicionado, suspensión deportiva, climatización automática, etc., oportunidad. 5.600.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

**VENDO** Mercedes 300 E 4 Matic, aire acondicionado, tempomat, calefacción estática, cierre central, elevallunas, cambio automático, etc. 4.200.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

**VENDO** Opel Frontera TD, nuevo, muchos extras. Teléfono (911) 43 78 13.

**VENDO** Porsche 911, techo, cuero, aire acondicionado, autoblocante, llantas, etc. Precio: 3.900.000 ptas. Teléfono (911) 43 78 13.

**VENDO** despiece Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

**F. TOME S.A.** Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Citroën AX GT, año 88, 18 meses de garantía, 725.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 392 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Seat Ibiza 1.8, año 88, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc. Por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Renault 21 GTS, año 87, garantía asistida, etc. Por 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses 675.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**VENDO** Mercedes 190 E, cierre central, cristales climatizados, temperatura exterior, apoyabrazos delantero. 2.650.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

**VENDO** Buggi Beach, entero o despiece. Tel. (96) 287 86 31.

**LOTUS** Europa, necesita restauración, 350.000 ptas. Señor Lorenzana. Teléfono 559 26 12.

**TERRANO** 5 puertas, 2.7 T.D., estrenar, Patrol 2.8 T.D., «GR», estrenar, disponible en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

**PONTIAC** Firebird 1988, rojo, techo Targa, aire acondicionado, inyección, automático, impecable, Andres American CAR. Tel. y Fax (96) 541 45 35. Móvil (908) 76 22 02.

rección asistida, etc. año 89, 18 meses de garantía, 1.990.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc. Por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** Renault 21 GTS, año 87, garantía 12 meses. Por 850.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 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 y 329 33 15.

**F. TOME S.A.** ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevallunas eléctricos, cierres centralizados, garantía 18 me-



VEHICULOS DE OCASION  
DE MANOS DE UN AMIGO



GARANTIA TOTAL  
ESCRITA

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



## TREMA OSNUR, S.A.

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

**VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO**

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

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



AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !




**OFERTA**

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

**C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR**

MADRID      TELS: 725 96 21  
725 96 22  
725 17 17

**Motor 16**



Comunidad de Madrid  
Consejería de Economía  
Dirección General de Industria, Energía y Minas

**Inspección Técnica de Vehículos**

En  
**SEPTIEMBRE**

Deben acudir  
a la ITV

De: M-7644-IB



a: M-7736-IC

**PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS**

**VENDO** Buggi desca-  
potable inglés. Tel. (96)  
287 86 31.

**OCASION.** Citroën AX  
Sport, 95 CV (importa-  
ción), serie limitada, ex-  
tras, impecable estado.  
68.000 km. Llamar a:  
(987) 22 70 73 (987)  
23 72 95. Casa. Precio:  
800.000 ptas.

**CADILLAC** Eldorado  
Biarritz, 1984, cuero,  
aire acondicionado, in-  
yección, automático,  
perfecto estado. An-  
dres American CAR.  
Tel. y Fax (96)  
541 45 35. Móvil (908)  
76 22 02.  
**ALFA** 33 1.7, 16V, año  
91. Tel. 549 64 71.



Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Crta. Extremadura, Km. 29  
28600 NAVALCARNERO (Madrid)  
TELEFONO (91) 8 11 26 38

**BMW - MERCEDES - AUDI**

**TAPIZADOS EN CUERO**

### CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los  
precios, marcas y modelos

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

Contactos Sras. María Echavarría Carpas  
Martínez Peñacoba

**UNA OCASION  
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telés.: 315 31 40 - 315 33 40

**Castellana Motor S.A.**

**CHEVROLET** Corvette  
1979, rojo, techo Targa,  
aire acondicionado,  
automático, perfecto.  
Andres American CAR.  
Tel. y Fax (96)  
541 45 35. Móvil (908)  
76 22 02.

**VENDO** Fiat Uno turbo  
i.E., modelo nuevo,  
60.000 km. blanco,  
1.100.000 ptas. Tel.  
386 53 11. Llamar no-  
che. Andrés.

**UNICO** Descapotable.  
Ruska Regina, modelo  
Hogan, mecánica  
Volkswagen, buen es-  
tado, 1.700.000 ptas.  
También importación  
de réplicas. Tel. (96)  
577 01 40.

**SATURN** SC (General  
Motors), full, exclusivo  
Coupé, estrenado en  
España 8/91, impecable,  
16.000 km. Oca-  
sión. Teléfono (91)  
314 59 96. Noches.

**CHEVY** Camaro V8,  
209 CV, todos los ex-  
tras, ruedas 235", es-  
trenado, buen precio. Tel.  
(91) 314 59 96. No-  
ches.



**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente  
cumplimentado. Escriba el texto a má-  
quina o en mayúsculas. El precio por pa-  
lebra es de 60 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 ma-  
yor 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 anun-  
cio.

**CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-  
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-  
CIOS 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**



DE INTERES



# AUTO VILARDELL

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

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

### AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep Nissan Patrol GR-Nuevos.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS-Nuevos.
- Jeep Toyota Runner TDV6-Nuevos.
- Jaguar XJ-R15-Nuevo.
- Bugatti EB 110-Nuevo.
- Porsche 959-Nuevo.
- Toyota Celica 2.0 GTi 16V Cabriolet.
- Lamborghini Diablo-Nuevo.
- MB. 600 SEC-Nuevo.
- MB. 600 SL-Nuevo.
- Porsche 911 Carrera (1970) Clásico.
- Mitsubishi 3000 GT VR4-Nuevo.
- Ferrari F40-Nuevo.
- Rolls Royce Corniche-Nuevo.
- Morgan Plus 4-Plus 8-Nuevo.
- Nissan 300 ZX-Nuevos.

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

### MAGNIFICA OPORTUNIDAD

#### VOLKSWAGEN POLO COUPE CL 1.3

RECIENTE REVISADO. PERFECTO ESTADO. PRECIO MUY INTERESANTE. TFS. (93) 2 26 18 67 Y 4 53 35 81

SUZUKI VITARA JLX TECHO METALICO, COLOR ROJO, DEFENSAS DELANTERAS, BLOQUEADOR AUTOMATICO DE RUEDAS, DESCONECTADOR BOBINA Y RED DE ALARMA, RADIO CASSETTE PIONNER CON CARATULA EXTRAIBLE, CIERRE CENTRALIZADO, VENTANAS ELECTRICAS, AIRE ACONDICIONADO, B-6160-MW, FECHA DE MATRICULACION 10-12-91. 7.000 KILOMETROS. CONDUCIDO POR SEÑORA. NO HA PISADO EL CAMPO. IMPECABLE. PRECIO 2.000.000. TELEFONO: 8 43 00 29. A PARTIR 19 HORAS.

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

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

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Alfa Romeo 88 1.7	90	Bianco	28.000	975.000	Lancia Delta LX	92	Negro	11.000	1.175.000
Audi Coupe AA	90	Negro	21.000	2.650.000	Lancia Delta HF Turbo	91	Rojo	15.000	1.475.000
Audi 80 E 1.8 E AA	88	Champán	35.000	1.675.000	Nissan 200 SX Turbo 16 V	90	Grís	19.000	2.750.000
Audi 90 2.2 I AA	88	Azul	39.000	1.950.000	Nissan Primera 2.0 CLX 16 V	91	Bianco	24.000	1.875.000
Audi 100 CD AA	89	Verde	42.000	2.100.000	Opel Corsa City	91	Bianco	13.000	675.000
Citroën AX 11 TE	92	Negro	7.000	745.000	Opel Corsa 1.2 S. SP.	90	Bianco	16.000	725.000
Citroën AX 14 TRS	90	Grís	15.000	835.000	Opel Corsa 1.4 Joy	91	Rojo	9.000	990.000
Citroën AX 14 TRD Diesel	92	Grís	19.000	1.050.000	Opel Corsa 1.4 4 P.	91	Grís	11.000	1.020.000
Citroën AX Image 1.4	90	Grís	21.000	795.000	Opel Corsa 1.6 GSI	91	Rojo	22.000	1.125.000
Citroën AX Sile 1.1	89	Bianco	32.000	625.000	Opel Kadett 1.6 S. TOP AA	88	Negro	36.000	975.000
Citroën AX GT	90	Rojo	29.000	790.000	Opel Kadett GSI 1.8 I AA	91	Negro	17.000	1.280.000
Citroën BX 16 TS A.A.	91	Grís	17.000	1.175.000	Opel Kadett GSI 2.0 AA	89	Bianco	36.000	1.490.000
Citroën BX GTi Full Equip	92	Grís	15.000	1.875.000	Opel Vectre 2.0 I GT Full Equip	92	Bianco	11.000	2.225.000
Fiat LINDO 80 S	91	Burdeos	17.000	795.000	Peugeot 106 XT 1.4	92	Verde	9.000	1.175.000
Fiat LINDO Turbo IE	90	Bianco	23.000	1.100.000	Peugeot 205 SRD AA DA	90	Negro	38.000	1.225.000
Fiat Tipo 1.4	90	Azul	19.000	975.000	Peugeot 205 GTX	87	Bianco	45.000	745.000
Ford Escort 1.6 CLX	92	Azul	9.000	1.275.000	Peugeot 205 Laserata AA 3P.	88	Bianco	47.000	875.000
Ford Escort XR3 I Cabriolet AA	88	Rojo	47.000	1.590.000	Peugeot 105 SRI AA	88	Grís	52.000	1.375.000
Ford Escort XR3 I Cabriolet	91	Rojo	17.000	1.375.000	Peugeot 405 SRL AA	89	Bianco	41.000	1.550.000
Ford Fiesta 1.4 S.	89	Negro	35.000	675.000	Peugeot 405 Fam. AA DA	90	Grís met.	27.000	1.650.000
Ford Fiesta 1.1	90	Bianco	35.000	625.000	Renault Clio 1.7 RT AA	92	Grís	7.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia 3P.	91	Grís	15.000	945.000	Renault Clio 1.4 RT	92	Grís	3.000	1.175.000
Ford Fiesta 1.6 S.	90	Rojo	19.000	895.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	30.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.8 D (0 km)	92	Bianco	0	1.225.000	Renault 19 TSE AA	89	Bianco	28.000	1.125.000
Ford Fiesta XR2 I	90	Grís	24.000	1.175.000	Renault 19 TSE Chamado AA	90	Grís	23.000	1.275.000
Ford Sierra 2.0 i Ghia 4P.	91	Bianco	18.000	1.875.000	Renault 21 GTS AA	90	Bianco	32.000	1.480.000

Motor 16



DE INTERES



### MITSUBISHI 3000.



### • MITSUBISHI • HONDA • TOYOTA • MAZDA

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



Entrega inmediata todas unidades y colores

### VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL.: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 697 89 05



QUADS

**MITSUBISHI 3000**, 222 CV, full equip, nuevo. Tel. (91) 314 59 96. Noches.  
**DODGE Stealth**. Tel. (91) 314 59 96. Noches.  
**VW Corrado**, 16 V, año 91, 20.000 km. Tel. (91) 616 49 99.  
**VENDO** Kawasaki KZ 1000, muy buen estado, color blanco, B-2615-CW. Tel. (93) 859 04 64, de 8 a 10 h. Tardes.  
**FORD 1930**, descapotable, perfecto estado. Tel. (91) 898 90 21.  
**VOLKSWAGEN Golf G-60**, A.A. año 91, 22.000 km. Tel. 549 64 71.

**MERCEDES 1952**, impecable, buen precio. Tel. (91) 898 90 21.  
**VITARA** lujo, metálico, aire, B-LP. Tel. (93) 778 04 91.  
**ALFA 75 2.0**, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.  
**MITSUBISHI Mirage**, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.



DODGE STEALTH

**MITSUBISHI 3000 VR4**, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

**GOLF GTI 3** puertas, 16V. A.A., blanco, 53.000 km., MIZ, 1.300.000 ptas. Varosa Motors.

**HONDA Civic**.  
**TOYOTA Celica**.  
**NISSAN 300 ZX**.

**MITSUBISHI Eclipse GS Turbo**, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.

**MITSUBISHI 3000**, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

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

**MITSUBISHI Eclipse GS Turbo**, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.

**MITSUBISHI Eclipse GS Turbo**, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.

**MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo**, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

**QUADS**. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

**TELEFONIA** móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio.

Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

**MAZDA 929**. La distinción de la más impresionante berlina japonesa, motor 3000, V-6, 24V, 200 CV, dirección a las cuatro ruedas, tapicería de cuero, asientos eléctricos, airbag para conductor y acompañante, climatizador digital, techo eléctrico, equipo de sonido Hi-Fi con mandos en el volante, 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. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

**SUZUKI RM 250** Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

**VAROSA** Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

## IMPORT-DIR S.A.

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

### ECLIPSE GSX.

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

### ECLIPSE GS.

Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

### • MITSUBISHI • HONDA • TOYOTA • MAZDA

MITSUBISHI 3000  
ECLIPSE  
MAZDA 929  
HONDA CIVIC  
TOYOTA CELICA  
DODGE STEALTH



Motor 16



DE INTERES



**DELTA B.300**  
Una línea perfecta para su coupé



Transformación.- Motor 12,24 Válvulas  
Versión 3,6 Litros

Un especialista  
**MERCEDES**  
a su servicio

Carrer de la plana, 6/8.  
ANDORRA.- Sta. Coloma.  
(9738) 60640.  
FAX: 28353

**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.  
St. González

**VENDO Mercedes**  
180D, año 1958, impecable, I.T.V. pasada. Precio 1.000.000 ptas., o cambio por descapotable. Tel. (965) 55 23 35-05 96.

**VENDO Mazda RX-5**, 2.000 c/c, full equip, dirección asistida, Volmad, I.T.V., precio: 2.500.000 ptas. Tel. (948) 22 38 89.

**PARTICULAR. MGB-GT**, el mejor de España, año 1965, culata Oselli Webers, cuero, koni regulables. Precio: 1.500.000 ptas. Tel. 559 26 12. Oficina.

**CITROËN AX 11 RE**, 5 puertas, año 88. Tel. 549 57 88.

**DODGE Stealth ES** 222 CV, full, 2.000 km., nuevo, M-MZ, único propietario, 5.000.000 ptas. Tel. 314 59 96.

**CAMARO V8 209 CV**, estreno, full, 4.000.000 ptas. Teléfono (91) 314 59 96. Noches. Pasión por USA.

**BMW 628 CSI**, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

**FORD Sierra Cosworth**, 2 puertas. Tel. 549 64 71.

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

**LANCIA Y-10**, año 89. Tel. 549 64 71.

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

**MERCEDES 300-E**, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.

**MITSUBISHI 3000 VR4**, año 92. Tel. 549 57 88.

**PEUGEOT 405 SRI**, año 90. Tel. 549 64 71.

**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.

**BMW 325i**, CV 4 puertas, extras, impecable, 1.490.000 ptas., garantía 6 meses. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

**VOLKSWAGEN Escarabajo**, descapotable, rojo, último modelo, motor 1600 inyección, versión USA, muy buen estado, precio interesante. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**RENAULT Espace TXE**, 7 plazas, aire acondicionado, extras, 1987, perfecto estado, 1.500.000 ptas. Tels. 725 86 21/725 86 22.

**OPEL Omega 2.0 GL**, aire acondicionado, conservación excelente, garantizado, admito usado a cambio. Tel. 726 17 17.

**SUZUKI Samurai**, descapotable. Teléfonos 725 86 21/725 86 22.



DE INTERES



**PARTICULAR VENDE**

**BMW M3**  
BLANCO PRECIOSO  
48.000 KM  
ESTADO IMP ECABLE  
TODOS LOS EXTRAS  
3.100.000 PTAS  
TEL: (95) 6 46 01 02  
DE 10 A 11 MAÑANAS

**RENAULT 19 TXE**, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**LANCIA Delta 1.5 LX**, estrenar, procedente empresa, a matricular, precio excepcional. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**BMW 325i IX**, todos los extras, 1.975.000 ptas. garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/725 86 22.

**VW Santana GX5**, 110 CV, aire acondicionado, dirección asistida, buen precio. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

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

**SUBARU Legacy 4WD**, 2,2 GX 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar, todavía en concesionario, 2.900.000. Tel. 345 19 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.

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

**OPEL Omega 2.0 GL**, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 1 año, piezas y mano de obra, desde 29.000 ptas/mes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

**TERRENO 5** puertas, 2,7 T.D., estrenar, Patrol 2,8 T.D. «GR», estrenar, disponible en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

**ESCORT CLX 1.6**, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 742 79 26.

**FORD Escort XR3-1**, blanco, M-HZ, perfecto estado. Teléfono (91) 439 29 86

**COLECCIONISTA Mercedes 190SL**, 1959, rojo, impecable, revisado según normas suizas (no habla castellano). Teléfono (91) 373 75 14.

**VW Escarabajos**, varios modelos, perfecta restauración, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

**MERCEDES 350 SL** descapotable, totalmente revisado, automático, 2.800.000. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

**SUBARU Legacy**, 4 WD, 2,2 GX, 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar todavía, en concesionario, 2.900.000. Teléfono 345 19 21.



**DYNAMIC CARS**

Avda. 1ª de Mayo, 6 - 30120 EL PALMAR (Murcia)

Frank Adolf Engel

Vehículos de  
Importación Exclusivos

**LANCIA DEDRA INTEGRALE 16 V EVOLUCIONE (DELTONI)**

SE VENDE  
7.000 KMS AIRE  
ACONDICIONADO  
TELEFONO (983) 35 24 61

**CUATRO** llantas «BBS», 6 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50R15/82 V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

**ASTRA GSI**, nuevo, entrega inmediata, Cansa. C/ Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**BMW 325i**, 325iX, ambos revisados, garantía 6 meses, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

**BMW 628 CSI**, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

**CITROËN AX 11 RE** 5P, año 88. Tel. 549 57 88.

**SUPEROCASION.** Liquidación Lancia Delta, llantas, pintura metalizada, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.  
**AX 11 TRE**, impecable, 30.000 km. 560.000 ptas. Azcona, 62.

**ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO**

**CREDITECNICA**  
LA MEJOR FINANCIACION  
EN 48 HORAS

DESDE **13,9%**

Teléfono móvil  
**GRATUITO**



**DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE**  
EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. (91) 564 55 56  
TALLERES: Tel. (91) 658 11 97

Motor 16

**¡POR FIN! NIVA DIESEL**

Consumo medio  
**6,9 Litros**  
Gasoil

**MOTOR PEUGEOT**

Desarrollado en España  
por **DITECNICA**  
(la tecnología diesel)



Las prestaciones del gasolina con el consumo de un diesel

**DITECNICA** TELEFONO (91) 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16



DE INTERES



# DITECNICA



**PONTIAC TRANSPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**CHRYSLER LE BARON**



**CADILLAC SEVILLE STS**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

EXPOSICION Y VENTA:  
C/ Velázquez, 146  
Tels. (91) 564 55 56  
(91) 564 56 31

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



**MERCEDES 300E, 4 Matic**, aire acondicionado, tempomat, 4 elevallas, ABS, calefacción estática, etc. 4.200.000. Tel. (91) 43 78 13.

**AUSTIN Victoria Luxe**, año 74, 36.000 km, siempre cochera, dirigirse Antolín, Avda. Casado Alisal, 33, 5.º C. Palencia.

**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.

**AUTO Caravana Pegaso 260 CV**, full equip, 9 plazas, aire, TV, vídeo, ducha, w.c., cocina, generador luz, impecable, ideal equipo competición. Tel. (974) 26 00 60.

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

**VOLKSWAGEN Golf GTI**, blanco, M-GU, 790.000 ptas. Azcona, 62.

**ESCORT XR3-i**, blanco, año 88, 1.025.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

**MERCEDES 190 E 2.3**, full equip, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/480 49 00.

**¡ATENCIÓN** profesionales: liquidación varios automóviles, precios interesantísimos, AX, Ford Fiesta, Peugeot, BX GTI, BX ranchera, BMW varios, Renault 5 varios, etc. Azcona, 62.

**BMW M3**, matrícula SE-AU, neumáticos 225/30/15, negro, ABS, aire, ordenador, equipo música, con C.D. suspensión especial, 40.000 km., impecable, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**¡ATENCIÓN!** Mercedes 190, 2.5, 16V, facilidades, garantía, supercoche, baratísimo. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

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

**MERCEDES 300 CE**, año 89, ABS, aire acondicionado, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar, Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES 300 D**, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

**KADETT GSi 2.0**, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**JEEP Cherokee Limited**, burdeos metalizada, matrícula de Madrid, año 89, perfecto estado, 47.000 km. Tel. (91) 564 55 56.

**BMW 530-i**, full equip, antracita, cuero, equipo Pioneer, instalación de teléfono, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**MG Metro 1300**, barafísimo, 325.000. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**RENAULT 21 TXE Nevada**, 7 plazas, full equip, año 87, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

**VW Corrado G 60**, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65/460 49 00.

**PORSCHE 928 S4**, azul, 19.000 km., full equip, nuevo, perfecto estado, siempre chófer, 7.890.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

**GAZELLE**. Réplica Mercedes 500 K del año 1934, sólo 14.000 km. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

**MAZDA 929**, año 1992, estrenar, todas las opciones posibles, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

**FIAT Tipo DGT**, 1.4, llantas, etc., impecable, M-JV, Azcona, 62.

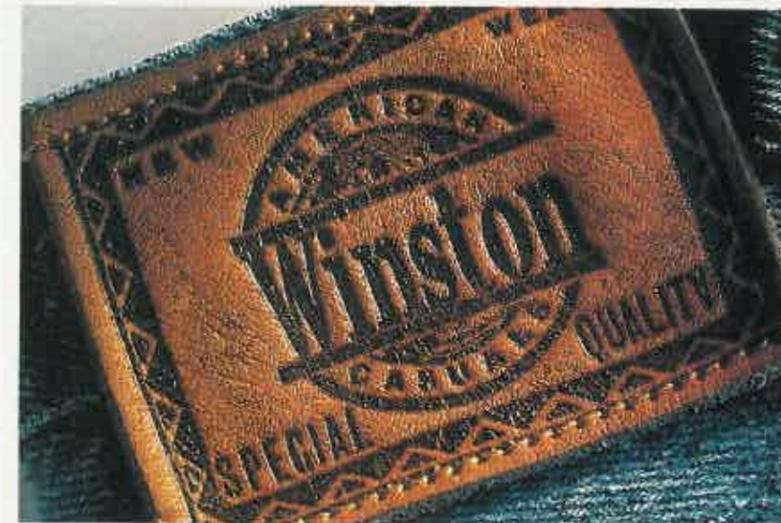
## Ropa industrial Aquafoil

Se trata del nuevo acabado impermeable para ropa industrial de la marca Kolpman, a prueba de aceite, agua y una gran duración.

Ha sido realizado por uno de los más importantes fabricantes de ropa industrial y permite que ésta mantenga su impermeabilidad incluso después de haberse lavado o limpiado en seco muchas más veces que otros acabados similares, existentes en el mercado.

Los ingenieros textiles de Kolpman creen que el nuevo producto es uno de los acabados a prueba de agua y aceite para mezclas de poliéster y algodón más avanzados que existen actualmente. Aquafoil se recomienda particularmente para el personal que trabaje en reparación de automóviles, ingeniería mecánica, construcción naval, ingeniería civil...

## NOTICIAS DE EMPRESA



## La aventura de Camel Boots

En el año 1978 Camel lanzó al mercado alemán una colección de calzado de tipo deportivo basado en el concepto de la aventura. Debido al éxito y a la popularidad que adquirió, en poco tiempo la colección se implantó en el mercado europeo, poniéndose de moda desde Escandinavia hasta Grecia. Este año, por fin, Camel Boots se ha decidido a lanzar su colección también en nuestro país.

La característica funda-



## COLECCION WINSTON

La marca de ropa Winston American Casuals lanza al mercado su nueva colección de ropa para la temporada otoño-invierno 92-93. Cuando Winston decidió hace dos años lanzar su primera colección de ropa, lo hizo pensando en un público joven y dinámico. Esta colección de ropa vaquera, complementada con prendas de punto, continúa con su gran calidad en materiales e introduce técnicas nuevas, sólo utilizadas por los fabricantes más prestigiosos. Las tendencias para la próxima temporada son la ropa lavada a la arena, black denim (vaqueros negros), blue black (tintura de negro sobre azul) y los tejidos de color.



que cumplimentaron el cuestionario, todas las competencias investigadas son relevantes para el desempeño eficaz de un cargo de alta responsabilidad, y ninguna de ellas recibe puntuaciones a la media teórica (4 puntos).

mental y más interesante del calzado Camel Boots es la especial resistencia a las condiciones climáticas más adversas y extremas, esto se consigue gracias a que se han utilizado para su fabricación pieles tratadas con la última tecnología.

## Acuerdo entre Tacisa y Continental

La multinacional alemana de neumáticos Continental ha firmado un acuerdo a largo plazo con Tacisa para la realización de todas sus operaciones de soporte logístico en el mercado español.

El acuerdo, pionero en el sector, incluye la puesta en marcha de una red de almacenes y sistemas de distribución, que garantizarán una cobertura total del territorio nacional, con más de 3.000 puntos de venta de neumáticos Continental, aplicando los estándares de servicio más exigentes.

## Nuevo Presidente

La Asociación de Concesionarios Daf España ha elegido recientemente a Pedro Vives, valenciano de 52 años y gran conocedor del mundo de la automoción, en el que lleva trabajando desde 1963, nuevo presidente en representación de Nirvauto S.A. La Asociación fue creada en 1988 con la finalidad de estrechar la colaboración entre los asociados y DAF, así como entre los propios concesionarios y actuar como mediadora en sus problemas.

## El directivo de los 90

CSA, ingenieros consultores, ha realizado un perfil del directivo español. Este trabajo forma parte de un proyecto de investigación más amplio sobre el perfil del

directivo en Europa, realizado en colaboración con el consorcio de firmas consultoras European Independents.

Como primer paso de la investigación, se solicitó a una muestra seleccionada de 100 altos ejecutivos que transmitieran su visión del mencionado per-

fil, mediante la cumplimentación de un «cuestionario de análisis de competencias». Estas competencias se agrupan en 5 grandes áreas: actitud emprendedora, solución de problemas, liderazgo, interpersonales y la madurez y preparación técnica.

A juicio de los directivos

# YAMAHA GTS 1000 VIAJE AL FUTURO

La marca japonesa de los tres diapasones se anticipa a sus competidores con este nuevo modelo que incluye llamativas novedades técnicas como la inyección electrónica y el nuevo concepto de chasis denominado Omega.



**INNOVADOR**  
El sistema de suspensión delantera con basculante monobrazo le da al conjunto una estética sorprendente. Solo queda comprobar su efectividad, que los técnicos de Yamaha califican de superior a la convencional.

**MÁS SUAVE**  
La incorporación del sistema de inyección electrónica proporciona un comportamiento más suave y uniforme.



La presentación del nuevo modelo de Yamaha ha causado una notable expectación por sus pretensiones innovadoras y sus radicales soluciones técnicas.

El denominado proyecto «069» tenía como finalidad el desarrollo de una moto de elevadas prestaciones y con intenciones deportivas, pero que, por otra parte, ofreciera un elevado nivel de confort para el conductor y el pasajero. El resultado ha sido esta espectacular, al menos en sus soluciones, GTS, una moto que incorpora el prestigioso motor FZR 1000, de indiscutible eficacia. Para adaptarlo a las nuevas necesidades que impone una moto de estas características, se ha buscado un incremento del par en la zona baja de utilización del motor, variando la sincronización y la elevación de las cir-



**NUEVO CONCEPTO**  
El chasis Omega es la última aportación de Yamaha a la técnica motociclistica, se le ha denominado así porque su línea se parece a la letra griega. Este sistema ofrece, según la marca, notables ventajas por su rigidez y una gran accesibilidad mecánica.



**TRADICIONAL**  
La instrumentación mantiene un diseño sencillo y muy funcional legible a primera vista.



FICHA TECNICA 

**MOTOR:** Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cinco válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera 75,5 X 56,0 mm. Cilindrada total: 1002 cc. Relación de compresión 10,8:1. Potencia máxima 100 CV a 9.000 rpm. Par máximo 10,8Kgm a 6 500 rpm.

**ALIMENTACION:** Inyección electrónica. Encendido digital (T.C.I.). Arranque eléctrico. Batería 12 V/14Ah.

**TRANSMISION:** Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en seco. Cambio con cinco velocidades.

**BASTIDOR:** Doble cuna envolvente en aluminio (tipo Omega). Basculante de sección rectangular de aluminio. Suspensión delantera con basculante monobrazo de aluminio, amortiguador regulable y 116 mm de excursión de la rueda. Suspensión posterior monoamortiguador hidroneumático con 130 mm de excursión de la rueda. Freno delantero de disco ventilado de 320 mm. de diámetro y pinzas de seis bombines. Freno posterior monodisco de 267 mm. de diámetro con pinza de cuatro bombines.

Llantas de aluminio: llanta delantera MT3,50X17". Llanta posterior MT5,50X17". Neumático delantero 130/60 ZR 17". Neumático posterior 170/60 ZR 17".

**DIMENSIONES:** Longitud máxima 2.170 mm. Distancia entre ejes 1.495 mm. Anchura máxima 700 mm. Altura máxima 1.320 mm. Distancia mínima desde el suelo 135 mm. Peso en seco 246 Kg (251 Kg con ABS). Capacidad del depósito 20 litros.

co válvulas de cada cilindro. Además, la tradicional batería de carburadores se sustituye por un moderno sistema de inyección de gasolina (EFI), que debe proporcionar una mayor suavidad. Por otro lado, la inyección electrónica permite la utilización de un convertidor catalítico de tres vías que reduce, en lo posible, las emisiones contaminantes. Además, se ha reducido notablemente la potencia máxima, para dejarla en los, ahora casi obligatorios, 100 caballos.

Si la parte motriz es ya sobradamente conocida, lo que hace referencia al chasis y parte ciclo en ge-

neral ofrece soluciones radicalmente innovadoras en motos de gran serie.

El nuevo chasis Omega está conformado por una estructura bicuna de aluminio que envuelve el motor y a la cual se anclan directamente el monobrazo delantero y el basculante trasero. Todavía no hemos podido comprobar la eficacia de esta solución, pero según las explicaciones de los técnicos de Yamaha las ventajas son múltiples, una gran rigidez, un mejor reparto de pesos con un centro de gravedad muy bajo y todo ello con una estructura realmente ligera. Esto viene acompañado de una notable mejora en la accesibilidad mecánica, puesto que la parte derecha de este bastidor se puede desmontar para acceder al motor con comodidad. Por otra parte, al no existir el impedimento de la tija de dirección y las barras de la



horquilla se puede manipular con cierta facilidad en los elementos alojados en el frontal.

En la parte superior del chasis se ancla una estructura tubular que soporta el cabezal de la dirección, el radiador y el carenado. En la parte posterior hay otro subchasis para la sujeción del asiento y la parte eléctrica.

Sin duda, la novedad más notable es la suspensión delantera de un sólo brazo, un sistema que ya fue ensayado en la Elf de competición y que adelantaba el prototipo Morpho. El sistema es sorprendentemente sencillo, el amortiguador se sujeta

en el extremo del brazo oscilante y en el chasis. La dirección se transmite desde el manillar mediante una caja de dirección hasta un larguero de aluminio fundido y, finalmente, a la rueda delantera.

En el extremo delantero del brazo oscilante se sitúan dos rodamientos de bolas, encima y debajo del eje, que permiten que el larguero se mueva a izquierda y derecha.

Según sus creadores, este sistema ofrece múltiples ventajas, ya que el amortiguador es independiente de la estructura que soporta por lo que su acción se ve menos influenciada por los pares de torsión y flexión producidos por las frenadas.

En el tren delantero se aloja también otra importante novedad, un disco de freno ventilado con pinzas de seis bombines, utilizadas por vez primera en una moto de serie. Este

disco está situado en posición central, en el interior de la llanta.

La GTS ofrece en opción el sistema ABS, heredado básicamente de la FJ 1200A.

El acabado general de esta moto es notable, buenos materiales y un acertado diseño. La instrumentación es sencilla y ofrece una buena lectura, la forman dos esferas y varios testigos luminosos.

La nueva Yamaha GTS 1000 llegará a nuestro mercado a finales de otoño y su precio es todavía una incógnita, aunque estará en la línea de sus competidoras. ○

Fernando Cañizal

**EVOLUCIÓN**  
Agresivas líneas deportivas y novedades técnicas para el último producto de Yamaha presentado en Marbella a la prensa europea.



**TOULO DE GRAFFENRIED**  
**UN SEÑOR EN LAS CARRERAS**

*El helvético Toulo de Graffenried, en sus años jóvenes uno de esos «gentlemen drivers», fue y sigue siendo una vez retirado, asesor del patrocinador más importante del mundo del motor: la multinacional Philip Morris. No contento sólo con ello, es presidente de uno de los clubes más restringidos que existen: el de los antiguos corredores de Gran Premio que cuenta a Su Majestad el Rey como uno de sus miembros honoríficos.*

**E**RASE un tiempo en que los pilotos corrían sólo, o bueno, prácticamente tan sólo por el honor de competir. Eran los hermosos viejos tiempos de los «gentlemen drivers». Hoy, caballeros

tras el volante los sigue habiendo porque, caballeros, los habrá siempre, pero tras los bastidores del deporte, tras todas las decisiones, tras cualquier acción, están siempre en un oscuro pero absolutamente

decisorio segundo plano, el dinero y los intereses que a su alrededor se crean. Toulo de Graffenried es uno de los supervivientes de aquella época dorada y hoy es habitual verlo en muchos Grandes Premios ha-

**EL BARON TOULO**

**Siempre en las carreras**

**El Barón Emanuel «Toulo» de Graffenried nació en Friburgo el 18 de Mayo de 1914. Su debú en competición tuvo lugar en las Mil Millas de 1937. En 1949 ganó con un Maserati los Grandes Premios de Inglaterra y de Suiza Oriental, aunque por entonces todavía no había nacido el Campeonato del Mundo. En la temporada siguiente, con Alfa Romeo, fue segundo tras Fangio en Ginebra y en 1951 quinto en Berna y sexto en España, en**

*es la anécdota siguiente: «Una vez, después de correr en Goodwood, teníamos que ir a Sanremo a la semana siguiente. En un puerto inglés, para embarcar el camión nos lo levantaron con una vieja grua de vapor. A ésta se le rompió el cable y se aplastaron los tres monoplazas. Platé dijo: «Los metemos en el tren y los arreglamos en Sanremo». Así lo hicieron y en un día y una noche los dos coches estuvieron listos: «Bira fue tercero o cuarto y yo rompí una válvula. Esto, hoy en día, es impensable, es otro espíritu» exclama De Graffenried rememorando complacido aquellos años en que los pilotos además de rivales eran amigos y se actuaba movido por muy distintos intereses que los actuales. De esos tiempos recuerda con especial cariño a dos pilotos españoles, Paco Godia y el Conde de Villapadierna. Hoy es muy habitual ver su gorra de cuadros, su impecable blazer con el escudo del «Club des Anciens Pilotes», en el paddock de los circuitos en donde junto con amigos de sus buenos tiempos como el Príncipe de Metternich, es un privilegiado espectador que pasea con elegancia su franca simpatía. La saga De Graffenried tiene además continuidad puesto que su hijo Leo es el máximo responsable de Philip Morris en el Mundial de Motociclismo.*

*Barcelona: «Estas dos temporadas como piloto de Alfa Corse fueron fantásticas, el Alfetta era un coche fabuloso». A finales de 1953, tras obtener otros buenos resultados, colgó el casco. «Preferí dejarlo porque corría con un coche que siempre perdía agua y además estaba muy afectado por la muerte de Enrico Platé». En efecto, su amigo Platé fue quien, en 1947, le enroló en su escudería en la que pilotó junto al Príncipe Bira y a Harry Schell. De esos tiempos*



**ARISTOCRACIA**  
Aquí vemos a Toulo junto al príncipe de Metternich. Algunos aristócratas forman parte del Club de antiguos pilotos de forma honorífica.



ciendo honor a su condición de asesor de Philip Morris y de presidente del «Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix», entidad que precisamente este año celebra su trigésimo aniversario. «La idea la tuvimos Chiron y yo, y también Fangio -nos explica-. Fue en 1962, en ocasión de la subida en cuesta de Ollon Villars. Allí nos encontramos algunos corredores de Gran Premio y nos lamentamos de que una vez retirados ya no nos volvíamos a ver. Fue así como decidimos fundar el Club. Yo era secretario y cuando murió el presidente «ascendí» de empleo. Actualmente la secretaria es María Teresa de Filippis y Fangio

**C**ada año, el Club de antiguos Pilotos de Gran Premio se reúne coincidiendo con el Gran Premio de Mónaco

es desde el primer día presidente honorario». Luego nos da a conocer más interioridades de este selecto club que cada año celebra en Mónaco su reunión anual en ocasión del Gran Premio monegasco: «Primero el único requisito para formar parte era el haberse clasificado en un Gran Premio, pero luego, para hacerlo algo más restrictivo y a sugerencia de Jack Brabham, pusimos la condición de haber marcado al menos un punto en el Campeonato del Mundo» explica sonriendo y luego, más socarrón, añade: «Somos un centenar de miembros, de los cuales setenta somos pilotos. Los otros son miembros honorarios, pero eso es una «maniobra» que tuvimos que hacer para ir teniendo apoyo y ayudas. Así, primero nominamos socios de honor a gente importante de la industria como Ferry Porsche, Enzo Ferrari, Amédée Gordini, los Maserati, etcétera. Después pasamos a gentes de la «política deportiva», como Jean Marie Balestre, Bernie Ecclestone y, finalmente, para darle algo más de prestigio, acudimos a la nobleza y así están el Rey de España, los Prínci-



pes Rainiero, Napoleón, de Metternich, Bertil e incluso el Shah de Persia». Cuando nos narra esta maniobra «política y de prestigio» una sonrisa se escapa bajo su fino bigote blanco y luego a modo de justificación concluye: «¡Pero han de ser reconocidos aficionados al automóvil!».

La operación de fichaje del Rey Juan Carlos se gestó en Lausana «cuando él estudiaba allí. Es un rey moderno, hay pocos como él» -sigue explicando- al tiempo que nos cuenta la anécdota acaecida durante el primer Gran Premio que se disputó en el Jarama, en 1968: «Nos llamó a Fangio, a Gordini y a mí y nos quedamos muy sorprendidos cuando lo vimos ataviado con el blazer y la corbata con el escudo del club. Siempre se los pone cuando va a las carreras».

Si en 1962 formó el Club de los antiguos corredores, diez años más tarde inició su colaboración con Philip Morris: «Cuando empezaron en el mundo del motor no conocían a nadie, fue por eso que me pidieron colaborar con ellos para introducirles». Haber ayudado en los prime-



**IMAGEN HISTÓRICA**  
Reunir a tantos campeones sólo lo consigue el Club.

**NICKY LAUDA**  
Es uno de los miembros destacados del Club por méritos propios. En la foto, lo vemos junto a Toulo.

ros pasos al mayor patrocinador de los que se mueven en el mundo del motor ha sido una aportación decisiva por su parte al automovilismo, pero ha sido precisamente la entrada de los grandes patrocinadores lo que ha hecho cambiar de modo radical el mundo de la competición con respecto al que él conociera cuando estaba en activo. «Las diferencias son enormes: los coches tienen cuatro ruedas, cuatro frenos y un motor, pero todo es tan distinto con lo que había entonces que no se puede comparar. En los años cin-

uenta, como recambios llevábamos un motor, un par de culatas y algún pistón. Una temporada sin demasiadas roturas no nos costaba más allá de un millón doscientas mil pesetas. El secreto entonces era el mecánico, con un destornillador regulaba los carburadores, ahora todo es electrónico, con radios y la informática, es «increyable» -exclama admirativo-. «Ahora todo está montado en el espíritu del dólar, la televisión lo ha cambiado todo...».

José Luis Aznar

Fotos: Sherif-Aznar-De Graffenried

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA, KYALAMI

# CAMPEONES

*Gramigni y Rainey se han proclamado Campeones del Mundo en Kyalami. Era un triunfo anunciado a añadir al ya anticipado de Cadalora, pero el mismo día Jorge Martínez «Aspar» ha logrado por fin volver a ganar un Gran Premio. También Charly Gíro hizo una magnífica carrera y se encaramó en el segundo lugar del podio. Esa misma jornada, otra promesa, Max Biaggi, también cumplía su objetivo de anotarse su primera victoria en un Gran Premio.*

**A**LESSANDRO Gramigni, Luca Cadalora y Wayne Rainey son oficialmente desde el pasado domingo los Campeones del Mundo de 1992. Tres títulos y tres andaduras muy distintas puesto que sólo el piloto de Rotimans lo tenía amarrado antes de llegar a Sudáfrica. El de 250 centímetros cúbicos tuvo un inicio de temporada apabullante que le ha permitido resistir más tarde los embates de los rápidos pilotos de Aprilia con una cierta tranquilidad. Todo lo contrario les sucedió a los otros dos ya que Rainey nada podía hacer contra un Michael Doohan y una Honda absolutamente pletóricos, mientras que Gramigni se las veía en una categoría del octavo de litro en la que cualquier posición es efímera, tantos y tan variados son los rivales.

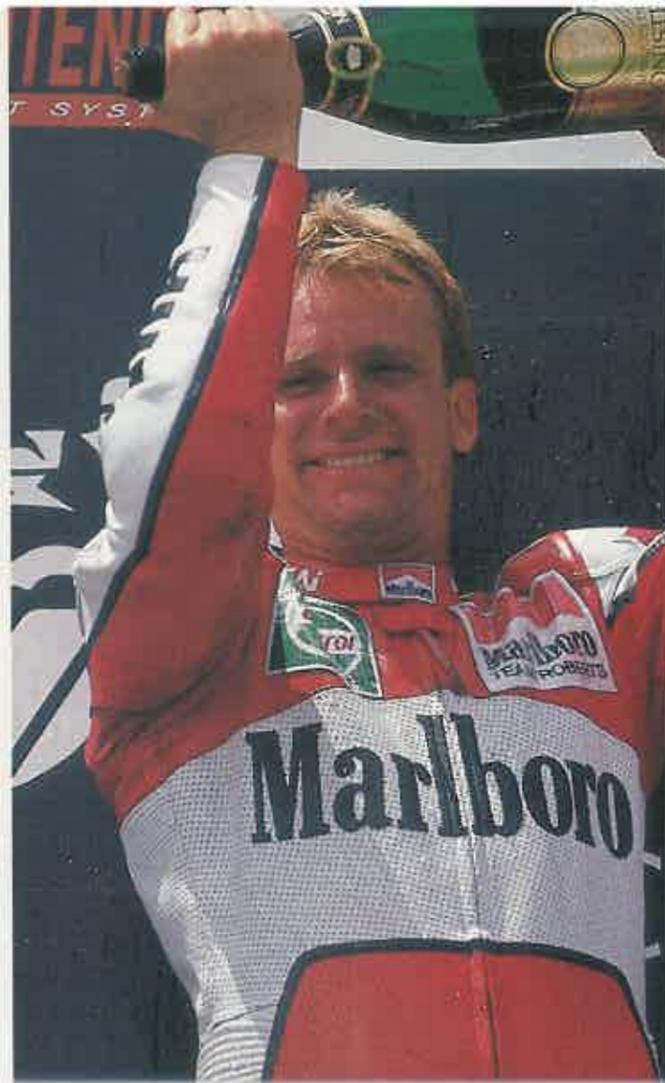


**CAMPEONES**

Cuadro de honor de una temporada en la que dos de los títulos se han decidido en el último Gran Premio. Las alternativas han sido múltiples en 500 y 125, mientras que Cadalora arrollaba en 250.



**EN SU PUESTO**  
Después de dos años sin conocer las mieles de la victoria, Jorge Martínez volvía a demostrar su enorme calidad como piloto, dejando claro que la mayoría de sus problemas provienen de los reiterados problemas mecánicos.



**HASTA EL FINAL**  
Wayne Rainey tuvo un nefasto comienzo de temporada, la caída de Japón y la indudable superioridad de la mecánica Honda parecían alejarle del título, la victoria en Montmeló fue el principio de su vertiginosa recuperación.

Los inicios del campeonato no fueron mal para el piloto de Florencia, Alessandro Gramigni. Esta temporada era el único piloto oficial de Aprilia. Sexto en Japón, las cosas parecían ir cada vez mejor, puesto que fue segundo en Australia y en Malasia obtenía la victoria interrumpiendo la racha de Ralf Waldmann que parecía intocable. Todo se le torció al italiano cuando, de regreso a casa, fue embestido por un vehículo todo-terreno y en el lance resultó con las dos piernas fracturadas. Eso le impidió correr en España y en Italia salió en menguadas condiciones físicas y aunque logró terminar la carrera, lo hizo fuera de los puntos. A partir de ahí volvió paulatinamente a los puestos de cabeza, pero no le sonrió la victoria hasta el Gran Premio de Hungría y hasta que fue segundo en Inglaterra no consiguió ser líder de la categoría por el estrechísimo margen de dos puntos.

En esas carreras se había vivido el paulatino desmoronamiento de Waldmann cuya moto, intocable an-

tes, ahora se rompía o no iba bien, lo que hizo que en el seno del equipo se pasara de las palabras a las bofetadas, eso propició la ascensión de Gianola y Gresini. El ex-piloto de Derbi obtuvo cuatro victorias y parecía lanzado al título mientras que Gresini y Gramigni eran más parcos en triunfos pero más constantes en sus resultados. Gresini sólo ganó en Inglaterra y Gramigni lo hizo en Brasil. Eso los situaba en Sudáfrica como líderes con una diferencia, entre sí, de ocho puntos, mientras que Waldmann estaba a dieciséis y Gianola a veinte. Gianola se quejaba de que Honda no le daba recambios mientras que en el equipo Zwafink se demostraba que a tortas no se consigue que la moto corra más.

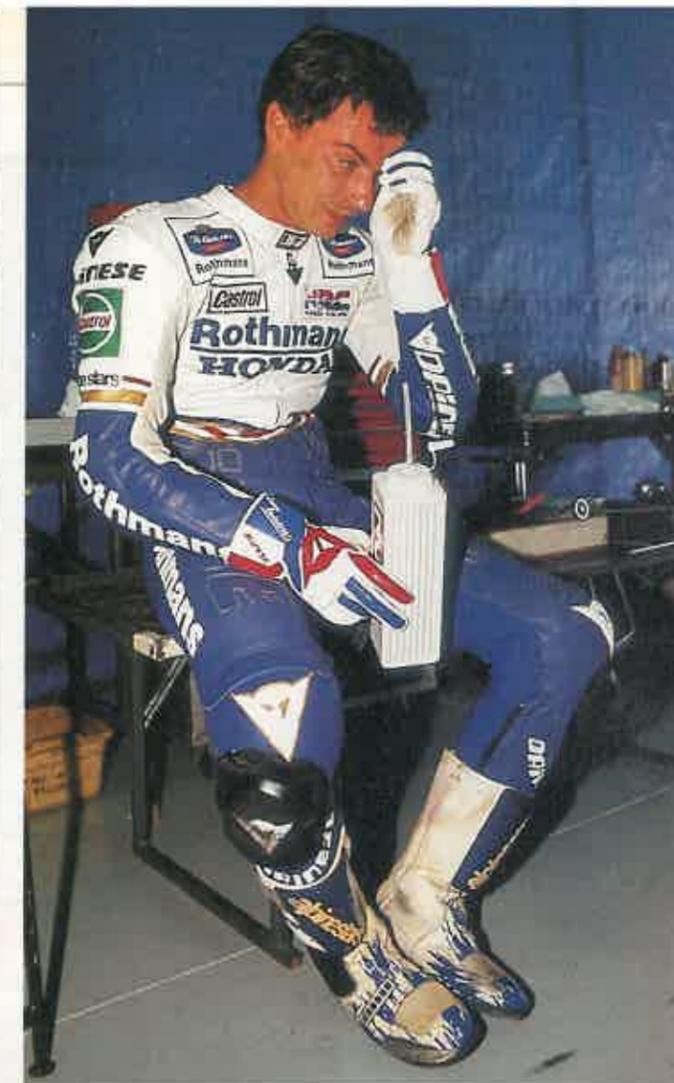
En Kyalami, Gresini no pudo seguir el ritmo de sus rivales, Waldmann menos y Gianola, pese a liderar la prueba en los inicios, acabó hundiéndose. Gramigni en cambio corrió a lo gran Campeón. Salió mal, remontó decidido y luego no dejó de luchar por la victoria en nin-

gún instante. Su tercer puesto, detrás de dos españoles a quienes sólo valía ganar, fue un magnífico colofón a una temporada en la que no podemos pasar por alto el triunfo de Aprilia sobre las Honda.

Muy distinta ha resultado la andadura de Luca Cadalora en esta temporada. Evidentemente partía como favorito puesto que salía a defender el título conseguido la temporada anterior. En sus manos estaba una nueva Honda 250 pero cuidada por el mismo equipo técnico del pasado año: el de Erv Kanemoto, con George Vukmanovich de jefe de mecánicos. Mejor imposible. Todo fue bien desde los primeros compases de la temporada ya que Luca ganó de una tacada los tres primeros Grandes Premios, se hizo un tanto el remolón en España donde terminó cuarto, pero se resarcó ganando dos más de golpe: Italia y Europa. Ya ahí debió basar su estrategia de victoria en su veteranía para batir en el último instante a los hombres de Aprilia que le amargaban constantemente la existencia.



**INALCANZABLE**  
Desde la primera carrera en Japón, Luca Cadalora demostró su calidad como piloto y la potencia de su equipo. Más tarde, las Aprilia le hicieron frente, pero Luca supo dominar la situación en todo momento sin arriesgar demasiado.



A partir de entonces Chili ganaría tres Grandes Premios, otro sería para Reggiani y él se imponía en Hungría y Brasil, aunque esta vez ya era Campeón pero también sabía que Biaggi ocuparía su lugar en el equipo al año siguiente. En Sudáfrica plantó cara al principio y luego se lo tomó con más calma, la calma que le da saber que en 1993 estará en 500, nada menos que en el equipo de Kenny Roberts. Sus siete victorias algo habrán tenido que ver en ello.

Ya que hablamos del gran Kenny, lo primero que hay que hacer es felicitarle por el tercer título consecutivo que consigue su pupilo Wayne Rainey. Ahora piloto y mánager pueden hablarse de «tú a tú» puesto que Roberts era el único piloto de los últimos tiempos que había obtenido tres Campeonatos seguidos tal y como habían hecho los grandísimos Duke, Surtees, Hailwood y Agostini.

Llegar ahí no le ha sido fácil al piloto de Los Angeles puesto que en la última carrera del pasado año se

CLASIFICACIONES	
<b>GP3 (125c.c.)</b>	1º J. Martínez Aspar (Honda) 44'52"803, 2º C. Gbo (Aprilia) a 253, 3º A. Gramigni (Aprilia) a 438, 4º D. Raudies (Honda) a 801, 5º N. Ueda (Honda) a 6.146.
<b>GP2 (250c.c.)</b>	1º M. Biaggi (Aprilia) 44'43"367, 2º L. Reggiani (Aprilia) a 4.567, 3º P. Chini (Aprilia) a 9.749, 4º H. Bradl (Honda) a 12.391, 5º H. Torontegui (Suzuki) a 34.668.
<b>GP1 (500c.c.)</b>	1º J. Kocinski (Yamaha) 47'00"729, 2º W. Gardner (Honda) a 2.965, 3º W. Rainey (Yamaha) a 4.699, 4º D. Chadler (Suzuki) a 12.577, 5º A. Criville (Honda) a 38.523.
<b>ASI QUEDÓ EL MUNDIAL</b>	
<b>GP3 (125c.c.)</b>	1º A. Gramigni, 134 Puntos, 2º F. Gresini, 118, 3º R. Waldmann, 112, 4º E. Gianola, 115, 5º Aspar, 83.
<b>GP2 (250c.c.)</b>	1º L. Cadalora, 233 Puntos, 2º L. Reggiani, 159, 3º P. Chini, 119, 4º H. Bradl, 89, 5º A. Pug, 71.
<b>GP1 (500c.c.)</b>	1º W. Rainey, 140 puntos, 2º Mick Doohan, 129, 3º J. Kocinski, 109, 4º K. Schwantz, 89, 5º J. Garriga, 81, 7º A. Criville, 59.

rompió la rodilla. Tras un invierno de durísima recuperación, una caída entrenando en España, lo volvió a mandar al hospital antes de iniciarse la temporada. Comenzada ésta tuvo que sufrir la superioridad del tándem Doohan-Honda. Luego las cosas no se enderezaron hasta el Gran Premio de Europa. Allí logró ganarle la partida a Mick, aunque éste en Alemania los volvió a dejar a todos clavados. Al llegar a Assen la ventaja de Doohan era de nada menos que cincuenta y tres puntos sobre Schwantz mientras que doblaba exactamente los sesenta y cinco de Rainey. En Holanda la mala suerte se cebó en Doohan. Una caída tonta, pero que le supuso una fractura de la pierna, tuvo la culpa de todo. Cuando se sabe que los pilotos se recuperan en tiempos fantásticos, resulta que al pobre Mick los médicos holandeses se lo hicieron tan mal que poco faltó para que le tuvieran que cortar la pierna a causa de una gangrena incipiente. Con ello el australiano tardó más de lo debido en recuperarse y cuando se

LA PELICULA DE LA CARRERA



**CAMPEÓN MORAL**  
Las desgracias llegaron de golpe en Assen y Doohan perdió su título.

El circuito de Kyalami no albergaba un Gran Premio de motos desde 1985. Los avances en política de «apartheid» han hecho posible este retorno a una pista que ha sido completamente remozada, tanto que incluso se ha cambiado el sentido de giro! Tras los entrenamientos ya parecía que a «Aspar» las cosas podían salirle bien, puesto que mantuvo la «pole» hasta casi el final, aunque a la postre se le colaban Gramigni, Raudies y Casanova. Como de costumbre en esta categoría se vio una intensa lucha en pelotón. Desde los primeros compases Jorge estuvo en él, mientras que Gramigni

**HASTA LUEGO COCODRILO**  
La despedida de Gardner no estuvo exenta de la habitual furia del australiano.



recuperaba una salida mediocre. Gianola era el más fuerte en los inicios y también Gresini estaba en ese pelotón, pero a medida que transcurrían las vueltas estos dos se iban desinflando mientras que «Aspar» y Gramigni se colocaban delante. Al poco tiempo se les unían primero Raudies y, luego, en el último cuarto de carrera, un sorprendente Giró. Las postreras vueltas fueron un mano a mano entre los cuatro aunque los más fuertes eran Gramigni y los españoles. El italiano batallaba con furia y no parecía pensar en el título, ya que una caída significaba ponérselo en bandeja a Gresini que venía retrasado. Sólo en la penúltima vuelta cedió ante el de Alcira y el de Barcelona que de ese modo consiguen su mejor resultado



**BRILLANTE PORVENIR**  
La segunda posición de Charly Giró demuestra su gran calidad como piloto.

del año merced a sendas actuaciones antológicas que ponen de manifiesto que sus bajones de forma había que achacarlos a la mecánica. «Aspar» no subía a lo más alto del cajón desde el Gran Premio de Austria de 1990... Los otros aspirantes al título terminaron quinto Waldmann, séptimo Gresini y octavo Gianola. La carrera del medio litro fue la más sosa del día en cuanto que Kocinski tomó pronto la cabeza y,



**DESPEDIDA**  
Kocinski se despidió del equipo Yamaha Marlboro con otra victoria.

seguido por Rainey, ambos rodaron de ese modo prácticamente todo el tiempo. En efecto, su discurrir fue éste hasta que llegó Gardner que fue quien más brilló en Kyalami. El australiano acosó primero a Chandler, tras haber superado a Schwantz, y en cuanto lo pasó fue a por el Campeón del Mundo. Su propósito lo consiguió en la penúltima vuelta. Sexto y dolorido, fue el Campeón moral del año: Mick Doohan. Crivillé luchó en el segundo pelotón y así logró terminar séptimo por detrás de McKenzie, mientras que Garriga era décimo pese a los dolores que un contusionado coxis le hacían sufrir. El de Ducados había caído en los últimos momentos de los entrenamientos del sábado y destrozó su mejor moto con lo cual debió correr con la segunda. López-Mella por fin



**LÍNEA ASCENDENTE**  
Por tercera vez durante la temporada, Herri consiguió el octavo puesto.

Aspar lo consigue, Giró casi

reaparecía tras sus lesiones y volvía a causar una buena impresión terminando décimo-tercero con su Roc-Yamaha. Todo parecía indicar en un principio que Cadalora iba a repetir su actuación de Brasil puesto que mandó la carrera en las primeras vueltas. Primero era Romboni el que lo acosaba, luego el rapidísimo Biaggi daría cuenta de ambos y finalmente el de Modena cedía terreno hasta conformarse con ser sexto. Entretanto Biaggi aprovechaba la ocasión de ganar al fin su primer Gran Premio y despedirse triunfalmente. Mientras al caer Romboni, Reggiani y Chili eran

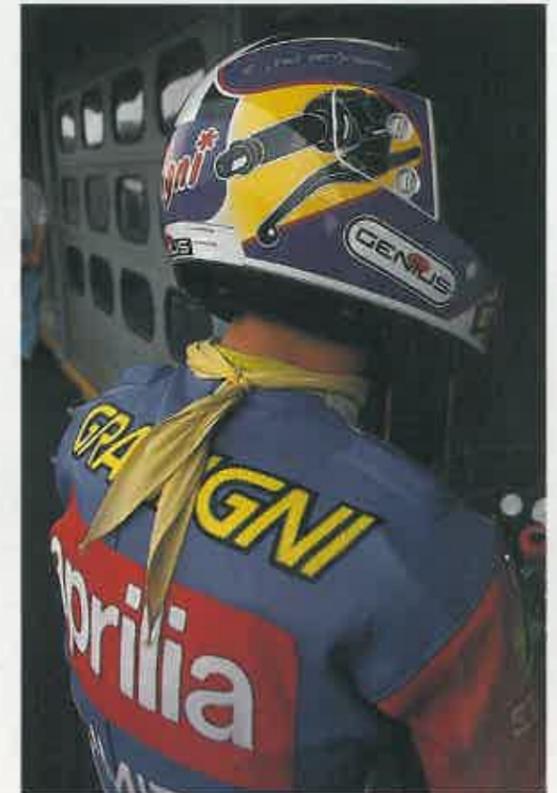


**POR FIN**  
En su despedida del campeonato, el rápido Biaggi ganó su primera carrera.

quienes le acompañaban en el podio. Herri Torrontegui terminaba en una aceptable octava posición con la Suzuki, la tercera en lo que va de año, mientras que Alberto Puig quedaba inédito en esta ocasión al tener problemas de cambio en la salida y al ir a cambiar de moto encontrarse con que la otra ni iba. Triste epílogo para el catalán cuyo equipo le ha agitado el final de temporada, aunque el de Ducados espera ya con impaciencia el año que viene en el que, si todo se arregla, correrá con una Honda oficial en el seno del equipo de Sito Pons.



**DARLE AL MANGO**  
El piloto de Aprilia lleva un puño de gas pintado en el casco. Gramigni ha conseguido el título a pesar del accidente que sufrió regresando a su casa con fracturas en ambas piernas.



presentó en Brasil a defender la poca renta que le quedaba estaba en pésimas condiciones y, pese a los improbables esfuerzos, terminó en un decimosegundo lugar que no servía para nada.

A esas alturas, la estrella de Rainey se había recuperado puesto que ahora su Yamaha era tan competitiva como las Honda. Las victorias en Francia y Brasil lo atestiguan. Así las cosas se presentó en Kyalami con una desventaja de sólo dos

puntos y poco podía hacer Doohan por defenderlos aunque estaba más recuperado.

Es evidente que los Campeonatos los ganan quienes suman más puntos a lo largo de la temporada, pero no olvidemos que en la mayoría de certámenes se descuentan resultados y en ese caso Doohan hubiera conseguido su título. Un título tan legal como el de Rainey. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar



**RALLYE DE TIERRA DE CORDOBA**

**TRELLES A POR EL TITULO**

*La quinta prueba del Campeonato de España de Rallyes sobre tierra se celebró en Córdoba y sus alrededores, logrando el Lancia Delta Proto de Gustavo Trelles su tercera victoria, en lo que va de Campeonato, ante los problemas del Ford Escort RS Cosworth de José María Barolet y los abandonos de los Citroen AX 4x4 de Guillermo Barreras y Antonio Zanini.*

**E**N la salida todos los habituales del Campeonato estaban presentes, salvo el Opel Vectra 4x4 de Borja Moratal, y la presencia del coche cero conducido por el piloto probador de Ford, Evans, a los mandos de un Escort RS Cosworth de pruebas.

En la primera cronometrada, diseñada en una cantera en las proximidades de Córdoba, con lo cual el público cordobés no tenía ningún problema para acercarse a ver las evoluciones de los pilotos, Gustavo Trelles y Alex Romani hacían el mejor tiempo, con Bardolet-Autet y Barreras-Minguez muy cerca. Mientras, entre los dos ruedas motrices, Alsina-Poyano eran los más rápidos con su Renault Clio Proto, delante del Citroën AX de Vera-Gabriel y el Volkswagen Golf GTi 16V de los hermanos Muniente. Entre los Citroën de la Challenge, Alonso-Rodríguez adelantaban a Riberaygua-Bexoli por muy poco margen.

En la Copa Seat Marbella, los catalanes Alsina-Gómez adelantaban a Martí-García y Badía-Barrera, mientras Holke-Cancelo volcaban.

La lucha por la primera posición del rallye estaba clara entre el Lancia y el Ford, al hacer el mejor tiempo Bardolet, en la segunda, delante de Trelles y Barreras, mientras Zanini-Díaz tenían problemas que les llevarían al abandono tras esta cronometrada. Quienes no encontraban

**CON TRANQUILIDAD**  
El machacón Burrull conseguía un puesto en el podio al no cometer ni un solo fallo en toda la prueba.



**MALA RACHA**  
La mecánica no le ha permitido a Bardolet luchar en igualdad de condiciones con Trelles.

el ritmo en este rallye era la pareja Diego-Muguerza, situados en quinta posición con su Lancia Delta Proto, peleando con el pequeño Citroën AX 4x4 de Burrull-Martín por la cuarta plaza de la general.

Manuel Muniente ponía las cosas claras entre los dos ruedas motrices, tras el fiasco de la primera cronometrada, seguido por el Citroën de Vera y el Renault de Alsina, muy juntos. Alonso y Riberaygua seguían con su lucha entre los Citroën, con ligera ventaja para el primero ante

los problemas de transmisión de Chema González, habitual en esta guerra. Los Seat Marbella seguían con su lucha particular, con Alsina y Martí muy juntos.

Una particularidad de este rallye es que entre el final de la segunda cronometrada y el principio de la tercera no se podía tener asistencias, con lo cual el que tuviera problemas en la segunda, muy mal lo iba a pasar en el recorrido de la tercera. Esto le ocurría a Zanini y posteriormente a Barreras, abandonando los dos Citroën AX en esta especial.

También, esta tercera cronometrada, servía para que Gustavo Tre-

lles se separara de José María Bardolet al tener problemas en su Ford. Diego, aquí, se animaba un poco, distanciándose algo del rápido Citroën de Burrull, mientras Muniente, Alonso y Alsina dominaban claramente en sus categorías respectivas.

La cuarta cronometrada del rallye, la más larga, era demoledora, abandonando nueve pilotos, como Claudio Aldecoa (Ford Sierra Cosworth), con muchos problemas durante todo el rallye y Pedro Diego al volcar aparatosamente su Lancia Delta Proto.

En la cabeza, Gustavo Trelles seguía distanciándose de José María Bardolet, mientras Enric Burrull, con nuevo «look», se instalaba cómodamente en la tercera posición del rallye delante del primer dos ruedas motrices de Manuel Muniente. El piloto del Volkswagen Golf peleaba por la cuarta posición, de la general, con el primer Citroën de la Challenge, Alonso, a pesar de las quejas de este último. José Alonso, salía en todos los tramos tras el lento Golf Rallye, ex-oficial, de Luzuriaga, alcanzándole, con lo cual perdía mucho tiempo, con la gran cantidad de polvo que despedía.

A mitad del rallye, Gustavo Trelles estaba en cabeza cómodamente, con diecinueve segundos de ventaja sobre José María Bardolet y, solamente, treinta y seis coches en carrera.

En la segunda pasada por los cuatro tramos, el piloto del Lancia seguía haciendo los mejores tiempos, salvo en la última cronometra-

**SIN RIVAL**  
Muniente sigue demostrando su superioridad entre los dos ruedas motrices, con ésta van cinco victorias.



**UNA VEZ MÁS**  
Entre los Citroën de la Challenge José Alonso demostró que sigue siendo el más rápido.

da, ganada por el Ford, a pesar de tener nuevos problemas en la anterior que le hacían perder más de un minuto con respecto al Lancia.

Con las dos primeras plazas destinadas para Trelles y Barolet, Burrull era, de nuevo, el superviviente del equipo Citroën, cuajando un rallye magistral con esa merecida plaza en el podio. Muy bien, la carrera de Manuel Muniente, con esta van cinco victorias de clase en sus cinco participaciones, además en este rallye, se alzaba hasta la cuarta posición, a pesar de la rotura de un brazo de la suspensión trasera que le hacía penalizar siete minutos, equivalentes a setenta segundos. Segundo, tras el líder de los dos ruedas motrices, era José Alsina y su Renault Clio, delante del enfadado José Alonso, primero de la Challenge Citroën y sexto de la general. Muy destacable, también, la actuación del Opel Kadett de Casares-Collar, séptimo de la general tras remontar desde la última posición del primer tramo por problemas con las transmisiones de su Opel.

En la Copa Seat Marbella, Alsina-Gómez eran primeros, delante de



**CARA Y CRUZ**  
Muy buen resultado para Alsina y su Clio entre los dos ruedas motrices. Por el contrario, Barreras, siempre rapidísimo, pero sin suerte, volvía a romper.



Badía-Barrera y Barrenetxea-Arriandaga. Gracias a esta nueva victoria, la pareja vencedora se instala en la primera posición provisional de la Copa Seat Marbella.

J.M. Alonso

**CLASIFICACIONES**

**CLASIFICACION GENERAL**

**1º**Trelles-Romani (Lancia Delta). 53 m. 11 seg. **2º**Barolet-Autet (Ford Escort) a 2 m. 8 seg. **3º**Burrull-Martín (Citroën AX) a 3 m. 38 seg. **4º y 1º dos ruedas motrices, Muniente-Muniente** (VW Golf) a 5 m. 18 seg. **5º**Alsina-Poyano (Renault Clio) a 6 m. 16 seg. **6º**Alonso-Rodríguez (Citroën AX) a 6 m. 14 seg. **7º**Casares-Collar (Opel Kadett) a 8 m. 23 seg. **8º**Estevez-Del Cid (Citroën AX) a 8 m. 24 seg. **9º**Vera-Gabriel (Citroën AX) a 8 m. 56 seg. **10º** Luzuriaga-Bastida (VW Golf) a 9 m. 11 seg.

**CLASIFICACION CAMPEONATO**

**1º**J.M. Barolet, 130 puntos; **2º**G. Trelles, 121; **3º**M. Muniente, 92; **4º**G. Barreras, 60; **5º**J. Alsina, 56; **6º**P. Diego, 52; **7º**E. Burrull, 50; **8º**J. Vera, 30; **9º**B. Moratal, 28; **10º**J. Puras, 25.



**EN CABEZA**  
Gracias a esta nueva victoria, Alsina se instalaba en la primera posición de la Copa Marbella.



**BEETHOVEN Y SPRINGSTEEN NUNCA ESTUVIERON TAN UNIDOS.**



¿Mozart junto a Michael Jackson? ¿Bach al lado de los Beatles? ¿Vivaldi cerca de Elvis? La CBOX de Fischer pone en la punta de tus dedos la música que más te gusta. Con sólo mover un dedo pasas del Barroco al Rock. De la Salsa al Acid House. Existe un CBOX para cada modelo de coche. Hecho a medida. Y se instala en cuestión de minutos.

**CBOX DE FISCHER. MÚSICA EN LA PUNTA DE TUS DEDOS.**





**DAVID CONTRA GOLIAT**  
De nuevo le cabe a Salvador Serviá (fotografía inferior) el honor de compartir la noticia con los dos equipos acaparadores, Citroën (arriba) y Mitsubishi.

**RAID PARÍS-PEKÍN**  
**LA RUTA DE LA NUEVA AVENTURA**

*Cuando el Tour de Francia y las Olimpiadas de Barcelona han pasado a la historia, otro acontecimiento ocupa el espacio de la información deportiva: el Raid París-Pekín que hereda el espíritu de aventura cada día menos presente en el veterano París-Dakar. Un piloto español escribe las más bellas páginas de este raid.*



**D**ÍA a día, etapa a etapa, el largo Raid París-Moscú-Pekín prosigue su andadura. Al cierre de este número, la lucha entre los equipos Citroën y Mitsubishi continúa en todo su esplendor, con el español Salvador Serviá como primer clasificado en el pelotón «de los otros», cuajando una actuación sensacional, ya que es líder entre los coches de serie y séptimo en la clasificación absoluta.

Pierre Lartigue, es el hombre de estos días. El piloto francés, especialista en raids, con militancia en





## Sainz en Australia

EL piloto español, en su intento por conquistar su segundo Campeonato del Mundo de Rallyes, tras no participar en el 1000 Lagos de Finlandia, prueba que venció el piloto de Lancia Didier Auriol, con lo que se situaba al frente de la clasificación provisional de la especialidad desplazando al piloto español, ha decidido tomar parte en el Rallye de Australia. Sainz ya lleva allí unos cuantos días poniendo a punto el Toyota Celica, para poder obtener un buen resultado. Si quiere lograr su objetivo, debe elegir muy bien las carreras en las que participa y no fallar en ninguna de ellas. En Australia tendrá enfrente una dura competencia, ya que también estarán presentes sus más directos adversarios: Juha Kankkunen

y Didier Auriol, pilotos favoritos en cada carrera en la que toman parte, aquí sobre todo Kankkunen, ya que en Australia ha vencido en varias ocasiones.

La lucha por la victoria promete ser intensa y, con las mejoras que ha ido experimentando el Toyota Celica, confiamos en que pueda plantar cara sin problemas a los potentes y eficaces Lancia Delta HF Integrale.

La lista de favoritos la cierran Ari Vatanen a los mandos de un Subaru Legacy 4WD Turbo, Alessandro Fiorio y Jorge Recalde ambos con Lancia, sin olvidarnos de los siempre peligrosos pilotos locales, como es el caso de Ros Dunkerton con un Mitsubishi Galant VR-4. Entre los participantes en la lucha por el título de grupo N, destacar la presencia de Gregoire de Mevius con su habitual Nissan Sunny GTI-R y de Carlos Menem con un Lancia Delta HF Integrale.



Andrés Vilarinho se ha mostrado, a lo largo del año, intratable. A falta de dos carreras para el final sentenció su cuarto título europeo.

bía asegurar un buen resultado y dominar a su principal adversario el alemán Stenger. El piloto español cumplió de sobra su objetivo al clasificarse en tercera posición, detrás del francés Chamberod (Toj-BMW) y de Andrés Vilarinho, logrando por lo tanto el subcampeonato.

Otro piloto español que se jugaba mucho en la subida francesa era Francesc Gutiérrez. En su primer europeo su actuación ha sido formidable. Al volante de un Ford Sierra Cosworth 4x4 de grupo N, no sólo se ha mantenido al frente de este grupo de

## Egozcue subcampeón de Europa

EL Campeonato Europeo de Montaña, que finalizó con la Subida a Turckheim en Francia, ha sido propicio para los pilotos españoles. Andrés Vilarinho es nuevamente campeón de Europa, título que consigue por cuarta vez, además de forma consecutiva, configurándose como el máximo exponente de esta especialidad en el Viejo Continente. El binomio Vilarinho y su Lola-BMW se han mostrado a lo largo del año intratables, logrando el entorchado a falta de dos pruebas.

Con el triunfo del piloto vasco en el bolsillo, esta carrera en Francia era especialmente interesante para Pancho Egozcue, que podía alzarse con el subcampeonato, para ello de-



Egozcue finalmente logró el subcampeonato.

rante mucho tiempo, además se ha permitido estar en cabeza de la División I, categoría en la que compiten todos los turismos sin importar su grupo.

Gutiérrez, que parecía que iba a poder alzarse con el título, tuvo mala suerte en las carreras anteriores. Revisaron su coche por completo y se comprobó que era necesario sustituir unos elementos de las suspensiones. Con el Sierra Cosworth puesto a punto llegó a la subida francesa, donde a pesar de realizar unos buenos tiempos, no pudo vencer al especialista local Grobot, debiéndose conformar con la segunda posición, la misma que ocupó finalmente en el campeonato europeo de su grupo, detrás del checo Charouz. Por lo que respecta a la División I, finalmente, se clasificó en tercera posición del certamen.



## Avance del Montecarlo

CUANDO aún faltan unos meses para su celebración, el Automóvil Club de Mónaco ya ha dado a conocer un avance prácticamente definitivo de lo que será la edición 93 de esta mítica carrera. Se disputará de los días 21 a 28 de enero y contará como es tradicional con sus etapas habituales. El día 21 se dará la salida de la Etapa de Concentración, que, como siempre, se hará desde diferentes localidades europeas: Bad Hombourg (Alemania), Barcelona, Lausanne (Suiza), Reims (Francia) y Turín (Italia). El día 23 dará comienzo la Etapa de Clasificación, que llevará a los participantes desde Mónaco a Aubenas. El día 23 comienza la Etapa Común: «Aubenas-Gap-Mónaco». Por último del 26 al 27 se disputará la etapa final.

## F 3000 en Albacete

ESTE próximo fin de semana el circuito de La Torrecica en Albacete, acogerá su primera prueba internacional de automovilismo. El día 13

se disputará una carrera puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3000. Será por lo tanto una buena ocasión para ver en acción a nuestro representante en esta especialidad, Jordi Gené. El piloto español en su pri-



mer año en esta especialidad está desmostrando unas excelentes cualidades. Ya ha subido en varias ocasiones al podio, sin olvidarnos de su increíble victoria en Silverstone en la primera carrera del año. La última vez que pisó el cajón fue en la prueba disputada en Spa hace pocos días, donde se adjudicó la segunda posición.

La lucha por el título es muy interesante. La clasificación la comanda el italiano Luca Badoer, que en las últimas carreras se ha configurado como el piloto a batir, pero que sufrió un fuerte accidente en Spa, por lo que es posible que en Albacete no se encuentre del todo recuperado. El italiano tiene en su casille-

## Gallardo oro en Australia

OSCAR Gallardo, perteneciente al Club Europolis-Rozas Racing conquistó la medalla de oro en los Seis Días de En-



ro 31 puntos. Le sigue Michael Bartels con 25, tercero es Barrichello con 23, cuarto es Montermini con 22, mientras que Jordi Gené es quinto con 21 puntos. Tal como está la clasificación y con tres pruebas aún por disputar, el piloto español, con un escaso margen tras los cuatro primeros, mantiene intactas sus aspiraciones a situarse entre los tres primeros a final del campeonato, lo que sería todo un éxito.

En la cita de Albacete, el viernes 11, al ser un circuito en el que se disputa por primera vez esta especialidad, se celebrarán mangas de entrenamientos libres, el sábado tendrán lugar los entrenamientos oficiales y el domingo la carrera. Como complemento a esta interesante prueba se disputarán carreras puntuables para la Fórmula Renault y las Copas Clio.

## Joaquín Folch entre los mejores

EL piloto catalán del Antic Car Club, Joaquín Folch, sigue cosechando unas magníficas actuaciones en el Campeonato Europeo de Coches Históricos. En la última prueba disputada de este certamen, en el circuito de Zolder, el piloto español se alzó con la segunda posición en la categoría de Sport Prototipos con un Lotus 23/B (la foto corresponde al podio de esa carrera).

En Alemania en el circuito de Nurburgring, en el Oldtimer Grand Prix, al volante del mismo coche finalizó tercero y en la categoría GTS, a los mandos de un Lotus Elan ocupó la quinta posición.

Los hermanos Castrillón con un Ford Sierra Cosworth de grupo N se adjudicaron el Rallye Ciudad de la Coruña. En esta prueba había una gran expectación con los pilotos de la Copa Renault de Rallyes. El vencedor de este trofeo fue Villarias, seguido de Gonzalo Arche. En la clasificación provisional de la Copa Renault, el líder es Azcona con 630 puntos, seguido de Villarias con 519, mientras que Joaquín Gómez es tercero con 406.



La FISA ha excluido del Mundial de Fórmula 1 a la escudería Andrea Moda, porque consideran que su director, Antonio Sasseti, acusado de fraude, daña la imagen de la Fórmula 1. Con la exclusión de este equipo, en la próxima cita este fin de semana en Monza, no serán necesarias las sesiones de preclasificación.

El ACO organizador de las 24 Horas de Le Mans, ha decidido desvincularse de la FISA y ha anunciado que esta carrera se disputará el 19 y 20 de junio del 93 como una prueba independiente y que no tendrá nada que ver con el Mundial. También quiere que haya una buena inscripción por lo que tendrán cabida todos los coches de Sport, además de permitir participar mediante invitación a pilotos del Campeonato IMSA Americano y de Sport Prototipos y japoneses.



# Escribo PATRESE

## Vuelta a casa

Estoy muy contento por Williams Renault Elf y todos nuestros patrocinadores por nuestra victoria en el Campeonato de Constructores en Bélgica, ya que representa un excelente resultado para la escudería. Ha sido la primera oportunidad en la que he podido aportar mi esfuerzo para lograr un título. Para Williams es el quinto título pero para Renault es el primero y estoy muy contento por ambos. Llevo cuatro años trabajando con Renault y tengo una magnífica relación tanto con el director técnico Bernard Dudot, el director de Equipo Christian Cotzen y mi ingeniero Eric Faron, así como con todos los integrantes del equipo. Espero que disfruten de este título y que sea el primero de muchos. Debe haber sido también un excelente fin de semana para Schumacher y el equipo Benetton Ford, mi primera victoria en F1 fue hace diez años y recuerdo aquella ocasión como algo especial, seguro que Michael se sentirá igual. Hablando de mi carrera todo fue bien hasta la penúltima vuelta en la que mi motor bajo de rendimiento. Fue una carrera muy interesante puesto que estuve muy presionado por los dos pilotos de Benetton. Pero mi fin de semana no había empezado tan bien, porque el tiempo de Spa es bastante inestable. El viernes fue seco, pero el sábado apareció la lluvia y por tanto los tiempos del viernes fueron definitivos para la parrilla. Desafortunadamente no pude pasar del cuarto puesto ya que en mi mejor vuelta y llegando a la última «chicane» me encontré con Christian Fittipaldi a menos de 100 metros. Por un momento pensé que podría adelantarme, pero estudiando la maniobra me distraje lo suficiente como para perder el control en la última curva y me salí. Afortunadamente, los daños en mi coche no fueron muchos, pero seguía preocupado puesto que la predicción meteorológica era lluvia para el domingo. Mis peores miedos se confirmaron y sólo Nigel pudo rodar mientras los mecánicos se esforzaban en reparar mi monoplaça. Sin embargo, debo reconocer que me gusta mucho este circuito que me parece uno de los más selectivos. Para un piloto es gratificante correr en Spa. Había llegado allí después de unos días de descanso con mi familia en Cortina. Mi espalda aún me molestaba, así que no fui a los ensayos en Monza, donde Damon Hill fue el más rápido durante los tres días realizando un buen trabajo, gracias a eso yo pude descansar. Ahora estoy preparando la próxima carrera en Monza, que es como si estuviera en casa. Creo que algunos Grandes Premios tienen una especial significación por su tradición y éste es uno de ellos. Te sientes diferente cuando corres uno de éstos, como Silverstone o Mónaco e incluso Spa, ya que tiene una especial significación pilotar allí. Por esa razón, una victoria en estos circuitos resulta más gratificante.



## España vencedora del Mundial de trial



Bilbao fue uno de los representantes del equipo español. Venció en la última prueba del mundial

El equipo español de Trial, formado por Jordi Tarrés, Amós Bilbao, Joan Pons y Marc Colomé, logró en la localidad norteamericana de Watkins Glen la victoria en el Mundial de la especialidad por equipos con 39 puntos de penalización, los segundos clasificados, los franceses, finalizaron muy lejos del equipo español al contabilizar 77 puntos en su casillero.

Con esta victoria España logra en esta especialidad su tercer título mundial por naciones, siendo el segundo consecutivo. En la clasificación individual el vencedor fue el finlandés Tommi Ahvala con siete puntos, seguido de un magistral Marc Colomé que, a pesar de su juventud, está demostrando una enorme madurez enfrentándose sin complejos a la elite de este deporte, el tercer piloto del podio fue el también español Amós Bilbao. Con este resultado, tanto en equipos como individualmente, España se confirma como la primera potencial mundial de Trial.

El día anterior al Trial de

las Naciones, en la misma localidad, se disputó la última prueba del Mundial de esta especialidad. El vencedor fue un sorprendente Amós Bilbao. Esta victoria es la segunda que consigue el joven piloto cántabro esta temporada. Le siguió en la clasificación Tommi Ahvala, mientras que tercero fue Jordi Tarrés. Con esta clasificación el piloto finlandés logró el Título Mundial, debiéndose conformar Tarrés con el subcampeonato, resultándole imposible lograr su quinto entorchado mundial.

Gracias a su magnífica victoria, Amós Bilbao ha finalizado la temporada en cuarta posición y habrá que tenerlo en cuenta de cara al 93.

## Goiburu con Santa Lucía

Uno de los pilotos de velocidad esta temporada en el Campeonato de España de Turismos, Iñaki Goiburu, en la próxima carrera que se disputará el 27 de septiembre en Montmeló, lucirá en su BMW M-3 los colores de un nuevo patrocinador: Santa Lucía. Además, este equipo que tendrá el apoyo técnico del preparador francés SDA, se reforzará con otro vehículo similar confiado al veterano Rafael Barrios, que de esta forma deja el Alfa Romeo 3.0 de la Jolly Club que venía pilotando hasta ahora. El diseño y decoración de los coches ha corrido a cargo de Ideasport, empresa que se encarga de vestir la carrocería de la mayoría de los coches que participan en este certamen.



## Arias y de la Rosa líderes en Inglaterra

Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa, integrantes del equipo Racing for Spain, que disputan el Campeonato Inglés de Fórmula Renault



Iván Arias domina el Campeonato Británico de Fórmula Renault. En lo que va de temporada ha conquistado cinco victorias.

siguen liderando este certamen con autoridad. En la última carrera disputada en Pembrey, todo se presentaba a las mil maravillas para nuestros representantes, Arias se hizo con la «pole» y de la Rosa con el tercer puesto. A dos vueltas del inicio, Arias con un problema de presión en un neumático tuvo que entrar en boxes para sustituirlo y retornó a la

pista con una vuelta perdida. De la Rosa, con problemas en la caja de cambios, no pudo rebasar a Horner que fue primero y lo pasó mal para contener los ataques de Nutall que finalizó tercero. Tras esta carrera, Arias encabeza el certamen con 127 puntos, seguido de Martínez de la Rosa con 123, mientras que tercero es Harry Nutall con 104 puntos.



● Parece casi definitivo que el RACE se encargará de organizar la última prueba del Campeonato de España de Rallyes, que se disputa tradicionalmente en Madrid, tras la retirada de Valeo. Por lo tanto, es prácticamente seguro que los aficionados de Madrid podrán seguir disfrutando de su rallye.

● Cuando faltan ya pocas pruebas para que acabe el Mundial de Rallyes, comienza el baile de pilotos y se empieza a deshojar la margarita de los fichajes. Vatanen seguirá un año más con Subaru, al igual que su compañero McRae. Mitsubishi ha anunciado que participará al menos en ocho carreras en el 93. Quien no lo tiene claro es Nissan que está estudiando retirarse de la especialidad.

## 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

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.     Giro postal nº \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ DNI \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción

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

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

## La llave

**L**E HABÍA COSTADO pedirle las llaves, pero necesitaba el coche para presentarse a un trabajo en el que solicitaban licenciados de ambos sexos con coche propio. No ventas. Ironizó sobre la dureza del mercado laboral, se puso la camisa blanca que llevó a los sanfermines y se fue a recogerlo. Era el que habían compartido durante los tres años que vivieron juntos. Aunque tenía una copia de las llaves, le pidió las suyas para evitar pedirle el coche. Era de los dos, pero no quería ir a la esquina en la que lo veía siempre mal aparcado y llevárselo sin más. Quedaron en que le dejaría la llave en la bolsa de la puerta, para que ella la cogiera. Pero cuando se acercó al coche le pareció demasiado lujoso para ir a una cita de oferta de empleo. Miró a través de los cristales y abrió con su llave. La otra estaba en la bolsa de la puerta, miró en la guantera, allí estaban el recibo de la multa y el cargador del teléfono. Lo dejó todo en su sitio y volvió a cerrar el coche. Paró un taxi y se fue a la cita, aunque no estaba segura de cumplir todos los requisitos solicitados. Su título de derecho de momento sólo le había servido para presentar recurso a todas las multas que les habían puesto. Empezó a conocer todas las triquiñuelas del código de la circulación, y también las administrativas, para recurrir todas las notificaciones de infracción que recibían y ganarlas. La última fue, como todas, una infracción evitable. Conducía ella, por la noche,

llegando a casa. Él estaba dormido en el asiento de atrás, perfectamente borracho. Cuando llevaba un rato parada en un semáforo en rojo, miró bien a los dos lados, no venía nadie y se lo saltó. A su lado había una pareja de la Policía Municipal en la que no se fijó, pero que la multaron. Argumentó que no venía nadie, que no había ningún peligro. «Por eso son sólo quince mil pesetas. Con peligro, serían cincuenta mil». El marido no se despertó. Cogió quince mil pesetas de la americana, se las dio al guardia, dejó el recibo en la guantera, paró un taxi y se fue a casa. Aquella noche supo que no volvería a recurrir. Fue la última vez que había subido en el coche, hasta esta mañana en la que entró para mirar en la guantera y en la bolsa de la puerta. Cuando se bajó del taxi en el hotel donde la habían citado, palpó su llave del coche en el bolsillo de la americana. La reunión era conjunta con más de veinte candidatos en un pequeño salón de actos. Echó un vistazo rápido. Ninguno le pareció de ambos sexos y se sentó cerca de la puerta. En el estrado había una mesa muy iluminada cubierta por una tela y con el anagrama de una empresa que desconocía. No ventas, recordó, pero aquí hay más de veinte. Salió de la sala en cuanto se sentaron los tres hombres en la mesa. A la salida le pidieron su nombre para anotarlo en la lista. Por la primera alcantarilla que pasó arrojó la llave del coche.

Javier Moltó



BALLESTA



# El secreto de la eterna juventud.



Si un lubricante está dotado de las máximas propiedades detergentes, dispersantes, antioxidantes, anticorrosivas, antidesgaste, antiherrumbre, antiespuma,... le garantizará la eterna juventud de su motor. AGIP SINT 2000 es un producto así, un lubricante para automóviles con unas características revolucionarias; por

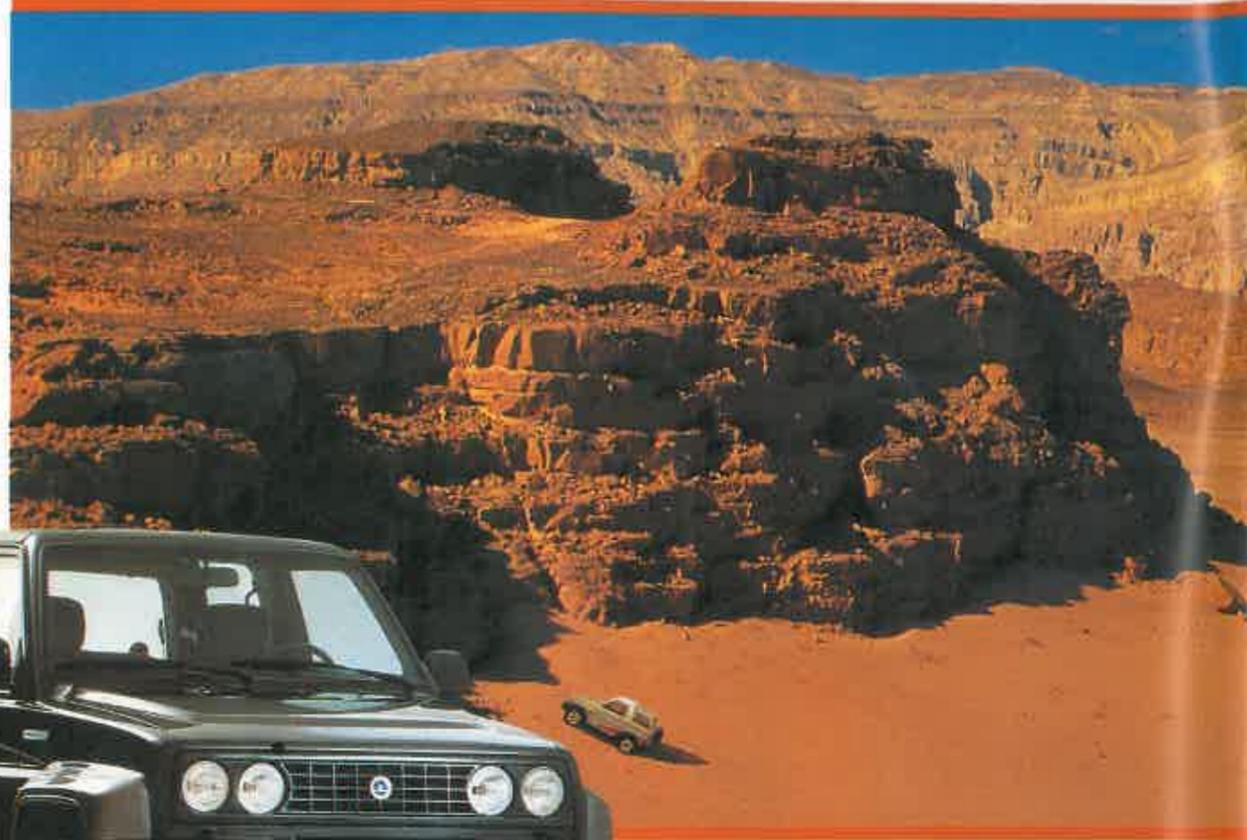


eso puede garantizar unas prestaciones realmente excepcionales. Capaz de derrotar el avance del tiempo, porque proporciona la máxima duración a las piezas de su motor. Ahora que usted ya conoce cual es el secreto de la eterna juventud, dígaselo a su mecánico. Su motor le estará eternamente agradecido.

Arrivederci

# FREEClimber 2

Exclusivo en Todos los Terrenos



Bertone Freeclimber 2, la culminación del único todoterreno que distingue a quien lo conduce. Por potencia: 1.596 c.c. y 100 CV. Inyección Multipunto. Por diseño y equipamiento. Una combinación perfecta del prestigioso diseño Bertone y la avanzada tecnología BMW.

Si quieres disfrutar una sensación mágica, en ciudad o fuera de ella, tómale el pulso. Bertone Freeclimber 2: exclusivo en todos los terrenos.

**Nuevo Bertone Freeclimber 2 Ri. Equipamiento de serie:**

Diferencial trasero L.S.D. Faros halógenos. Retrovisores externos y elevalunas, eléctricos. Cierre centralizado. Dirección asistida. Cubos de bloqueo automáticos. Asiento trasero abatible por secciones. Inclímetro. Voltímetro. Llantas de aleación. Techo solar.

Powered by **BMW**



**BERTONE**

**ALPINA MOTOR, S.A./DAIHATSU ESPAÑA, S.A.**

Carretera de Barcelona, Km. 16.500. 28830 San Fernando de Henares (Madrid).  
Tels. (91) 672 56 11 - 672 56 61. Fax. (91) 674 05 35.

**DAIHATSU**

MITSUBISHI 3000 GT



TODO CONTROL

# MOTOR 16

15 de septiembre 1992

Núm. 465 • 350 plas.

## MONOVOLUMENES LA CONQUISTA DEL ESPACIO



EL PEQUEÑO  
Renault  
Twingo



EL GRANDE  
Pontiac  
Trans Sport  
GT



AL VOLANTE

Bentley Brooklands

00465  
8 413042 641506