

LO ULTIMO: ASTON MARTIN VANTAGE

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

20 de octubre 1992

Núm. 470 • 350 ptas.



# CITROËN ESTRENA GTI

COMPARATIVA BMW 318i / VOLVO 460 GLE  
CLASE A BUEN PRECIO



8 413042 641506



00470

# NUEVO ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Cuando la tecnología de un automóvil alcanza el máximo nivel, solamente puede perfeccionarse con el instinto. El instinto de toda la tradición deportiva de ALFA ROMEO, y de la que el ALFA 155 es su último y más avanzado exponente. Un instinto más seguro, más fuerte, gracias a los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V, Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la

suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, carrocería de máxima rigidez flexional y torsional, habitáculo con alta capacidad de protección. Unos avances tecnológicos que garantizan, también, el máximo respeto por el medio ambiente: motores con catalizador de 3 vías y sonda lambda, filtro antipolen, piezas en materiales reciclables,

depósito de gasolina con absorción automática de los gases. Así es el nuevo ALFA 155. La más avanzada expresión tecnológica para disfrutar de todo el placer de conducir.

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

Todas las versiones están catalizadas.



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.**

# ESTA SEMANA



HONDA CONCERTO 1.4 GL 16V PAG:36



NACIONAL EN ALBACETE PAG:102



TRIUMPH TRIDENT 900 PAG:62



ASTON MARTIN VANTAGE PAG:12

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos

6	<b>PUNTO DE MIRA</b>	57	<b>MAGAZINE</b>
10	<b>SU CASO</b>	62	<b>MOTOS</b>
12	<b>AL VOLANTE</b>		TRIUMPH TRIDENT 900
	ASTON MARTIN VANTAGE	69	<b>PRECIOS</b>
18	<b>FRENTE A FRENTE</b>	98	<b>DEPORTE</b>
	BMW 318i		REGLAMENTO F-1
	VOLVO 460 GLE	102	F-3000: NOGARO
28	<b>A FONDO</b>	108	CAMPEONATO DE



CLÁSICOS EN MADRID PAG:52

36	CITROËN ZX 16V		ESPAÑA DE TURISMOS: ALBACETE
	HONDA CONCERTO 1.4 GL 16V		CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLIES: SANREMO
44	<b>FUERA DE SERIE</b>	112	<b>A TODO GAS</b>
	AUDI SPYDER		<b>FIRMA DE LA CASA</b>
46	<b>GENTE SOBRE RUEDAS</b>		
	JACOB JENSEN	118	
52	<b>ACTUALIDAD CLÁSICOS EN MADRID</b>	122	

## CUATRO PUERTAS CONDUCEN A LO MEJOR DE LOS 90.



### LAS BERLINAS DE LA SERIE **3**

**Una puerta a la seguridad probada.** Toda la tecnología BMW en seguridad activa y pasiva está presente en las Berlinas de la Serie 3 de BMW. Por eso marca el patrón de su categoría en seguridad.

**Una puerta al confort sin condiciones.**

Su diseño esconde dos automóviles. Un exclusivo compacto por fuera, y un espacioso y seguro familiar por dentro.

**Una puerta al equipamiento más completo.** Desde Cierre Centralizado hasta Indicador de Intervalos de Servicio. Desde Servodirección hasta ABS.

**Las Berlinas:** 316i, 318i, 320i, 325i y 325td. Motores de 4 y 6 cilindros

**Equipamiento de serie:** Dirección asistida. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos. Faros de óptica elipsoidal. Cinturones delanteros y Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipo

**Una puerta a la amplitud de gama.** Los 4 cilindros: el **316i** y el **318i**. Los 6 cilindros: el **325 turbodiesel** y los nuevos **320i** y **325i**, que presentan el sistema VANOS de distribución variable, que optimiza el par motor, mientras reduce el consumo, el ruido y la contaminación.

Todo cabe en las Berlinas de la Serie 3 de BMW.

multiválvula. Entre 102 y 192 CV. de gasolina y 115 en turbodiesel. traseros. Amortiguadores de gas. Habitáculo de seguridad indeformable. Parachoques autorregenerables. Indicador de Intervalos de Servicio. de radio. ABS en 320i, 325i y 325td.

Lo más personal y lo más familiar. En prestaciones, en exigencias de seguridad, consumo y respeto por el medio ambiente. Y en cada modelo toda la fiabilidad de la tecnología BMW para garantizar su disfrute durante años.

Todo cabe en el gran compacto de los 90.



# E

### TIEMPO DE SALONES

L mes de octubre nos ha llegado plagado de «salones», desde el **Mundial de París** al de **Birmingham** (que todavía no ha abierto sus puertas) pasando por el de **Berlín**, todos ellos referidos al automóvil, sin olvidar el tradicional **Salón de Colonia** de motocicletas. Cuatro salones que, en un mes, nos parecen demasiados y más aún dados los tiempos que corren.

Y no es que sean muchos, la razón es que **todos ellos tienen**, o han tenido, **bastante poco que ofrecer**. No, no es la actual la era de los salones, aquel tiempo pasado en el que todos, visitantes y prensa especializada, se quedaban boquiabiertos ante las **novedades nunca desveladas** con anterioridad. Ahora la cosa es diferente, los **condicionamientos del mercado**, consideraciones comerciales y de marketing, **hacen que** cuando uno acude al salón **todo** (o casi todo) **se conozca** ya. Para los fabricantes es una necesidad anticiparse a esa «presentación oficial» que supone el salón, e incluso para la prensa, ávida de materia prima para hacer sus publicaciones atractivas día tras día, semana tras semana. Pero para el público en general, para el usuario, el verdadero protagonista, las cosas han cambiado y de qué manera. No queremos decir que sea lo mismo haber leído o visto en fotografías tal o cual cosa sobre un coche determinado, que ver ese coche físicamente en el salón, pero poco le falta para que lo sea.

Antes, un salón del automóvil suponía **ilusión y sorpresa**, sobre todo sorpresa. El visitante, las más de las veces, no tenía ni la menor noción de lo que sus ojos iban a contemplar. En la mayoría de los casos la sorpresa le asaltaba en cada uno de los rincones del recinto habilitado para exponer los coches. **No se sabía hacia donde mirar** de tanto como se le ofrecía. Ahora esa sorpresa ha desaparecido casi por completo. Ni siquiera las más rabiosas novedades son desconocidas para el visitante. Siempre hay algún medio que ha anticipado la noticia sobre la novedad, sus formas y características, incluso en aquellas etiquetadas con el cartel «presentación mundial». **Menos mal que**, a falta de sorpresa, **queda la ilusión** por ver aquello sobre lo que se ha leído, exhibido siempre de la manera más llamativa y espectacular posible.

Manuel Doménech



### Auto Retro: el que faltaba

Los grandes problemas aduaneros que impidieron la presencia del Maserati 6CM de 1938 los primeros días de Auto Retro Barcelona, se resolvieron a mediados de la pasada semana y así el Fórmula Uno número de chasis 1562, que habían pilotado Luigi Villorosi y Alberto Ascari, pudo ocupar su puesto de honor en el stand de Mas Plus S.A. El público pudo admirar el magnífico trabajo de restauración llevado a cabo por John Danaher en Gran Bretaña, tras el cual el coche luce como en sus mejores días. Una vez finalizada la muestra, el coche volverá a Gran Bretaña, donde con toda seguridad será vendido.

### Cambio de imagen

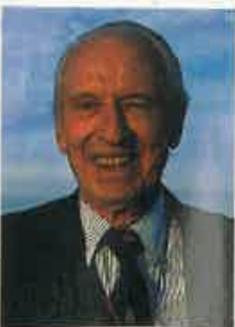
EAT, con una inversión publicitaria del orden de veinte mil millones de pesetas, es uno de los más importantes anunciantes del país. Pues bien, en estos días, resuelve la adjudicación de su cuenta entre dos candidatas, Tapsa, que era la agencia de la marca hasta ahora y Tiempo BBDO. La próxima semana se conocerá el nombre de la agencia elegida, en una de las operaciones publicitarias más importantes de los últimos años.

El lanzamiento del nuevo Ibiza del 93 y la imagen

de Seat fuera de nuestras fronteras son el «leit motiv» de campaña que se prepara.

### Adiós al príncipe de Metternich

Los pocos días de publicarse la entrevista con Toulou de Graffenried, en la que aparecía fotografiado junto al Príncipe de Metternich, ocurrió el fallecimiento de este último tras una corta, pero implacable dolencia. El príncipe de Metternich era una de las personalidades más relevantes del mundo del automóvil y ocupaba cargos en la Federación Internacional y en el Automóvil Club de Alemania. Su relación con España era intensa: su madre era española y, además, fue piloto oficial de Pegaso en los años cincuenta y tomó parte en intentos de récord en la recta de Tona y en los entrenamientos de las 24 Horas de Le Mans de 1953, antes de que la marca renunciara por el accidente de Juan Jover con quien compartía un coche.



### TRANSPARENCIA INFORMATIVA

La publicación «El Nuevo Lunes» ha concedido a Seat el premio a la transparencia informativa. Aunque el galardón se hace extensivo a toda la compañía, queremos felicitar, muy especialmente, a nuestro compañero Enrique Zorzano, como responsable de las relaciones con los medios informativos.

### EL PODER DE LA GRASA

Nada menos que seis horas estuvo cortada al tráfico la M-30 madrileña, por una mancha de grasa que ni los bomberos, ni la policía municipal eran capaces de limpiar. Cuesta creer que la incompetencia de ambos servicios alcance estos niveles.

### EL DEDO EN LA LLAGA

El Presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez ha puesto el dedo en la llaga cuando afirma que la política fiscal del Gobierno es injusta con el automóvil. Ya sólo falta que funcione el ANFAC.

### FALTA INFORMACION

Los viajeros que se desplazan desde Málaga y quieren llegar a Madrid lo tienen crudo. La autovía está mal señalizada y llega un momento en que no se sabe por dónde ir. La desviación a Jaén está señalada a pocos metros del propio desvío y, en éste, la única indicación es un minúsculo cartel con el número: ¿244B?



### La inquietud de Ferrari

Nos acaba de llegar de Italia una foto de Enzo Giovannelli que ilustra la tremenda inquietud de Ferrari por sacar a la luz nuevos modelos. En este caso se trata de una versión del Ferrari 348 ts que, además de la adopción de culatas de cinco válvulas por cilindro en su motor V8 de 3,4 litros de cilindrada -lo que le proporciona una potencia de 400 caballos-, se ha visto mejorado en muchos de sus puntos. Así, el chasis ha sido reforzado, los bajos del coche han sido mo-

dificados, la presentación es distinta y un pequeño alerón móvil se sitúa en la parte trasera por encima del capó motor. Con estas premisas, el nuevo Ferrari 348 aumenta en buena medida sus características de deportivo puro.

### Récord Mundial para el Audi 80

En la próxima edición del libro de récords del Guinness aparecerá el Audi 80 TDI como el coche con el más bajo consumo diésel, fabricado en serie.

El austriaco Gerhard Plattner, con un coche de

estricta serie, ha recorrido 40.273 kilómetros con un consumo medio de 3,78 litros cada 100 kilómetros y a una media de velocidad de 85,8 kilómetros por hora. Esta unidad del Audi 80 TDI, bautizada

«Águila Tirolesa», ha realizado un recorrido a través de Europa, Asia, América y Australia, en condiciones reales de circulación, por lo que los valores alcanzados tienen un significado muy representativo.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

HACE ALGUNAS semanas, el Nissan Primera importado de Inglaterra costaba en Japón unas 730.000 pesetas menos que en su país de origen, donde se vende por 2,8 millones de pesetas. A pesar de haberse reducido ahora, por la caída de la moneda británica, hasta las 500.000 pesetas, la diferencia sigue siendo considerable, debido al mayor IVA pagado en Europa.

TOYOTA EMPEZARÁ a comercializar el próximo enero su camioneta eléctrica Town Ace a un precio que rondará los 6,6 millones de pesetas. El modelo puede recorrer una distancia de 160 kilómetros con una carga de batería y alcanzar una velocidad máxima de 110 kilómetros por hora.

CUATRO CONSTRUCTORES japoneses -Isuzu, Fuji, Daihatsu y Suzuki-, que hasta ahora han tenido cerradas las puertas del mercado francés, tienen ya

ultimados sus planes para empezar a exportar a ese país, aprovechando la mayor liberalización y apertura previstas de cara a la planeada integración de la CE. Isuzu proyecta vender unas 200 ó 300 unidades del todo terreno Big Horn y Suzuki ha empezado ya a enviar sus modelos Swift y Escudo a su concesionario francés.

HONDA HA LANZADO lo que podríamos llamar la primera canoa solar del mundo, capaz de navegar a cinco nudos.



## Opel revisa los Frontera

LOS servicios de asistencia técnica de General Motors han detectado un defecto en las llantas de acero de los nuevos Opel Frontera, por lo que están llamando a los clientes para que lleven sus vehículos a los concesionarios para solventar el problema.

El defecto, que afecta a la soldadura entre la llanta y el disco, se ha detectado en tres vehículos, razón por la cual, todos los Frontera Sport y Estate están siendo revisados gratuitamente.

## Una unión singular

RENAULT y BMW han formalizado su asociación para desarrollar una tecnología conjunta en el reciclado de automó-

viles. El acuerdo, que han firmado los presidentes de ambas compañías, Louis Schweitzer y Eberhard Kuenheim, contempla la puesta en funcionamiento de instalaciones comunes, tanto en Francia como en Alemania, en las que se pondrán al día los procesos existentes de reciclaje y en ellas se desarrollarán nuevas tecnologías a nivel europeo.

Ambos constructores ya han realizado, independientemente, proyectos de este tipo en sus respectivos países y ahora, con esta asociación, han puesto en funcionamiento el primer centro de reciclado industrial de vehículos, que tiene una capacidad de 200 vehículos al día y estará en disposición de reprocesar el 95 por ciento del peso total del vehículo. También se estudiarán soluciones de fabricación que faciliten el reciclado de un vehículo al final de su vida.

## ARRANCA LA TARJETA MOTOR 16

Coincidiendo con el número de MOTOR 16 que tienes en las manos, se ha puesto en marcha la nueva Tarjeta de la Revista. La Tarjeta MOTOR 16 es gratuita y con ella se podrá disfrutar de importantes ventajas exclusivas. Todas estas ventajas aparecerán de forma mensual en una nueva sección de la revista que incluirá ofertas especiales, descuentos, sorteos, viajes, artículos de interés para los amantes del mundo del motor... y mucho más. Para solicitar la nueva Tarjeta MOTOR 16 te lo ponemos muy fácil. Sólo tienes que buscar la página de la revista donde se anuncia el lanzamiento de la Tarjeta y enviar, cumplimentado con tus datos, el cupón que encontrarás en esa página. Así de sencillo.

## Lada, importador en Francia

BOCH, importador exclusivo desde hace más de veinte años de Lada en Francia, y además principal impulsor de la marca en Europa Occidental, ha atravesado una mala época. Esta mala época ha obligado a la casa matriz a comprar la firma e instalarse en el país vecino.

El nuevo importador se denominará, desde ahora, Lada Internacional. Su actividad arranca con un capital de setenta millones de francos (1.533 millones de pesetas) y su responsabilidad será comercializar además de Lada, las marcas Tavria y Aleko en Francia.



## Halstead dice adiós

DESPUÉS de cuarenta años en Ford, compañía en la que ocupaba presidencia europea, Lindsey Halstead se retira. Para sucederle en el cargo, el Consejo de Administración de Ford Europa ha elegido a Jacques Nasser, que se incorpora a su nuevo puesto procedente de Australia, donde era el presidente y máximo ejecutivo de Ford.

## CONTANTE Y SONANTE

### EL PRESIDENTE DE HUNGRÍA,

Arpad Goncz, ha inaugurado oficialmente la nueva planta de General Motors en Szentgotthard, donde con una inversión de cuatrocientos millones de marcos, se fabricarán 15.000 unidades anuales del Opel Astra.

### PESE A UNA SITUACIÓN

preocupante por la fuerte caída en la demanda en las últimas semanas, Moto Vespa ha aumentado su facturación en un 36 por ciento en los siete primeros meses de este año, gracias a las exportaciones del scooter Zip

### UN TOTAL DE OCHOCIENTOS

mil millones de pesetas deberán pagar en 1992 las compañías españolas de seguros de automóviles. De este dinero, quinientos mil millones corresponden a los daños corporales producidos en los siniestros, mientras que los trescientos mil millones restantes son para hacer frente a las indemnizaciones por daños materiales.

### LOS TRABAJADORES

de las fábricas de automóviles rusos Zil se han quedado con el control de la sociedad al hacerse con el 50,2 por ciento del capital. Esta sociedad está valorada en 90 millones de rublos, unos 30.000 millones de pesetas.

### LAS VENTAS DE COCHES

japoneses en Europa han retrocedido un 8 por ciento durante los nueve primeros meses del año. Tras esta caída, los coches nipones no representan más que el 11,8 por ciento del mercado comunitario, frente al 12,7 por ciento del año pasado



## Un infierno para el diablo

EL segmento de los supercoches está siendo uno de los castigados más duramente por la crisis económica. Si no, que se lo pregunten a Lamborghini, que se ha visto obligado a detener su producción del Diablo para reducir un stock actual de cincuenta y cinco unidades.

Y es que los datos han obligado a la casa italiana a hacer nuevos planteamientos. Si en 1991 el fabricante vendió 571 unidades de este modelo, es poco probable que se superen las 300 a finales de este año, por lo que la compañía prepara una amplia reestructuración para adaptarse a esta nueva y dura situación.

## Seat se queda sola

LA cúpula de Volkswagen ha impuesto la descentralización del Grupo Seat, descentralización que se realizará, en una primera etapa, creando una filial para Volkswagen y Audi en España a través de la cual se comercializarán los vehículos alemanes. Además, en esta descentralización se estudian dos posibilidades: incluir la factoría de Pamplona, que sólo fabrica modelos de Volkswagen, en la nueva sociedad que gestionará los intereses de Volkswagen y Audi en España, o convertirla en otra sociedad anónima, ya que el capital de la

factoría navarra es del fabricante español.

Esta medida tiene como fin lograr una aproximación al concepto de gestión ligera y mejorar la competitividad de las filiales. Cuando se lleve a cabo, Seat quedará convertida en una sociedad solamente dedicada al ensamblaje de automóviles.

## 20 años de Honda Civic

EL actual Honda Civic, presentado en el pasado año, es la quinta versión de este pequeño coche japonés, que en estos días cumple sus primeros 20 años de vida. El primer Civic, animado por un motor 1.200, nació en Japón dos años antes de la crisis petrolera que de alguna manera ha condicionado a todos los coches diseñados a partir de 1973.

El primer Civic se presentó en 1972; el Supercivic de segunda generación, en julio de 1979. Cuatro años después, aparecía la tercera versión para que en 1987 se presentase el Grand Civic y finalmente la quinta generación en 1991.

Este popular modelo de Honda se fabrica en la actualidad en Japón, Indonesia, Nueva Zelanda, Malasia, Taiwan, Costa Rica y Canadá. De él se han vendido 8,2 millones de unidades, de las cuales 2,3 millones en Japón y el resto en más de 140 países de los cinco continentes, lo que constituye todo un récord.

## Control de autobuses: más vale prevenir

EL Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de su Subdirección General de Inspección del Trans-

porte Terrestre, y en colaboración con los Servicios de Inspección de la Junta de Andalucía, le está siguiendo la pista a unos servicios clandestinos de transporte de viajeros entre Andalucía y el País Vasco. Por el momento, ya se han localizado dos de estos servicios en Algeciras, y otros dos en Madrid.

Lo cierto, aunque no por ello menos triste, es que el accidente de autobús ocurrido el pasado mes de agosto en la provincia de Castellón ha hecho cundir la alarma entre las autoridades de este país, que empiezan a no escatimar recursos para detectar servicios con algún tipo de irregularidades.



DESDE TURIN  
GIANCARLO PERINI

EL DIRECTOR GENERAL de Citroën Italia, Olivier Van Ruymbeke, ha hecho unas duras declaraciones en las que pone en duda la veracidad de las estadísticas de venta, ya que el pasado año se vendieron 2,25 millones de coches y no 2,35 como se ha asegurado. Según él, las cifras se «inflan» porque las estadísticas reflejan los datos de ventas que cada

distribuidor declara haber vendido, y no las matriculaciones.

LOS PROPIETARIOS DE vehículos de lujo tendrán que pagar un impuesto de circulación cinco veces mayor que el pagado por vehículos de segmentos medios. Con esta medida, que afecta a los coches fabricados en los últimos 12 meses, el Ministro de Hacienda italiano pretende «no sólo es aumentar la recaudación; es para que los más pobres del país se sientan aliviados al saber

que los ricos pagan más que ellos».

BMW LE HA VUELTO A ROBAR a Fiat su director de Diseño. Al igual que ocurriera con Ercole Spada, reponsable de numerosos éxitos de la marca, BMW se ha fijado ahora en Chris Bangle, un americano de 35 años. Fiat no ha comunicado quién será el sustituto de Bangle. Ercole Spada, por su parte, que tras su trabajos en BMW se marchó al Instituto I.D.E.A., ha fichado ahora con Zagato, el primero que le ofreció la posibilidad de diseñar.

CUENTENOS  
SU CASO

**Lunas oscuras**

EN primer lugar, quisiera darles mis más sinceras felicitaciones por el nivel de profesionalidad y neutralidad plasmado en su publicación, de la cual soy un asiduo e incondicional lector. Poseo desde julio un Opel Frontera 2.4 (5 puer-

nas y no láminas oscuras? Y por último, ya que está catalogado como vehículo mixto o industrial, ¿es necesario llevar los cinturones de seguridad delanteros en ciudad?

**Luis Melic**  
Zaragoza

R.- Una cosa son las lunas tintadas del Explorer y otra muy distinta las láminas oscuras adhesivas que se montan posteriormente y que no están bien vistas por la DGT. Las primeras no impiden la visión de lo que hay en el interior del coche, mientras que las más ahumadas, las que aíslan el interior de las miradas ajenas, impiden al conductor la visión desde dentro cuando conduce. Las cortinillas autorizadas cuentan con numerosas perforaciones que no disminuyen la visión. Olvídense de catalogar su coche y utilice el cinturón en todo momento, a la larga lo agradecerá, se lo aseguramos.

**Ojo a los amortiguadores**

ENGO un Ford Fiesta antiguo en el que desde hace algunas semanas venía notando algo raro en la suspensión. El coche botaba mucho y el paso por un bache significaba un golpe seco en el volante que repercutía en el comportamiento del coche. Finalmente, el otro día estuve a punto de caerme por un terraplén porque en pleno apoyo de una curva, pasé por un agujero más grande y perdí totalmente el control del coche.

¿Podrían ser las ruedas que tengo algo desgastadas, los amortiguadores o algo de la dirección?

**Mercedes Cadi**  
Lugo

R.- Sinceramente los Ford Fiesta no es que se hayan destacado por su buen comportamiento; sin embargo, no es éste el caso que nos ocupa. Esta usted circulando con unos amortiguadores inutiliza-



dos por el uso, que impiden un perfecto comportamiento del coche en cualquier circunstancia. No nos extraña, pues, que su coche sea inconducible, sustitúyalos y verá que diferencia. Los amortiguadores son un elemento clave en la seguridad de cualquier automóvil.

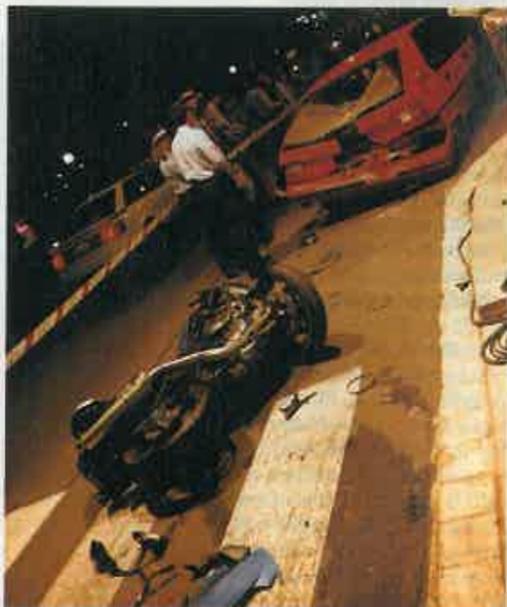
**Carné progresivo**

SEGÚN la DGT, en la mayoría de los accidentes de moto con heridos graves se ven implicados conductores varones con menos de 25 años que conocen poco o nada la potente máquina que conducen. A propósito de esto, el otro día hablaba la subdirectora de Tráfico por la radio y comentaba, en tono desenfadado, que hasta el 96 no se impondría el carné de moto progresivo. ¿Qué significa

eso y en que nos podría afectar a los que nos saquemos el carné próximamente?

**Luis Mantilla**  
Barcelona

R.- Efectivamente, la intención de la Dirección General de Tráfico es que en 1996 entre en vigor una norma, según la cual el carné de moto se concedería con algunas condiciones. Una vez concedido, la persona no podrá comprarse directamente una moto «gorda» hasta que no acredite una experiencia y un número de kilómetros realizado con una de inferior cilindrada. La escala iría articulada en base a la cilindrada, la potencia y la relación peso-potencia, sufriendo progresivamente en función de los kilómetros realizados. La única pena es que estas nuevas normas no entren en vigor mucho antes.



**Motor 16**



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

**Director:**  
Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Terralba. **Redactores jefe:** M<sup>o</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Picions (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 Brava, Ferrnando Cabrita, Simoneia Garri, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molit, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Sola. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañas (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazabal.

**Subdirector General:** Enrique López Nieto. **Director Gerente Comercial:** José Montalbán. **Director Gerente:** José Luis González. **Directora de Marketing:** María Lizarraga. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Planificación y Control:** Simón Molero. **Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño.

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, M<sup>o</sup> Jesús Sánchez y Eduardo Abián. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Trujillo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Teléfono:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Fax:** 324 80 03. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 55. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. **Tlfn.** 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

**Fotomecánica:** Promograf. S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34. Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 686 31 00.

**ojo** 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.

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



La diferencia se disfruta:  
Nuevos motores multiválvulas.

►A partir de ahora, a los conductores de los nuevos Mercedes 200-400 se les va a ver disfrutar un 20% más. Porque, desde ahora, la Clase 200-400 incorpora nuevos motores multiválvulas de gasolina que, con el mismo consumo, aumentan las prestaciones hasta un 20%.

►Nuevos motores de 16, 24 y 32 válvulas que

ofrecen una conducción más ágil, desde las más bajas revoluciones.

►Motores ecológicos que reducen considerablemente los gases que dañan el medio ambiente.

►Una nueva gama con potencias desde 136 hasta 279 CV. Y un equipamiento que, para mayor seguridad, incluye Airbag de serie en todos los modelos.

►Y es que, cuando se disfruta sin riesgos, la diferencia se hace única.

►Nuevos 200-400. Nuevos motores multiválvulas. Véalos en su Concesionario Oficial Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

DELVICHOBATES



**ASTON MARTIN VANTAGE**

# **EL PODER CONSERVADOR**



*Aston Martin ha materializado por fin el supercoche que alcanza los 300 kilómetros por hora. A pesar de estar basado en el ya existente Virage, el Vantage es, en esencia, un nuevo coche.*

**CAMBIO DE LUCES**  
Los nuevos pilotos traseros redondos y la elegante parte posterior, pueden desaparecer de la vista en breves segundos impulsados por el motor V8 sobrealimentado.



El Vantage posee una velocidad y una aceleración prodigiosas, gracias al motor de aluminio de ocho cilindros en V y, ahora, con más de 550 caballos del clásico modelo de Aston.

A pesar de que la cilindrada permanece invariada en 5.340 centíme-

tros cúbicos, la compresión ha sido reducida de 9,5 a 1 hasta 8,2 a 1, para que el doble turbocompresor Eaton pueda soplar a 0,7 bares. No sólo se ha incrementado la potencia, el par motor ha crecido un 57 por ciento respecto al V8 estándar, rindiendo 745 Newton/metro a 4.000 revoluciones por minuto. Para dar un ejemplo de esta ganancia, el Vantage a 1.500 vueltas excede los 258 Newton/metro que el Virage consigue a 3.700. Esta rotunda respuesta a cualquier régimen evita que el Aston Martin se convierta en un deportivo explosivo, pero con un rodar muy flexible, capaz de recuperar desde 64 kilómetros hasta los 177 en cuarta en un lapso de tiempo de tan sólo cuatro segundos.

Los ingenieros de Aston, entre los que se encuentra el ex-director de Ford, Rod Mansfield, han utilizado en el sistema de inyección la tecnología del sistema Ford ECC 1V desarrollado para el Benetton de Fórmula 1. También se ha incorporado el diagnóstico de abordó, siendo el Aston el primer coche en el mundo que incorpora dos medidores de caudal de aire en la admisión. El catalizador de cuatro vías utiliza recambios estándar y la inyección también recurre a componentes distribuidos por Bosch.

El consumo de carretera está cifrado por Aston en 16 litros cada

100 kilómetros a velocidad de cruce, disponiendo por lo tanto de una autonomía de unos 643 kilómetros por tanque.

La suspensión delantera es independiente, con doble trapecio, amortiguadores coaxiales y barra estabilizadora. Los largueros del chasis han sido rediseñados para adaptar las nuevas suspensiones y se ha mejorado el radio de giro en un diez por ciento respecto al Virage. Aston Martin no ha escatimado en cuanto a garantizar una excelente estabilidad a alta velocidad, en curva y frenada, mejorando todos los componentes que influyen en este cometido.

El eje trasero De Dion, con cuatro brazos longitudinales dispuestos radialmente, barras de Watt transversales y amortiguadores coaxiales, consigue un comportamiento muy eficaz en el movimiento de cabeceo de las aceleraciones o frenadas.

Para detener los 1.990 kilogramos que pesa el Vantage (70 más que el Virage), dispone de unos frenos sobredimensionados capaces de detener cualquier coche de producción. Se trata de cuatro discos ventilados derivados del campeonato del Grupo-C, de 356 milímetros delante y 310 milímetros detrás, conectados a un sistema antibloqueo ABS de cuatro canales.

Enormes neumáticos Goodyear de 285/45 ZR han sido montados en

## FICHA TECNICA



MOTOR	VANTAGE
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V A 90º
Cilindrada (c.c.)	5.340
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección ECC Ford
Compresión	8,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	557,1 CV/6.500 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	76 mkg / 4.000 r.p.m.
<b>TRANSMISION</b>	
Traacción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual, 6 marchas
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremlaera asistida
Diámetro de giro (m)	11,9
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independientes
Trasera	Eje De Dion
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.990
Largo/ancho/alto (mm)	4.745 / 1.924 / 1.330
Capacidad del depósito (l)	105
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,6
Velocidad Máxima (km/h)	300
Consumo (l/100 km)	16

# ¡LLEVATELO!

## A PARTIR DE LA PROXIMA SEMANA



# MOTOR 16 TE LO REGALA

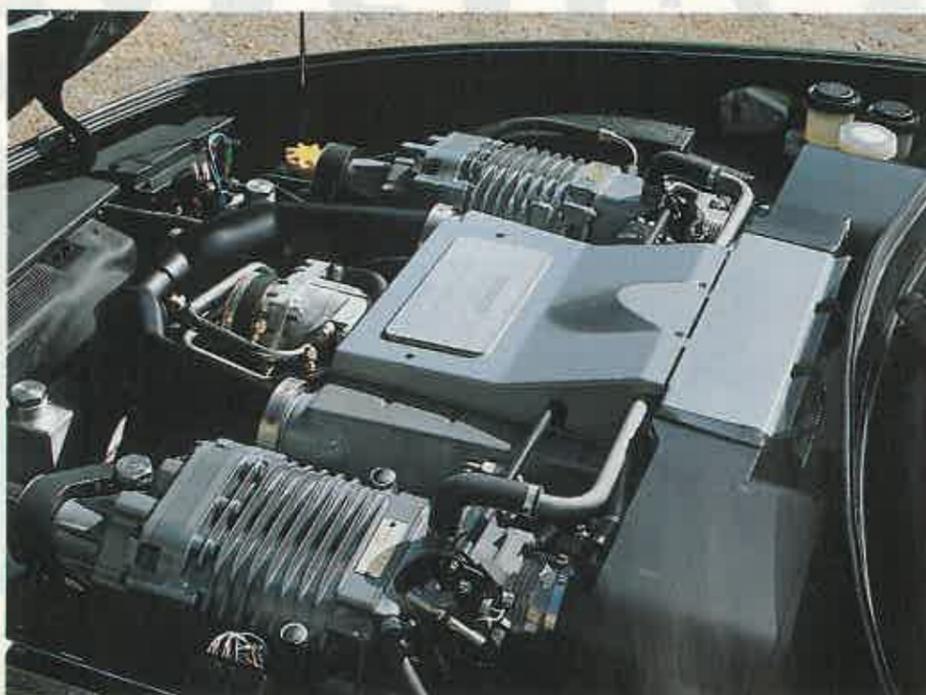
Este fabuloso Bertone Freeclimber 2 puede ser tuyo leyendo MOTOR 16. Porque la próxima semana empieza en MOTOR 16 una superpromoción apasionante, que te llevará muy lejos si participas. Sólo por concursar, te enviamos gratis la nueva tarjeta MOTOR 16 que te da acceso exclusivo a interesantes ofertas y descuentos en el mundo del motor. Y la promoción es superfácil. Sólo hay que comprar MOTOR 16, leerla y responder a una sencilla pregunta, cuya solución encontrarás en la propia revista, y este todoterreno Bertone puede ser tu próximo coche.



DMB&B

**Motor 16**

**CONDUZCA CON VENTAJA**



**TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA**  
En el motor del Aston Martin Vantage se ha incorporado lo mejor de la última tecnología de Fórmula 1 gracias al apoyo de Ford.



**SOY BRITÁNICO**  
Parece decir el interior del Vantage, con sus asientos recubiertos de cuero Connolly y sus guarnecidos de fina madera de nogal.

nuevas llantas de aluminio de seis radios con medida de 10 x 18 pulgadas. La caja de cambios es una ZF alemana de seis velocidades, con transmisión a las ruedas posteriores mediante un diferencial antipatinamiento.

Las similitudes de línea con el Virage son obvias al presentar una silueta del techo idéntica, aunque la parte inferior se diferencia sustancialmente del otro Aston Martin. Las aletas han sido generosamente expandidas hacia el exterior para alojar a los impresionantes neumáticos; por detrás, se continúa con las dobles tomas de aire tradicionales de Aston Martin. En el frontal, la calandra de la marca se ha vuelto más agresiva gracias al rediseño de las cubiertas de plexiglás de los grupos ópticos. Atrás, éstos han sido sustituidos por cuatro grandes pilotos redondos a los lados de la matrícula y de aspecto muy deportivo, contrastando con el elegante alerón posterior. El Vantage mantiene un bajo coeficiente aerodinámico, cifrado en un Cx de 0,34.

### LUJOSO INTERIOR

Dentro, el tradicional cuero de Connolly recubre los asientos y la madera de nogal, finamente tratada, continúa presente en las molduras de salpicadero y puertas. Los pasajeros traseros disponen de mayor confort y espacio, gracias a unos asientos rediseñados. El conductor ha visto incorporarse a sus instrumentos habituales un manómetro que mide la presión de ambos turbos.

El nuevo Aston Martin Vantage ha necesitado dos años de desarrollo y, según la directiva de la compañía, «es el primer coche de la marca en beneficiarse de los avances de la alta tecnología y de los nuevos sistemas de pruebas». Esto es una forma elegante de admitir que Ford está detrás de gran parte de la génesis de este modelo.

Justo ahora que ya estaba listo el Aston Martin Vantage para su producción y comercialización, la recesión económica va a dificultar su lanzamiento, y el precio vendrá determinado por el número de posibles compradores que aspiren a este supercoche de vanguardia de cuatro plazas.

lan Adcock

# ¡¡¡ARRRANCA!!!

## Ya puedes disfrutar de todas las ventajas de la nueva Tarjeta Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto en marcha.

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista: descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de estas ventajas... y de muchas más.

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!

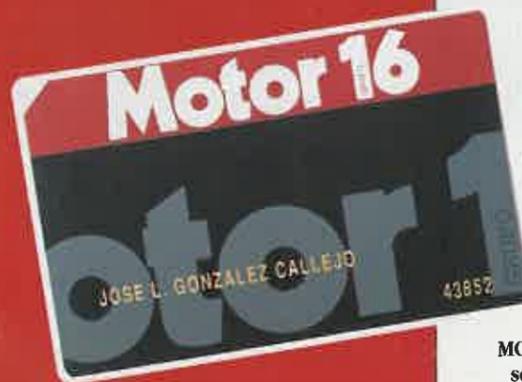


### Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

MTAT 42

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1º Apellido		
2º Apellido	DNI/NIF		
Dirección			
Población	CP		
Provincia	Sexo: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M		
Tlfo. ( )	Fecha Nacimiento / /		
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión	
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia <input type="checkbox"/> Cuenta ajena		
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler <input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros		
Coche: Marca	Modelo		
Cilindrada	Año fabricación		
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal <input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> Ambos		
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?			



MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas. Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:

BMW 318 I FRENTE A VOLVO 460 GLE

# GUERRA A LA VULGARIDAD

Comercializar un vehículo vulgar en el segmento medio-alto del mercado no tiene mucho sentido. El público paga, luego exige; innovación, seguridad, equipamiento, habitabilidad y prestaciones sobre todo. BMW y Volvo son marcas de prestigio internacional y los modelos que hoy nos ocupan son claros exponentes de esta filosofía. Si no quiere un coche vulgar, aquí tiene para elegir.



**P**UEDEN ser muchas cosas, pero a ninguno de estos dos modelos se les puede tachar de vulgares. Uno, el Volvo, pasa de modas y tendencias. No quiere oír hablar de líneas suaves y redondeadas y sus interiores mantienen un diseño algo «cuadrado», pero con una personalidad fuera de toda duda. El BMW, por su

parte, ha cambiado recientemente su imagen, mejorando a nuestro juicio respecto al anterior modelo. Para ello ha utilizado la estrategia contraria al sueco. Carrocería aerodinámica, líneas suaves e interiores más actuales. Esto no le quita personalidad, pues su aspecto compacto y agresivo y su inequívoco frontal tienen originalidad propia.

**VIRTUDES**

- Equilibrio general
- Estética acertada
- Calidad de acabado

**BMW 318i**  
PRECIO: 2.850.000 ptas.

- Motor ruidoso
- Equipamiento de serie pobre
- Precio de las opciones

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Confort general
- Climatización potente
- Elasticidad del motor

**VOLVO 460 GLE**  
PRECIO: 2.715.000 ptas.

- Desarrollos largos
- Motor ruidoso
- Interiores poco actuales

**DEFECTOS**



**ÁGIL Y DIVERTIDO**  
Para los amantes de la tracción trasera, el BMW supondrá un aliciente más. Ojo con el suelo húmedo y el tren trasero.



**MÁS MODERNO**  
Es uno de los aspectos más destacados del BMW. El salpicadero es agradable y está muy bien terminado.



Salvando estas diferencias exteriores, y sin entrar todavía en comparaciones, está claro que ambos modelos pertenecen al mismo segmento de vehículos: berlinas de tipo medio-alto de tres volúmenes, con espacio holgado para cuatro personas y un quinto pasajero ocasional y con un maletero para el equipaje normal de una familia.

Es, sin embargo, a partir de aquí, cuando cada uno de ellos toma un

camino opuesto. El alemán es tracción trasera, mientras que el sueco, delantera. El Volvo cuenta con más potencia de reserva a bajas revoluciones, mientras que el BMW, en alta, va algo mejor. El 318i es más caro y ofrece menor equipamiento cuando el 460 GLE resulta más económico. En cualquier caso, no nos precipitemos en enjuiciar estos contrastes, nuestro informe acaba de empezar.

El Volvo 460 recibe en estos días un aumento de cilindrada en su conocido motor Renault, que alcanza los dos litros y los 110 caballos de potencia. Con este cambio, el coche se ha beneficiado, sobre todo, de una mayor elasticidad y su conducción se ha vuelto más agradable. Lo cierto es que ya el 460 era un vehículo agradable, cómodo, amplio y seguro. Sin embargo, la lucha de la firma sueca por respetar

**ALGO REVOLTOSO**  
En asfalto rugoso, el eje rígido trasero rebota demasiado. En mojado, y conduciendo rápido, las pérdidas de tracción aconsejan la utilización del sistema TRACS.



**MÁS ANTICUADO**  
Lo cierto es que las formas angulosas ya no se llevan. La disposición de los elementos no es la más adecuada.



su identidad para no parecerse al resto le a llevado a mantener, a pesar de sus interesantes evoluciones, un tablero de instrumentos cuadrado y algo pasado. Otros detalles delatan una concepción anticuada. Así, por ejemplo, los mandos de los elevalunas eléctricos están en el reposabrazos central (de reposabrazos tiene poco), lejos del volante y sin automatismo de subida o bajada, por lo que hay que mante-

ner la mano alejada del volante durante un rato. A su favor encontramos unos asientos cómodos (blandos en viajes largos), y la amplitud del habitáculo sorprende agradablemente a quien entra en el sueco nada más bajarse del alemán.

Porque BMW, con su Serie 3, ha dejado claro que el túnel de viento y los ordenadores tienen mucho que decir en los diseños actuales, a pesar de que el progreso pasa factura

en otros aspectos. Con un mayor tamaño exterior (aunque no lo parezca), en el alemán uno se siente más apretado que en el Volvo. Esta sensación queda anulada por la rapidez con que se encuentra la posición óptima y más agradable al volante, y por la sensación de encontrarse mucho más aliado con el entorno que en el Volvo. Los materiales en el alemán son de mejor calidad, pero, sin embargo, vuelve a



**CÓMODOS**  
En primer y tercer lugar, comenzando por la izquierda, los asientos del BMW, que sujetan mejor el cuerpo. Los del Volvo resultan blandos en desplazamientos largos.

pero es rápido y agradable, salvo que la marcha atrás decida no entrar. En el BMW cambiar requiere todavía un menor esfuerzo, ya que todas las marchas entran con una suavidad envidiable.

Los dos modelos cumplen bien su cometido de transportar a una familia con agilidad y de una forma segura a cualquier lugar y bajo cualquier situación atmosférica; ahora bien, cabe hacer algunos apuntes. Si el conductor decide aumentar el ritmo de marcha por autovía o auto-

pista se va a encontrar con dos vehículos muy nobles, poco dados a sorprender con algún comportamiento fuera de lugar. La cosa no está tan clara a medida que se complica el estado del piso, tanto en calidad del asfalto como en agarre. Mientras que se realice una conducción sosegada, la seguridad y la nobleza de reacciones se mantienen; sin embargo, a medida que se incrementa el ritmo, cada uno de los dos modelos reacciona de diferente forma y sus diferentes tipos

de tracción van a marcar decididamente estas diferencias. En el BMW se mantiene esa actitud nerviosa del tren trasero, que sobre todo en agua responde a la brusquedad con el volante y la presión en el pedal del acelerador. Su rival, el tracción delantera sueco, al margen de los rebotes del eje rígido trasero, pide a gritos en esas circunstancias el nuevo sistema de control de tracción bautizado TRACS, que le impediría, por un precio muy razonable algunos patinamientos y pérdidas

## CONSUMOS



Datos en l/100 km	318i	460GLE
<b>CIUDAD</b>		
A 30,2 km/h de promedio	9,0	10,1
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,6	6,4
En conducción rápida	11,8	9,0
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,3	10,6
A 140 km/h de cruceo	9,8	11,4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,3	9,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	730	610

## SONORIDAD



	318i	460GLE
A 30 km/h	47,5	51,2
A 50 km/h	64,5	63,0
A 80 km/h	66,9	66,0
A 100 km/h	71,8	71,3
A 120 km/h	72,8	73,8
A 140 km/h		
A 160 km/h		

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

## PRESTACIONES



	318i	460GLE
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>		
Km/h	196	183
<b>ACELERACIÓN</b>		
400 m. salida parada (seg.)	15,3	17,8
1.000 m. salida parada (seg.)	32,8	32,8
0-100 km/h (seg.)	11,3	11,3
Metros recorridos	192,3	190,6
<b>RECUPERACIÓN</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,0	21,2
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,3	34,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,2	39,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,7	11,2
Metros recorridos	324,3	314
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,5	16,9
Metros recorridos	431	471

## FRENOS



	318i	460GLE
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros		
A 60 km/h	15,2	17,2
A 100 km/h	44,1	48,6
A 120 km/h	61,3	70,0

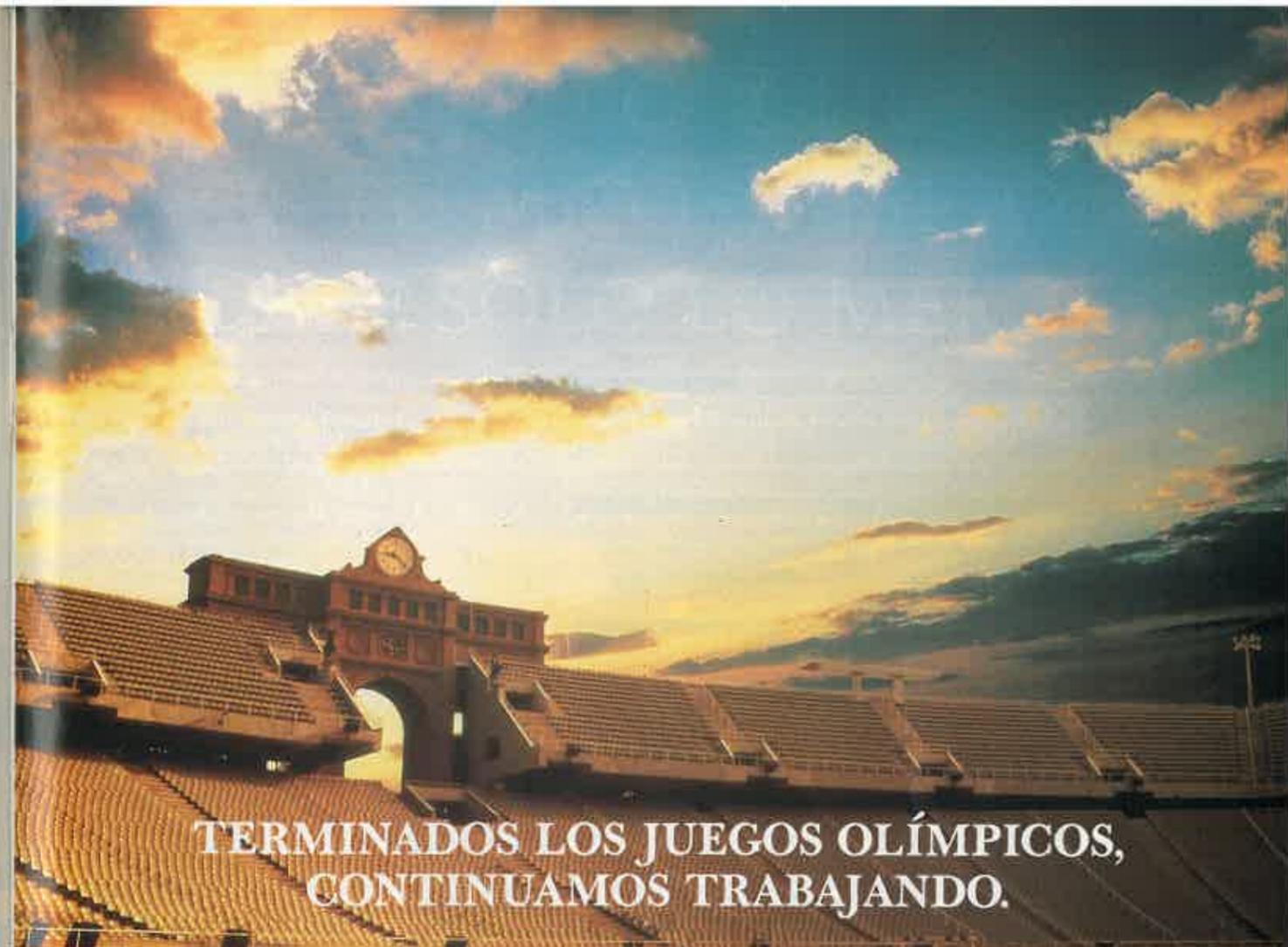
## EQUIPAMIENTO



	318i	460GLE
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	OP	NO
Volante regulable	OP	SI
Faros antiniebla	OP	SI
Aire acondicionado	OP	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	NO
Retrovisor regulable eléctricamente (izda/dcha)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	OP/OP	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI
Faros regulables desde el interior	OP	NO

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

**VOLVO**  
Importador: Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 22 07 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 124 puntos



TERMINADOS LOS JUEGOS OLÍMPICOS,  
CONTINUAMOS TRABAJANDO.

Barcelona. Verano de 1992.

Se han batido récords increíbles, desafiando una y otra vez los límites de la capacidad humana. En cada especialidad se ha demostrado quién es el mejor.

Mientras el mundo se sorprendía, Seiko trabajaba. Cronometrando, midiendo, puntuando. Aportando la tecnología para que todo fuera juzgado justo y objetivamente. Aunque ya no arde la llama, nuestro trabajo continúa. Y el último modelo de la colección Sport Tech es el mejor



ejemplo. Lleva incorporada una unidad procesadora central: un chip-computadora que permite a los cuatro motores del reloj realizar simultáneamente sus seis funciones. Y es tan fácil de manejar que cualquiera de sus funciones puede activarse simplemente girando la corona.

Para los atletas olímpicos no existen límites. Para nosotros tampoco. Por eso continuamos trabajando para batir continuamente nuestras propias marcas.

SPORT-TECH

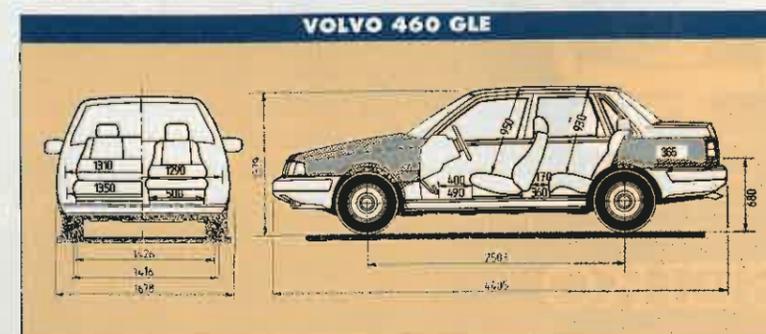
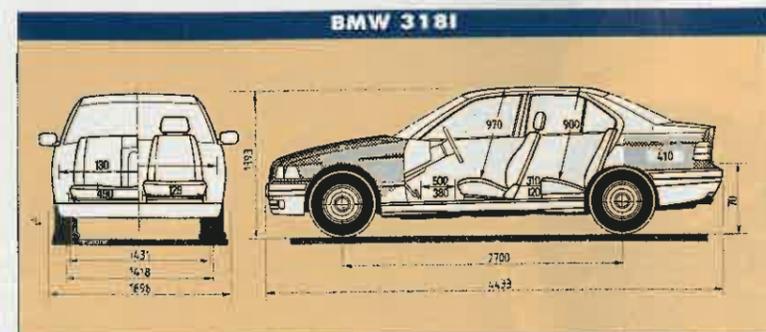
SEIKO

Cronometrador Oficial de los Juegos de la XXV Olimpiada

SGQ012) • cronógrafo 1/10 seg. • calendario inteligente (la fecha se ajusta automáticamente al fin de cada mes) • cuenta regresiva desde 60 minutos • función de tiempos parciales • alarma • sumergible hasta 15 BAR

MECANICA	
<b>1º VOLVO</b>	La mayor cilindrada permite al 460 GLE ganar rendimiento a bajo y medio régimen. Su funcionamiento, sobre todo en ciudad, es agradable.
<b>1º BMW</b>	Con tres caballos más y unos desarrollos preparados para exprimir el motor, el BMW no se queda atrás. Aunque anda mejor en alta.
COMPORTAMIENTO	
<b>1º VOLVO</b>	Es noble y eficaz mientras que el asfalto se mantenga seco y uniforme. Es recomendable, si se quiere andar deprisa, el control de tracción.
<b>1º BMW</b>	Su condición de tracción trasera no limita su comportamiento, como el Volvo, mientras que el asfalto se mantenga en buenas condiciones.
RENDIMIENTO	
<b>1º VOLVO</b>	El aumento de cilindrada y caballos le ha venido como anillo al dedo. Las mejoras se aprecian sobre todo en recuperaciones en 3ª y 4ª.
<b>2º BMW</b>	Su terreno es la zona alta del cuentavueeltas; si bien no se defiende mal por debajo. Su rendimiento no es tan agradable como el del 460 GLE.
CONFORT	
<b>1º VOLVO</b>	Es más grande por dentro y menos agobiante. También las suspensiones se decantan por favorecer a los ocupantes.
<b>2º BMW</b>	Aunque sus medidas exteriores son mayores, su carrocería aerodinámica limita el espacio interior. No obstante cuenta con mayor maletero.
CARROCERIA	
<b>1º BMW</b>	No hay duda; a pesar de que más tarde pasa factura, una carrocería aerodinámica y redondeada resulta más atractiva y moderna.
<b>2º VOLVO</b>	Preservando la identidad de marca, Volvo no sigue las tendencias y presenta una imagen más espectacular pero más seria y anticuada.
ECONOMIA	
<b>1º VOLVO</b>	Es más barato con diferencia. El equipamiento que incluye de serie es completo. Sin embargo, gasta más que el BMW.
<b>2º BMW</b>	Al BMW le pierde el tema equipamiento. Por lo que vale convendría que la marca se lo replantease. Qué menos que los elevallunas eléctricos.

OPCIONES	
<b>BMW 318i:</b>	Sistema antibloqueo de frenos ABS: 161.684 ptas. Diferencial autoblocante 25%: 94.083 ptas. Airbag: 146.674 ptas. Dirección regulable en altura: 20.785 ptas. Elevallunas eléctricos delanteros: 104.774 ptas. Elevallunas eléctricos delanteros y traseros: 190.468 ptas. Asiento trasero abatible por partes: 54.854 ptas. Reposacabezas asientos traseros: 26.646 ptas.
<b>Volvo 460 GLE:</b>	Pintura metalizada: 75.000 ptas. Antibloqueo de frenos ABS: 175.000 ptas. Airbag: 145.000 ptas. TRACS: 40.000 ptas. Techo solar eléctrico: 140.000 ptas.



**PROTAGONISTA**  
El motor del Volvo ha aumentado hasta los dos litros de cilindrada y los 110 caballos, cuenta con una elasticidad interesante.

ción y los elevallunas eléctricos delanteros entre otros elementos. Está claro que la política de ventas de una y otra marca, así como la imagen y número de clientes con el que juega una y otra, es completamente diferente.

Elasticidad, amplitud o seguridad son actualmente valores en alza y en combinación con un buen precio no deberían tener rivales que ensombreciesen estas virtudes. Sin embargo, a los valores del BMW se le suma ese «nosequé» que consigue convencer al cliente más perdido (suponiendo que quiera pagar ese sobrepeso).

Imagen agresiva y fresca, interiores agradables y consumo equilibrado, en relación a sus prestaciones, son las mejores bazas del alemán. La decisión es suya. ○

Andrés Más  
Fotos: José Robledo

# SI TU COCHE ES TU MEJOR AMIGO, DALE SOLO LO MEJOR.

Dale la gama de lubricantes REPSOL para coches. Creada para proteger los motores contra el desgaste y la corrosión, facilitando el arranque en frío y manteniendo la viscosidad adecuada a altas temperaturas. Para que tu coche siga siendo tu mejor amigo durante muchos años.

LUBRICANTES REPSOL



LO MEJOR PARA SU MOTOR. LO MEJOR PARA TI.

# CITROËN ZX 16V BENJAMIN REVOLTOSO

**Citroën esperó a ultimar el diseño de la carrocería de tres puertas de su gama ZX para incorporar el motor de dieciséis válvulas. El recién nacido da sus primeros pasos con buenas referencias: 155 caballos de potencia y una magnífica dirección asistida.**

DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★ *
PRECIO	★★★

**C**ON un precio de casi dos millones y medio de pesetas, lo que nos parece algo caro en función de su equipamiento y frente a varios de sus rivales, el Citroën ZX 16V se presenta sólo con el traje de tres puertas, que tiene un aspecto bastante atractivo.

La nueva carrocería presenta los paragolpes, los estribos laterales, el faldón delantero y los pequeños aletines que cubren las ruedas, del mismo color de la carrocería. La armonía cromática se rompe con tan sólo unas estrechas molduras laterales y el pequeño y respingón aleroncillo trasero dispuesto a continuación del techo. En el *spoiler* delantero están incrustados los faros para niebla, que forman parte del equipamiento de serie. Pero sobre todo, identifican al 16V las llantas específicas para este modelo, en aleación ligera, y los anagramas, delanteros unos, que informan sobre su cilindrada: «2.0i»; y traseros otros, que delatan su formación de dieciséis válvulas.

Esta carrocería de tres puertas presenta también una original onda en el tabique central, a la altura de la apertura de las puertas. Por cierto, la puerta se abre ahora a través de una empuñadura vertical. Pero sobre todo la carrocería de tres puertas resulta más rígida, menos



## VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Dirección precisa
- Confort de marcha

**CITROËN ZX 16V.  
PRECIO: 2.492.500 PTAS.**

- Opción A.A. anula guantera
- Rueda de repuesto expuesta
- Rueda de repuesto de peor calidad y menor tamaño

## DEFECTOS



**TODO EN ORDEN**

A mano y sin demasiadas carencias. El volante es de tacto y tamaño adecuados y la dirección asistida casi perfecta.

**FÁCIL ACCESO**

La entrada a las plazas traseras es cómoda gracias a que el asiento delantero se abate y desliza fácilmente.

**COMODIDAD Y LUJO**

Cómodos, agradables y efectivos, los asientos delanteros cuidan el cuerpo de los pasajeros al máximo.



deformable y por tanto más segura. El 16 válvulas de la gama media ZX de Citroën es un coche que gustará, sobre todo, a la gente más joven. Gente que no tenga necesidad de un acceso independiente a las plazas traseras, aunque entrar no supone problema, dado que, aparte de abatirse el respaldo, se desplaza la banqueta hacia adelante. Gente que le guste sentir debajo del pie algo más de potencia para adelantar mejor o, simplemente, por el gusto de ir más rápido.

El motor que equipa nuestro dieciséis válvulas presenta, como principal novedad, un mecanismo llamado de «Admisión de Acústica variable». Este sistema, similar al del Citroën XM 24 válvulas, modula el volumen de mezcla que entra en los conductos de admisión, para favorecer el llenado de los cilindros a cualquier régimen. Con este dispositivo se quiere mejorar, junto con un elevado par motor (19 mkg), la entrega de potencia a bajos regímenes, normalmente no muy brillante en los motores de cuatro válvulas por cilindro.

Por supuesto y como exigen las normas anticontaminantes, el ZX 16V está catalizado al equipar un motor de dos litros. Es un motor que se caracteriza por el silencio de marcha, como lo demuestran las cifras de sonoridad obtenidas, que son muy buenas para un vehículo con pretensiones deportivas. A este silencio contribuye también la buena insonorización del habitáculo.

Aunque las prestaciones obtenidas por nosotros distan de las que da el fabricante, no es ni mucho menos un motor lento. No tiene baches de potencia y responde bien a cualquier régimen. Es un motor suave, pero al mismo tiempo reacciona en cuanto pisamos el acelerador. Esto, unido a la excelente estabilidad del coche, consigue que se pueda rodar muy ligero con él y además, de forma confortable.

Tampoco el ZX 16V es un coche que consuma mucho, una media de 9,3 litros a los 100 kilómetros es bastante buena para un motor de dos litros. Sin embargo, cuando pisamos a fondo el acelerador, se filtra al habitáculo un molesto olor, que seguramente provenga del catalizador y que con el paso de los kilómetros desaparecerá, puesto que nuestra unidad tenía muy pocos.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea Bloque y culata en aleación ligera Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada Cuatro válvulas por cilindro Cigüeñal de cinco apoyos Refrigerado por agua Cilindrada 1 998 centímetros cúbicos Diámetro del cilindro 86 mm Carrera 86 mm Compresión 10,4 a 1 Potencia máxima 155 CV (114 Kw) a 6 500 rpm Par máximo 19,0 mkg (186 Nm) a 3 500 rpm Alimentación Inyección electrónica multipunto Catalizador Combustible Gasolina sin plomo

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras Caja de cambios manual de cinco marchas Embrague Monodisco en seco de accionamiento mecánico Velocidad en 1ª a 1 000 rpm 8,41 km/h En 2ª a 1 000 rpm 13,29 km/h En 3ª a 1 000 rpm 19,2 km/h En 4ª a 1 000 rpm 25,38 km/h En 5ª a 1 000 rpm 32,49 km/h

**DIRECCIÓN:** Sistema: De cremallera asistida Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas Diámetro de giro 11,3 metros

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados Traseros: Discos Antibloqueo de frenos: Sí

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente con triángulo transversal, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora Trasera: Eje torsional con efecto autodireccional programado, brazos tirados, barra de torsión transversal y estabilizadora

**RUEDAS:** Neumáticos: 195/55 R 15 Llantas de aleación de 6JX15 pulgadas

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1 150 kg Capacidad del depósito de combustible 56 litros

**CONSUMOS**

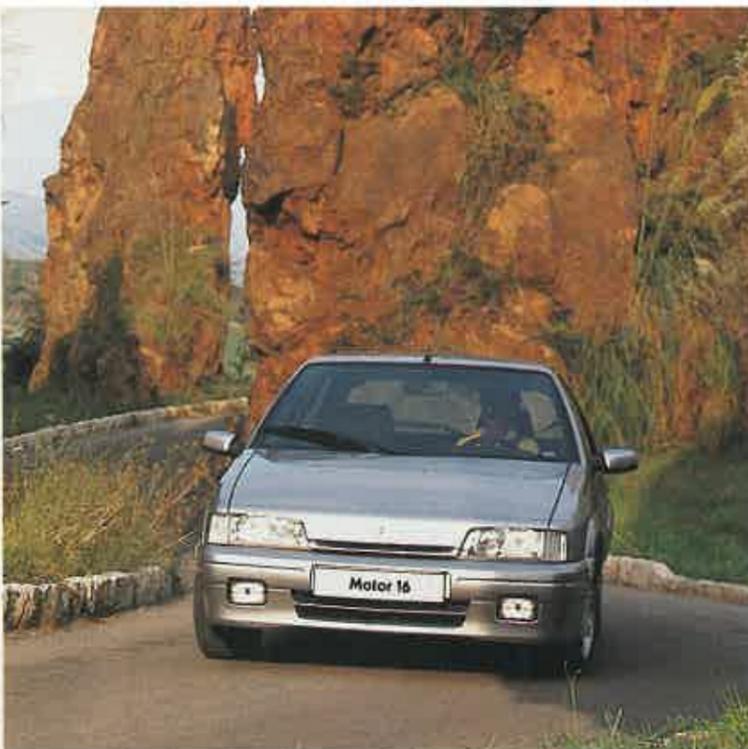
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	10,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,9
En conducción rápida	12,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	11,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	552

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h	207
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	16,9
1 000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	9,6
Recorriendo (metros)	160
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
recorriendo (metros)	233
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,9
recorriendo (metros)	358

**EN SU SALSA**  
El nuevo Citroën se encuentra en su salsa en los terrenos más virados. La dirección y el eje trasero autodireccional se encargan de facilitar las cosas al conductor.



Pero quizás el elemento que más sorprenda es la dirección. Es tremendamente directa, se gira con tan sólo 2,5 vueltas de volante entre los topes y la asistencia, que es de serie, no pierde apenas tacto para notar las ruedas en el volante. Los usuarios que no estén acostumbrados a este tipo de direcciones, puede que al principio no se encuentren muy a gusto pero, en cuanto se acostumbren, apreciarán el poder trazar una curva con la máxima precisión. Los frenos tienen un funcionamiento correcto, pero en uso repetitivo se hunde el pedal y se alargan las distancias.

En cuanto a comportamiento, el especial eje trasero, común a toda la gama ZX y que la marca denomina autodireccional, ayuda a dirigir el coche por la trayectoria elegida

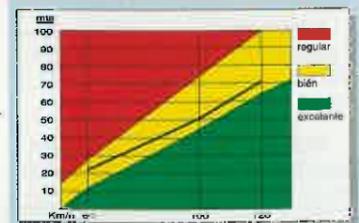
con el volante. En los demás ZX, menos rígidos de suspensión, se nota menos el efecto producido por dicho eje. En el 16 válvulas, con unas suspensiones duras pero que no molestan a los pasajeros, se aprecia como, cuando el coche está en pleno apoyo, las ruedas traseras no obedecen a la ley de fuerzas y se meten hacia el interior de la curva. Esto ayuda al eje delantero a inscribirse en la trayectoria cuando el coche se acerca al límite.

Los interiores están bien acabados, con agradables plásticos blandos recubriendo el salpicadero y los paneles de las puertas. El volante, de tres radios y recubierto en cuero, se regula en altura. Los asientos delanteros presentan un diseño deportivo muy envolvente y en el del conductor se regula la banqueta en inclinación.



**EL CULPABLE**  
De las buenas cifras de prestaciones, de la buena elasticidad y de la suavidad de marcha es el nuevo motor de dos litros y 16 válvulas con «Admisión de Acústica Variable». Proporciona 155 caballos.

## FRENOS



A 60 Km/h	21,1.
A 100 Km/h	50,5.
A 120 Km/h	71,2.

## SONORIDAD



Al ralentí	50,4.
A 60 Km/h	62,4.
A 90 Km/h	65,8.
A 120 Km/h	68,8.
A 140 Km/h	72,2.
A Tope	78,9.

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/Importador:** Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00.  
**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.  
**Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

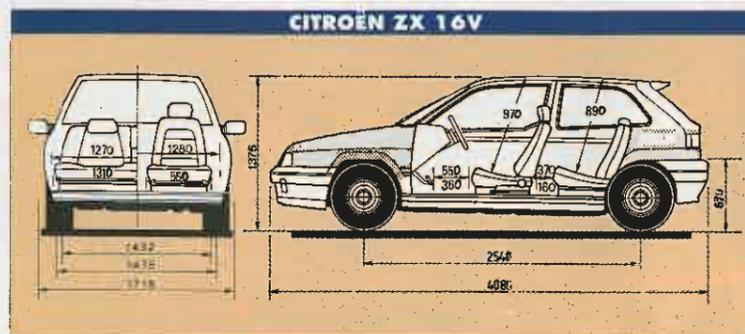
## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

- ▲ Se agradecen los múltiples relojes de información sobre el estado del motor.
- ▲ La postura de conducción no es problema puesto que el volante y el asiento del conductor son regulables en altura.
- ▲ De serie equipa también: ABS, dirección asistida, llantas de aleación, elevalunas eléctricos y faros para niebla.

### EN CONTRA

- ▼ La guantera queda anulada si se monta el aire acondicionado, que es opcional.
- ▼ Es absurdo que la rueda de repuesto, que no es de las de emergencia, sea una medida inmediata inferior y de peor calidad que las que monta el coche.
- ▼ La altura al techo de los asientos traseros no es muy generosa.



## FRENTE A SUS RIVALES

Frente al Tipo, Escort, Astra y R-19 en sus versiones con culata de 16 válvulas, el ZX utiliza su excelente comportamiento, su mayor potencia y su completo equipamiento pero es de los más caros junto con el Astra, que también ofrece de serie más equipo. El 19 es el menos potente con sus 137 caballos que aun así permiten obtener unas prestaciones de campeonato. La elección no es fácil, el Tipo y el 19 son los únicos con cinco puertas y menor precio, pero el resto compite en otros aspectos.

## OPCIONES

Pintura metalizada (gratis con pack): 31 099 ptas. Autorradio integrado con 4 altavoces: 67 584 ptas. Aire acondicionado: 150 000 ptas. Pack cuero (Asientos de cuero, volante sport de tres brazos con funda de cuero, fuelle y empuñadura de palanca de cambios de cuero, asiento del conductor con sujeción lateral fija y reglaje en altura): 189 034 ptas.

**ESTABILIDAD**  
Toda la del mundo en las condiciones más difíciles. Los neumáticos de 195 y una suspensión adecuada harán las delicias de los más rápidos.

Sin embargo, detalles como el que se tenga que anular la guantera, si optamos por ponerle el aire acondicionado, o que la rueda de repuesto sea de una medida inferior y de peor calidad de las normales, son difícilmente excusables.

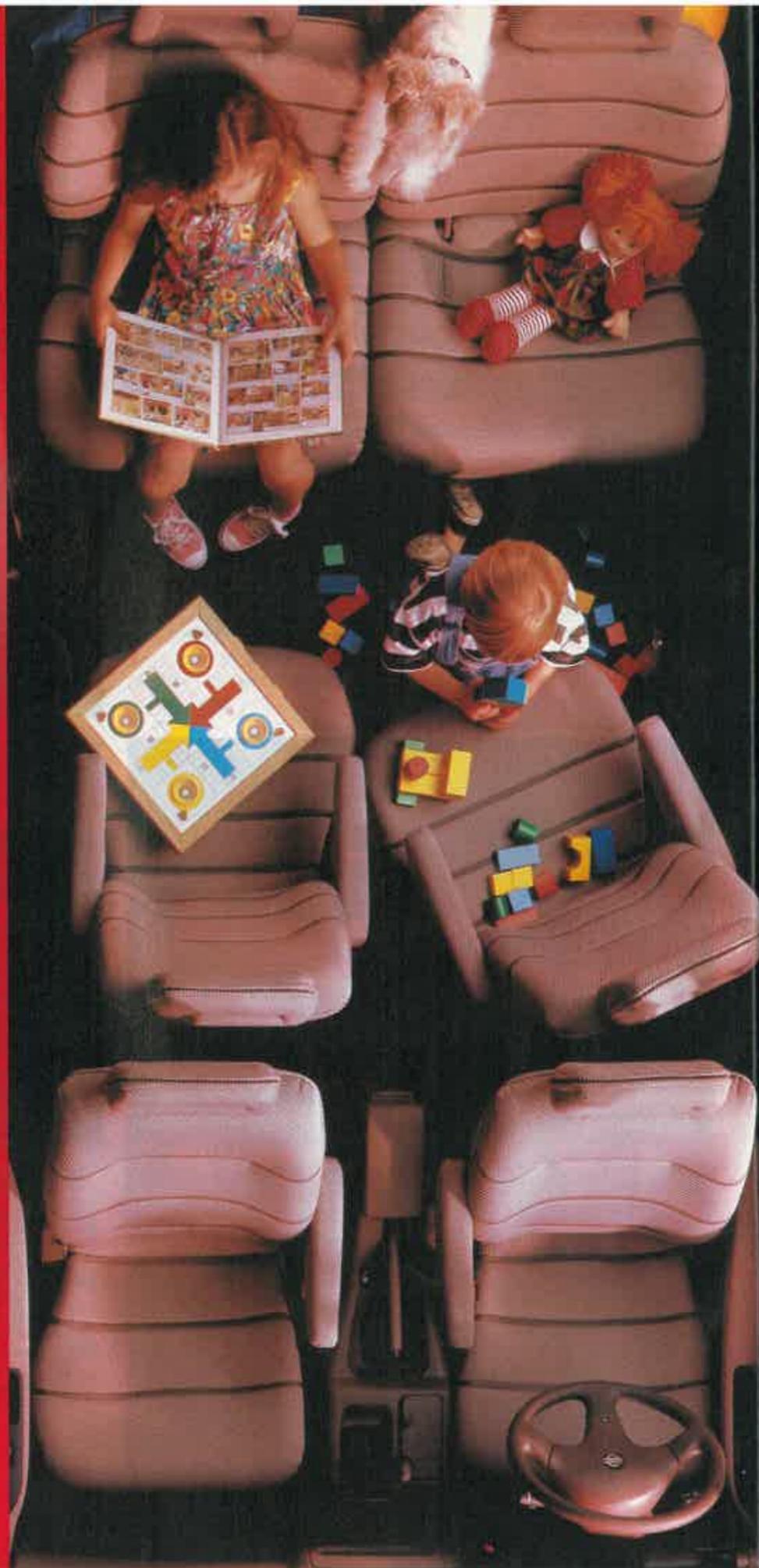
El resto del equipamiento se completa con el retrovisor exterior del acompañante de regulación eléctrica; elevalunas delanteros (las lunas traseras son de apertura parcial) también eléctricos; cerradura centralizada, alarma sono-



**DISCRECIÓN TOTAL**  
Un alerón de los «sencillos», unas llantas preciosas y cuatro aletines no muy exagerados componen el traje de batalla del ZX más potente.

ra y cinturones regulables en altura. Con la llegada del nuevo Citroën ZX 16V se enriquece la gama con el más rápido de sus exponentes. Esta versión ofrece una atractiva y compacta carrocería de tres puertas, un motor de utilización muy agradable y silenciosa y un comportamiento seguro. En su contra, aparte del precio, que nos parece alto, tiene pequeños inconvenientes, ya citados y de fácil solución.

Simonetta Garib  
Fotos: Ramón Rodríguez



Desde 2.165.000 ptas.  
P.V.P. recomendado (IVA y transporte  
incluidos) en península y Baleares.

Garantía total 3 años o 100.000 km  
y 6 años anticorrosión.

126 caballos y un espacio vivo.

Dirección asistida y un interior capaz de adaptarse a tus necesidades.

16V, inyección Multipunto, Multi-link y un entorno en el que comunicarse mejor.

Cuando hayas descubierto lo que en otros vehículos sería lo más importante, en

◀ PARA QUE TUS PEQUEÑOS DIABLOS NO PAREN, UN CIELO CON ABS. ▶



el Serena aún te quedará mucho por descubrir.

Porque existen muchos coches con ABS. Pero ninguno te permite no parar.

**NISSAN**  
**SERENA**  
CORREN NUEVOS TIEMPOS.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

HONDA CONCERTO GL 1.4 16V

# FAMILIA DE CLASE MEDIA



El Honda Concerto 1.4 es un vehículo de vocación familiar, que sin grandes pretensiones cumple sobradamente su cometido. Su principal virtud es su extraordinario confort de marcha.

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

**B**AJO el capó se esconde un motor de cuatro cilindros de 1.396 centímetros cúbicos, que equipado con una culata de cuatro válvulas por pistón, ofrece una potencia de 88 caballos. Una mecánica que, para ir equipada con

**VIRTUDES**

- Amplitud interior
- Confort de marcha
- Equipamiento completo

**HONDA CONCERTO GL 1.4**  
**PRECIO: 1.879.000 ptas.**

- Detalles de acabado
- Desarrollos finales largos
- Motor ruidoso

**DEFECTOS**



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.396 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 79,0 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 88 CV(65 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 11,4 mkg (112 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Carburadores CV Dual. Combustible: Gasolina Súper de 97 octanos o de 95 sin plomo.

**TRANSMISIÓN:** Tracción Delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,3 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De cremallera con asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 4 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente, McPerson con trante de reacción y barra estabilizadora. Muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos. Trasera: Independiente Double Wishbone con trante de reacción, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5J x 14.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.030 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
<b>CIUDAD</b>	
A 31,2 km/h de promedio	8,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,5
En conducción rápida	13,5
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	10,1
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	8,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	629

culata multiválvulas, no ofrece un rendimiento muy excepcional, algunos constructores europeos en motores mucho menos sofisticados con la misma cilindrada tienen una potencia similar, caso de Opel con el Astra 1.4i, que con catalizador da 82 caballos; y no hablemos ya del Rover 214i que, con el mismo cubilote y un planteamiento técnico igual que en el modelo japonés, ofrece 95 caballos.

Lo que no se le puede negar al Honda es una suavidad de funcionamiento envidiable, con un buen rendimiento a un régimen bajo de giro. Aunque cuando realmente muestra todo su carácter es a partir de 3.000 revoluciones. Este motor tiene a su favor unos consumos ajustados, siempre y cuando la aguja del velocímetro se mantenga en unas cifras razonables, en caso de pisar a fondo el acelerador y exigirle al máximo, se vuelve muy tragón y bebe más de la cuenta. Un defecto de este motor de 1,4 litros es su excesiva rumorosidad cuando se le hace trabajar en la zona alta del cuentavueltas.

## CARÁCTER FAMILIAR

El resto de apartados mecánicos están en consonancia con la filosofía del motor. La caja de cambios cuenta con un selector suave y preciso, tan sólo hay que achacarle el recorrido de la quinta velocidad un poco largo. Por lo que respecta a los desarrollos, la marca japonesa ha elegido para las marchas cortas unos desarrollos cortos, pensando en un carácter ágil en una utilización en ciudad, mientras que los desarrollos finales son un poco largos, ideados de esa manera para favorecer el consumo en viajes por carretera. Sobre esto, hay que decir que la quinta es excesivamente larga, prueba de ello es que la velocidad máxima la consigue en cuarta velocidad. Ello obliga a utilizar de forma intensiva el cambio ante cualquier repecho que nos encontremos y en los adelantamientos.

Las suspensiones tienen unos tarados blandos, que favorecen el confort de marcha sin comprometer la estabilidad. Aunque la carrocería se inclina de forma acusada en las curvas, el agarre es muy bueno, con unos límites de seguridad altos. En una conducción extrema, deja



**INTERIOR CÓMODO**  
El Concerto es un coche confortable y con un buen espacio.



## SENCILLO PERO PRACTICO

El diseño del interior del Concerto es sencillo, pero tiene a su favor ser, ante todo, muy práctico. Con todo al alcance de la mano del conductor y con unos mandos de un funcionamiento muy suave.



**BIEN DOTADO**  
En los reposabrazos de las puertas están los mandos de los elevavidrios. La parte trasera cuenta con grupos ópticos de buen tamaño y con un pequeño alerón.



## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h	172,9
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	18,6
1 000 m salida parada	34,6
De 0 a 100 km/h	12,7
Recorrido (metros)	220,5
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,1
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	38,2
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	42,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	14,7
recorrido (metros)	410
De 80 a 120 km/h en 5ª	19,6
recorrido (metros)	552,5

## FRENOS



A 60 Km/h	18,2
A 100 Km/h	47,9
A 120 Km/h	71,9

## SONORIDAD



Al ralentí	46,4
A 60 Km/h	64,3
A 90 Km/h	67,2
A 120 Km/h	71,4
A 140 Km/h	74,0
A Tope	79,5

### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Honda automóviles España, S.A. Carretera C-246, Km. 8,7 08030 Sant Sad de Noya (Barcelona) Teléfono: (93) 370 80 07  
**Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros  
**Red de postventa:** 35 puntos de asistencia en toda España  
**OPCIONES:** Aire acondicionado 201 705 ptas

**MECÁNICA MODERNA**  
 El motor del Concerto 1.4 16V cuenta con culata de cuatro válvulas por cilindro. Con 88 caballos de potencia, se distingue ante todo por una magnífica suavidad de funcionamiento.



notar su carácter de «todo delante» y, en virajes muy cerrados, tiene una clara tendencia a tirar de morro, pero para llegar a esa situación hay que ir realmente deprisa, unos límites a los que muy difícilmente

llegará un padre de familia. Los frenos, por su parte, cumplen a la perfección su cometido. Son potentes y aguantan bien los esfuerzos. La dirección, asistida de serie, es de un manejo suave y con un buen tacto.

GAMA CONCERTO

## Música para todos



La gama Honda Concerto nació en conjunción con la gama 200 y 400 de Rover, de hecho comparten carrocería y en algunas versiones motor. Lógicamente, cada marca mantiene sus rasgos característicos en sus modelos que, aunque sea levemente, los distinguen. En España, de la gama Concerto se comercializan actualmente cinco versiones con dos tipos de motorizaciones y dos de carrocería. Los motores son de gasolina, el más pequeño es el de 1,4 litros que nos ocupa en esta prueba. El otro motor tiene una cilindrada de 1,6 litros, y hay dos variantes: una de 130 caballos y

otra con caja de cambios automática con 124 caballos. De los dos tipos de carrocería que componen la gama, llegó en primer lugar la de dos volúmenes y cinco puertas. Más tarde apareció la de tres volúmenes y cuatro puertas. Con ello, la posibilidad de elección creció enormemente y también los amantes de los coches con líneas más clásicas podían optar por un Concerto. Los precios de la gama Concerto van de 1.879.000 pesetas la versión equipada con el motor menos potente a los 2.801.000 pesetas de la versión automática con un equipamiento que no da lugar a opciones.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

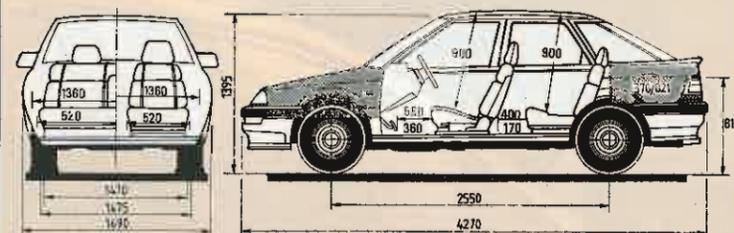
### A FAVOR

- ▲ El equipamiento de serie es completo, incluye reglaje del asiento y del volante en altura.
- ▲ Los cinturones de seguridad delanteros también son regulables en altura.
- ▲ Los espejos son regulables eléctricamente.

### EN CONTRA

- ▼ La calidad de acabado por lo general es buena, el inconveniente surge con unos plásticos que dan una impresión pobre y empañan el acabado final.
- ▼ El diseño del interior es muy sencillo. La instrumentación es muy simple y dispone de lo esencial.

HONDA CONCERTO GL 1.4 16V



## FRENTE A SUS RIVALES

Al Honda Concerto GL 1.4 16V le toca pelearse en un segmento en el que la competencia es tremendamente dura. Partiendo del precio del Concerto: 1.879.000 pesetas, vamos a comenzar a enumerar a sus rivales por orden alfabético. En primer lugar encontramos al Citroen ZX 1.6 Aura, que tiene un precio de 1.861.852 pesetas, a su favor tiene una mínima diferencia de potencia, 90 caballos y en contra la dirección asistida, que es opcional (71.142 ptas.), mientras que en el Concerto es de serie. Le sigue el Fiat Tipo 1.6 SX, que cuesta 1.864.511 pesetas, con un equipo de serie muy similar y con una potencia algo inferior, 86 caballos. Otro rival del modelo japonés es el Ford Escort Ghia 1.6 16V, que tiene también una mecánica muy moderna con 90 caballos de potencia, que por un precio de 1.870.000 pesetas ofrece un equipamiento de serie muy completo. En Opel, por precio, tenemos que compararlo con el Astra GT, que con 100 caballos de potencia cuesta 1.826.000 pesetas. Peugeot también tiene un rival del Concerto, el 309 GT, que tiene un precio de 1.829.000 pesetas y una potencia de 94 caballos. Renault pone en juego al 19 RT 1.8, modelo que comercializa por 1.815.000 pesetas con una mecánica de 95 caballos de potencia. Por último su rival natural es el Rover 214i, que exteriormente es prácticamente similar. La diferencia de precio entre los dos es grande, el modelo inglés cuesta 1.691.000 pesetas y la potencia de su motor, también de 16 válvulas, es de 95 caballos.

Resulta ideal para circular en ciudad, sobre todo en maniobras con el coche parado y en carreteras viradas.

Exteriormente su diseño es atractivo y, a simple vista, delata su país de origen. Aquí tiene a su favor una innegable originalidad, a la que sólo se puede acercar el Rover 214i, que comparte estética con él. El interior está muy bien resuelto, con un diseño sencillo pero bien aprovechado y con sitio de sobra para cuatro adultos, o dos adultos y tres niños. El maletero también tiene una capacidad de carga suficiente para permitir viajar a una familia con su equipaje. La calidad de acabado es buena, aunque algunos plásticos utilizados en su realización, de una impresión un poco pobre, impiden redondear el acabado final. El equipamiento de serie es completo y está en consonancia con lo que ofrece su más directa competencia.

En el puesto de conducción todo está perfectamente al alcance de la

mano, con unos mandos de un manejo suave. Encontrar la posición de conducción más adecuada es fácil, el asiento al igual que el volante, tienen reglaje de altura. Lo peor en este sentido es el mullido de los asientos, un poco blando, sobre todo el de la sujeción lateral, que debido a esto no es todo lo eficaz que cabría esperar.

En definitiva, el Honda Concerto GL 1.4 16V a buen seguro satisfará las necesidades de cualquier padre de familia que se decida por él. Sobre todo, aquellos que busquen un elevado confort de marcha, un coche con una línea original y un equipo de serie completo.

Manuel Madrid  
 Fotos: José Robledo

**BUENA ESTABILIDAD**  
 Las suspensiones blandas no penalizan en absoluto la seguridad, con unos límites altos. Las llantas son de chapa ya que el fabricante no prevé llantas de aleación en esta versión ni en opción.

OPEL ASTRA 4 PUERTAS

# CONFORT, SEGURIDAD, INGENIERIA.



McGraw

Descubre el nuevo valor del Confort en el Opel Astra. Con un innovador equipamiento que incluye exclusivas soluciones, como el Sistema Microfiltro de Aire, o la Dirección Asistida en la mayoría de versiones.

Descubre el nuevo valor de la Seguridad del Opel Astra. De serie equipado con los más avanzados sistemas de protección, como los Cinturones Autotensables o la Estructura de Protección Lateral.

INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO.

Descubre el nuevo valor de la Ingeniería Alemana del Opel Astra. Con potentes y fiables motores de Inyección Electrónica y un nuevo 1.7 Turbo-Diesel Intercooler.

Descubre ahora la amplia gama Astra en tu Concesionario Opel.

OPEL ASTRA	1.4i (60CV)	1.4i (82CV)	1.6i (100CV)	1.8i (90CV)	2.0i (115CV)	2.0i 16V (150CV)	1.7 D (60CV)	1.7 TD (82CV)
3 Puertas	*	*	*		*	*		*
4 Puertas		*	*	*			*	*
5 Puertas		*	*	*			*	*
Caravan			*		*			*

OPEL 

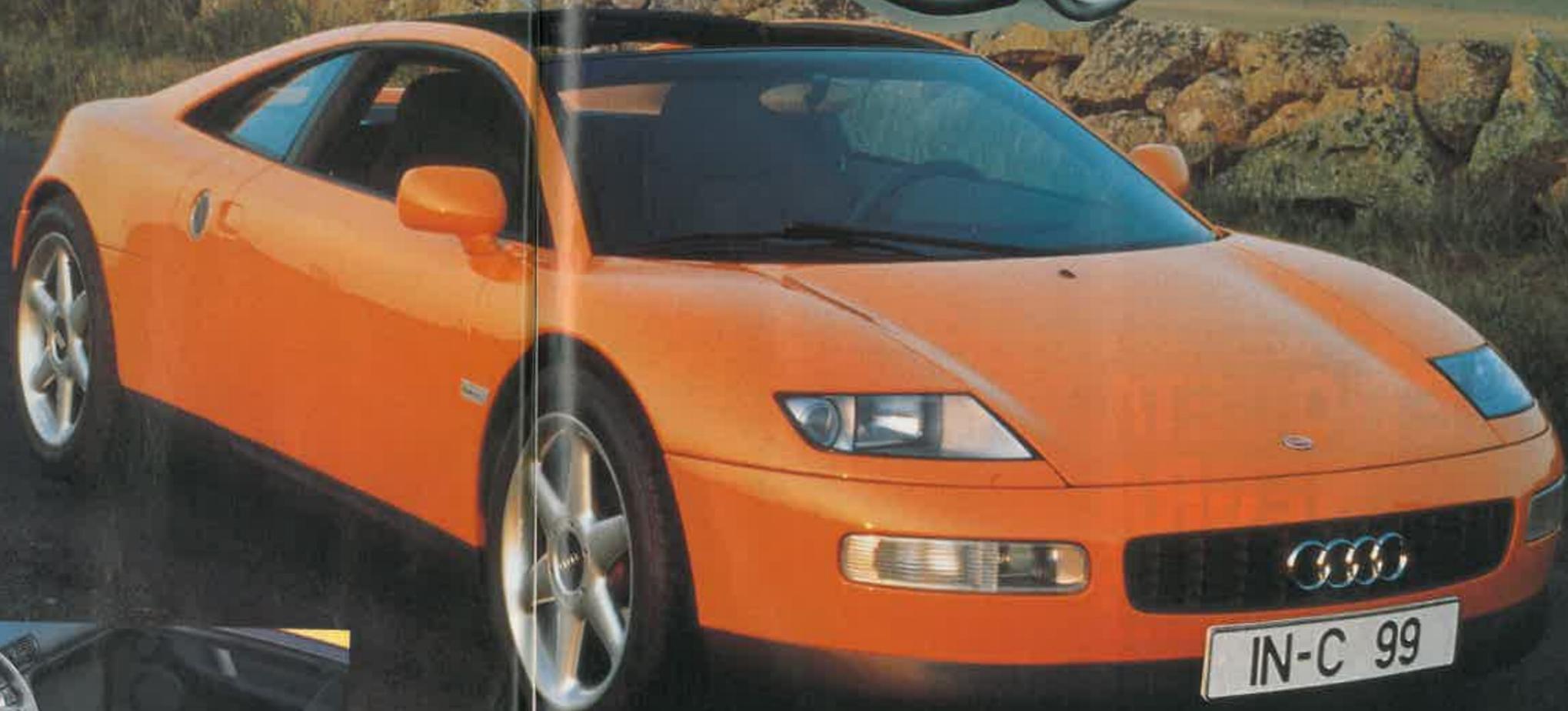
**A** HORA que el Salón de París ha cerrado ya sus puertas, quedan los ecos de las declaraciones y las intenciones de los diversos fabricantes. Entre todas éstas ha llamado la atención la de Audi, que ha puesto en marcha el programa para la producción en serie del Audi Quattro Spyder, cuyo primer prototipo fue presentado, ahora hace un año, en el Salón de Frankfurt.

Este deportivo de dos plazas incorporará lo mejor de la tecnología de Audi. Es inevitable, pues cuenta con tracción a las cuatro ruedas, motor V6 de 2,8 litros y un moderno bastidor en el que la materia prima principal es el aluminio. Aunque la potencia de este motor en las berlinas que ya lo montan es de 174 caballos, para este peculiar coche se va a modificar el sistema de gestión para aumentar la potencia que rondará los 200 caballos.

Curiosamente, la fabricación del Spyder no se va a llevar a cabo en

## AUDI QUATTRO SPYDER UNA REALIDAD EN MARCHA

**MONUMENTO  
DE ALUMINIO**  
En la  
estructura  
del Spyder se  
usa el  
aluminio con  
profusión.



Ingolstadt, sede de la marca, sino en las instalaciones del carrocerero inglés IAD. La decisión ha venido tomada por ser éste un especialista en la fabricación de coches en pequeñas series, para lo cual tiene sus instalaciones perfectamente adaptadas.

Los planes apuntan hacia una producción anual no superior a las cuarenta unidades, lo cual da idea de la exclusividad del modelo. En cualquier caso, las primeras entregas no se realizarán hasta finales de 1993.

La noticia del inicio de la producción del Spyder, llega en un momento en el cual se está especulando con la posibilidad de que la marca de los cuatro aros se haga con el control de Porsche, especialista en deportivos exclusivos. Precisamente, la luz verde al Spyder parece contradecir esta posibilidad. ○





# JACOB JENSEN ETIQUETA NEGRA

*Para cualquier diseñador, la culminación de su carrera se plasma en el automóvil. Poder dar las formas soñadas a un vehículo real es una meta que no todos consiguen. Jacob Jensen, después de tocar muchos campos, ha conseguido realizar su sueño, el Jensen One, que según él mismo, no será el último.*

**L**a trayectoria de Jacob Jensen en el mundo del diseño es realmente espectacular, ya que este danés de sesenta y seis años está considerado como uno de los diseñadores industriales más famosos del mundo. Buena muestra de este reconocimiento es que en el Museo de Arte Moderno de Nueva York se muestran al público 33 productos que llevan su firma. Todos ellos tienen la elegancia y la fluidez de sus líneas como constante. Jensen estudió diseño en la Real Academia de Artes donde se graduó en 1954. Hoy en día su sucesión está asegurada por su hijo Timothy, actual gerente de Jacob Jensen Design, la compañía que fundó su padre.

Destacar el hecho de que Jensen ha trabajado estrechamente con las empresas Bang & Olufsen, para la que ha diseñado diversos equipos de HiFi, teléfonos



**VISIÓN FUTURISTA**  
Jacob Jensen da a todos sus diseños un toque muy personal, impregnado del futuro. El Jensen One no es una excepción.

y Compact-Disc y con Max René Dinamarca, para la que diseñó un reloj que ganó el premio al «Reloj del Año». La entrada de un hombre con estas habilidades en el mundo del automóvil únicamente era cuestión de tiempo y el resultado ha sido el Jensen One. La búsqueda de un concepto de diseño diferente, en el que se entremezclan a la perfección las líneas más avanzadas con las soluciones técnicas de última generación, es el móvil del trabajo de Jacob Jensen, un diseñador danés especialista en la creación de elementos de sonido y ocio que entra en el mundo del automóvil con el Jensen One. Un vehículo diferente que bebe en las fuentes del diseño futurista y que, como su propio creador confiesa, está inspirado en algunos de los vehículos que aparecieron en películas como «La Guerra de



**SU PASIÓN**  
El diseño es su pasión y el Jensen One su juguete predilecto.

las Galaxias» o la impactante «Blade Runner». Jensen ha realizado un vehículo en el que prima el impacto visual, para lo cual ha recurrido a la utilización de trazos muy redondeados. Unos trazos que no sirven para ocultar el modelo en el que está basado, el Citroën XM Prestige. El frontal del

One está presidido por una óptica reducida de forma angular. En ese mismo frontal van incluidos dos pequeños sensores que se encargan de recoger información a la hora de aparcar, proporcionando al conductor las distancias exactas que le separan de otros vehículos u objetos. Una de las peculiaridades del diseño del Jensen One se encuentra en los grandes faldones laterales que recorren el vehículo desde el morro hasta la parte posterior. Estos faldones cumplen con una doble misión, por una parte se encargan de aumentar el efecto visual del vehículo, proporcionando la sensación de que el One se mueve sin apenas tocar el suelo, y por otra se desplazan hacia adelante y atrás para dejar libre el acceso a las ruedas del vehículo.

Pero no se acaban aquí las novedades con que cuenta el Jensen, ya que la informática juega un importante papel en este automóvil. Nada más y nada menos que tres ordenadores se encargan de almacenar y proporcionar constantemente datos al conductor, que gracias a este caudal de información está totalmente al día de todo lo que sucede a su alrededor y, por supuesto, en el interior del vehículo.

En el apartado mecánico, el Jensen

**E**l Jensen One es un vehículo diferente que bebe en las fuentes del diseño futurista. Está inspirado en algunos de los modelos que aparecen en las películas de ciencia ficción, como Blade Runner o la Guerra de las Galaxias.



**SOPORTE MÁGICO**  
La base de un Citroën XM ha sido ideal para plasmar sus ingeniosas ideas.

# DAIHATSU

## CORAZONES Rebeldes



Uno es ardiente y atrevido. El otro, apasionado y seductor. Unidos por la aventura, viven en libertad... Son los nuevos Daihatsu Charade 16 V Inyección y Daihatsu Feroza 16 V Inyección: dos corazones rebeldes únicos por estilo, inconfundibles por todo su carácter. Síguelos el ritmo si quieres disfrutar a fondo con lo último de la tecnología japonesa más avanzada.

### Daihatsu Charade:

Motor 1.300 c.c. Inyección 16 V. 90 CV.

#### Equipamiento de serie:

- ✓ Dirección asistida.
- ✓ Llantas de aleación.
- ✓ Elevalunas eléctricos.
- ✓ Spoiler delantero.
- ✓ Espejos exteriores eléctricos.
- ✓ Spoiler trasero.
- ✓ Cierre centralizado.

### Daihatsu Feroza:

Motor 1.600 c.c. Inyección 16 V. 95 CV.

#### Equipamiento de serie:

- ✓ Dirección asistida.
- ✓ Techo solar.
- ✓ Cierre centralizado.
- ✓ Asiento trasero abatible por secciones.
- ✓ Espejos exteriores y elevalunas, eléctricos.
- ✓ Inclinómetro.
- ✓ Cubos de bloqueo automático.
- ✓ Voltímetro.



## DAIHATSU

Importador exclusivo para España (Península Ibérica, Baleares e Islas Canarias): DAIHATSU ESPAÑA, S.A. Ctra. Barcelona Km. 16.500. 28630 SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID). Tels.: 672 56 11-672 56 61.

ALAVA: (Vitoria) Los Herrán Motor, S.L. (945) 26 64 97 - 28 24 55 • ALBACETE: Provehima, S.A. (967) 21 67 62 • ALMERIA: (El Ejido) Aldella Motor, S.L. (951) 48 21 02 - 27 09 03 • ASTURIAS: (Oviedo) Astur Motor 4x4, S.A. (985) 27 32 90 • AVILA: J.S. Nipón Motor, S.L. (918) 25 35 60 • BADAJOZ: (Don Benito) Marcelo Hermanos, S.L. (924) 91 16 63 - 89 • BALEARES: (Palma de Mallorca) Gesbers, S.A. (971) 46 48 66 • BARCELONA: Maturana, S.A. (93) 455 07 11 - 456 28 19 • BURGOS: Talleres Portugal, S.L. (947) 23 70 13 - 22 49 20 • CADIZ: (Jerez de la Frontera) Cazamca Motor, S.L. (956) 14 05 05 • CIUDAD REAL: S.A. Royce Tecnología y Equipamiento (926) 25 33 48 • LA CORUÑA: (El Temple) Autosubasta Galicia, S.A. (981) 66 47 00 • GIRONA: Interauto Girona, S.A. (972) 20 76 25 • GRANADA: Tiendauro, S.L. (958) 25 89 88 • GUIPUZCOA: (San Sebastián) Gelkor, S.A. (943) 28 27 54 • HUELVA: Dapauto, S.L. (955) 24 03 32 • LEÓN: Motor Lujo, S.L. (987) 24 55 65 • LERIDA: Auto Clot, S.L. (973) 24 24 74 • LOGROÑO: Trileauto, S.A. (941) 25 50 24 • MADRID: Motor Prestige, S.A. (91) 431 15 15 • MADRID: Estilo Motor, S.A. (91) 314 42 16 • MADRID: (Alcorcón) Autosam, S.A. (91) 619 45 12 • MALAGA: De los Ríos Motor, S.L. (952) 33 55 22 - 33 55 49 • MURCIA: Talleres M. Gallego, S.L. (968) 84 44 54 • NAVARRA: (Burlada) Motor Burlada, S.L. (948) 23 93 30 • ORENSE: Automóviles Amoreo, S.L. (988) 23 46 07 • PALENCIA: Julio Trigueros Gutiérrez (988) 72 53 11 • SANTANDER: (Maliño) Castellanos Industrial, S.A. (942) 25 42 11 • SEGOVIA: Guadamotor, S.L. (911) 44 41 93 • SEVILLA: Codiuto, S.A. (95) 457 26 91 - 40 • TARRAGONA: (Reus) Automóviles Anés, S.A. (977) 77 25 22 • TÓLEDO: (Talavera) Reinacar, S.A. (925) 80 10 49 • VALENCIA: Autotécnicos Valencia, S.L. (96) 366 99 00 • VALLADOLID: Duero Automoción, S.L. (983) 37 47 99 • VIZCAYA: (Bilbao) Más Motor, S.A. (94) 467 80 00 • ZAMORA: Manuel Alonso Vara (988) 52 27 94 • ZARAGOZA: Automóviles Daiauto, S.L. (976) 38 22 53.



**TIEMPO Y MÚSICA**  
Hasta ahora, la actividad de Jacob Jensen se había destacado en el diseño de relojes y equipos electrónicos de la marca Bang & Olufsen. En el interior del Jensen One se han incorporado los más avanzados sistemas.



One recurre al motor de seis cilindros con 2.975 centímetros cúbicos y 170 caballos que emplean los Citroën XM Prestige. Un motor poderoso que permite al One superar con facilidad los 220 kilómetros por hora. Otros elementos con que cuenta este modelo son: ABS de serie, climatizador automático, equipo estereofónico y sistema de suspensión controlado por ordenador. En el interior tampoco se han regateado los esfuerzos y el lujo, y las innovaciones tecnológicas conviven perfectamente. Buena muestra de esta afirmación se aprecia en el cuero

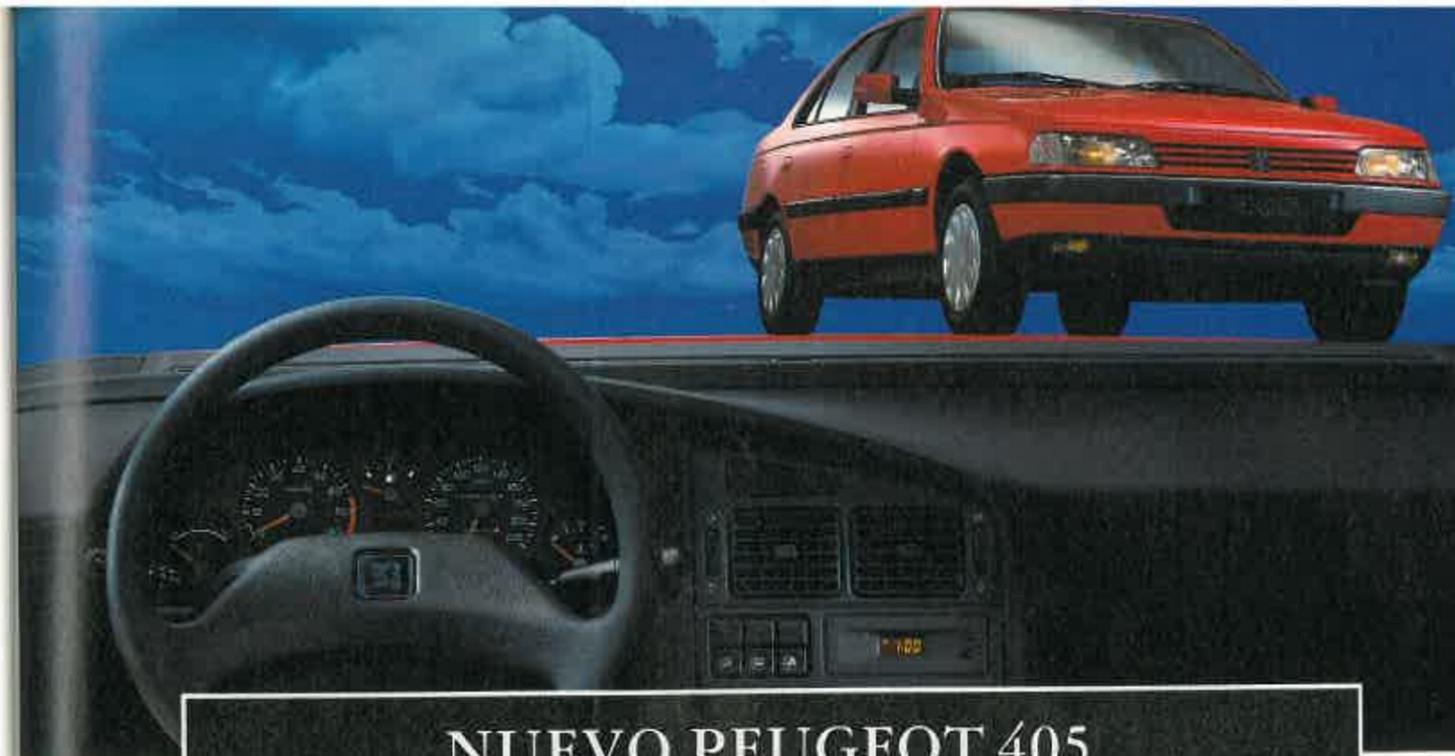
**L**os faldones cumplen la fundamental misión de aumentar el efecto visual del vehículo, que parece deslizarse sobre el asfalto sin tocarlo.

que recubre los asientos y en los *display* digitales de información situados en el salpicadero.

De momento la empresa danesa Max René, que es la encargada de comercializar el Jensen One, sólo pondrá a la venta un número limitado de unidades que se irán entregando por riguroso orden de petición.

Al mercado español es posible que vengan seis o siete unidades. El precio de venta de este modelo en nuestro país rondará los 12 millones de pesetas.

Gonzalo Serrano



## NUEVO PEUGEOT 405 LA TENTACION VA POR DENTRO.

Este es el nuevo Peugeot 405. Aquí viaja la tentación.

**La tentación por la potencia** de sus nuevas motorizaciones de hasta 155 CV y 1.998 cc. en gasolina, diesel o turbodiesel.

**La tentación por la estética y la elegancia** de su nueva línea, remodelada especialmente en su parte trasera para permitir un total acceso al maletero.

**La tentación por la comodidad** de su nuevo interior, totalmente reformado. Con un nuevo y completísimo tablero de mandos, un nuevo volante regulable en altura y nuevos asientos ergonómicos con regulación lumbar electrónica.

**La tentación por el lujo** y los detalles de confort, como el cuero y la madera que hacen de la conducción un auténtico y silencioso placer.

**La tentación por la ecología** y

el respeto al medio ambiente representada en sus nuevos motores de gasolina catalizados. Entre y disfrute el nuevo Peugeot 405. Dentro está la tentación.



DESDE 1.810.000 PTAS.  
(IVA y transporte incluidos)



PEUGEOT

PEUGEOT 405. EXPRESION DE TALENTO.

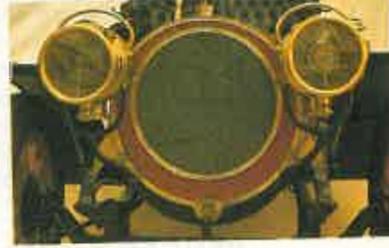
Madrid se viste este otoño de movimiento. Los primeros días de octubre una exposición de más de setenta vehículos antiguos ha mostrado al visitante el impacto cultural y social del automóvil.

CLASICOS EN MADRID  
**UN SIGLO EN MOVIMIENTO**



**C**ORRÍA el año 1889 cuando un industrial barcelonés llamado Bonet viajó hasta París para visitar la Exposición Universal. Allí disfrutó y admiró todo tipo de maravillas, pero lo que más llamó su atención fue un motor Daimler de combustión interna de un único cilindro que no dudó en llevarse a

**EL COCHE Y LA CULTURA**  
Madrid cuenta ya con una muestra de automóviles digna de su capitalidad cultural.



**OJOS GRANDES**  
Junto a un Jaguar XJ120 de 1954 (a la derecha), un coche de los años 20 aún con faros de carburo.

casa. Unos meses más tarde nacía el primer automóvil de construcción española.

Una réplica de este automóvil, encargada por la Dirección General de Tráfico y creada por Salvador Claret a partir de una fotografía y planos publicados en periódicos de la época, ocupa un puesto de honor en la



**MÁS QUE UN NOMBRE**  
El Bugatti 35 logró más de 1.800 victorias deportivas.

muestra que, durante la pasada semana, contó con el incomparable marco del madrileño parque de El Retiro.

Bajo la dirección de José Antonio de la Rica, esta exhibición se sitúa dentro del ciclo «Automóvil y Sociedad», organizado por el Ayuntamiento de Madrid, con motivo de la celebración de la Capitalidad Cultural Europea.

Como un viaje a través del tiempo, la exposición no sólo ha ofrecido una panorámica técnica sobre el pasado del automóvil. Va mucho más lejos. Inmersos en una enorme burbuja de color blanco, más de se-

tenta vehículos evocan la revolución industrial y el impacto social del automóvil.

Allí pudimos ver nada menos que seis Hispano-Suiza, fabricados desde el año 1910 hasta 1930, testigos del nacimiento de esta empresa, fundada bajo los pilares de Castro Fábrica Hispano-Suiza de Automóviles a principios de siglo, y de la evolución de los motores, obra del ingeniero suizo Marcos Birkigt. Modelos como el Ómnibus de 1924 o el modelo T-60, propiedad de Pastora Imperio desde 1925 hasta que el Obispo de Salamanca lo adquiriera años más tarde, demuestran

que, a pesar de no ser un creador extraordinario como Voisin, o un genio como Bugatti, el perfeccionamiento en el diseño Birkigt y la sencillez de sus motores le situaron a la altura de los creadores más punteros de su época.

La marca de Henry Ford también ha estado presente con media docena de modelos como los Ford T (versiones Tourabout y Runabout de 1910 y 1914) con los que la casa de Detroit puso en marcha la producción en cadena, dos Ford A y dos Ford Capri RS, que si bien se consideran ya clásicos, son sobradamente conocidos por muchos de

**EL PRIMERO DE SERIE**  
El Ford T fue el primer coche del mundo fabricado en serie. A la derecha un Hispano Suiza T-16 de 1928 fabricado en Barcelona, perteneciente a la DGT.



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA  
**ERISTOFF**  
Un lenguaje distinto.



**LA MARCA MÁS ANTIGUA DEL MUNDO**  
Un Peugeot 201 de 1932, de la fábrica más veterana en activo.

nosotros. El fruto por excelencia que define la obra de Ettore Bugatti, el modelo 35 (1924) ha sido de los más admirados. Su diseño, mezcla de funcionalidad y belleza, y una mecánica de 8 cilindros en línea, en dos bloques, le hicieron merecedores de más de 1.800 victorias en la historia de la competición.

El Pegaso Z-103, obra del ingeniero español Wilfredo Ricart, constituye una de las joyas de esta exposición, incrementado su interés por la exclusividad del modelo, ya que sólo se fabricaron tres unidades.

Unos metros antes, otra de las maravillas de la industria del motor:



**ROLLS-ROYCE AMERICANO**  
Uno de los pocos RR fabricados en USA, este Phantom de 1928.

Rolls Royce Phantom I. Con tan señorial título, este modelo de 1928 rompe la tradición de la marca de los «coches más lujosos del mundo» de llevar el volante a la derecha. La explicación es que fue montado en la factoría que temporalmente tuvo Rolls Royce en Springfield, Estados Unidos. Además de este modelo, hay cuatro Rolls-Royce en la muestra: otro Phantom I (1929), un Phantom II (1932), un Silver Dawn (1953) y un Silver Cloud (1960).

Pero no todo ha sido lujo y opulencia en la industria. Una Europa maltrecha por las secuelas de la

Segunda Guerra Mundial pedía a gritos modelos económicos: Fiat Topolino, Isetta, Goggomobil y Renault 4.4. O el Biscúter, obra de un genial y excéntrico creador como Gabriel Voisin, que fue rechazada en Francia y calificada como «verdadera tomadura de pelo». Una España con un nivel económico por los suelos y un mercado protegido y poco desarrollado no se permitió tales calificativos. Se llegaron a vender 35.000 unidades, recordadas hoy por sus propietarios con la nostalgia del pasado.

Lourdes Bravo  
Foto: Ramón Rodríguez



**MICROCOCHES**  
Sobre estas líneas una Isetta de 1953, con apertura frontal. Abajo, el popular Fiat Topolino de 1949.



**DESDE LA ESPAÑA POBRE**  
Antes de la aparición del 600, el Biscúter (abajo) colmaba las aspiraciones de los españoles. Arriba, un Renault 4.4 de la época.



E  
L  
M  
I  
N  
I  
M  
A  
G  
A  
Z  
I  
N  
A  
G  
A  
Z  
I  
N  
A  
G  
A  
Z  
I  
N

**NUEVOS PRODUCTOS**  
**ESPAÑA EN EL BOLSILLO**

CON más de treinta mil datos disponibles, la Guía Electrónica de Carreteras puede ser un buen seguro de viaje. Del tamaño de una calculadora de bolsillo que cabe en cualquier rincón del coche, Adtec ha lanzado esta guía para que el usuario de la red nacional de carreteras y autopistas pueda tener al instante la información que necesita en un momento preciso. Así, indicará desde donde está la gasolinera más próxima y si tiene o no gasolina sin plomo, hasta los hospitales y centros de Cruz Roja que hay en la ruta. Además, recoge la red de talleres oficiales de Renault,

Seat, Citroën, Peugeot y Ford y, para que la información sea completa y el automovilista pueda hacer frente a cualquier imprevisto, también contiene una relación de hoteles, restaurantes, campings, casinos, y un largo etcétera.

Para que la comodidad sea completa el manejo de la Guía también es muy fácil. Basta indicar la carretera por la que se circula, el kilómetro en el que se está, la dirección que se lleva y el servicio que se necesita. Con estos datos la guía facilita todas las posibilidades y variantes -incluido teléfono y categoría- desde el punto en el que se ha solicitado la información hasta el final de la vía por la que se circula.

Adaptar este producto, que es norteamericano aunque la mayor parte de sus componentes son japoneses, a España ha costado cuarenta millones de pesetas y un año de trabajo intensivo, trabajo que deberá continuar ya que la guía será actualizada al fi-



nal de cada año, servicio que se suministrará a los clientes interesados mediante un chip cuyo precio es de dos mil pesetas, mientras que el aparato con los datos actuales

se vende por 19.990 pesetas. Adtec está en la calle General Yagüe, 5, 5º de Madrid y el teléfono es: 597 39 24 ó 597 30 48, ambos con el prefijo 91.

80, Alfa 164, BMW Series 3 y 5 y Renault Clio. El distribuidor para España de este interesante kit de montaje es Momit SA (teléfono 93-774 15 03).

**AIRE FRIO PARA EL CLIO 16V**

HASTA la fecha, el Renault Clio 16 válvulas no podía ser equipado con un sistema de aire acondicionado (por falta de espacio en el vano motor), pero la firma Diavia ha presentado en el Salón de París un equipo espe-



**KIT DE MADERA PARA EL GOLF**

LA firma MOMO, especializada en la fabricación de volantes de madera de aspecto deportivo, nos ofrece una nueva y atractiva gama de elementos para personalizar los automóviles: los interiores en madera. Hasta ahora, este tipo de terminaciones estaba reservado a los coches de gran lujo pero, con la propuesta de MOMO, puede ya decorarse algunos modelos populares con madera de raíz, montada sobre aluminio, por lo que es inastillable. La firma ofrece ya interiores de madera para los salpicaderos del Volkswagen Golf y Passat, Audi

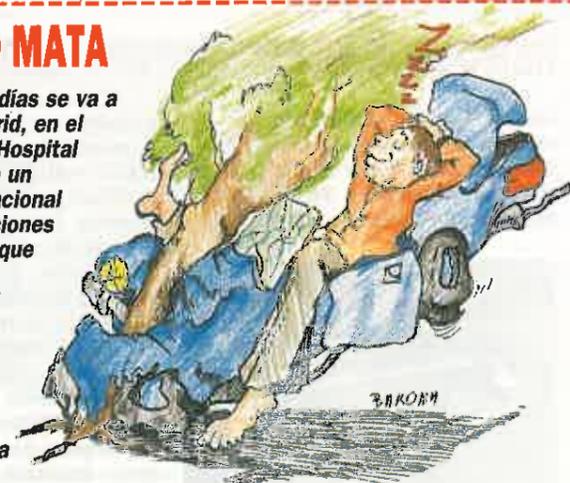
cialmente diseñado para este coche. En las pruebas de homologación se han obtenido los siguientes resultados: con una temperatura ambiente de 43 grados, el interior del coche se estabiliza en 60 grados. Con el equipo, se logra rebajarla a 25 grados en media hora.



Aprovechando la ocasión Diavia ha presentado también equipos de aire acondicionado de mando electrónico para todas las versiones del Seat Toledo.

**EL SUEÑO MATA**

En los próximos días se va a celebrar en Madrid, en el Aula Magna del Hospital Doce de Octubre un Simposio Internacional sobre las alteraciones del sueño, en el que intervendrán especialistas españoles y extranjeros. Una de las ponencias se refiere a la importancia de la vigilia para el conductor, ya que se ha puesto de manifiesto en un reciente análisis estadístico, que un 28 por ciento de los accidentes de tráfico tienen como causa directa o indirecta la fatiga o el sueño; y



que un 70 por ciento de los accidentes en los que el conductor no está en perfecta vigilia, produce víctimas mortales.

CRITICA DE TIENDAS

## MEDINA S.A. CONCESIONARIO RENAULT

TRADICIÓN y perfecta atención al cliente son dos de las máximas que se siguen a la perfección en Medina, S.A., concesionario oficial de Renault en Madrid.

La distribución de este concesionario es peculiar ya que tiene repartidas



sus instalaciones en varios locales que, sumando sus superficies, alcanzan una cifra de 9.000 metros cuadrados. La exposición de vehículos nuevos dispone de 200 metros, en los que se exponen versiones de todos los modelos que componen la gama que comercializa en nuestro país el fabricante galo. Además, esta exposición cuenta con una pequeña *boutique* en la que se muestran al público los pequeños detalles y accesorios que completan un vehículo.

El equipo de ventas de vehículos nuevos funciona correctamente, proporcionando al cliente un trato personal y directo. Un trato que da sus resultados ya que durante el pasado

ejercicio comercializaron un total de 700 unidades. Las entregas, gracias al stock de 100 unidades, se realizan de forma inmediata y los automóviles que disfrutaban de una mejor acogida entre los clientes de este concesionario son los Clio y los R-19.

**Usados:** Es una de las secciones más interesantes de Medina, S.A. Por norma general suelen tener un stock que oscila entre 20 y 25 unidades, todas ellas revisadas y acondicionadas y con una garantía nacional que, dependiendo del estado del vehículo, va de los 6 meses a los 2 años.

**Taller:** Cuenta con más de mil metros y una sección añadida de dos mil destinada a carrocería. Dispone de todo tipo de material y ofrece la posibilidad de financiar las reparaciones a través de la financiera de Renault.

**Almacén de recambios:** Alberga más de 7.000 re-

ferencias y además suministran recambios a talleres y agentes de la marca.

**Seguros y Financiación:** En materia de seguros trabajan con Patria Hispana y Wintenthur, mientras que a la hora de financiar ofrecen los servicios de la financiera de marca. También aceptan sin problemas las ideas que aporten los clientes.

**Dirección:** Medina, S.A. se encuentra en la madrileña calle de Jaime el Conquistador número 31.

El teléfono es el (91) 473 30 44



Trato agradable y profesional



Dificultad para aparcar

MATRICULA DE HONOR

## NUEVA ESTRUCTURA EN PEUGEOT

PEUGEOT España ha renovado recientemente su estructura comercial. Dentro de esta renovación, Eugenio Muñoz Aguilar, que en los últimos años ocupó la dirección de post-venta, ha sido nombrado director de Ventas, mientras que Julián Llorente es el nuevo director de marketing, cargo que incluye responsabilidades en el área de la publicidad, promoción y actividades deportivas. Así mismo, Rafael Muñoz de Leyva y José Manuel Pequeño ocuparán, respectivamente, la dirección de filiales y de post-venta.

## SERVICIOS DISTINGUIDOS

EL presidente de General Motors Europa, Louis R. Hughes, ha recibido la Medalla por Servicios Distinguidos, uno de los más altos honores civiles que otorga el presidente de la República Federal de Alemania. Este premio lo recibe Hughes por su excepcional labor en el campo industrial en los Nuevos Estados Federales como antiguo director General de Adam Opel AG, no en vano la nueva planta de Opel en Eisenach, que ha comenzado su producción a finales de septiembre, es, hasta la fecha, el proyecto de inversión más grande en Alemania Oriental.

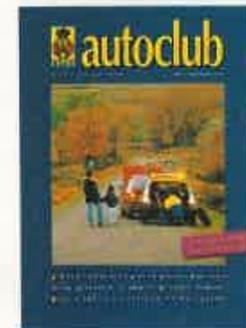


## PARIS EN ESPAÑOL

MICHELIN ha sacado una de sus tradicionales guías verdes escrita en español. Se trata de la guía de París en la que se recogen fotografías, planos y esquemas de la capital francesa. Un total de 27 itinerarios, pensados para recorrer a pie, de cada uno de los monumentos y rincones dignos de la atención del viajero. Estos itinerarios, según es costumbre en las guías Michelin, están valorados, según su interés, por estrellas. Además, en cortos capítulos, se recogen curiosidades de la ciudad y sus alrededores.

## AUTOCLUB VUELVE

LA revista Autoclub, portavoz del Real Automóvil Club de España, inicia una nueva etapa, con un formato modificado y más páginas. Dirigida por Fernando Falcó y con Pablo Antoñanzas como subdirector, Jorge Silva se ha incorporado como redactor jefe ejecutivo



## DIRECTOR DE MARKETING

LA filial española de Neumáticos Continental acaba de nombrar a Alex Sanz Gómez nuevo director de marketing, sustituyendo a Juan de Andrés Gayón, que había abandonado la compañía



hace unos meses. Alex Sanz nació en París hace 32 años y es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad Autónoma de Madrid, trabajando con anterioridad en Grace S.A. y en Argón S.A. como delegado nacional de ventas.



## EN SEPTIEMBRE SE SALVARON LOS MUEBLES

CUANDO se conocieron las ventas de los primeros días de septiembre, todo indicaba que el mercado atravesaba un bache profundísimo. Pero,

los últimos días del mes han salvado el balance, porque finalmente la cifra es de un crecimiento de un 6,47 por ciento, a pesar de la crisis y de las duras medidas económicas decretadas por el gobierno a mediados de verano.

Según datos de Anfac (asociación de fabricantes), se vendieron 59.354 unidades, frente a los 55.603 coches del año anterior. Durante los nueve primeros meses del año, se vendieron 757.777 automóviles de turismo, lo que representa un incremento del 13,33 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.

Fasa Renault, con 10.304 unidades fue la marca que más turismos vendió durante septiembre, seguida por Seat, a quien le cabe el orgullo de ofrecer el Toledo como coche más vendido del mes. Ford, Opel y Peugeot se sitúan a continuación.

En cuanto a las ventas acumuladas, Renault está al frente, con 137.031 turismos, seguida por Ford (109.682), Opel (91.772) y Citroën, que es la marca que ofrece un mayor crecimiento porcentual.

Ya hemos mencionado que el Toledo ha sido el coche más vendido en septiembre (4.476 unidades), por delante del Renault Clio (4.367), Renault 19 (3.875), Opel Astra (3.493) y Ford Fiesta (3.147).

De los 757.777 coches vendidos hasta el 1 de octubre, el 54,49 por ciento se fabricaron en España, figurando Fiat como el grupo líder en importación «pura», con 32.062 unidades vendidas en el mercado español. Sin embargo, el grupo italiano atraviesa por un delicado momento, ya que sus tres marcas, Fiat, Lancia y Alfa, arrojan resultados negativos en el conjunto de los nueve meses transcurridos.

### VENTAS SEPTIEMBRE

	Sept. 92 Unidad.	%	Enero/Sept 92 Unidad.	%
Renault	10.304	0,85	137.031	11,05
Seat	8.101	19,15	75.323	11,07
Ford	7.678	5,15	109.682	20,24
Opel	7.276	-3,91	91.772	16,49
Peugeot	5.904	30,82	75.688	18,31
Citroën	5.646	14,01	83.798	51,59
Volkswagen	3.923	22,21	42.690	-10,87
Fiat	2.317	-18,56	32.062	-16,63
BMW	1.258	23,73	15.477	25,58
Nissan	1.015	34,79	12.579	31,68
Audi	961	12,14	14.177	16,93
Pover	834	-21,84	11.390	-6,82
Mercedes	723	-17,65	11.153	14,57
Lancia	599	-10,19	9.631	-0,79
Volvo	489	-2,59	7.936	15,97
Honda	302	56,48	3.540	105,81
Mitsubishi	255	10,39	2.346	18,97
Mazda	245	31,72	2.555	25,43
Alfa Romeo	227	-53,74	4.382	-45,13
Toyota	220	-27,63	3.027	-25,90
Hyundai	201	107,22	1.749	80,50
Lada	186	-48,62	2.812	-29,26
Suzuki	143	-	1.125	7,45
Seat	100	88,68	1.135	4,70
Skoda	74	362,50	419	51,26
Chrysler	73	942,86	10.311	293,24

Otras marcas

TOTAL 59.254 6,57 757.777 13,33

### VENTAS DE TURISMOS



Es importante destacar las ventas de coches japoneses, entre los que Nissan (12.579 unidades vendidas en lo que va de año) figura en cabeza, muy por delante de Honda (3.540) y Toyota, que es la única marca nipona que presenta un balance nega-

tivo. Hay que considerar que en las unidades vendidas por Nissan están incluidos los Primera, fabricados en el Reino Unido, a los que se sumarán próximamente el Micra y el Serena, este último modelo se producirá en la fábrica de Barcelona.

## REMOLQUE ESPECIAL PARA MOTOS

La conocida tienda Difrenos, especialista en todo lo referente al trial, acaba de lanzar lo último en transporte de motos. Se trata del Minlmax, un remolque que se



presenta como la solución ideal a los problemas del carro tradicional. El diseño ha sido realizado y patentado por Manolo Jiménez, encargado de la tienda y conocido piloto de trial de la zona centro, que en sus muchos años de desplazamientos con diferentes tipos de remolques ha ido acumulando la suficiente experiencia para realizar este original diseño. Las ventajas que ofrece el Minlmax son numerosas; está equipado con ejes y neumáticos de alta velocidad y cuenta con una suspensión por barra de torsión, según normas de la CE., lo que unido a un centro de gravedad más bajo de lo normal, permite circular por carretera casi como



si no se llevara remolque. Además, para almacenarlo, se puede plegar, por lo que el espacio que se necesita es mínimo, además puede transportar hasta tres motos. El remolque pesa apenas 90 kilos y su longitud, plegado, es de 185 centímetros. Su precio es de 118.000 pesetas, IVA incluido. Para más información, llamar al teléfono 91-408 36 50.

AGENDA

## ARTE ENTRE ESTRELLAS

**MERCEDES** Benz no pesa en su empeño, un empeño que está llevando con éxito, de convertir sus locales de la madrileña calle José Ortega y Gasset en un centro de arte. En esta ocasión las obras que se pueden admirar, repartidas entre



los elegantes modelos de la marca de la estrella, son las esculturas de Vallejo, un artista que sabe imprimir a sus exquisitas obras una gran carga emocional y humana. Sus trabajos, algunos de ellos conmovedores, se expo-

## PLASTICOS EN LOS MOTORES

Los nuevos motores de tipo Zeta, utilizados en la gama actual de los Ford Escort y Orion y en los futuros Mondeo (actuales Sierra), incorporan una innovación técnica que merece la pena destacar: un colector de admisión realizado en material plástico, en sustitución del aluminio habitual. Durante tres años, un equipo de expertos de Ford, en colaboración con técnicos de Dupont,



Bayer y otras firmas proveedoras, han trabajado para diseñar este componente en un molde de una pieza. El nuevo colector se fabrica en resina de nylon con refuerzos en fibra de vidrio. Es aproximadamente tres kilos y medio más ligero que el equivalente en aluminio y se prevén para el futuro

reducciones de peso del orden del 40 al 60 por ciento en piezas de similares características. No es ésta la primera vez que Ford utiliza elementos plásticos en sus motores ya que, desde 1988, se utiliza en el motor diésel en los depósitos finales del radiador.

nen hasta el día 23 de octubre en la sede central de Mercedes Benz.

## DE RUTA POR SIERRA NEVADA

PARA el puente de la Inmaculada, del 5 al 8 de diciembre, el club Sevilla 4x4 Aventuras ha organizado una interesante propuesta. Se trata de pasar esos días recorriendo un total de doscientos kilómetros por los bellos paisajes de Sierra Nevada, una excursión cuya dificul-

tad variará según la cantidad de nieve caída en la zona. El precio por persona es de cinco mil pesetas y las reservas se pueden efectuar poniéndose en contacto con José María Huerta, calle Capitán Vigeras nº 1. Sevilla 41004.

## FUERA RUTINA

EL Grupo Moto Aventura 4x4 de Utiel propone una forma diferente de recibir el año nuevo y pasar la fiesta de Reyes. Como el año pasado, ha organizado, del 28 de diciembre al 8 de enero,

un interesante recorrido por el desierto del Tanezrof, recorrido que mezcla pistas y asfalto y en el que no faltan las grandes dunas y los inmensos arenales. Las plazas disponibles son limitadas y el precio de inscripción es de 170.000 pesetas por vehículo y conductor y 95.000 por acompañante; por ese mismo precio, existe la posibilidad de ir en uno de los vehículos de asistencia. El Grupo Moto Aventura 4x4 está en la calle Pedro I, nº 2 de Utiel, Valencia; el teléfono y fax es: 96/ 217 06 38.

## VIDEOS

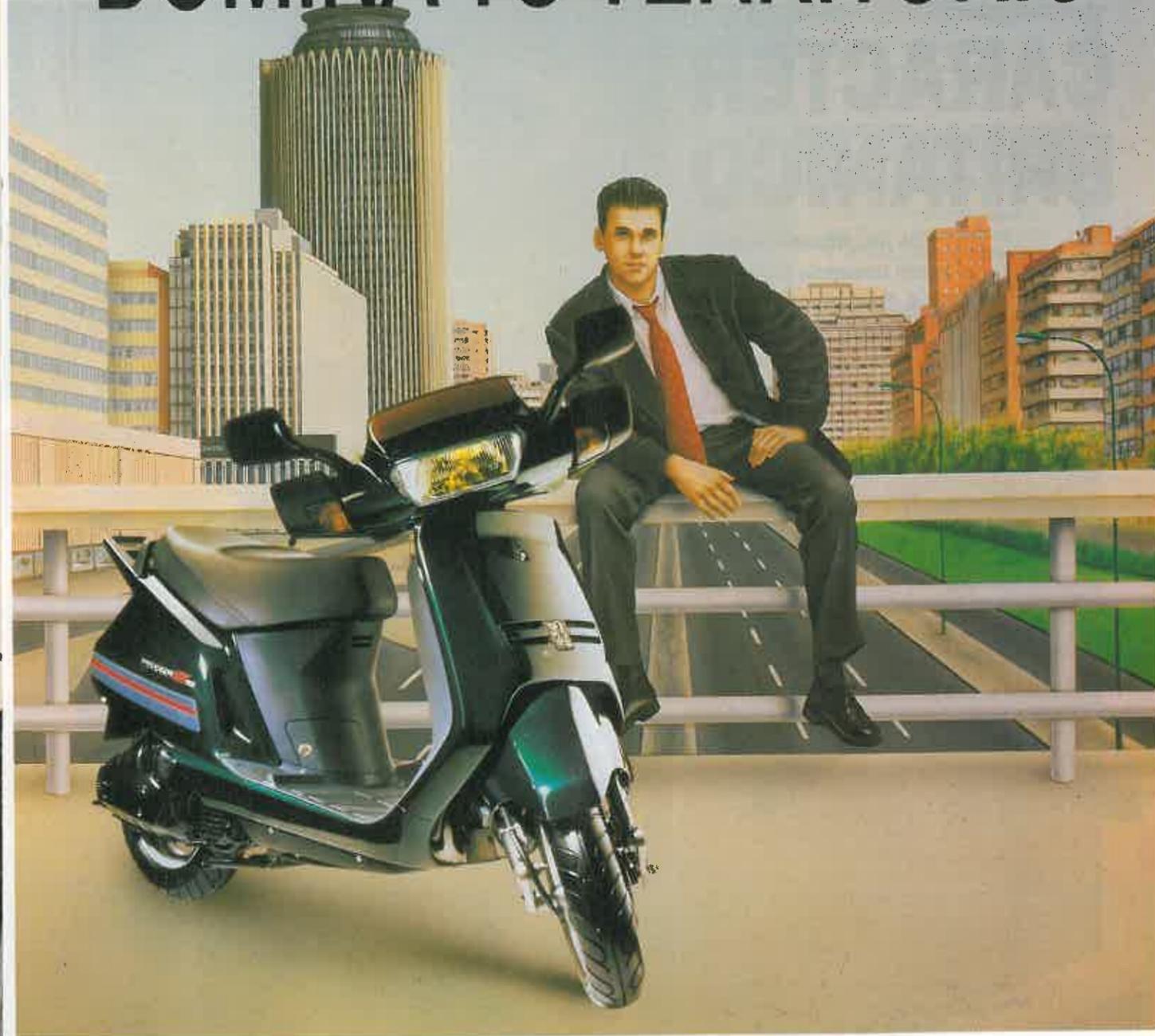
### HISTORIA DE LA AVIACIÓN

Recopilar la historia de la aviación en siete películas no ha sido fácil. Sus productores, la Radiotelevisión Francesa y Pathe Cinema, recurrieron a más de 70 expertos entre historiadores, fabricantes, pilotos, ingenieros, coleccionistas, museos y archivos de imágenes, labor en la que se han invertido 4 años. La colección llega de la mano de Kalender Video bajo diferentes títulos:



«Máquinas voladoras», «Aeroplanos, escuadrillas y ases», «La Travesía del Atlántico», «Las Rutas del Cielo», «La Guerra Civil Española y la Batalla de Inglaterra», «El cielo en llamas» y «La barrera del sonido». El precio por unidad es de 1.995 pesetas, y para conocer los puntos de distribución se puede contactar con el telf. (91) 555 44 77.

# DOMINA TU TERRITORIO



### PEUGEOT SV 125/SV 92.

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

- Engrase separado
- Totalmente automático
- Doble variador continuo de velocidad
- Encendido electrónico

- Completo cuadro de mandos con reloj digital
- Suspensión delantera y trasera con amortiguadores hidráulicos
- Freno de disco con sistema APS
- Llantas de aleación ligera diseño Peugeot
- Alojamiento para casco
- Capacidad del depósito: 8,8 litros
- Portaequipaje trasero

**PEUGEOT SV**  
EL REY DE LA SELVA

IMPORTADORES:

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



¿ BUSCA ALGO DE INTERES ?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

# CARACTER BRITANICO

**Su inconfundible color verde denuncia su origen inglés. Pero el respeto a la tradición acaba ahí. La Triumph Trident 900 reverdece un pasado glorioso, una «roadster» que convence por su mecánica brillante y moderna, y su elegante diseño.**

**L**a industria inglesa vuelve a la carga con la recuperación de una de sus marcas más características, Triumph hace una apuesta inteligente para recuperar un pasado glorioso.

El protagonista de esta nueva etapa de la fábrica inglesa, John Bloor, no ha dejado lugar al fracaso, optando por desarrollar una gama de motores modulares con cilindradas que van desde los 750 centímetros cúbicos hasta los 1200.

En el caso que nos ocupa, el motor intermedio de 900 centímetros cúbicos, es un tricilíndrico en línea con doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro, de diseño plenamente actual. En realidad se trata del mismo bloque de la 1200 pero con un cilindro menos, cambio, embrague y distribución son iguales que en el modelo superior, por lo que su fiabilidad mecánica parece plenamente asegurada.

Nada queda en la actual mecánica Triumph que recuerde las características de las antiguas. El nuevo motor está mucho más cerca de la concepción típicamente japonesa, se acabaron las conocidas pérdidas de aceite que caracterizaban a estas motos inglesas en el pasado. De hecho, una gran parte de las piezas de las nuevas Triumph, proviene de suministradores japoneses con las máximas garantías de calidad, como los discos y pinzas de freno Nissin, las suspensiones Ka-



## VIRTUDES

- Diseño elegante
- Motor briso y elástico
- Frenos potentes y dosificables

**TRIUMPH TRIDENT 900  
PRECIO: 1.232.000 PTAS.**

- Suspensiones blandas
- Peso relativamente alto
- Pequeños detalles de acabado

## DEFECTOS





**A LA JAPONESA**  
Los elementos empleados en el cuadro de relojes son de origen japonés. El motor muy compacto y de excelente rendimiento tiene un punto débil en los mal resueltos manguitos de refrigeración, bastante antiestéticos.

**SEGURIDAD**  
El conjunto delantero de frenos, resulta plenamente eficaz, aunque las pastillas se gastan con cierta rapidez.



yaba o los carburadores Mikuni. Todos son elementos comunes en las Kawasaki, con cuyos motores tetra-cilíndricos guardan cierta relación estos propulsores «made in Great Britain».

En la parte mecánica también convence el funcionamiento de la caja de cambios de seis velocidades, excelentemente escalonadas y de manejo bastante preciso y suave. Esto se complementa con el magnífico comportamiento del embrague.

El chasis elegido es totalmente convencional, una viga superior en tubo de acero de la que va suspendido el motor. El resultado es del todo satisfactorio, pues proporciona una impecable rigidez. Para la suspensión del tren delantero se ha elegido una horquilla Kayaba, con unos tarados bastante turísticos que priman el confort, aun a costa de su rendimiento en conducción deportiva, algo para lo que probablemente no haya sido pensada esta moto. La suspensión posterior con sistema Tri-Link y monoamortiguador regulable en precarga, se comporta también correctamente en su cometido turístico aunque acusa algunos suaves rebotes en asfalto rizado, sin llegar nunca a provocar sustos. Por lo demás, la geometría de esta moto se atiene a unas cotas clásicas para una moto «roadster» con una elevada distancia entre ejes que asegura un excelente comportamiento y estabilidad en recta.

**PERSONALIDAD**

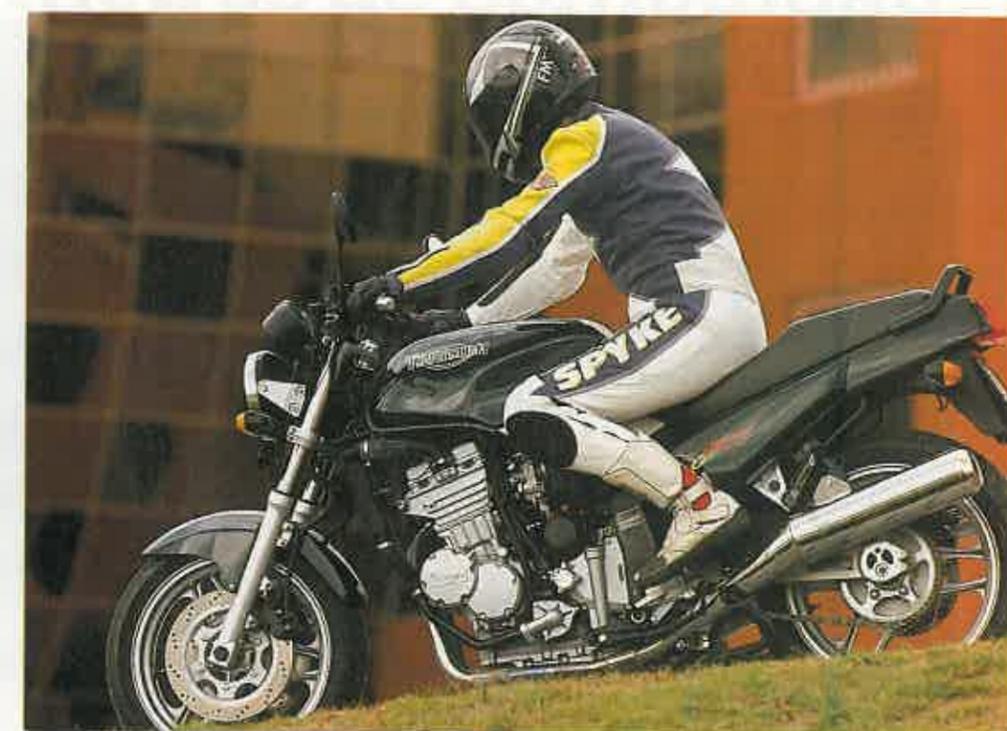
Aunque, como hemos dicho anteriormente, la Trident incorpora un buen número de componentes japoneses con un resultado final con ciertas connotaciones con las motos niponas, la renacida máquina inglesa, tiene una acusada personalidad y un carácter peculiar que la diferencian tanto de los productos orientales como de los demás productos europeos. El resultado final es bastante convincente. Logrando un excelente equilibrio entre prestaciones y confort.

El motor es la gran estrella del conjunto, sin que esto sirva para desmerecer al resto. Destaca por su suavidad de funcionamiento, pero también por su potencia y elasticidad. El elevado par motor (8,26

Kgm a 6.500 rpm) proporciona una respuesta contundente desde pocas revoluciones y una inmensa elasticidad que le permite unas recuperaciones brillantes. Si a esto añadimos el excelente escalonamiento de la caja de cambios de seis velocidades, es fácil comprender las magníficas prestaciones de la Trident. Los 100 caballos de potencia declarada, son «de verdad» y las aceleraciones son brillantes y rebosan energía.

Por todo ello, aunque esta no es una moto de talante deportivo, su comportamiento es muy vivo y alegre. El rígido chasis colabora eficazmente para proporcionar un alto grado de seguridad. Sin embargo, la disposición de su motor, algo elevada, y su peso, le marcan un alto centro de gravedad con el que hay que contar cuando se quieren buscar los límites de esta moto.

En carreteras con buen asfalto, largas rectas y curvas de largo radio, las medias que puede conseguir la Trident son bastante espectaculares, sin necesidad de ser un piloto muy agresivo.



**PERSONALIDAD ACUSADA**  
Tanto sus equilibradas líneas como su comportamiento general, convierten a esta «roadster» en una moto con un carácter muy definido y bastante peculiar.

**KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD**

**MXT**

**MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.**



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 MXTRO. 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 70-85) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Tricilíndrico en línea, cuatro tiempos, refrigeración líquida. Doble árbol de levas. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 885 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera 65 mm. Compresión: 10,6 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 9.500 rpm. Par máximo: 8,3 mkg a 6.500 rpm.

**ALIMENTACION:** 3 carburadores Mikuni BST 36 milímetros.

**ENCENDIDO:** Electrónico digital. Batería 12 V 14 Ah. Faro halógeno 60/55 W.

**TRANSMISION:** Primaria por cadena, secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en aceite.

**BASTIDOR:** Tubular con viga superior y motor suspendido. Basculante de sección rectangular en aluminio. Suspensión delantera con horquilla telescópica de 43 mm de diámetro de barras con 150 mm de recorrido. Suspensión posterior, sistema Triflink con monoamortiguador regulable en precarga con 120 mm de recorrido. Frenos: Doble disco delantero, de 296 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Posterior de disco con 255 mm y doble pistón. Llantas de aleación de aluminio de tres radios. Delantero 17x3,5. Posterior 18x4,5. Neumáticos delantero 120/70-17. Trasero 160/60-18.

**DIMENSIONES:** Longitud total: 2.160 mm. Ancho total: — mm. Alto total: — mm. Altura del asiento: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.490 mm. Distancia al suelo: — mm.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 239 kg. Capacidad del depósito de combustible: 25 l.



**ELEGANCIA INGLESA**  
Las líneas de la Trident resultan muy clásicas y sobrias.

En carreteras más reviradas, su peso se hace notar, aunque todavía sorprende su agilidad. La horquilla delantera con un largo recorrido y un tarado «blando» necesita de un cierto periodo de adaptación por parte del conductor.

La posición del piloto es bastante agradable y cómoda. Aunque la falta de carenado se nota, si nos agachamos sobre el depósito el cuadro de relojes nos protegerá lo suficiente para circular a una elevada velocidad sin excesivos agobios. También el pasajero disfrutará de una posición cómoda, algo elevada, y un

efectivo asa para poder agarrarse con seguridad.

En lo referente a acabados, tampoco se le pueden poner demasiadas pegs, los elementos utilizados son de calidad, así como la pinturas y cromados. Probablemente el defecto principal de esta joven inglesa sea su precio, un tanto elevado respecto al de sus teóricas competidoras. Pero esto también la proporciona un cierto halo de exclusividad, muy importante para ciertos compradores.

Fernando Cañizal  
fotos: Alex Blanco



## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	215
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m: salida parada	12,0
De 0 a 100 Km/h	4,0

## CONSUMOS

<b>CIUDAD</b>	7,5
<b>CARRETERA</b>	6,8
<b>AUTOPISTA (litros)</b>	6,5

# Más kilómetros de comodidad.



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

Comprarse un coche nuevo es probablemente uno de los momentos más agradables de la vida. En Ford hacemos todo lo posible para que este placer te dure años y años. Por eso, tu Ford está diseñado y fabricado con los máximos niveles de calidad, para asegurarte una vida larga y en plena forma. Sin embargo, su mantenimiento, su puesta a punto, requiere revisiones periódicas en él, algo muy importante desde el punto de

vista de la seguridad y la economía.

El desarrollo tecnológico ha permitido que los intervalos entre revisiones, en los coches de gasolina sin turbo, pasen de los 10.000 km. anteriores, a los 15.000 km. actuales. Toda una garantía de fiabilidad y comodidad.

Además, tendrás la seguridad de que tu Concesionario va a contar con el personal adecuado para cada trabajo, disponiendo de las herramientas más apropiadas. Y utilizando,

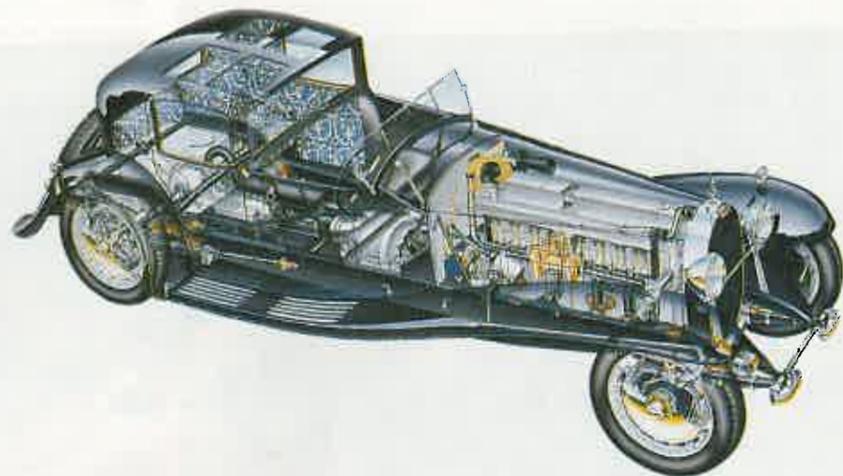
exclusivamente, recambios originales.

En Ford trabajamos para que tú obtengas el mejor servicio y tu coche, el mejor mantenimiento.

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



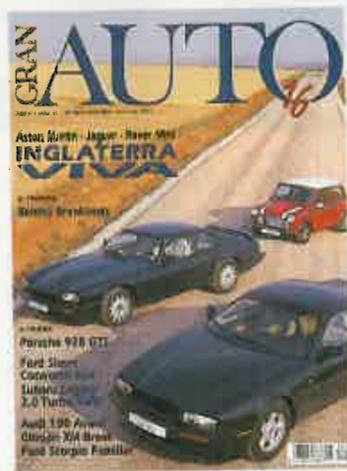
**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**



Un interior tan exclusivo como el del nuevo Gran Auto.

Si quieres entrar de lleno en la élite del motor, puedes hacerlo con el nuevo Gran Auto. Desde grandes clásicos a audaces prototipos. Los coches más fascinantes del mundo del motor tratados con la pasión y el cuidado que se merecen.

Y para celebrarlo contigo; un suplemento muy especial sobre una marca mítica: Bugatti. Lo más exclusivo del mundo del motor te espera en el interior de un Gran Auto.



GRAN AUTO. GRAN CLASE.

S  
NUEVOS  
O  
I  
C  
E  
R  
E  
D

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM OH	1.897.500	1.588	54	114	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM OH TD	2.112.600	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
ACM OH TD E	2.417.000	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-	-
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	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
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	1.995	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	200.000	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	200.000	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
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
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lana	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	-	-	-	-	-	-	-
<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 1.8 G	2.233.849	1.780	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.937.610	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.790.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.250.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.455.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.000.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6	4.125.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6 Quattro	4.670.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 1.9 TDI	2.925.000	1.696	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.274.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.556.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.754.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6	4.425.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.700.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.035.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 S4	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.265.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	3.990.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.180.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	4.980.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.700.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	3.805.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.560.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.130.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe S-2	6.170.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Cabrio 2.3 E	5.045.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 3.6	9.350.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 3.6 Aut.	9.350.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 4.2	10.350.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 4.2 Aut.	10.350.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231

# DE INTERESES

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TDE	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	1060	—
R21 Turbo DX	1780	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TDE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TRE Fam	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo G	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	2080	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2580	2190
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TDE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TRE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2230	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
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza XL 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc.Spc.Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Maraga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CLD 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CLD 4 p	1250	1080	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 Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1380	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GL 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	480	—
Santana GX 5	—	—	—	680	—
Santana GX GTD	—	—	—	480	—
Scirocco GT	1250	1070	980	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prelude 2.04 WS	2600	2200	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6 16V	1950	1650	1500	1270	1140
Acrord 2.0 16V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 SL	780	660	600	450	380
990 Turbo	1150	810	740	620	500
990 DSE	950	800	730	620	500
LADA					
Samara	570	480	420	380	—
LOTUS					
Excel	4630	4200	3800	3250	2760
Esprit HC	5370	4550	4130	3530	3000
Esprit Turbo	6500	5600	5000	4270	3630
MASERATI					
430	5750	4860	4400	3770	3180
Spider	5000	4250	3850	3270	2700
222S	4500	3650	3350	2850	2420
MAZDA					
323 F	2200	1890	1700	—	—
626 High Back	2660	2270	2040	1840	—
626 High Back 4WS	2800	2400	2160	1940	—
929	4110	3520	3170	2820	2540
RX7 Turbo	4520	3870	3490	3140	—
RX7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	—
MITSUBISHI					
Galant 2.0 GT 1.6V	2450	2050	1840	—	—
MORGAN					
4/4 1600 F 2A	3750	3150	2930	2470	2090
4/4 1600 F 4A	3800	3300	3000	2560	2180
Plus S	4800	4150	3700	3130	2660
NISSAN					
Sunny GT 1.6V	—	1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1450	—	—	—	—
Primera 1.6 SLX 5p	1620	—	—	—	—
Primera 2.0 E GT 4p	2240	—	—	—	—
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2380	2100	1780	1600
300 ZX 3.0 Turbo	4100	3450	3000	2550	2300
Mikura 3.0	3010	—	—	—	—
SAAB					
900 Turbo 16V	—	2000	1700	1400	1200
900 1.6V Cabrio	3000	2980	2800	—	—
900 Turbo Cabrio	3900	3250	2800	2380	2000
9000 1.6V 2.0	2400	2180	1950	1700	1500
9000 1.6V 2.3	2500	2300	2100	—	—
9000 Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1600
9000 Turbo 2.3 16V	3250	2750	2350	—	—
9000 CD 1.6V 2.0	2500	2300	2100	1850	1700
9000 CD 1.6V 2.3	2600	2340	2100	—	—
9000 CD Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1620
9000 CD 2.3 16V	3400	2890	2450	—	—
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	—	—
SKODA					
130 GL	520	370	340	290	280
136 L Favorit	580	490	440	—	—
136 L Rapid	570	480	430	—	—
SUBARU					
XT Turbo 4 WD	3100	2800	2350	2000	1800
Coupe 1.8 Turbo 4 WD	2300	1950	1750	1490	1340
Familiar 1.8 Turbo 4 WD	2400	2100	1850	1570	1410
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	1410
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	1610
MR 2	2700	2300	2050	1740	1570
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	2480
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	2600
Camry	1950	1660	1490	1270	1140
YUGO					
45 A	480	410	350	320	—
55 A	530	450	380	340	—
65 A	590	500	430	390	—
Florida 1.4	810	690	620	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFI	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 Si	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1420	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Startng	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	680	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro ER 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

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



**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. **CAMION** Mercedes, todo terreno, año 88. Tel. 776 08 39.

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

**F. TOME, S. A.** Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevalunas eléctricos, cierres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 490.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Citroën BX 19 TGS, año 91, como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Renault 21 TXE, A.A., llantas, etc., año 88, garan-

ta, 595.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza del Sol, año 87, 18 meses de garantía, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Santana GX5, full equip, año 87, garantía 12 meses, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/329 33 15.  
**AUDI** 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**AUDI** 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**BMW** 525 i, año 91, full equip, 2.780.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.  
**RENAULT** 19 TXE, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

VEHICULOS DE OCASION  
DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL  
ESCRITA

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

tía 18 meses, por 1.090.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Marbella, año 88, garantía 18 meses, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garan-

ta, 595.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza del Sol, año 87, 18 meses de garantía, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Santana GX5, full equip, año 87, garantía 12 meses, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/329 33 15.  
**AUDI** 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**AUDI** 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**BMW** 525 i, año 91, full equip, 2.780.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.  
**RENAULT** 19 TXE, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

# ¡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**



## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 18 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



**UNA OCASION DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.  
P<sup>a</sup> de la Castellana, 27B. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S.A.**

SE VENDE  
**FORD SIERRA COSWORTH 4X4**  
A MATRICULAR  
TEL: (98) 525 76 98  
A PARTIR  
10 NOCHE.

VENDO O CAMBIO  
**BMW 750i**  
TECHO, CUERO, RADIO CASSETTE, FULL EQUIPE, 50.000 KMS.  
(A partir de 10 de la noche)  
TEL: (98) 525 76 98

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a \_\_\_\_\_

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

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.  
Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

## ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

**CREDITECNICA**  
LA MEJOR FINANCIACION  
EN 48 HORAS  
DESDE **13,9%**



Teléfono móvil **GRATUITO**

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

**Motor 16**



DE INTERES



# AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

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

**ALARMAS GT** PROFESIONAL

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

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**

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

## SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

**BMW 524 TD**, año 87, 1.275.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**CITROËN XM V6**, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**CITROËN AX 11 TRE**, impecable. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

**SUPERCINCO GTL 5P**, M-K, perfecto estado, garantía. Teléfono 725 86 22.  
**BMW 325 IX**, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevallas eléctricas, cierre centralizado, garantía 6 meses. Tel. 725 86 22.

**MITSUBISHI Eclipse 16V**, del año 91, 2.750.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**ASTRA GSI**, a estrenar, procedente de empresa, precio interesante. Tel. 725 86 21.  
**PEUGEOT 405 SRI**, año 90. Tel. 549 64 71.

**MERCEDES 300E**, año 89, 2.970.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**MERCEDES 300E**, año 87, 2.400.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**VOLKSWAGEN Escarabajo 1300, 1303**, Azcona, 62.

**LANCIA Y 10**, semi-nuevo, M-KN, 590.000 ptas. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.  
**BMW 318i**, llantas, techo, español, 825.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.  
**MITSUBISHI 3000 VR4**, año 92. Tel. 549 57 88.

Si lo tuyo son las dos ruedas,

no te conformes con cualquier cosa

REGALO 2 CASCO (SHOEI)  
**YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ**

SE VENDE

TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460)  
DE NOCHE: 851 55 77

### PARTICULAR

Vende  
**ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR**

Aire acondicionado, llantas, radio M-KG, 50.000 kilómetros, muy buen estado.  
**1.000.000 ptas.**

TEL: (91) 767 06 72.



BASE CENTRAL: CRTA. FUENCARRAL-ALCOBENDAS  
KM. 12,200 (28049) MADRID. TEL: 3 58 88 91. FAX: 3 58 96 77  
**NISSAN 300 ZX, 200 SX, 100 NX**  
ENTREGA INMEDIATA. 3 AÑOS DE GARANTIA

DESCUENTOS ESPECIALES

**JEEP Cherokee Limited**, del año 89, 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**RENAULT 19 TXE**, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**LANCIA Delta Integra**, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.  
**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.

**PORSCHE 944**, año 88, 2.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**SUZUKI Samurai**, techo fibra, llantas, perfecto estado. Tel. 725 86 22.  
**MITSUBISHI Mirage**, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas 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.

**RENAULT Alpine V6 Turbo**, del año 89, 2.975.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**RENAULT 21 Turbo**, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.  
**HARTS** competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.

**CHRYSLER Voyage Le Autom.** 30 V6, año 90, 2.790.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**MERCEDES 300-E** 24V, año 90, full equip. Tel. 549 57 88.  
**MERCEDES 300-E**, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.

VAROSA

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID  
TEL: 606 51 49 - 606 15 11  
FAX: 607 67 05



QUADS

VAROSA

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID  
TEL: 606 51 49 - 606 15 11  
FAX: 607 67 05



HONDA CIVIC

Motor 16



DE INTERES



MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID  
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 607 67 05

• MITSUBISHI • HONDA • TOYOTA • MAZDA

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



Entrega inmediata todas unidades y colores

**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, elevallas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.  
**HONDA Civic**.  
**TOYOTA Celica**.  
**NISSAN 300 ZX**.

**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, te damos la oportunidad 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.

**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.  
**MITSUBISHI Eclipse GS Turbo**, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.  
**MITSUBISHI Eclipse 16V**, del año 1991, 2.750.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.  
**VENDO Buggy Beach**, entero o despiece. Tel. (96) 287 86 31.

## IMPORT-DIR S.A.

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

### ECLIPSE GSX.

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

### ECLIPSE GS.

Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

• MITSUBISHI  
• HONDA  
• TOYOTA  
• MAZDA

MITSUBISHI 3000  
ECLIPSE  
MAZDA 929  
HONDA CIVIC  
TOYOTA CELICA  
DODGE STEALH



Motor 16



¿A qué espera para venir?



AUTOMOVILES

...Es mucho MAS

EL MEJOR STOCK EN VEHICULOS NUEVOS DE IMPORTACION

Maria Zayas, 21 semiesq. Bravo Murillo, 247 28039 Madrid

TELS: 571 54 63/ 571 86 72. FAX: 571 51 15

**PONTIAC TRANS - AM**  
ROJO - 244 CABALLOS  
FULL EQUIP. TARGA. ABS.  
AIRE ACONDICIONADO KITS  
SPOILERS.  
**OPORTUNIDAD**  
(91) 632 04 71  
HORAS COMIDA

**VW** Santana GX5, 110 CV, aire acondicionado, dirección asistida, llantas, garantía. Azcona, 62.  
**MB** 23 16V, M-GT, antracita, full, buen estado, siempre garaje, ruedas nuevas, 2.800.000 ptas. Tel. 431 66 40. Sr. Giménez.



LA NUEVA GENERACION DE LAS AUTENTICAS LLANTAS DESMONTABLES EN 3 PIEZAS



476/ IGUALADA (BARCELONA)  
TEL. (93) 8 03 18 36. (93) 8 03 16 66  
FAX. Nac. (93) 8 05 07 02.  
FAX. Int. 34-3- 8 05 07 02.

UN MILLON  
**SCORPIO 28 GHIA**  
1986 - 112.000 kms.  
Aire acondicionado - Ventanillas eléctricas  
Cerradura centralizada - Techo deslizable  
Radio de fábrica  
VENDE PARTICULAR  
597 07 09 (horas de oficina)  
441 18 41 (todo el día)

VENDO  
**BMW 850 I**  
SEMI-NEUVO  
TELEFONO:  
(968) 61 31 58  
- 64 25 72  
(HORAS DE OFICINA)

AUTO CARAVANA  
**PEGASO 260 CV**  
CON EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO, DUCHA, WC, COCINA, GENERADOR ELECTRICO, IMPECABLE.  
PROCEDENTE DEL EQUIPO CAMPSA HONDA.  
TEL: (974) 26 00 80

**FERRARI F-40**  
NUEVO OPORTUNIDAD  
(93) 752 03 08  
HORARIO DE OFICINA

**PROMOCION** especial. Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata, información Azcona, 62.  
**DELTA** integrable 16 V, volcado, documentación, 44.000 km. precio 400.000 ptas. Tel. (976) 38 70 00. Sr. Martínez.

!!!!**SUPER OFERTA!!!!**  
**BMW Z1**  
ANO 90  
M-3723-MV  
FULL EQUIPE  
19.000 KM  
ROJO  
TEL: (968) 84 09 94

**MITSUBISHI MONTERO V-6 3000**  
**MITSUBISHI MONTERO TDI 2.5**



FULL EQUIP-ENTREGA INMEDIATA  
**AGENCIA TECNICA DE IMPORTACIONES.**  
C/Tres Cruces. 8, Madrid 28013.  
Tel: 531 32 80. Fax: 522 47 19.

**EMPRESARIO**, profesional, no compré, alquilo con opción de compra, con grandes ventajas fiscales y económicas. Teléfonos 725 86 21/726 17 17. Eurorenta.  
**SUBARU** Coupé Turbo inyección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc. M-JY, 40.000 km, impecable, garantía 12 meses, 1.650.000. Tel. 726 86 21.

**COMINTRA, S.L.**  
**VOLKSWAGEN CORRADO VR6**  
3.850.000. Ptas.  
Tel: (91) 715 81 72  
**JEEP GRAND CHEROKEE LTD**  
FULL EQUIP  
4.800.000 PTAS  
TEL: (91) 3 51 13 78

**COMPRO** Audi 100 diesel, siniestrado, modelo antiguo, papeles en regla. Tel. (986) 62-56-88.

**MAZDA** RX7, año 89, full equip, muchos extras, impecable, se acepta vehículo Cabrio o Golf a cambio. Tels. (971) 58 30 70 y (91) 798 28 01.

**MATRA** Murena, color rojo, impecable, 1.200.000. Tel. (948) 45 06 83, noches.

**KADETT** 16V, año 89, 50.000 km, cierre centralizado, ABS, techo, antinieblas, elevaluas eléctrico, perfecto estado, 1.600.000. Tel. (91) 553 58 40.

!!!!**OFERTA!!!!**  
**MERCEDES TD 250 RANCHERA**  
ANTRACITA METALIZADO  
TAPICERIA DE PIEL GRIS  
MUCHOS EXTRAS  
SIN MATRICULAR  
TEL: (968) 84 09 94

!!!!**GRAN OPORTUNIDAD!!!!**  
**BMW 325i**  
CABRIOLET  
MODELO 89 FULL EQUIPE  
NEGRO AZUL METALIZADO  
SIN MATRICULAR  
TEL: (968) 84 09 94

**TALLERES AUTOTODO S.L.**  
Concesionario  
**ARO-DACIA**  
4x4 mejor precio  
C/Roma Calderas s/n  
Pol.Ind. P.29 C. Villalba.  
Tel. 851 22 52  
Vehículos usados

VENDO  
**LANCIA DELTA INTEGRALE 16V**  
AÑO 90 A.A. 39.000  
KM PERFECTO ESTADO  
2400.000 PTAS  
TEL: (91) 555 63 98

**PORSCHE** 944, rojo, automatic, año 1989, full equip, opciones. Porsche, extras y accesorios, un solo propietario muy selectivo, 2.800.000. Tel. (91) 562 29 35.

**FIAT** Ino Turbo i.e., modelo nuevo, llamar horas oficina. Teléfono 555 09 90. Andreu.

**AUDI** 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**AUDI** 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**BMW** 525 I, año 91, full equip, 2.780.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

**BMW** 524 TD, año 87, 1.275.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**CITROËN** XM V6 I, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**JEEP** Cherokee Limited, del año 1989, 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**MERCEDES** 300 E, año 89, 2.970.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

**MERCEDES** 300 E, año 87, 2.400.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

**PORSCHE** 944, año 88, 2.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**JAGUAR** Coupé 3.6 XJS, impecable, año 90, climatizador, ABS, full, a particular, 4.500.000, acepto ofertas. Tel. (91) 359 41 41, noches.

**RENAULT** Alpine V 6 Turbo, año 1989, 2.975.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**CHRYSLER** Voyager LE Autom., 30 V6, año 90, 2.790.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

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

**MERCEDES** 190 nacional, 39.000 km, ABS, aire, llantas de aluminio, dirección asistida, extras, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 471 65 19, mañanas, urge.

**RENAULT** 19 16V, M-NH, sólo 2 meses uso, 3.000 km, blanco, garantía total, vende extranjero por traslado, 1.750.000 ptas. Tel. (91) 386 10 89.

**PORSCHE** 928-S/300 HP, en perfecto estado, totalmente revisado por Porsche España. Ahora puede hacer realidad sus sueños, por sólo 2.900.000. Tel. (91) 344 04 18.

**SATURN** SC (GM) 2.0L 16V, full equip, M-MT, capricho, impecable, gran ocasión. Tel. (91) 314 59 96, noches.

**CAMARO** RS, estrenar, 209 CV, full equip, muy buen precio. Tel. (91) 314 59 96, noches.

**VENDO** Mercedes 230 CE, cuero, ABS, ASD, aire acondicionado, suspensión deportiva, climatización automática, etc., oportunidad, P.V.P. 5.600.000 ptas. Tel. (91) 43 78 13.

# DITECNICA



**PONTIAC TRANSPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**CHRYSLER LE BARON**



**CADILLAC SEVILLE STS**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

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

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

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

Finance  
BMW  
Leasing

 **SELECCION**  
AUTOMOVILES  
DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325ix	1990	Cuero/Aire Acondicionado	2.750.000	Martin i Conesa
Ford	Scorpio 2.0 Ghia	1989	ABS/Air. Aco./Computadora	1.600.000	Martin i Conesa
Mercedes	300 D	1987	Full Equip	2.750.000	Martin i Conesa
BMW	525i	1989	Climatizador/Pintura Metalizada	2.700.000	Motor Central
BMW	M 3	1988	Full Equip	2.700.000	Motor Central
Citroën	XM 2000	1990	Full Equip	2.400.000	Motor Central
BMW	320i / 4	1988	Aire Acondicionado	1.200.000	Movijerez
BMW	324td	1989	Air. Aco./Dir. Asistida/Techo	1.700.000	Movijerez
Opel	Omega CD	1988	C.D.	1.500.000	Movijerez
Porsche	944 Turbo Cup	1988	Full Equip	4.431.670	Movilnorte
Mercedes	190 E 2.3 16 V	1986	Full Equip	2.470.832	Movilnorte
BMW	535iA	1988	Climatizador/Llantas/Alarma	3.310.690	Movilnorte
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador	3.600.000	Muntaña
BMW	535i	1988	Cuero/Climatizador	3.250.000	Muntaña
Mercedes	190 2.6	1987	ABS/ASD/Air. Aco./Llantas	2.450.000	Muntaña
BMW	535iA	1988	Full Equip	2.400.000	Noguera Piñol
Opel	Omega 2.0i	1988	Aire Acondicionado/Radio-Cassette	1.350.000	Noguera Piñol
Subaru	4 x 4 XT	1989	Aire Acondicionado/Radio-Cassette	2.000.000	Noguera Piñol
BMW	318is	1990	Full Equip	2.300.000	Novomóvil
BMW	325i	1988	Air. Aco./ABS/Alarma	2.500.000	Novomóvil
BMW	Z 1	1991	Full Equip	6.500.000	Novomóvil
Fiat	Croma 2.0 IE	1986	Full Equip	1.150.000	Pirineo Motor
Rover	827 Vitesse	1989	Full Equip	1.900.000	Pirineo Motor
BMW	525i 24 V	1989	Full Equip	3.900.000	Pirineo Motor
BMW	524td	1988	Llantas/Radio-Cassette	2.750.000	Porfesa
BMW	535i	1989	Full Equip	4.400.000	Porfesa
BMW	320i	1987	Llantas/Air. Aco./Radio-Cassette	1.700.000	Porfesa
Mercedes	230 E	1989	Full Equip	2.850.000	Rex Motors
BMW	520i	1991	Full Equip	2.950.000	Rex Motors
Mercedes	300 D	1988	Full Equip	2.950.000	Rex Motors

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i	1988	Climatizador/Llantas/Pint. Metalizada	2.600.000	Ruera Sport
BMW	325i / 4	1986	ABS/Pint. Met./Autobl./Comput.	1.350.000	Ruera Sport
Audi	200 Turbo	1987	Full Equip	1.700.000	Ruera Sport
Mercedes	300 D	1987	Full Equip	2.750.000	Saran
Mercedes	190 D 2.5	1988	Full Equip	1.900.000	Saran
BMW	324d	1987	Full Equip	1.800.000	Saran
BMW	325ix / 2	1988	Full Equip	2.250.000	Stinus
Opel	Vectra 2.0 16 V	1990	Air. Aco./ABS/Llantas	2.025.000	Stinus
Renault	25 V 6 Turbo	1987	Full Equip	1.850.000	Stinus
BMW	320i / 4	1987	Aire Acondicionado/Radio-Cassette	1.400.000	T. Cayma
Volkswagen	Golf GTI	1990	Radio-Cassette	1.300.000	T. Cayma
Volvo	360 GLT	1988	Radio-Cassette	1.200.000	T. Cayma
BMW	M 3	1988	Full Equip	3.600.000	Torremóvil
BMW	324td	1989	Air. Aco./Llantas/Pint. Metalizada	2.400.000	Torremóvil
Mercedes	300 E	1987	Air. Aco./ABS/Pint. Metalizada	3.150.000	Torremóvil
BMW	730i	1988	Full Equip	3.200.000	Turalsa
Renault	25 TX	1989	Aire Acondicionado/Sintetizador	1.800.000	Turalsa
BMW	524td	1985	Air. Aco./Techo/Pint. Metalizada	1.750.000	Turalsa
BMW	325ix Touring	1990	Full Equip	3.900.000	Vasmotor
BMW	324d	1987	Pint. Metalizada/Eleval./Antinieblas	1.550.000	Vasmotor
BMW	316 / 2	1986	Techo/Llantas/Pint. Metalizada	1.150.000	Vasmotor
BMW	535i	1988	Full Equip	3.300.000	Vehinter
BMW	735i	1991	Full Equip	6.200.000	Vehinter
Opel	Kadett GSI 16 V	1989	Aire Acondicionado	1.300.000	Vehinter
BMW	535i	1989	Full Equip	3.850.000	Veinsa
BMW	735i	1987	Full Equip	3.850.000	Veinsa
BMW	320i	1989	Full Equip	1.950.000	Veinsa
Saab	900 Turbo	1986	Air. Aco./Cuero/Eleval./Cierre Centr.	1.900.000	Velomóvil
Lancia	Thema TIE	1986	Aire Acondicionado/Cierre Centralizado	900.000	Velomóvil
BMW	324d	1987	Air. Aco./Elevalunas/Cierre Centralizado	1.600.000	Velomóvil

Ruiz Nicolli

**A. ALBELDA.** Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**  
**ARMOSA.** Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**  
**AUTO AMPURIA.** Ctra. de Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**  
**AUTOGAL.** Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA.** **ORENSE**  
**AUTOLAGO.** Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**  
**AUTO PARIS.** Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**  
**AUTO SPORT BUSQUETS.** Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**  
**AUTOSA.** Cordero, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**  
**BERTOLIN.** Rafael Cisneros, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**  
**BIKAR MOTOR.** Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**

**CARMELO.** Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**  
**CUZCO MOTOR.** Capitán Haya, 35. Tel. 556 48 08. **MADRID**  
**DIPAUTO.** Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**  
**ELITEMOTOR.** Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**  
**ENGASA.** Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET.** **VALENCIA**  
**FERSAN.** Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87.300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**  
**G. GUARNIERI.** Ctra. de Cádiz, Km. 228.1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**  
**HISPAMOVIL.** Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**  
**KELDENICH.** San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**  
**MARTIN I CONESA.** Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**

**MOTOR CENTRAL.** Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOVILJEREZ.** Ctra. N-IV Madrid-Cádiz, Km. 633. Tel. 18 08 79. **J. DE LA FRONTERA**  
**MOVILNORTE.** Ctra. El Plantío-Majadahonda, Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**  
**MUNTAÑA.** Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**  
**NOGUERA PIÑOL.** Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**  
**NOVOMOVIL.** Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo-Oleiros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**  
**PIRINEO MOTOR.** C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**  
**PORFESA.** Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**  
**R. CALATAYUD.** Pol. Ind. Los Olivares, C/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**  
**REX MOTORS.** Gran Via Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**

**RUERA SPORT.** Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**  
**SARAN.** Trav. Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**  
**STINUS.** Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**  
**T. CAYMA.** Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**  
**TORREMOVIL.** Ctra. de Madrid, Km. 383. Tel. 30 64 44. **MURCIA**  
**TURALSA.** Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**  
**VASMOTOR.** Avda. Gasteliz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**  
**VEHINTER.** Ctra. de Toledo, Km. 14.700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**  
**VEIMSA.** Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**  
**VELOMOVIL.** Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



**Team Lucas**

UN año más, la marca de camiones Lucas ha estado presente en el Campeonato Europeo de Camiones.

El camión de carreras Lucas está dotado de un sistema motriz revolucionario que depende, en gran medida, del control electrónico para la gestión del motor y tiene como característica destacada los nuevos inyectores Diésel de Unidad de Control Electrónico Lucas (EUI). Con Richard Walker al volante, este camión encabeza el desafío Lucas en el Campeonato Europeo de Camiones de carreras una vez más, después de proclamarse Campeón Europeo en su clase en 1991.

**Gulf y el medio ambiente**

GULF, compañía petrolífera multinacional, desde su implantación en España en 1928

ha estado siempre a la vanguardia con la aplicación de alta tecnología en toda su completa gama de lubricantes y productos especiales para automoción.

Desde el mes de septiembre, Gulf ha comenzado a comercializar sus lubricantes en unos nuevos envases de plástico con diseños científicamente estudiados, muy ergonómicos, limpios y resistentes. Con esta nueva orientación que Gulf da a sus envases quiere contribuir a la conservación del medio ambiente, consiguiendo que estos envases, por su composición, sean cien por cien reciclables.

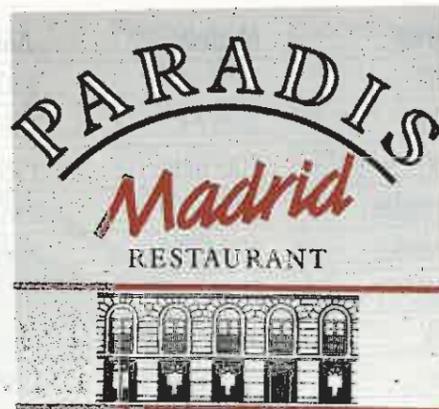
**Autoglym con Alfa Romeo**

ALFA Romeo Española, dentro de su programa para Vehículos de Ocasión, ha seleccionado la gama de productos y sistemas Autoglym, para su red de Concesionarios. Autoglym es la marca líder en productos para renovación y



La cadena de restaurantes Paradis ofrece su calidad y buen servicio en la capital de España. En Paradis Madrid podrá encontrar el auténtico sabor del Mediterráneo en la mesa. Su emplazamiento junto al Congreso de los Diputados, su gran capacidad y los inmejorables servicios de los que dispone lo convierten en algo diferente. La esmerada y bien cuidada cocina, su depurado servicio y la selecta decoración hacen que uno pueda sentirse muy cómodo y cómodo, en un ambiente especialmente singular tanto en su «Bodega», para el aperitivo, como en el «Resopón», a altas horas de la madrugada. La dirección es Marqués de Cubas, 14 y el teléfono: 429 73 03.

**RESTAURANTE PARADIS**



cuidado del automóvil. Dicha marca, de procedencia inglesa, está representada en España, desde hace 14 años, por Autobrillante S.A., con los cuales ha conseguido la homologación de muchas compañías.

**Glenfiddich**

LA empresa Clarín Publicidad S.A. ha obtenido recientemente la adjudicación de las acciones publicitarias de Glenfiddich, el auténtico whisky de Malta escocés producido por William Grant & Sons LTD, y distribuido en España por Marie Brizard España S.A.

Glenfiddich, que en gaélico significa «el valle de

los ciervos», es el único whisky de Malta madurado y embotellado sin salir de la propia destilería.

Se trata, sin lugar a dudas de un sabor puro, sin ningún tipo de mezclas.



**Uniroyal Max 400**

UNIROYAL suministra, desde hace ya muchos años, neumáticos para furgonetas adaptados a la calidad que exige el mercado. Así lo demuestra el éxito de la gama MAX.

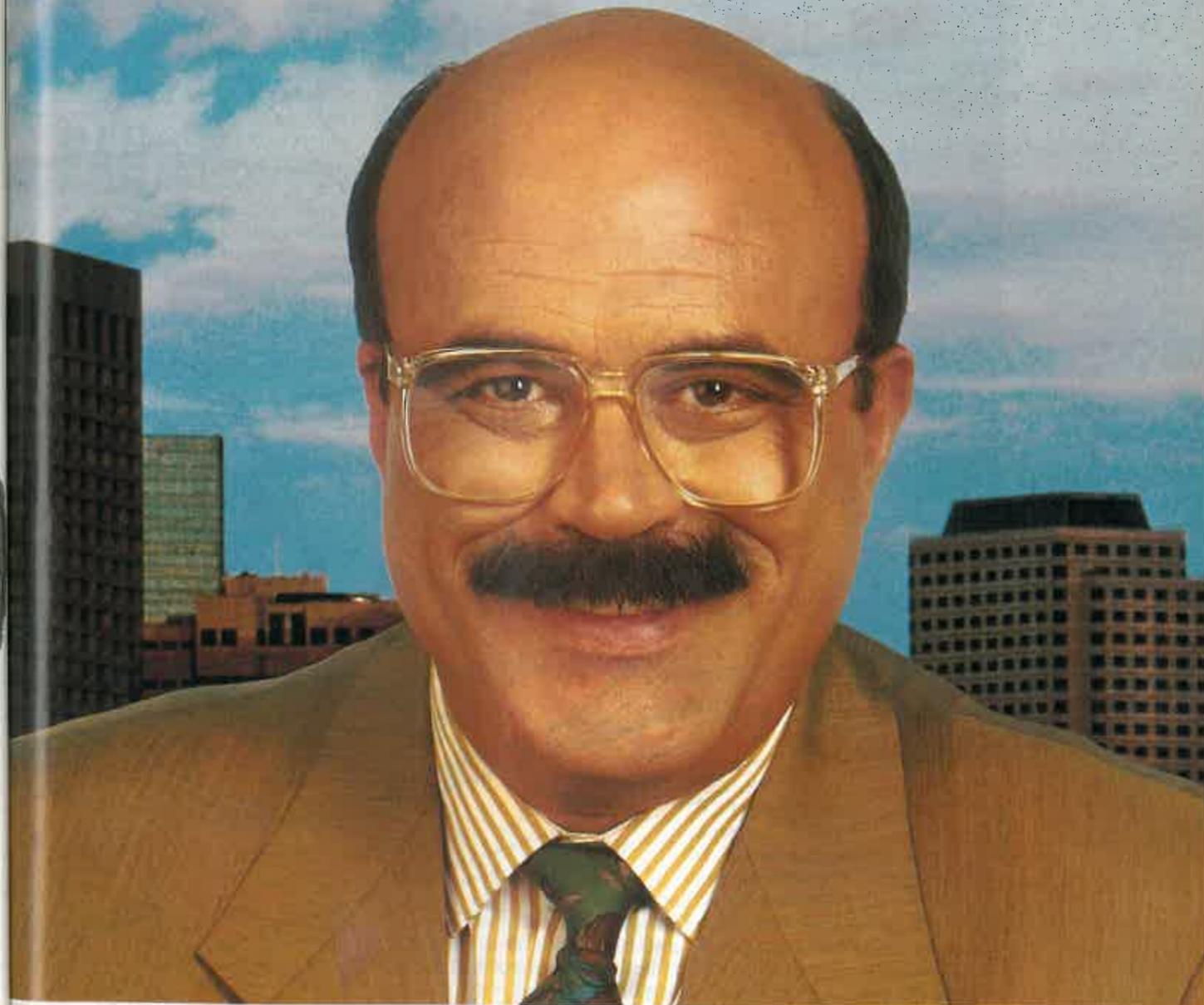
Desde el lanzamiento de la nueva Ford Transit, la familia de neumáticos Uniroyal cuenta con un miembro más: el nuevo MAX 400.

La actual Ford Transit se caracteriza por una mayor carga útil por eje y también por una velocidad superior gracias a unos motores más potentes. Esas características reflejan, además, una

nueva tendencia que se manifiesta en el mercado de las furgonetas.

Las ventajas de los nuevos neumáticos de sección baja MAX 400 para furgonetas (en comparación con la serie 80) son evidentes: mayor espacio de montaje para los frenos; comportamiento en carretera más estable; mejor mantenimiento en carretera; velocidad máxima superior; menor resistencia, mejores prestaciones de marcha y peso más reducido del neumático.

Todos los días, de lunes a viernes, de nueve de la mañana a una de la tarde, escucha todo lo que se le pasa por la cabeza a Constantino Romero en "Cambia la Cara".



Radio Nacional de España, Radio 1.

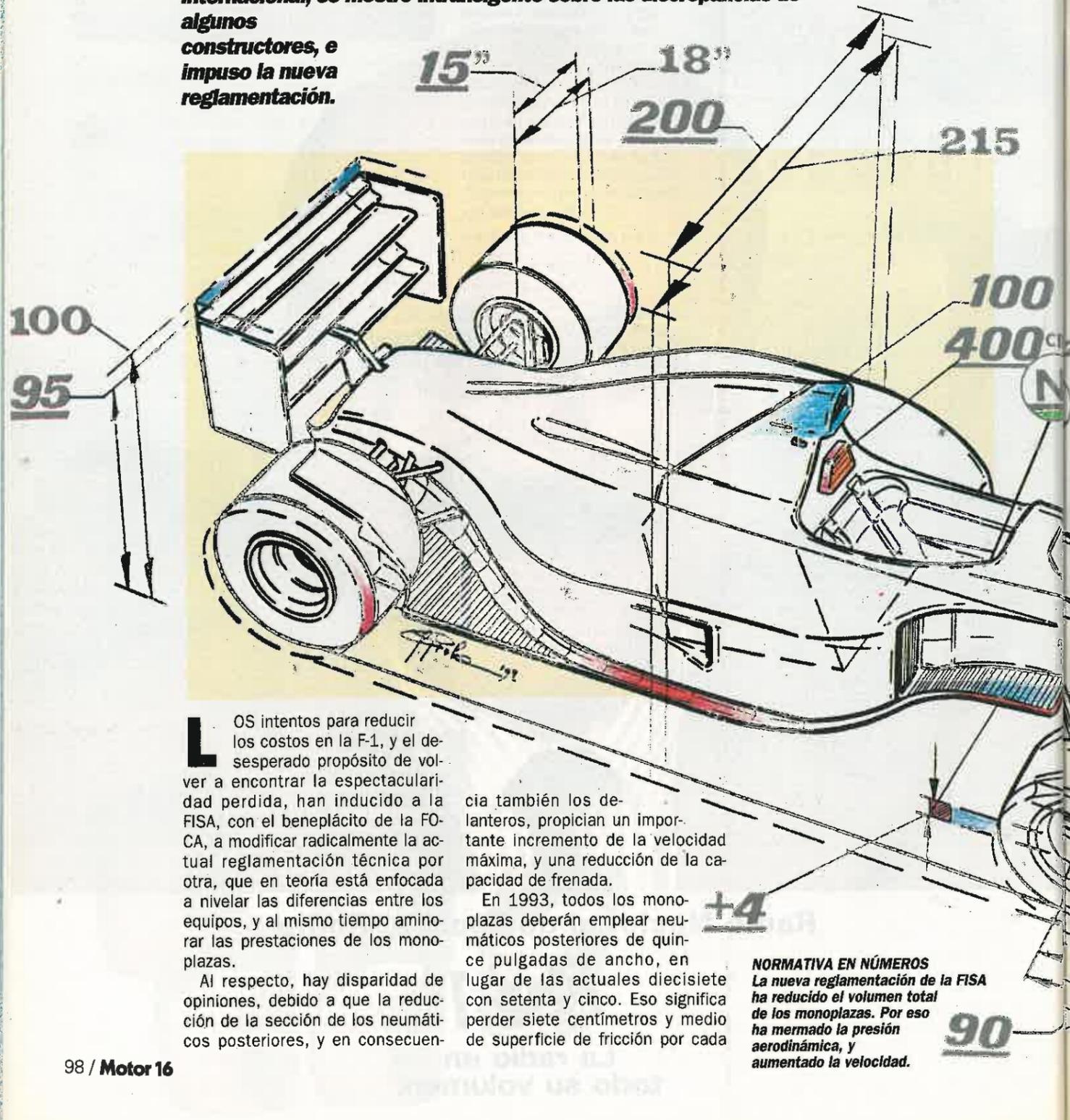
**Rne.1**

La radio en todo su volumen.

NUEVA REGLAMENTACION DE LA FORMULA 1

# EL TIJERETAZO

En la reunión plenaria del Consejo Mundial del deporte automovilístico, que tuvo lugar el pasado miércoles en la sede de la FISA, se han confirmado las reglas que regirán el futuro de la Fórmula 1. Max Mosley, reelegido Presidente de la Federación Internacional, se mostró intransigente sobre las discrepancias de algunos constructores, e impuso la nueva reglamentación.



LOS intentos para reducir los costos en la F-1, y el desesperado propósito de volver a encontrar la espectacularidad perdida, han inducido a la FISA, con el beneplácito de la FOCA, a modificar radicalmente la actual reglamentación técnica por otra, que en teoría está enfocada a nivelar las diferencias entre los equipos, y al mismo tiempo aminorar las prestaciones de los monoplazas.

Al respecto, hay disparidad de opiniones, debido a que la reducción de la sección de los neumáticos posteriores, y en consecuen-

cia también los delanteros, propician un importante incremento de la velocidad máxima, y una reducción de la capacidad de frenada.

En 1993, todos los monoplazas deberán emplear neumáticos posteriores de quince pulgadas de ancho, en lugar de las actuales diecisiete con setenta y cinco. Eso significa perder siete centímetros y medio de superficie de fricción por cada

**NORMATIVA EN NÚMEROS**  
La nueva reglamentación de la FISA ha reducido el volumen total de los monoplazas. Por eso ha mermado la presión aerodinámica, y aumentado la velocidad.

rueda, y la medida exterior del neumático será ligeramente superior. Junto a esto, los alerones delanteros no se podrán colocar más allá de noventa centímetros a partir del eje de las ruedas, y el ancho del morro no podrá ser mayor de veinte centímetros. Siempre en relación con los alerones, su altura respecto al fondo plano del coche se aumentará cuatro centímetros para reducir el efecto suelo, y las faldillas posteriores se han suprimido totalmente.

Con la finalidad de limitar su efectividad, el alerón posterior no podrá tener más de noventa y cinco centímetros de altura, cinco menos que en la presente temporada. Todo esto ha hecho necesario, también, la reducción del ancho máximo de los monoplazas, que no podrá ser superior a dos metros. Por el contrario, la altura del arco de protección ha pasado a ser de un metro, con lo cual las turbulencias causadas por la toma de aire sobre el alerón posterior, serán considerables.

Respecto a la fase ascendente



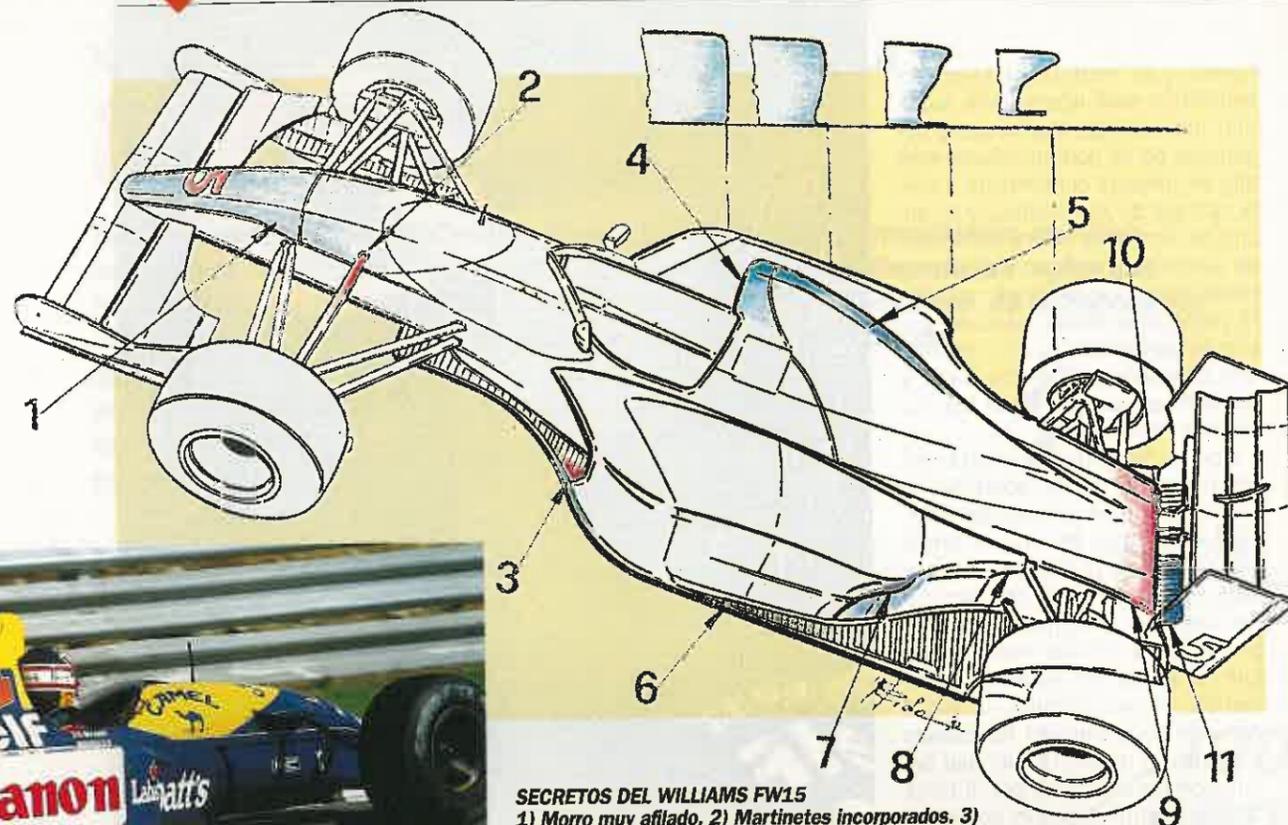
EL GENIO DUDA Patrick Head, máximo responsable técnico de Williams, frente al dilema de la aerodinámica.

de las normas de seguridad, el apoyacabeza ha aumentado de superficie, y los coches dotados de cambio semiautomático, deberán permitir engranar la marcha atrás incluso con el motor parado y también el punto muerto. Todo esto facilitará su retirada de la pista en caso de accidente. Por el momento, el principal problema técnico se ha planteado

a los constructores de llantas, que deberán unificar sus medidas en función de los neumáticos Goodyear. Hasta la fecha se utilizaban llantas de once y media y doce pulgadas en el tren delantero pero, a partir de ahora, se supone que la medida estándar será de once pulgadas, ya que la distancia máxima entre los neumáticos se ha reducido unos quince centímetros.

Por el momento, y en relación a los ensayos llevados a cabo en Estoril después del Gran Premio, se ha deducido que los coches menos afectados por las limitaciones, antes mencionadas, son aquellos que disponen de las suspensiones activas.

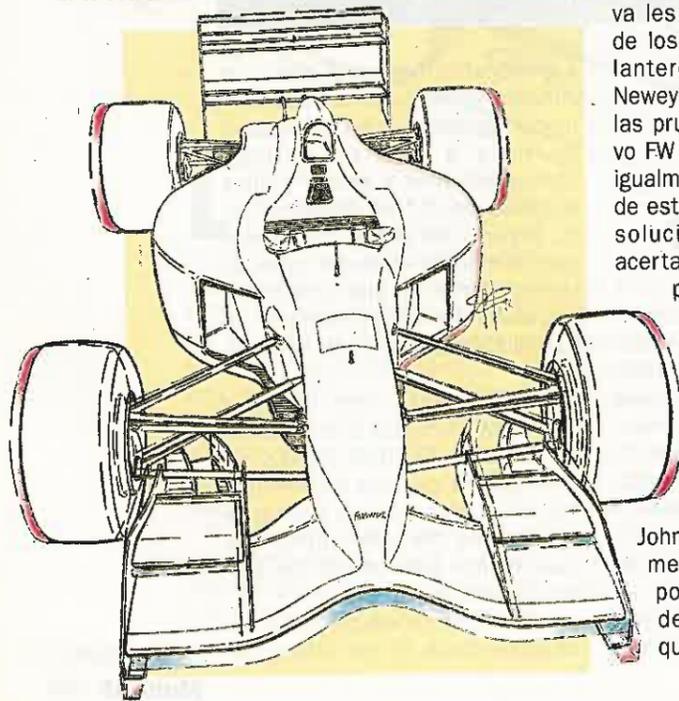
La facilidad de adaptación a las características de los diferentes



**SECRETOS DEL WILLIAMS FW15**  
 1) Morro muy afilado. 2) Martinetes incorporados. 3) Diferente perfil de las tomas. 4) Toma de aire más baja. 5) Sin la forma diseñada por Newey. 6) Los pontones se van estrechando. 7) Terminal en forma cóncava. 8) Se aprecia una gran influencia de otros ingenieros. 9) La parte final es más baja y corta. 10) Nuevo anclaje del alerón posterior al cambio, cuyas dimensiones son muy reducidas. 11) Perfil extractor parecido al del FW 14B.

**EL CAMPEÓN**  
 El dominio de la temporada, por parte de Nigel Mansell, se basó en la competitividad de su coche.

**SÓLO RETOQUES**  
 Esta es la confrontación entre el Footwork de la presente temporada y el que se utilizó en los ensayos de Estoril. El «adelgazamiento» es evidente.



circuito, palian, en gran parte, las reducciones aerodinámicas del nuevo reglamento y, al mismo tiempo, optimizan el incremento de la velocidad máxima. En el caso de Williams ha ocurrido un fenómeno curioso: la futura normativa les prohíbe las prolongaciones de los timones aerodinámicos delanteros, inventados por Adrian Newey en 1990; sin embargo, en las pruebas realizadas con el nuevo FW 15, los resultados han sido igualmente satisfactorios, a pesar de estar desprovisto de una de las soluciones aerodinámicas más acertadas de estos últimos tiempos.

Según la opinión de destacados ingenieros, los futuros monoplazas se perfilan especialmente indicados para ensamblar motores cortos y con la V de los cilindros particularmente estrecha. De hecho, John Barnard está en estos momentos luchando con los responsables del departamento de motores de Ferrari, para que se arrincone el prototipo

del propulsor de doce cilindros con distribución desmodrómica, y que se ponga en marcha el proyecto de un diez cilindros de dimensiones extremadamente reducidas. A raíz de eso, es de suponer que la efectividad del nuevo reglamento penalizará ampliamente a todas aquellas escuderías cuyos monoplazas sean convencionales; por el contrario, los grandes dominadores del Circo lograrán por medio de la más alta tecnología evadir la eficacia de las restricciones.

Algo parecido ha ocurrido con la normativa de los carburantes. En el Consejo Mundial se ha reiterado la total prohibición de gasolinas especialmente formuladas para motores de F-1. En resumidas cuentas, esta medida, aceptada por parte de todos los fabricantes de motores, a excepción de Renault, ha servido para reducir los costos en la investigación y la fabricación de los combustibles especiales; sin embargo, la pirámide de la competitividad entre las escuderías se ha conservado intacta.

Algo similar se ha verificado con



**A CORRER**  
 En la nueva reglamentación no se contempla la posibilidad de parar la carrera en caso de lluvia torrencial. Cada equipo decidirá por su cuenta la estrategia más conveniente.



**CONFIDENCIAS**  
 El estado de preocupación de Max Mosley y Bernie Ecclestone es evidente y difícil de resolver.

los neumáticos. De poco servirá que todos empleen cubiertas de una sola marca, desde el momento en que los monoplazas con suspensiones activas, dispositivos antipatinamiento, control electrónico del acelerador, y algo similar a un ABS, volverán a sacar una ventaja humillante a quien corra todavía con coches «clásicos», fruto de un gran esfuerzo.

Sin lugar a dudas, las disposiciones de la FISA encaminan el tobogán económico de la F-1 hacia parámetros razonables y sostenibles; pero muchas cosas han de cambiar hasta que en el Gran Circo se vean caras nuevas en los podios.

Si es cierto que también existe el sur, no es menos verdad que Tyrrell, Minardi, Ligier, Jordan, Footwork y Venturi, representan la realidad triste de la F-1 y los parientes pobres de Williams, Ferrari, McLaren y Benetton.

Gigi Corbetta



**DEL SURTIDOR**  
 Bajo ningún concepto se podrá utilizar la gasolina especialmente formulada. Por otra parte, cabe destacar que tampoco la que está permitida es la de uso comercial.

**ASEGURE**  
 UNA BUENA  
 CARBURACION  
**PROTEJA**  
 EL SISTEMA  
 DE INYECCION  
**MEJORE**  
 LA COMBUSTION  
**AUMENTE**  
 EL RENDIMIENTO



**WYNN'S**  
 EL EQUILIBRIO  
 IDEAL  
 PARA SU MOTOR



**Wynn's**  
 PURA FUERZA

FORMULA 3000 NOGARO

# GENE, CAUTO ANTE EL FUTURO



*Jordi Gené está a punto de finalizar su primera temporada en la Fórmula 3000, especialidad en la que ha destacado, prueba de ello son sus tres podios, uno de ellos en lo más alto del cajón en Silverstone. Ahora es momento de reflexionar y ver que puede pasar en el futuro. Gené, en este sentido, es cauteloso y está muy seguro de lo que quiere. Prefiere seguir en la 3000 antes que ir a la F-1 con un equipo que no le dé garantías.*



**SI O NO A LA F-1**  
El paso a la categoría superior está en función de que haya un equipo que ofrezca garantías de realizar un papel digno.

**Manuel Madrid**  
Enviado especial

**E**L Campeonato Internacional de Fórmula 3000, esta temporada, está a punto de tocar su fin. Falta sólo una carrera, la que tendrá lugar este próximo fin de

semana en Magny Cours. Por lo tanto, coincidiendo con la penúltima cita, en Nogaro, era un buen momento para hacer balance del año con Jordi Gené, nuestro único representante en esta categoría y también una buena ocasión para saber algo más a cerca de su futuro.

«En general estoy muy contento de cómo me ha ido la temporada. Ha sido mi primer año en la 3000 y, quizá por eso, nos ha faltado un poco de experiencia y hemos cometido algunos errores que nos han privado de estar luchando en las últimas carreras por el campeonato.

Pienso que si hubiésemos sido un poco más regulares ahora estaría más optando al título».

De todas formas, el año no ha sido malo para Gené, y ha tenido momentos muy buenos; quizá el más destacable fue la victoria conseguida en la primera carrera del año en

Silverstone. «Mi primera temporada en F-3000 ha tenido momentos muy positivos y satisfactorios. De todos me quedo con los tres podios que he conseguido, sobre todo el de Silverstone, donde gané. Fue una sensación indescriptible. Después el mejor momento fue en Barcelona;

después de tener tantos problemas como tuve en aquella carrera, subir al cajón en casa, delante de toda mi afición, fue algo maravilloso. Luego, del podio de Spa tengo muy buenos recuerdos; luché muchísimo y me divertí de verdad conduciendo». Pero a lo largo del año también



**MAL FIN DE SEMANA EN NOGARO**  
La cita en el circuito francés no ha sido afortunada para Jordí Gené. Unos reglajes inadecuados le impidieron realizar una buena actuación.

ha habido momentos para olvidar: «La peor experiencia esta temporada ha sido mi actuación en Pau, me frustré un poco. Después de llegar de Silverstone como ganador, en Pau, desconocedor totalmente del circuito, no supe reglar bien el coche y, después de haber ganado la carrera anterior, allí me sucedió todo lo contrario y fue un poco decepcionante. He tenido otros momentos malos, por ejemplo todo lo que ha sucedido este fin de semana en Nogaro, donde ha sido totalmente imposible reglar el coche de manera adecuada. De todas formas no ha sido dramático y en ningún momento han estado las cosas tan mal como para tirar la toalla, todo lo contrario».

A medida que un piloto va escalando categorías en su carrera profesional, tiene que ir adaptándose a las diferentes formas de trabajar que requiere su coche: «La 3000 es



**BUENOS Y MALOS MOMENTOS**  
Gené ha tenido momentos inolvidables en la 3000, como su victoria en Silverstone. Por contra, la carrera de Nogaro es para olvidar.

muy diferente a lo que hasta ahora conocía y la manera de trabajar en ella también. El primer problema que te encuentras es adaptarte a la potencia de estos monoplazas. Pero el principal problema es que, en una carrera, el fin de semana lo tienes todo. El sábado, entrenos libres y oficiales y el domingo, la carrera. Por lo tanto, para poner el coche a punto dispones de poco tiempo, esto te obliga a decidir cosas muy importantes en poco tiempo y muy deprisa».

Al final de la temporada de Fórmula 3000, los comentarios más numerosos son los que se refieren al paso de los pilotos de esta especialidad a la Fórmula 1. Gené también forma parte de estos comentarios, mucho más a sabiendas que su actual equipo, Pacific Racing, tiene intención de hacer un equipo para participar en la categoría reina: «Por supuesto que me gustaría ir a

## Los 90 principales.



Catálogo Pruebas 92.

Los 90 principales del mundo del motor a prueba, analizados a fondo y comparados frente a frente.

Para que los estudie con todo detalle, uno por uno o enfrentados con sus competidores. Consumo, sonoridad, prestaciones, frenos, equipamiento, precio... Si quiere conocer a fondo los grandes éxitos del 92, en Catálogo Motor 16 presentamos los 90 principales.



Conduzca con ventaja.

DM&B

PELÍCULA DE LA CARRERA

## Luca Badoer campeón

**LA CARRERA** de Nogaro sólo tuvo un claro protagonista en Luca Badoer (foto de la derecha). El piloto italiano dominó de principio a fin. Se adjudicó el mejor tiempo de los entrenamientos y venció en la carrera con total autoridad, cruzando la línea de meta en solitario. Un triunfo que le sirve para proclamarse campeón de la Fórmula 3000, a falta de una carrera. Un piloto que tras su arrolladora temporada en la 3000 parece tener un hueco en la F-1. Podría ser piloto de Scuderia Italia o de Tyrrell.

Desde que se puso el semáforo en verde, Badoer comenzó a poner tierra de por medio y no tuvo ningún rival; además del mayor potencial de su mecánica, Badoer contaba en su monopla del equipo Crypton con un sistema antipatinamiento, que en un circuito tan virado como el de Nogaro resultó vital. Lo más interesante estuvo en la lucha que mantenían sus perseguidores. Pero esa emoción duro sólo unas vueltas. Gounon se situó en una «cómoda» segunda posición y Coulthard (foto de abajo), tras deshacerse de Montermini, tercero. Desde estas posiciones, hasta la octava que ocupó Gené, no hubo ningún adelantamiento, resultando una carrera aburrida.

Por lo que respecta a Gené, en los entrenamientos libres realizó el sexto mejor tiempo, lo que hacía concebir alguna esperanza.



En los entrenamientos oficiales todo cambió y Gené pasó a ocupar el puesto trece. El domingo en el «Warm up», con el suelo mojado, pudo hacer el quinto mejor tiempo; Gené no dudó en exclamar: «¡Ojalá llueva en la carrera!». Pero esto no sucedió y se disputó con la pista seca. En la salida, con una arrancada sensacional, logró ganar cuatro posiciones, y en la vuelta siguiente se situó en octava posición. Puesto que mantuvo hasta el final. Ahora hay que esperar a la carrera de Magny Cours donde, si todo sale bien podría hacerse con la tercera plaza del certamen.

**CAMBIO DE IMPRESIONES**  
Después de cada tanda de entrenamiento, Jordi Gené se reúne con su ingeniero para cambiar impresiones sobre el comportamiento del coche.



El caso podría darse con Pacific, mi actual equipo, pero va a ser difícil, hay que estudiar muy bien si tienen un buen presupuesto, si van a poder entrenar lo suficiente para desarrollar el coche, etcétera».

Jordi Gené, últimamente ha estado moviéndose por los paddocks de la Fórmula 1, y ha tenido ocasión de contactar con directores de equipo y personalidades de este mundo: «Como todo piloto, estás interesado en ver que sucede en la categoría superior a la que tu compites. Me interesa estar informado de todo lo que pasa en la F-1. Alguna vez por que me interesaba a mí y otras por que me ha invitado Marlboro, mi sponsor, he tenido ocasión de seguir de cerca todo lo que rodea a esta especialidad y he podido realizar alguna visita. La respuesta ha sido muy buena, desde la Fórmula 1 siguen muy de cerca la 3000.

la Fórmula 1, pero creo que lo más sensato es hacer un año más la 3000. A no ser que me salga una oportunidad de esas que no puedes decir que no. Creo que estando la F-1 como está, de difícil y con los problemas que tiene económicamente, es muy arriesgado jugarse el futuro para nada y entrar en un equipo que no va a tener dinero para acabar la temporada y tener que irme por la puerta falsa. Por lo tanto, creo que tengo que hacer la 3000 y esperar a ver si de aquí a final de año sale una oferta muy buena que realmente me tienta». Jordi Gené se muestra muy cauteloso a la hora de intentar el salto a la categoría reina del automovilismo y, de hacerlo, todo parece indicar que lo haría con unas ciertas garantías de hacer una actuación digna, en caso contrario se muestra receloso: «Si no hay un mínimo de garantías, esto es, unos motores fiables o que la persona que ha diseñado el coche sea un buen ingeniero, no me arriesgaría.



Pero me reitero en que si no hay una oferta excepcional prefiero seguir en la 3000, intentar ganar este campeonato y entrar en la F-1 con garantías».

Lo que parece cierto es que si sigue en la F-3000, hay varios equipos interesados en sus servicios:

**UN AÑO MÁS EN LA 3000**  
A Jordi Gené no le disgustaría estar un año más en la Fórmula 3000.

«El año pasado ya había varios equipos con los que pude correr y este año más todavía. Ahora mismo, siendo aún demasiado temprano, podría ir a cualquier equipo. Ocurre que hay que estudiar muy bien que garantías te ofrece cada uno, y decidirse en consecuencia por el que más me convenga. Es muy arriesgado, pero con la experiencia que tengo de este año, repetir en F-3000 es para ir a ganar. Pero esto nunca se sabe, porque cuando crees que es la mejor oferta, resulta que ese año no tienen el mejor material y cuando piensas que todo va a salir a la perfección resulta que no». El nombre de Jordi Gené comenzó a sonar fuerte a partir de sus éxitos en Fuji y en Macao, en esta última carrera consiguió una soberbia victoria. Sus patrocinadores acabaron muy contentos con su actuación y, por ese motivo, este año el piloto español también estará presente allí: «Mis patrocinadores quedaron muy contentos de las carreras el año pasado y me han llamado para ver si quería volver a ir. Las pruebas que organizan allí me gustaron y, como no

me gusta estar en paro, me voy a tomar unas vacaciones de trabajo y estaré en Macao y Fuji. Además hablé con Marlboro, ya que allí tengo otros patrocinadores y se han portado muy bien conmigo y no me han puesto ninguna pega para que pueda correr en esos circuitos. ○

CLASIFICACIONES

FORMULA 3000

1. L. Badoer (Reynard-Ford), 55 vueltas en 1h 14'39" 2. J. M. Gounon (Lola-Cosworth), a 11.43 3. D. Coulthard (Reynard-Judd), a 12.41 4. A. Montermini (Reynard-Cosworth), a 14.15 5. A. Zampieri (Reynard-Cosworth) a 32.73 6. R. Barrichello (Reynard-Mader) a 40.73 7. L. Aielo (Reynard-Mugen) a 43.00 8. J. Gené (Reynard-Mugen) a 44.11 9. O. Beretta (Reynard-Mader) a 58.97 10. P. Chaves (Reynard-Mader) a 1.03.03

ASI VA EL CAMPEONATO

1. L. Badoer, 46 puntos 2. A. Montermini, 34 puntos 3. M. Bartels, 25 puntos 4. R. Barrichello, 25 puntos 5. J. Gené, 21 puntos 6. E. Naspetti, 19 puntos 7. J. M. Gounon, 10 puntos 8. E. Collard, 10 puntos 9. A. McNish, 8 puntos 10. D. Coulthard, 7 puntos

# CAMBIE DE ACEITE Y LLÉVESE UN COCHE, motos, bicidetas de montaña...

Todo comprador de envases de 4 ó 5 litros de lubricantes CASTROL, o de aceite de moto (\*) en envase de 1 litro, recibirá un SOBRE con opción a regalo.

ÁBRALO Y DESCUBRA SU PREMIO.

EXIJA SU SOBRE POR LA COMPRA DE LOS PRODUCTOS CASTROL

PREMIOS

- 1 OPEL CALIBRA, 2.0 I
- 1 HONDA CBR-600
- 8 HONDA VISION 75
- 20 MOUNTAIN BIKES, América XT4

OPEL HONDA AMERICA



Promoción válida del 1-10-92 al 15-12-92. Caducidad de los premios: 15-1-93. CASTROL ESPAÑA, S.A.

(\*) En productos CASTROL Super TT, TTS, GP, GPS.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS/ALBACETE

# CAMBIAR EL RUMBO



Una de las cosas que ha resultado más chocante en las últimas carreras del Campeonato de España de Turismos ha sido la falta de buenos resultados del equipo oficial de Ford España. No es muy normal que un equipo que lideraba el campeonato desde la primera carrera haya perdido la competitividad frente a sus rivales de una manera tan relevante y, por este motivo, hemos aprovechado la cita que tenía este campeonato en Albacete para averiguar cuáles son las causas de estos malos resultados.

**Víctor M. Fernández y Alex Blanco**  
Enviados especiales

**H**ASTA la novena prueba, celebrada el pasado fin de semana en el circuito albaceteño de La Torrecica, Carlos Palau y su Ford Sierra Cosworth 4X4 del equipo oficial han liderado el cada vez más competido Campeonato de España de Turismos. El piloto y su máquina comenzaron ganando la primera carrera de esta temporada en el circuito del Jarama y, a partir de ahí, los buenos resultados se fueron sucediendo uno tras otro.

Dos victorias, tres segundos puestos, un tercero y un cuarto les

configuraban como líderes indiscutibles de este competido campeonato y, a priori, como los máximos favoritos de cara a obtener el título. Pero, al llegar a la penúltima carrera en Montmeló, el rendimiento del Ford Sierra Cosworth oficial empezó a mostrar claros síntomas de falta de competitividad y perdió terreno frente a sus más directos rivales de una forma evidente. Mientras que pilotos como Bassas, Villacieros, Pérez Sala o Goiburú lucharon con sus coches por los primeros puestos de cabeza, Palau se dedicó a aguantar, a duras penas, los ataques del Clio 16V de José Mora en los puestos intermedios. Es entonces

cuando se deja ver con claridad que el Ford oficial ya no es tan competitivo y que peligra de manera importante el liderato que hasta la fecha mantenían.

Para Carlos Palau está muy claro cuál es el problema, «mientras que los BMW o el Nissan han podido evolucionar e incorporar nuevas mejoras, nuestro Sierra Cosworth ha mantenido prácticamente el mismo nivel de preparación con el que comenzamos la temporada». Esto no se debe interpretar como una falta de recursos técnicos o de apoyo total por parte de Ford España, aunque ellos mismos reconocen que se han dormido un poco en los laure-



**PREOCUPACIÓN**  
Para Carlos Palau y «Perico» García, el reglamento les resulta desfavorable.

les. El equipo oficial de Ford fue, probablemente, el que comenzó el campeonato con un mejor nivel técnico. La preparación del coche se encomendó a Wolf Racing, un equipo alemán de renombrado prestigio que se encargó de evolucionar los Sierra Cosworth RS 500 que tantas victorias consiguieron en el desaparecido Euroturismos y, hoy en día, están ganando prácticamente todo con los Sierra Cosworth de Grupo N en los circuitos alemanes. De esta forma, y puestos en faena, Wolf Racing preparó el Sierra oficial de Ford España y evolucionó enormemente todos los aspectos mecánicos antes de comenzar la primera carrera

del campeonato español. Así, Carlos Palau empezaba triunfalmente el certamen nacional de circuitos con un Sierra Cosworth 4X4, que pillaba desprevenidos a todos sus rivales a nivel técnico y que le llevaba a obtener excelentes resultados en las primeras carreras. Pero, con el paso del tiempo, la reglamentación, en su ánimo de igualar las condiciones mecánicas, ha permitido realizar una serie de mejoras en coches que no estaban realmente al máximo nivel de preparación cuando comenzaron el campeonato, mientras que al Cosworth de Palau le imponían un mayor peso y una brida de 37 milímetros en el turbo que limitaban

ALBACETE

## Nuevos líderes

**VICTORIA MERECIDA**  
Villacieros dominaba de principio a fin la carrera de Turismos y se hacía con los puntos necesarios para colocarse como líder del Campeonato.



**SIN RIVAL**  
Javier Díaz e Irizar ganaban sin problemas la Fórmula Renault y la Clio 16V.

**EN LO MÁS ALTO**  
Rodríguez y Bosch no dieron opción a sus rivales en la F. Fiat y en la F. Ford.

**LA CITA** albaceteña no ha hecho más que poner al rojo vivo las clasificaciones de las diferentes categorías. En el Campeonato de Turismos, «Kuru» Villacieros se hacía con una merecida victoria, no sin haber padecido antes el acoso de sus rivales más directos. Luis Pérez Sala y Pep Bassas, que pasaban finalmente la línea de meta en este orden. De esta forma, Villacieros arrebató a Palau el

liderato en la clasificación, puesto que, el piloto de Ford, tan sólo pudo terminar octavo. En cuanto a las Fórmulas de monoplazas, la Fiat era la que abría la mañana con victoria para Israel Rodríguez, mientras que en la Fórmula Ford era nuevamente David Bosch el que se subía a lo más alto del podio, seguido por Gonzalo Rodríguez y Pedro Jorgensen. Javier Díaz imponía su autoridad

en la Fórmula Renault. Detrás del piloto de Privilege entraron Soto, Sala, Galiano e Izaguirre, tras mantener una espectacular lucha e intercalar varias veces las posiciones. En la Clio 16V la victoria era nuevamente para Irizar, que se pone así al frente de la clasificación, al igual que Sabán, que vencía en la Clio Iniciación y se configura como líder de su categoría.



sus prestaciones. Para Palau y «Perico» García, el responsable del equipo de competición de Ford España, la reglamentación les sitúa ahora mismo en inferioridad de condiciones, «en los motores atmosféricos, mientras la mecánica aguante, se pueden sacar muchos más caballos a base de conseguir un mayor número de vueltas, pero en los motores turbo, la brida impide obtener mejores prestaciones».

Palau nos sigue comentando, «las limitaciones de nuestro coche son muy claras, la brida de 37 milímetros está hecha y posicionada de tal manera que todo aumento de caudal a un cierto número de vueltas es casi perjudicial. Se crean unas turbulencias que no permiten la entrada de flujo dentro del turbo, con lo cual no se puede convertir la mezcla de gasolina con aire en energía y, por lo tanto, en más potencia».

La entrada de preparadores extranjeros como SDA ha traído consigo innumerables mejoras a nivel técnico en los BMW M3. «Este campeonato parece que es muy atractivo para ellos, porque se están volcando de lleno en él». Para Palau, «la reglamentación sigue sin estar muy clara, no hay verificaciones



des por cosas ajenas a lo que estaba escrito al principio del campeonato. La gente ha evolucionado por caminos que no son del todo claros y las verificaciones no son tan profundas como para decir que todo el mundo va legal, aunque yo tampoco quiero polemizar en este aspecto porque no es el objetivo deportivo que tenemos».

Tanto Palau como «Perico» García coinciden en que la reglamentación se hace prácticamente a ojo y que el único criterio que se aplica es qué coche va mejor o peor en cada carrera. Lo que está claro es que, en estos momentos, la desventaja del Ford Sierra Cosworth 4x4 de Carlos Palau frente a los BMW o el Nissan es enorme. Palau nos explica que «existen datos que sobre el papel son comprobables. Nosotros, con el coche ceñido al reglamento, hemos evolucionado y mejorado los tiempos de una manera racional. Es decir, si llevábamos 60 kilos de lastre en la primera carrera de Albacete, con 30 kilos menos hemos bajado 8 décimas, que es más o menos lo que debería pasar. Pero, que de repente lleguen otros equipos y te bajen tres segundos es porque han cambiado el motor y, respecto al otro motor, no tiene nada que ver. Deben tener 30 ó 40 caballos más de potencia porque, si no, no tiene ninguna lógica. Hace mucho tiempo que se hacen carreras y se sabe que tres segundos son un abismo y tiene que existir un cambio radical para bajarlos».

Lo que está muy claro, y más después del mediocre resultado de la última carrera en Albacete, es

que el Sierra Cosworth 4x4 ya no es el coche ganador que era y que si no les permiten realizar las mejoras mecánicas que están necesitando el esfuerzo realizado a lo largo del año habrá sido totalmente inútil.

Algunos cambios en la reglamentación y el buen hacer del equipo de Ford son los que tienen ahora la última palabra para que Carlos Palau y su Sierra Cosworth oficial puedan seguir luchando por la victoria en igualdad de condiciones. ○

**SOLIDEZ**  
El equipo de Ford España está trabajando muy duro para ganar el campeonato. El apoyo técnico y humano es total.



**SIN PERDER LAS GANAS**  
A pesar de los últimos resultados, Carlos Palau no pierde las esperanzas.

realmente bien hechas y esto da pie a que la gente pueda hacer preparaciones un tanto especiales. Como además tampoco hay una cabeza visible a la que se le pueda exponer los problemas técnicos, cada uno intenta mejorar su coche y que nadie le diga nada. Esto es un poco triste, porque gente como nosotros, que sabíamos que nuestro coche era potencialmente ganador, hemos perdido, poco a poco, las posibilida-

### CLASIFICACIONES

- CAMPEONATO DE TURISMOS**  
1. J. I. Villacieros (BMW M3), 21 vueltas en 36'28"04 2. L. P. Sala (Nissan Skyline), 28'43 3. J. Bassas (BMW M3), 36'74 4. I. Golburu (BMW M3), 36'81 5. J. Sasiambarrera (BMW M3), 41'65 6. R. Barrios (BMW M3), 49'16 7. E. de Villota (BMW M3), 52'03 8. C. Palau (Ford Sierra Cosworth), 37'20"00
- FÓRMULA RENAULT**  
1. J. Díaz (Alpha), 21 vueltas en 34'25"41 2. I. Soto (Martini), 26'37 3. C. P. Sala (Martini), 29'45 4. R. G. Galiano (Orion), 29'97" 5. M. Izaguirre (Orion) 31'25
- FÓRMULA FORD**  
1. D. Bosch (Swift 92), 17 vueltas en 28'12"55 2. G. Rodríguez (Van Diemen 92), 38'81 3. P. Jorgensen (V. Diemen 92), 43'11 4. M. Bresciani (V. Diemen 92), 53'85 5. V. M. Fernández (V. Diemen 92) 29'00"59
- FÓRMULA FIAT**  
1. I. Rodríguez, 11 vueltas en 18'47"17 2. M. Izaguirre, 51'35 3. A. Hevia, 58'92 4. I. Vigiola, 19'05"15 5. I. García, 07'10
- COPA RENAULT CLIO 16V**  
1. P. Irizar, 15 vueltas en 28'35"04 2. B. Tramont, 44'36 3. J. F. Castañaga, 52'76 4. P. Payeras, 53'51 5. J. Codony, 53'85
- COPA RENAULT CLIO INICIACIÓN**  
1. L. Sabán, 11 vueltas en 22'44"20 2. J. C. Ayuso, 44'37 3. J. Casals, 44'78 4. J. L. Altaba, 45'43 5. A. Mesallés, 45'87

# RALLYE DE SANREMO AURIOL YA NO APUESTA AL TRES

**Tour de Corse, Argentina, 1000 Lagos y Australia. Cuatro victorias claras e inapelables para el piloto francés Didier Auriol con un único denominador: el número 3 en la puerta de su Martini-Lancia HF Integrale, su número de la suerte.**

**Esteban Delgado**

Enviado especial

**P**ERO la bolita no se ha detenido esta vez en el número 3 de la ruleta para Didier Auriol. En el primer tramo del rallye de Sanremo, el piloto de Millau, claro y aventajado líder del Mundial de Pilotos, había tomado la salida confiado, sabedor de que podía tranquilamente sumar su séptima victoria de la temporada. Pero a diez kilómetros de la salida del tramo de Coldirodi, en una curva a izquierdas, larga y en bajada, nada más girar el volante, el piloto galo veía como la rueda delantera derecha de su Lancia continuaba en otra dirección. Una llanta defectuosa, no mecanizada en su parte interna, había provocado la rotura de los espárragos de la rueda. «En todas las curvas a izquierdas, el coche vibraba ligeramente, pero no eran los síntomas de una rueda que se está desprendiendo. En ese caso, el pedal de freno sube y baja anormalmente. Hay muchas vibraciones y juego sobre todo en el volante. Pero no era el caso...». Sin tiempo a reaccionar, afortunadamente su vehículo continuaba el trazado impuesto





**AGHINI CONVENCIO**  
Sobre asfalto,  
el toscano,  
con su victoria,  
demostró estar  
a la altura de  
los mejores.

sobre el disco de freno, antes de dirigirse contra el guardarraíl y apoyarse contra el mismo por una veintena de metros para acabar en un foso, encima de unos árboles, una vez finalizado áquel.

Lejos, en Madrid, Carlos Sainz empezaba a echar cuentas. El abandono de Auriol, el segundo después de la rotura de motor en Portugal, significaba que el piloto de Lancia sólo puede ahora sumar ocho resultados de los diez reglamentarios, mientras que Juha Kankkunen y Carlos Sainz pueden, por el momento, hacer lo propio con los nueve

que estipula el reglamento. Sin embargo, la posición del finlandés es ahora envidiable con 107 puntos y tres resultados por sumar, más incluso que la del francés, con 120 puntos y dos resultados, o la del español, con 104 e idéntico número. Juha Kankkunen ganando el Rallye Cataluña-Costa Brava, algo posible, y el RAC Rally de Inglaterra, algo más probable, se colocaría con 147 puntos, obligando a Auriol tan sólo a lograr dos segundos puestos, lo que haría que el casillero del francés indicase la cifra de 150 puntos, dándole automáticamente

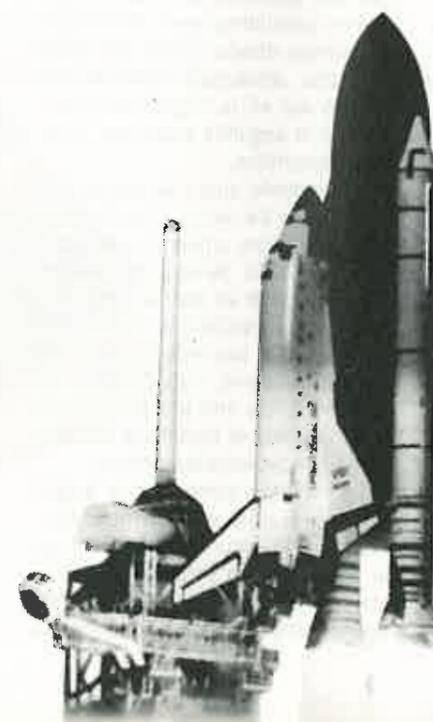
el título mundial. Todo ello siempre que Lancia no decidiese acudir al Costa de Marfil con el finlandés.

Por todo ello, con un Didier Auriol cuyo contrato con Toyota para 1993 era hecho público al día siguiente de su abandono en la prueba italiana, el rumor surgió inmediatamente. ¿Porqué hacer campeón del mundo a un piloto que abandona a final de temporada el equipo? No obstante, pensar en ello podría ser causa de demanda pública. Cierto es que cosas extrañas han sucedido dentro del equipo italiano con anterioridad, pero sin poner en peli-



**ESPERANDO EL ESCORT**  
Varios errores de neumáticos en la primera etapa hicieron que Massimo Biasion perdiera el contacto con su compañero Delecour.

# Sin técnica no se va a ninguna parte.





**PRIMER PRIVADO**  
Con un Lancia del equipo Astra, Alex Fiorio abrió el pelotón de los Lancia.

**NO PUDO SER**  
Múltiples problemas mecánicos impidieron que Franco Cunico lograra la cuarta posición y el campeonato italiano.



gro la integridad de nadie. Una centralina electrónica defectuosa o agua en la gasolina hubieran causado idéntico resultado.

Para Carlos Sainz, la situación ha mejorado, pero no ha cambiado de signo al depender siempre de los resultados de sus contrincantes. Ir al Costa de Marfil significará un importante esfuerzo económico y aunque la victoria está más a su alcance en tierras africanas, a causa de la demostrada competitividad del Toyota Celica Turbo 4WD, siempre resultaría más interesante frenar a los pilotos del equipo Lancia con un triunfo en España.

### LA ESTRELLA DE «AGO»

Tras el abandono de Auriol, tomaba el mando el joven Andrea Aghini que sobre las pruebas de asfalto de la primera etapa imponía un fuerte

ritmo para acabar con 34 segundos de ventaja sobre François Delecour y su Ford Sierra Cosworth 4x4 y 1 minuto y 21 segundos sobre Juha Kankkunen que en el cuarto tramo montaba neumáticos demasiado blandos. Una ventaja sobre el papel suficiente para el piloto toscano, que debía abrir las carreteras de tierra que la lluvia no había dejado de cubrir en los últimos días. De esta forma, en los primeros cuatro tramos antes de llegar a la neutralización de Gubbio la ventaja de Aghini sobre Kankkunen era ya de sólo 48 segundos. Pero de vuelta sobre el mismo terreno, el piloto italiano lograba al menos no verse desbordado por el tricampeón del mundo que sólo gracias a un error de Aghini en el penúltimo tramo al efectuar un trompo donde perdía dieciséis segundos, alcanzaba el liderato por primera vez en la llegada a Arezzo, final de la segunda etapa por 2 escasos segundos.

Nuevamente sobre la tierra, KKK aumentaba su ventaja hasta doce segundos sobre un Aghini que esperaba al asfalto de la última noche para recuperar el tiempo perdido y la primera posición, sin que entrasen en juego las órdenes de equipo. En definitiva, un doblete del equipo Lancia con los pilotos que deben formar la escudería del Jolly Club en la próxima temporada.

Tras ellos y como únicos rivales de excepción el equipo Ford. François Delecour se destacaba en la primera etapa sobre asfalto, tras errar Miki Biasion su elección de neumáticos, encaramándose en la

segunda posición. Sin embargo, el ataque de Juha Kankkunen sobre la tierra, junto a la rotura de un amortiguador trasero en el Ford Sierra, daban la segunda plaza al de Lancia ya en el primero de los tramos. Sin más roturas y a la espera del nuevo Escort, la mala suerte se cebaba sobre Franco Cunico, quien para alcanzar el título italiano debía acabar al menos en cuarta posición. Quinto, al término de la primera etapa de asfalto, Cunico se vio asaltado por distintos problemas, rompiendo primero el turbo en el tramo de San Bartolomeo, el más largo del rallye, para continuar con el puente posterior, un pinchazo y problemas de frenos, siempre en la misma prueba, para tener que abandonar en la última etapa al igual que Piergiorgio Deila, su rival y nuevo campeón de Italia a pesar de todo.

Entre los privados, la primera posición fue para Alex Fiorio con un Lancia del equipo Astra, tras un problema eléctrico que le costaba a Piero Liatti más de dos minutos, que sumar a los ya perdidos al montar neumáticos lisos sobre el agua en su Lancia HF Integrale-ART. ○

CLASIFICACIONES	
<b>CLASIFICACION GENERAL</b>	
1º Aghini-Famocchia (Lancia HF Integrale), 5 h 52 m. 11 seg.	2º Kankkunen-Piironen (Lancia HF Integrale) a 40 seg.
3º Delecour-Grataloup (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 1 m. 42 seg.	4º Biasion-Siviero (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 1 m. 55 seg.
5º Fiorio-Brambilla (Lancia HF Integrale) a 8 m. 47 seg.	6º Pianezzola-Roggia (Lancia HF Integrale), 16 m. 02 seg.
7º Liatti-Tedeschini (Lancia HF Integrale) a 21 m. 17 seg.	8º Baroni-David (Lancia HF Integrale) a 23 m. 39 seg.
9º Thiry-Prevot (Opel Calibra 16V) a 45 m. 28 seg.	10º Manfrinato-Nicoll (Ford Sierra Cosworth 4x4 grupo N) a 50 m. 07 seg.
<b>MUNDIAL DE PILOTOS</b>	
1º Didier Auriol, 120 puntos;	2º Juha Kankkunen, 107;
3º Carlos Sainz, 104;	4º Massimo Biasion, 52;
5º François Delecour, 45.	
<b>MUNDIAL DE MARCAS</b>	
1º Lancia, 140 puntos;	2º Toyota, 112;
3º Ford, 84;	4º Subaru, 43;
5º Mitsubishi, 38.	

# Crónica de la técnica



¿Sabía que los egipcios fueron los primeros en utilizar las cerraduras con llave? ¿O que en el siglo XVII, en 1642, se construyó la primera máquina de sumar mecánica? ¿Y que en 1691 se inventó la lavadora de ropa? Miles de descubrimientos como éstos han hecho que la humanidad avance en imparable progresión técnica y científica.

Ahora, Diario 16 le ofrece la oportunidad de conocer todos estos jalones del progreso con su "Crónica De La Técnica". Una colección de fascículos que, día a día, le ofrecerá los grandes avances y descubrimientos de la técnica. A partir del domingo 18 de Octubre, disfrute todos los días con Diario 16 de una obra técnicamente inigualable.



**Diario 16**  
Cada día más cerca.



## Audi dominó en Nogaro

Los pilotos del equipo Audi de Fred Stadler, en particular Sourd, dominaron en la última prueba del Campeonato de Superturismos francés. Las dos mangas fueron ganadas por este piloto, que no tuvo problemas para imponer su espectacular Audi 80 Quattro a Bousquet con su impresionante Mercedes 190 Evolución. El tercer clasificado fue Lapeyre, cuarto Biela, ambos con sendos Audi, mientras que Jabouille fue quinto con un BMW M-3. Después de esta carrera, el certamen lo encabeza Sourd con 177 puntos, seguido de Cudini con 166 y de Lapeyre con 164. Por lo que respecta a la clasificación de marcas, la encabeza BMW con 177 puntos, seguida de Mercedes y Audi con 159.

## París-El Cabo más competido

Tras las críticas que sufrió el pasado París-El Cabo, la TSO ha querido que la edición del 93 vuelva a ser muy competitiva y con el espíritu que siempre tuvo esta carrera. El recorrido, con un buen

número de kilómetros de pistas totalmente nuevas, incidirá en países como Marruecos, Nigeria y Zaire.

Esto, unido al paso por Libia, hará que haya unas importantes etapas de arena en el desierto. También se han revisado todas las etapas que transcurrirán desde Centro-África hasta el final y que permitirán que los participantes puedan realizar adelantamientos sin ningún tipo de problemas.

## En Canarias no gusta la F2

El proyecto de limitar el Campeonato de España de Rallyes a los vehículos llamados F-2 (atmosféricos de dos ruedas motrices), está siendo fuertemente contestado en las Islas Canarias. Un grupo de periodistas ha encabezado un manifiesto en contra del proyecto, argumentando que causaría

un grave trastorno al automovilismo insular, que en los últimos años ha sido protagonista del certamen nacional. Otro argumento manejado en el manifiesto incide en la escasa capacidad de formación de esta fórmula, por lo que se cercenará la posibilidad de promoción hacia el Mundial. El escrito termina diciendo: «En las Islas, donde se vive el automovilismo de forma apasionada, lo queremos seguir teniendo en toda su virilidad y no castrando a las máquinas para hacerlas más dóciles, emparejándolas visualmente a los vehículos en producción de la marcas que presionan una normativa que quiere coches «tipo bicicleta».

## Nuevas medidas de la FISA

Max Mosley fue reelegido por unanimidad presidente de la FISA por cuatro años más. Coincidiendo con su mandato han entrado en vigor



unas nuevas normas que regirán los Campeonatos que dependen de este organismo. En F3000, algunas escuderías que han faltado a una o varias carreras en el 92 serán multadas. La Copa FIA de Turismos finalmente se disputará a una sola carrera para pilotos y otra para marcas. Para pilotos puntuarán los coches de la Clase II, con motores atmosféricos de dos litros. La carrera se disputará a dos mangas y se realizará a mediados de octubre del 93, posiblemente en un circuito francés. La de marcas se hará con coches de la Clase I, similares a los del certamen alemán y tendrá el mismo funcionamiento que la de pilotos coinci-



diendo en la fecha. Por lo que respecta al Mundial de Rallyes, lo más importante es que la actual reglamentación de Grupo A se mantendrá al menos durante cinco años más. La nueva Copa FIA de Rallyes Todo Terreno se creará en el 93 y estará compuesta de seis carreras. Aquí hay que resaltar que el París-El Cabo no puntuará para el certamen. Otra decisión importante y ya definitiva es que en el 93 no habrá Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. En los calendarios que ha hecho públicos la FISA, figura el Gran Premio de España de F-1 en Barcelona el 9 de mayo, el Rallye de España del 1 al 4 de noviembre y la carrera puntuable para el Internacional de Fórmula 3000 el 5 de septiembre en Albace-



## Volta a Catalunya

El Volvo de Morera-Salguer fue el vencedor de la Volta a Catalunya de Clásicos deportivos. El recorrido era de 750 kilómetros en dos días, llevando a los diecinueve participantes que terminaron, de los veinticinco que tomaron la salida, desde Barcelona a Vilanova i La Geltrú pasando por Girona y Sant Guim de Freixanet (Lérida). Morera se aseguró la victoria cuando el Porsche de Albisu pinchó. Segundo fue Melús con un Sunbeam Tiger, mientras que los Alfa Giulietta de Termes y Busquets se clasificaban a continuación. Como de costumbre, la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos sacó adelante la prueba con brillantez, pese a los escasos medios de los que dispone.

## Escuelas Gilera Top Trail

Motovespa mueve, en colaboración con su red de concesionarios, la creación de unas escuelas de iniciación al Trail, destinadas a los usuarios de este tipo de motocicletas. En la zona centro, Vespa Madrid es el concesionario que

se encarga de estos cursos. Por ello convoca a los aficionados interesados con edades entre 14 y 16 años al primero de sus cursos el próximo sábado 17 de octubre. El curso abarcará desde principios básicos de mecánica hasta nociones de pilotaje y conducción off-road.

Cada curso tendrá diez participantes, siendo gratuito para aquellos que lo hagan con su moto Gilera. En la inscripción se incluye la utilización de las motos de la organización, gasolina, comida, seguro, etc. Para las inscripciones los interesados deberán dirigirse a Vespa Madrid, teléfonos: 528 22 54 ó 527 78 29.

## Saldaña excelente en Austria

Jomás Saldaña, que participa en el Campeonato Interseries de Vehículos de Sport, en el que tienen cabida los antiguos Sport Prototipos con motores turbo y vehículos de la categoría IMSA, logró la tercera posición el pasado fin de semana en el circuito austriaco de Zeltweg.

Un puesto muy meritorio si tenemos en cuenta que los pilotos que le precedieron en la meta, Os-

car Larrauri (Porsche Joest) y Manfred Reuter (Porsche Kremer), cuentan con vehículos de la categoría IMSA, mientras que el Porsche-Cougar de Saldaña es de la clase C-1. La diferencia entre estos coches es grande ya que los IMSA disponen de discos de frenos de carbono y una potencia muy superior, 125 caballos más que el vehículo del español, contando con una potencia en torno a 900 caballos.

La próxima carrera de este certamen se disputará el día 1 de noviembre en el Jarama, coincidiendo con un atractivo programa, ya que también se presentará en el pro-

grama el Campeonato de España de Turismos y las Copas Renault.

En el certamen de Interseries, a diferencia de lo que ocurre en el Mundial de Sport Prototipos, las parrillas son mucho más grandes, más del doble de coches y, por lo tanto, las carreras al ser al sprint, se disputan a dos mangas y resultan realmente muy entretenidas.

## Jordi Tarrés: cambio de moto

El pluricampeón del Mundo de Trial, Jordi Tarrés, ha protagonizado un sonado cambio de marca.

A partir del próximo año defenderá los colores de la moto española Gas-Gas, rompiendo así una larga y fructífera colaboración con Beta.

Últimamente las relaciones entre el piloto español y la marca italiana no eran todo lo ideales que resultaron en tiempos anteriores, lo que ha influido en los problemas habidos esta temporada que han desembocado en la pérdida del título del mundo.



## COMO EN CASA



JAVIER DÍAZ

Si hay algún circuito que tenga especiales connotaciones para mí, ese es, sin duda, el de Albacete. Desde su inauguración, cuando yo corría en Fórmula Fiat, se me han dado muy bien las cosas allí. Al año siguiente, Albacete fue escenario de mi única victoria en el Campeonato de España de Fórmula Ford. Y que decir de lo ocurrido esta temporada; dos carreras y dos victorias. ¿Qué voy a pensar de Albacete? De todas formas, el fin de semana no se presentaba nada fácil. En entrenamientos libres, mi coche no era de los más rápidos, con ciertos problemas de suspensión y, sobre todo, de motor. Descubrimos algunos de los fallos el viernes por la tarde, con lo que confiábamos en mejorar los registros durante la sesión oficial cronometrada. A falta de pocas vueltas para el término de la media hora, pude coger un excelente rebufo a la salida de la chicane que precede a la recta de meta. Ahí estuvo la clave de mi «Pole position». De todas formas había cinco rivales muy cerca, en especial Ricardo García Galiano, que estaba casi en mi tiempo. En la salida, arrancamos casi todos bien. Al llegar a final de recta, Galiano volvió a hacerme la jugada de la anterior carrera que disputamos en este circuito. Pero no todo era igual. Su coche no parecía tan bien reglado como en la prueba anterior, por lo que le vi rodar muy al límite en las primeras curvas. No tardé mucho en decidirme a atacarle. Le pasé en la rápida que antecede a chicane. Marqué mi mejor tiempo en la segunda vuelta y comencé a escaparme. Al llegar a final de recta, en la quinta vuelta, me llevé una desagradable sorpresa; pisé una enorme mancha de aceite y el coche se me fue de las cuatro ruedas. Salté el arcén y caí en la hierba. Mantuve el pie a fondo, intentando rehacerme y regresé al asfalto sin perder el liderato. Gané, pero tuve que sufrir mucho para hacerlo. Ahora, tan sólo queda la carrera del Jarama. Aún podemos ser campeones, pero dependemos del resultado final de Galiano. De este modo, es mejor pensar en ganar la carrera y dejar que los acontecimientos sigan su curso. Si somos campeones, mejor; si somos subcampeones, el año próximo volveremos a la carga. Ahora, nuestro primer reto es hacerlo lo mejor posible el próximo domingo en Estoril, en las Finales Renault.



*Javier Díaz*

**Privilege Formula**

## Trágica Subida a Santo Emiliano

**L**UIS Martínez, vencedor con un Lola-BMW en la Subida a Santo Emiliano, en Asturias, no estará muy contento con su triunfo, que estuvo marcado por el fatal accidente que sufrió Javier Santos, que a los mandos de un Renault 21 Turbo se salió de la pista arrollando a varios espectadores, de los cuales falleció María Isabel Méndez. Se da la circunstancia de que la víctima mortal de este accidente era la esposa de Leonardo Graña, un conocido piloto asturiano y al que su mujer ha copilotado en una gran cantidad de ocasiones. Parece mentira que esta tragedia se



En el terreno deportivo, el segundo clasificado fue Aitor Zabaleta (Lola-BMW) y el tercero Joan Vinyes (Osella-BMW). Entre los vehículos carrozados venció Xavier Riera (BMW M-3). En grupo N la victoria fue para Francesc Gutiérrez, que en su grupo no ha perdido todavía ninguna carrera del Nacional de Montaña.

## Orense en el recuerdo

**D**URANTE la presentación del Rallye de Orense tuvo lugar un entrañable acto.

En él se realizó la entrega de una placa conmemorativa a los ganadores de las 25 ediciones realizadas, del popular rallye gallego. Aunque no todos pudieron estar y siempre con la memoria puesta en el recordado Estanislao Reverter, allí si que estaban los ya tradicionales Etchebers, Piñeiro, Peitos, Pavón, Balcazar, Beny, Bassas, Puras y Tramont.



● En el 93, dos Alfa Romeo 155 GTA participarán en el Campeonato Francés de Superturismos. De esta manera, la marca italiana estará presente de forma oficial en tres países, Alemania, Italia y Francia. Con esta maniobra se aseguran una buena participación en la Copa FIA de Marcas, recién creada por la FISA.

● El Rallye de Túnez, integrado dentro de la nueva Copa FIA de Rallyes Todo Terreno, se disputará del 15 al 26 de abril del 93. Su principal patrocinador será una vez más Optic 2000.

● Miguel Tey venció la penúltima prueba de la Copa Lucky Strike Suzuki en el Circuito de Montmeló. Este trofeo lo encabeza Iñaki del Rey con 127 puntos.

● Ravaglia (BMW M-3) venció las dos mangas de la carrera del Campeonato Alemán de Turismos disputada en Hockenheim. El certamen lo sigue encabezando el piloto de Mercedes Ludwig, con 228 puntos.

● El portugués Pedro Lamy, al volante de un Reynard-Opel, ha vencido la Fórmula 3 Alemana con una sólida ventaja sobre sus rivales.

● López Mella se impulsó en la carrera de Superbikes del Campeonato de España en Montmeló.

## Mas y Arcarons, la unión hace la fuerza

**C**ARLOS Mas y Jordi Arcarons intentarán participar en el próximo París-El Cabo, pero para ello es preciso que encuentren el patrocinador dispuesto a cubrir los aproximadamente cien millones de pesetas que



puede costar esta empresa. Si este importante problema no se resuelve antes del quince de noviembre, la participación del equipo no podría llevarse a cabo. «Vamos a resucitar la estructura que yo tenía en el equipo Camper», explica Carlos Mas. «Conjuntamos mi mayor experiencia en la navegación y la superior rapidez de Jordi, -sigue explicando- entre los dos ya tenemos todos los resultados posibles en esta carrera, sólo

nos falta la victoria y podemos conseguirla».

En cuanto a la motocicleta a emplear, se ha desechado una primera posibilidad de correr con Suzuki-Francia. Ahora las cosas están entre Yamaha, empleando una moto de 1992, existiendo incluso la remota posibilidad de estar con Peterhansel en el Equipo Sonauto, y Gilera. La marca italiana les ha hecho una oferta de última hora, según la cual dispondrán de sendas monocilíndricas de 750 cc., pero ellos han de montar el equipo y poner la financiación.

## Recuerdo «in memoriam»

**F**RANCESC Sanjuán Cuní, uno de los pilotos habituales de la Copa Suzuki de Raids, ha fallecido víctima de

una dolorosa enfermedad. En la foto a la izquierda, posa junto a su copiloto Santi Brustenga.

Desde la redacción de Motor 16 nos sumamos

al comunicado de condolencia que ha hecho público Suzuki-Santana, solidarizándose con los familiares del piloto fallecido.



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 n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D: \_\_\_\_\_

Calle: \_\_\_\_\_

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

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D N I \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción \_\_\_\_\_

España \_\_\_\_\_ 14 560 ptas América, África \_\_\_\_\_ 35 256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29 016 ptas Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48 516 ptas

## La injusticia de la justicia

**T**odo el mundo sabe que el sistema judicial actual es un completo desastre. Sin embargo, determinadas actuaciones vividas algo más de cerca le quitan a uno las esperanzas de que esto se arregle a corto plazo y a la vez, le hacen pensar seriamente si la palabra justicia tiene actualmente el mismo significado que ha tenido siempre, o se ha convertido en la aplicación por unos jueces maniatados de unas leyes determinadas. ¿Sigue siendo la justicia la representante oficial del derecho, la razón y la equidad? Pues según los datos en nuestro poder la cosa no está tan clara. Si alguien se salta un semáforo en rojo y «no se produce resultado» (atropello) pero le denuncia un policía, la multa se tramita por vía administrativa, se falla de inmediato con una sanción de hasta 100.000 pesetas y con posible retirada de carné. Si por el contrario alguien se salta un semáforo en rojo, «se produce resultado» (en este caso atropello con muerte y herido grave) y no hay denuncia, el caso iría por vía civil, habría juicio que tardaría al menos un año en convocarse y al final en el 99 por ciento de los casos, por apreciación de los jueces, la sentencia hablaría de imprudencia simple (en vez de temeraria, para descargar a los juzgados de trabajo) con retirada de carné como máximo de 1 a 3 meses, arresto menor de 1 a 30 días y entre 50.000 y 100.000

pesetas de multa. Total, por rebasar un semáforo en rojo, matar a una persona y herir gravemente a otra, el infractor va a disfrutar de un año o más de «libertad», como máximo tres meses sin carné, unos 15 días visitando de vez en cuando al juez, y una «razonable multa de, como máximo, 100.000 pesetas. ¡Increíble! Las imprudencias no se pagan cada vez más, como reza el anuncio de la Dirección General de Tráfico. La DGT se harta de sensibilizar a los conductores y más tarde el sistema judicial se encarga de defender cada vez menos a la persona. Han desplazado el bien que en un principio deberían proteger, dejando el trabajo a las compañías de seguros que adjudican indemnizaciones fríamente a personas que han perdido a sus seres queridos de la manera más cruel. Parece increíble que existan tan pocas diferencias entre aparcar mal, pisar la línea continua o superar la velocidad máxima permitida y quitar la vida a una persona por una imprudencia temeraria. Desgraciadamente, este es uno de los muchos casos en los que la justicia se vuelve contra el inocente. Fuera del ámbito del automóvil, niñas violadas por asesinos en libertad condicional. Ladrones de bancos lanzados a la fama. Corrupción imparables de la mano de nuestros queridos políticos y un largo etcétera nos confirman que verdaderamente la palabra justicia ya no tiene para muchos el mismo significado.

Andrés Más



BALLESTA



**LA AVENTURA  
ESTA EN TU MANO.  
Llama al (91) 650 89 61.**

Una simple llamada te puede llevar al corazón de la selva de Malasia. El Camel Trophy '93 ya está en

**GAMEL  
TROPHY**  
**SABAH / MALASIA '93**

marcha. Y tú puedes participar. Camel Trophy Watch te lleva. Sólo tienes que tener carnet de conducir y llamar... ¡ya!



**AVENTURATE**

# SEMANA EXCEPCIONAL

DEL 13 AL 18 DE OCTUBRE

# COMPRE SU COCHE USADO EN CITROËN

**Le ofrecemos:**

► **75.000 pesetas**

Como mínimo por su coche usado.\*

► **Garantía europea**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según el estado del vehículo).

► **Coches con menos de un año**

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

► **Financiación hasta 48 meses**

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

\*Si no tiene coche usado, beneficiarse de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión.

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

*Abierto sábado  
y domingo*

## LO ULTIMO: ASTON MARTIN VANTAGE

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

20 de octubre 1992

Núm. 470 • 350 ptas.



ZX 16 VALVULAS



# CITROËN ESTRENA GTI

COMPARATIVA BMW 318i / VOLVO 460 GLE  
CLASE A BUEN PRECIO

