



**GANE CON MOTOR 16  
UN BERTONE  
FREECLIMBER**

**TODO SOBRE EL RALLYE DE CATALUÑA**

# SEMANAL **Motor 16** GRUPO

17 de noviembre 1992

Núm. 474 • 350 ptas.

## **DESCUBRIMOS EL NUEVO RENAULT**

*Sustituto del R-21*

**FOTOS  
ESPÍA**



**A FONDO:  
MERCEDES  
300 CE  
CABRIO**



**AL VOLANTE:  
NUEVOS  
FORD ESCORT  
Y ORION**



# ¡ Empieza el Dio con Marcha !



Descubre la marcha del DIO, la forma más práctica y divertida de moverte por la ciudad.

Con arranque automático, amplio cofre bajo el asiento, guantere delantera y un utilitario transportín. Además podrás repostar

sin bajar del vehículo gracias a que la entrada de la gasolina está situada fuera del sillín. Pruébalo. HONDA DIO es fácil

de manejar y puede conducirse desde los 14 años sin carnet. PARTICIPA EN LA PROMOCION \* " SIEMPRE

DAVID SANTISTEBAN

HAY UN DIO CON SUERTE". Basta con pedir el catálogo en

un Concesionario Oficial.

Hay miles de regalos para los amigos de HONDA y entre

días varios scooters DIO.



HONDA



## Motor 16



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

Director:  
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cerduda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefe: M<sup>o</sup> Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moló, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Francini. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanova, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Néutica). Antedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. Director Gerente Comercial: José Montalbán. Director Gerente: José Luis González. Directora de Marketing: María Lizárraga. Directora de Promoción: Charo Onate. 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 Aluán. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaña Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tfn: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 86 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Impresas: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1998. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

ESTAS SEMANAS



<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>4</b>	<b>OCIO</b>	<b>102</b>	<b>38</b>
<b>SU CASO</b>	<b>12</b>	Escuela TAC de		Gama Opel Vectra '93.
<b>AL VOLANTE</b>	<b>14</b>	conducción de motos		
Nuevos Escort y Orion		<b>GENTE SOBRE RUEDAS</b>	<b>106</b>	
<b>LO ÚLTIMO</b>	<b>22</b>	Roger Clarck		
El sustituto del R-21		<b>DEPORTE</b>	<b>110</b>	
<b>A FONDO</b>	<b>28</b>	F-1: Gran Premio de Australia		
Mercedes		Rallye	<b>116</b>	
300 CE-24 Cabrio		Cataluña-Costa Brava		
Gama Opel Vectra '93	<b>38</b>	A todo Gas	<b>126</b>	
<b>FUERA DE SERIE</b>	<b>52</b>	<b>FIRMA DE LA CASA</b>	<b>130</b>	
Porsche 911 Turbo IMSA				
<b>TÉCNICA</b>	<b>58</b>			
Amortiguadores				
<b>ACTUALIDAD</b>	<b>66</b>			
Los problemas del sueño				
<b>MOTOS</b>	<b>68</b>			
Kawasaki ZZR 1100/93				
<b>PRECIOS</b>	<b>73</b>			



**68**  
Kawasaki  
ZZR  
1100

**52**  
Porsche  
911  
Turbo

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



## Cuestión de céntimos

Por primera vez en la historia de los precios de los combustibles en nuestro país, la última subida no se ha visto afectada por unidades enteras sino por céntimos, concretamente veinte en el caso de las gasolinas y sesenta en el de los gasóleos. Esta medida, que de alguna manera nos acerca más a Europa -hay que recordar que los decimales en los precios de los combustibles en el resto de los países europeos siempre ha sido algo normal- a nosotros, los españoles, nos suena como algo muy raro. Está claro, ni estábamos ni estamos acostumbrados a pagar en céntimos.

Desde luego no nos parece mal la introducción de esas décimas de peseta en el precio que debemos pagar por los combustibles, siempre que eso signifique contención en los precios, pero nos preguntamos cuál es la razón última de esa decisión. Parece que nuestra gasolina tenía que haber alcanzado ya esa cifra tan redonda de 100 pesetas por infinidad de razones (conviene añadir que las gasolinas en Europa ya exceden desde hace tiempo ese valor) y es lo que ha dado miedo a los responsables de que eso suceda. El subir esos veinte céntimos no es más que retrasar en el tiempo tal medida, pues luego, serán otros veinte, y los que llegarán después hasta alcanzar la cifra a la que, de una u otra forma, se tiene que llegar. Es algo así como jugar con el efecto psicológico de los usuarios, hacerles ver que no quieren llegar a las cien pesetas cuando se ven obligados no sólo a hacerlo sino a superar esa cantidad lo antes posible.

Pagar esas 99,20 pesetas que vale la gasolina súper es algo anecdótico, pero la gente ya hace chistes sobre el tema: que si tendrán que comprarla de 5 en 5 litros para llegar a una cifra redonda, que si los céntimos que sobran serán la propina, que si no se llega a la peseta completa les tendrán que devolver en monedas fraccionarias que no existen, que si lo que pretenden es recaudar más, habida cuenta de esos despreciables céntimos. En estos casos la picaresca se dispara de una forma incontenible, y más en nuestro país, donde a todo se le saca punta. El caso es que es un hecho que tenía que llegar, y en las gasolinas, como en muchos otros productos de consumo, acabaremos pagando el «pico» en céntimos.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A



## TUNEL DE LA MANCHA

El túnel bajo el Canal de La Mancha es ya una realidad. Aunque la obra lleva seis meses de retraso, dentro de un año se procederá a la inauguración de la obra de ingeniería más grande del mundo.

En diciembre de 1993, los automovilistas podrán viajar entre Francia y Gran Bretaña, metiendo su vehículo en un tren de diseño muy moderno (el «Shuttle») que unirá Coquelles (Francia) con Folkestone (Gran Bretaña) con 50 kilómetros de vía, de los cuales 38 son de túnel, un túnel excavado por técnicos japoneses, 40 metros por debajo del nivel del mar, por el que se calcula viajen 8,5 millones de pasajeros al año, en coches particulares, y 4,5 millones en autobuses. Un año después, un tren de alta velocidad, sólo para pasajeros, entrará en servicio entre Londres y París.

El viaje, cuyo coste será similar al de los actuales ferrys que realizan esta misma línea, y con tarifas para cada estación, durará únicamente 35 minutos, pudiendo los pasajeros permanecer a bordo de sus vehículos o bien, si lo prefieren, bajarse al vagón del tren que dispondrá de varias áreas de esparcimiento.

Los trámites aduaneros se realizarán a bordo, por lo que la pérdida de tiempo será mínima. En este servicio no habrá interrupciones ni horarios: el servicio se prestará 365 días al año, durante las 24 horas. Durante el día, habrá un tren cada quince minutos y durante la noche, con una cadencia de uno cada hora.

## CONCERTO, CATALIZADOR PARA TODOS

La aplicación de la normativa sobre emisiones de escape ha sido aprovechada por el importador de Honda para remodelar su gama Concerto en España.

A partir de ahora, la gama queda compuesta de la siguiente forma: el anterior motor 1.4 de carburador ha desaparecido dejando paso a un nuevo motor 1.5 con inyección, igual que el que monta el Honda Civic LSi, con un rendimiento de 90 caballos; el siguiente escalón lo forma la versión 1.6, con un motor que desarrolla 111 caballos y está disponible con cambio manual y automático.

En lo alto de la gama se encuentra el Honda Concerto 1.6 con doble árbol de levas en cabeza. La potencia de este motor, tras la adopción del catalizador, queda en 122 caballos. También aparece una nueva versión provista de un equipamiento muy refinado que incluye paneles de madera, volante forrado de piel y llantas de aleación.

Los precios quedan así: 1.890.000 pesetas el 1.5i de 90 cv; 2.090.000 pesetas el 1.6i de 111 cv; 2.240.000 pesetas el 1.6i automático de 111 cv; 2.350.000 pesetas el 1.6i de 122 cv y 2.850.000 pesetas el 1.6i FE de 122 cv.



## S E M A F O R O S



La Policía Municipal de Las Rozas se ha puesto las botas multando a los conductores despistados que se adentraban por un tramo de calle recientemente convertido en dirección única. En el tramo en cuestión, frente al Burgo Centro II, antes de estar clara y completamente señalizado como dirección única y mientras se mantenía la señalización vertical de doble sentido, los agentes, cumpliendo órdenes, se dedicaban a poner multas al final de la calle en lugar de estar al principio para prevenir a los conductores y evitar posibles accidentes.



Repsol va a utilizar un sistema de control inteligente de procesos industriales en su planta de Cartagena como parte del proyecto comunitario que la compañía petrolífera lidera para desarrollar aplicaciones de inteligencia artificial. El proyecto, dentro del programa Esprit, en el que intervienen expertos de Suecia, Portugal, Dinamarca y Francia cuenta también con la aportación del Instituto de Ingeniería del Conocimiento de la Universidad Politécnica madrileña. Con esta iniciativa nuestro país se sitúa a la cabeza dentro de este campo.

◆ **NUEVO DIRECTOR COMERCIAL DE LADA IBÉRICA**  
Julio Costas acaba de ser nombrado Director Comercial y de Marketing de Lada Ibérica, ocupándose tanto de la estrategia comercial como de la red de concesionarios, con dependencia directa de la Dirección General. En los planes de la compañía figura la venta de más de 13.000 unidades durante el presente año, frente a los 11.125 del pasado ejercicio.

◆ **APOSTAR POR CABALLO PERDEDOR**

La industria norteamericana del automóvil colaboró con 1,7 millones de dólares a la campaña presidencial de George Bush, mientras que el candidato demócrata, Bill Clinton, apenas lo financió con 150.000 dólares. ¡Vaya vista!

◆ **LAS AVERÍAS MÁS FRECUENTES EN ALEMANIA**

Los alemanes se las pegan solos para analizar las estadísticas. El Automóvil Club germano, el prestigioso ADAC, acaba de publicar algunos datos sobre el más de millón y medio de intervenciones que sus servicios de asistencia en carretera han efectuado en el pasado año. Considerando los coches de menos de 3 años, la avería más frecuente afecta al arranque (14,3 por ciento de intervenciones), por delante de los problemas eléctricos en general (12,4%), averías de motor (11,2%) y problemas de neumáticos (8,8%). Frenos y suspensión sólo suponen el 1,2 por ciento del total.



**Turín**

Giancarlo Perini

► **UN DIABLO EN EL CIELO**  
Lamborghini ha ultimado ya sus preparativos para presentar el primer prototipo del Diablo Roadster. Como los lectores recordarán, el fabricante italiano presentó unas maquetas estáticas con ocasión del Salón de Ginebra y el de Turín, pero hasta la fecha nadie ha tenido la oportunidad de describir el comportamiento del vehículo rodando, ni qué se siente al alcanzar los 300 kilómetros por hora con el cielo como único techo en este descapotable.

► **NUEVA CAÍDA DEL MERCADO**  
Las ventas de vehículos nuevos registraron una caída del 3 por ciento durante el mes de octubre con respecto al mismo periodo del año anterior. Pese a que este declive es inferior al registrado durante los dos meses anteriores, los expertos evitan hacer previsiones sobre los resultados para final de año, en un momento en el que todos los fabricantes combaten la caída con fuertes

Incentivos de financiación para la compra de un vehículo nuevo.

► **MASERATI CIERRA**  
Alejandro De Tomaso, máximo responsable de Maserati, se muestra positivo tras la decisión del cierre de la planta de Lambrata, «un saco sin fondo», y confía en la capacidad productiva de la planta de Módena (2.500 Maserati al año) y en obtener beneficios.

► **LOS ELÉCTRICOS DE FIAT**  
El Cinquecento podría contar en breve con una nueva versión de cuatro asientos y motorización eléctrica que podría sustituir eventualmente a la versión eléctrica de dos asientos que el fabricante acaba de introducir junto con el lanzamiento de las versiones de gasolina de dos y cuatro cilindros.



**Tokio**

Daniel Monteverde

► **MENOS TOYOTA DE LUJO**  
El fabricante nipón quiere cerrar en enero una de las cuatro líneas de montaje de la planta de Tahara en la que produce sus berlins de lujo Crown Majesta y Aristo. La firma ha decidido, por si contraria, aumentar el próximo año en su nueva planta de Kiushu la producción de los Mark II, hasta llegar a las cien mil unidades.

► **ESTABLECERSE EN CHINA**  
Siguiendo los pasos de Honda, que firmó un contrato de treinta años con un fabricante local,

Yamaha y Suzuki también están negociando por separado su futuro establecimiento en China.

► **DESARROLLO CONJUNTO**  
Once constructoras japonesas, encabezadas por Toyota y Nissan, han firmado un acuerdo con el Centro de Tecnologías Claves del Japón para desarrollar un convertidor catalítico de zeolita, material cerámico considerado más eficaz que el platino para reducir las emisiones de gases de escape y mejorar el rendimiento de combustible.



**RENAULT NO QUIERE A VOLVO**

El presidente de Renault, Louis Schweitzer, declaró al salir de una apresurada reunión con la plana mayor del grupo Volvo: «No queremos nada con Volvo hasta que establezca sus finanzas» y agregó «no hay condiciones para continuar las negociaciones que habíamos iniciado para realizar la fusión». Estas declaraciones del director francés contrastan con las que el ex-presidente de Volvo realizaba la noche anterior a la televisión sueca asegurando que la fusión sería una realidad dentro de dos años.

El grupo Volvo se enfrenta a la peor crisis de su historia al verse obligado a cerrar dos líneas de montaje en Kalmar y Uddevalla, además de reducir su personal en, de momento, 8.500 empleados. La nueva estrategia del grupo sueco es concentrar las líneas de montaje en Torslanda y Gent, Bélgica, donde se especializarán en montar el nuevo 850. «No necesitamos más que una capacidad de producción de 300.000 coches al año», afirmó el presidente del grupo, Sören Gyll. De éstos, 170.000 se producirán en Torslanda y 130.000 en Gent en un esfuerzo de racionalizar los sistemas de montaje adaptándolos al modelo de producción japonesa. El anuncio de la muerte del 240, que seguirá fabricándose hasta 1995, y las inversiones en el 850 y el ECC son los síntomas más relevantes de los deseos de modernización de los suecos.

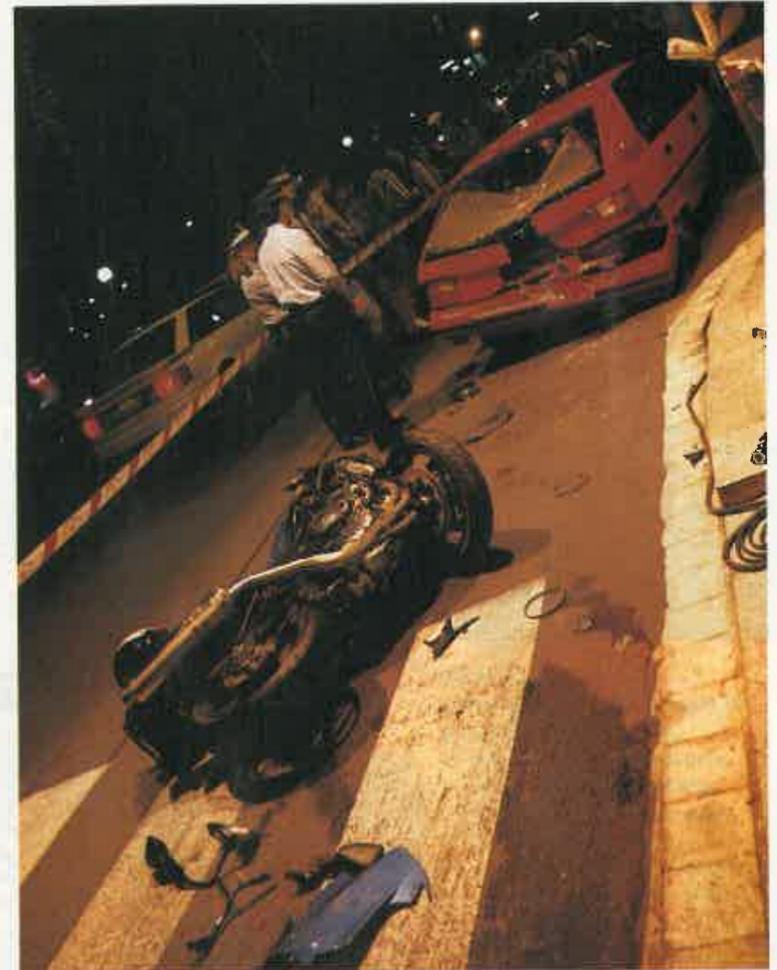
Carlos Medina

**DESCENSO DE ACCIDENTES**

En los últimos cinco meses, el número de muertes por accidente de tráfico ha registrado un descenso del 20 por ciento con relación al mismo periodo del año 91. Este hecho, según Miguel María Muñoz, director general de Tráfico guarda relación directa con las acciones de tipo institucional, de enorme aceptación ciudadana, así como con la puesta en funcionamiento de las nuevas autovías.

Con motivo de la rueda de prensa celebrada la pasada semana para dar a conocer los primeros resultados de las acciones de su departamento (la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación y sus campañas divulgativas, así como la dramática campaña de impacto con escenas de accidentes), Miguel María Muñoz precisó que «no es tan importante resaltar que con estas acciones se han ahorrado 500 vidas, como llamar la atención de que detrás de cada uno de los 4.000 fallecimientos que se siguen registrando hay una tragedia familiar».

Los expertos de tres empresas especializadas en comunicación -AED-DEM, Eco Consulting y Sofemas- han sido los responsables de cuantificar y cualificar los primeros resultados: el 74 por ciento de los conductores recibieron en sus hogares el folleto explicativo del nuevo Reglamento, cuatro de cada cinco receptores lo leyó y el 66 por ciento aún lo conserva por considerarlo de utilidad; en cuanto a los anuncios, prácticamente la totalidad de los encuestados está de



acuerdo con este tipo de campañas, pese a su crudeza, pues reproducen hechos reales y el 75 por ciento admite que podría modificar su conducta frente al volante. En lo referente a los hábitos de uso del casco, se ha pasado de un 33 por

ciento en agosto a un 80 por ciento después de los primeros días de septiembre, el mismo porcentaje de conductores que tras la entrada en vigor del nuevo Reglamento utiliza el cinturón de seguridad para sus desplazamientos en ciudad.

**C O N T A N T E Y S O N A N T E**

Durante 5 días la factoría de Volkswagen en Landaben, Pamplona, permanecerá cerrada para reducir la producción en unas 9.000 unidades del modelo Polo.

Maserati es otra de las empresas que tendrá que regular empleo en vista de la caída de las ventas. La prestigiosa marca italiana despedirá a más de 1.000 trabajadores.

El secretario general del sindicato del metal de UGT en Cataluña, Ricardo Martínez, ha manifestado que la fábrica de Iveco-Pegaso en Barcelona «está condenada a desaparecer».

Las firmas Dimetal y Wabco han formado una nueva sociedad para la fabricación y distribución de equipos de frenado. El 51 por ciento del capital social de la firma ha sido

suscrito por Wabco y el 49 por ciento restante por Dimetal. Sus instalaciones en San Fernando de Henares, Madrid, ocupan parte de los terrenos y edificios de la actual factoría de Dimetal.

Mercedes ha anunciado una reducción de sus planes de producción y los vehículos fabricados en 1992 no alcanzarán las 530.000 unidades.

## CAEN LAS VENTAS EN OCTUBRE

➔ **OTRO TÚNEL PARA LOS PIRINEOS**  
El Ministerio de Obras Públicas ha finalizado ya el anteproyecto de un segundo túnel en la provincia de Lérida, paralelo al actual de Viella. Con un coste de 3.000 millones de pesetas, permitirá el paso diario de 17.000 vehículos, frente a los 2.200 que en la actualidad pueden recorrer los 5,3 kilómetros del viejo túnel.



➔ **CRECE LA M-40**  
El segundo cinturón periférico de la capital de España ampliará su recorrido tras la autorización del Consejo de Ministros del tramo entre las carreteras de El Pardo y Colmenar. Con un importe de 13.500 millones de pesetas, el nuevo tramo tiene una longitud de siete kilómetros. Para cerrar totalmente el trazado de la M-40 solamente queda el enlace entre El Pardo y la carretera de La Coruña.

➔ **TOYOTA POR LOS AIRES**  
La compañía japonesa Toyota proyecta crear varias compañías de reparación y venta de avionetas y helicópteros en Hawái y Australia. Los planes de la firma son lograr el diez por ciento de sus ventas fuera del sector automovilístico y ayudar a mejorar el déficit comercial de Estados Unidos con Japón. También construirá avionetas baratas del modelo T para transportar viajeros de cárceles y se ha proyectado abrir, el próximo año, una escuela de aviación en Hokkaido. Además se trabaja en el diseño de motores de aviones de hélice.

DURANTE el pasado mes de octubre, las ventas en el mercado nacional alcanzaron la cifra del 71.672 unidades, lo que significa una caída del 9,8 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Pese a esta caída, en los diez meses de 1992 transcurridos, el mercado ha crecido un 10,92 por ciento respecto a 1991.

Renault, con 11.998 coches vendidos fue líder durante el pasado mes de octubre, si bien arroja una pérdida del 25,63 por ciento, la más elevada de este año. Pese a ello, el Renault Clio (5.241 unidades) sigue siendo el coche más vendido, por delante del Opel Astra (4.555 unidades), el Renault 19 (3.985), el Citroën ZX (3.922) y el Volkswagen Golf (3.761), que destaca, además, como primer coche importado.

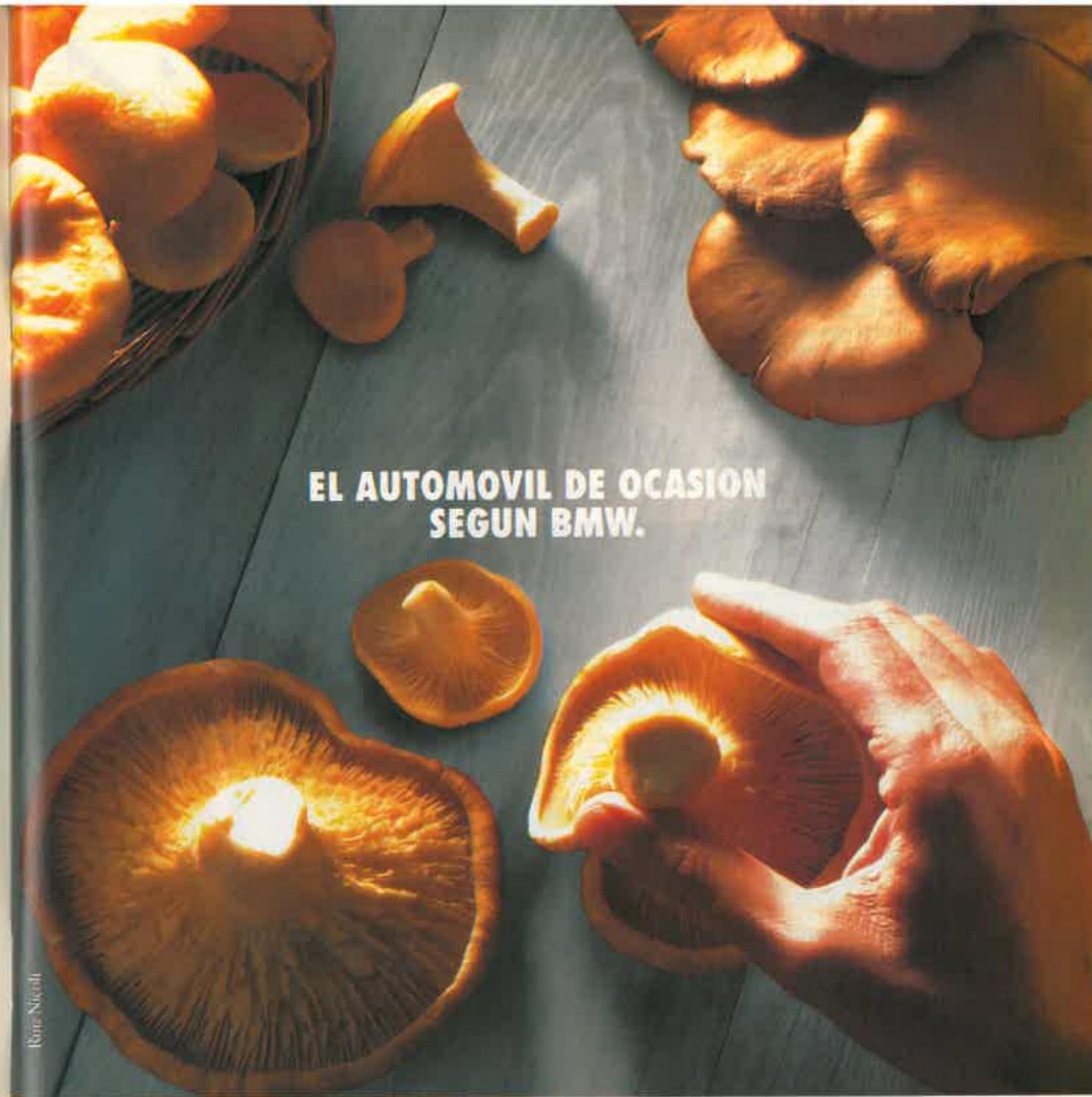
Marca	Unidades	92/91
Renault	11.998	-25,63
Ford	10.628	7,09
Opel	9.661	-2,48
Citroën	7.049	-3,60
Peugeot	6.994	-7,60
Seat	6.205	-19,78
Volkswagen	5.250	13,00
Fiat	2.981	-27,49
Nissan	1.537	9,79
Audi	1.421	16,19
BMW	1.198	-14,91
Rover	1.095	-14,45
Mercedes	1.057	-12,28
Volvo	993	30,83
Lancia	667	-38,41
Honda	477	62,80
Toyota	417	-5,66
Hyundai	296	127,69
Mitsubishi	294	5,77
Alfa Romeo	289	-64,05
Suzuki	234	377,55
Otras marcas	931	-
TOTAL	71.672	-9,08



## LADA NIVA IKRA: ESTILO SOVIETICO

PARA reafirmar el tremendo éxito comercial del Lada Niva en los últimos meses, el importador ha comercializado una versión especial denominada Ikra (caviar en ruso), que se diferencia del Niva convencional por su apariencia externa. Parrilla, pasos de rueda, paragolpes y molduras, confieren a la conocida línea del Niva un aire nuevo y moderno. Además, dispone de neumáticos Good Year sobre llantas de aleación de quince pulgadas, y volante y asientos de nuevo diseño. La mecánica se

mantiene inalterada y su precio es de 1.384.682 pesetas, con IVA y transporte incluidos.



EL AUTOMOVIL DE OCASION SEGUN BMW.

Hay quien elige para que otros disfruten sin riesgos. En la Selección de Automóviles de Ocasión BMW, nuestros expertos escogen sólo lo mejor para que usted lo disfrute con plena confianza.

Para empezar, todos los automóviles de esta selección, incluidos los de otras marcas, han de superar un estricto control del año de fabricación y el kilometraje.

Después, una rigurosa revisión a manos de los técnicos de BMW y una ITV a la que es sometido automáticamente cada automóvil,

demuestran que su aspecto externo tiene una correspondencia en su impecable estado.

Así, sólo lo mejor se incluye en la Selección de Automóviles de Ocasión y se ofrece en nuestros Concesionarios hasta con un año de garantía y un seguro de asistencia en carretera.

Y además, si lo desea, con un plan de financiación personalizado a través del servicio BMW Finance & Leasing, que refleja la confianza de BMW y su Red de Concesionarios Oficiales en que, siempre que elija dentro de nuestra selección, quedará satisfecho.



**SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION**

Límite de 6 años de edad para automóviles de otras marcas o de hasta 8 años para automóviles BMW. Revisión de 25 puntos vitales. Certificado ITV. Garantía de 12 meses para los modelos de hasta 4 años y de 6 meses para el resto. Seguro de asistencia en carretera que incluye desde automóvil de sustitución hasta gastos de remolque y alojamiento. Si desea más detalles, llame al 900 10 20 30 Servicio de Información BMW.

♦ **MEJORAS DEL TRANSPORTE**  
El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento madrileño han firmado dos convenios de colaboración para emprender la ampliación del aeropuerto de Barajas y hacer realidad el intercambiador de transportes de Moncloa, así como una plataforma reservada para autobuses en la carretera de La Coruña.

♦ **PREMIO AL SAAB 900**  
La Asociación Noruega del Automóvil, NAF, ha concedido al Saab 900 el título de «Mejor Coche de 1992». Para otorgar este título se valoran la seguridad activa y pasiva del modelo, el precio y la economía de consumo. La NAF, con 480.000 miembros, es la organización nórdica del motor más importante.



♦ **CUIDAR LOS CLIENTES**  
**DESCONTENTOS**  
En un reciente estudio elaborado por los responsables de calidad de Renault se ha puesto de manifiesto un hecho que debe hacer pensar a todos los fabricantes: un cliente satisfecho transmite su opinión a 8 personas, a las que puede llegar a convencer. Por el contrario, otro cliente descontento con la marca o el modelo, es capaz de convencer a 25 personas sobre lo nefasto que le resultó su compra. Es probable que esta proporción de 3 a 1 explique muchos fracasos y pérdidas de imagen, tan normales hoy en día.



## AUTOBUS PARA EL 2000

MITSUBISHI ha presentado una evolución del Aero Bus, sin duda el vehículo de transporte de viajeros más popular en Japón, con el 47 por ciento del mercado. Significará el nacimiento de una nueva generación de autobuses de lujo, marcada por una línea muy aerodinámica, alta calidad

del acabado interior, excepcional grado de confort y soluciones técnicas que aportan, en la seguridad y en la conducción, elementos novedosos como la suspensión del tipo inteligente, aplicada por vez primera en un autobús. Un generoso V8, de 16 y 20 litros, le permite potencias entre 300 y 400 caballos.

## MONOVOLUMENES DE MODA

Los expertos en marketing buscan afanosamente «nichos» de mercado en los que poder ofrecer nuevos modelos, con buena rentabilidad. En el mercado europeo, durante el pasado año 91, estos «nichos» han gozado de diversa fortuna. Están claramente a la baja los GTi y los 4x4 (descontando los todo terreno); se mantienen sin crecimiento los

descapotables y crecen ligeramente los coupés. Son los monovolumen tipo Espace los que crecen espectacularmente, con cifras de más del 50 por ciento respecto al año 90. Por ello, marcas como Ford y Volkswagen, Peugeot, Citroën y Fiat, y Mercedes, preparan sus monovolumenes, que estarán en el mercado antes de 1995.



## EVITAR PINCHAZOS

EN los últimos tiempos están proliferando los sistemas destinados a evitar pinchazos. En esta línea se inscribe un nuevo producto, el Flat-Proof, que durante años ha sido utilizado por el ejército y el cuerpo diplomático de Estados Unidos. El funcionamiento es sencillo: en primer lugar se introduce el líquido en el neumático

quitando el bombín. Al circular, el líquido se centrifuga y, en el caso de pinchazo, sella la abertura. En pruebas realizadas se han cerrado aberturas de hasta 1/4 pulgadas, lo que da idea de su calidad.



Fuerza Diesel.

## Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el poder de la fuerza. La tecnología Renault más avanzada ha convertido todos sus modelos Diesel en coches seguros, vivos, alegres y poderosos. Altas prestaciones para vehículos que no verán limitadas las ventajas de los conductores más exigentes. Motores de hasta 93 CV. para alcanzar en pocos segundos los 183 km/h. con placer. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel sin perder la alegría de un motor vivo. Atención. Se rueda en Renault Diesel.

**RENAULT 21 DIESEL:** GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.

**RENAULT 19 DIESEL:** RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 d'T Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.

**RENAULT CLIO DIESEL:** RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.



**RENAULT**  
*El placer de vivir en Diesel*



**RENAULT**  
**EL PLACER DE VIVIRLOS**

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

### ACLARACIÓN

LES agradeceríamos que respecto a la noticia aparecida en su revista nº 470 del 20 de octubre de 1992, en relación al equipo de aire acondicionado para el Renault Clio 16V, aclarasen que la primera firma que desarrolló un acondicionador para este vehículo ha sido Juvenavia S.A., empresa totalmente española que lo está comercializando desde el mes de junio de 1991, y que fue presentado posteriormente en la Expomóvil-92.

Así mismo, les informamos que somos el primer fabricante que desarrolló el equipo para el Clio Diesel y R-19 16V y el único que dispone en Europa de acondicionador para el Renault Express 1.9 Diesel.

**José A. Carrasco**

Director Gerente de Juvenavia

### NUEVO IBIZA

TENGO ganas de cambiar mi coche a primeros de año. Estuve probando el Seat Ibiza Sport Line y me gustaría que me pudiesen decir si es un buen coche tanto en su motor como en su relación calidad-precio.

También estoy en la duda si esperar al año 93, ya que como leí en su revista saldrá un nuevo Ibiza en marzo y un Ibiza 16V en septiembre.

Usted cree que tengo que esperar o comprármelo ahora...

**Juan C. Gomila**

Mahón (Menorca)



R.- Los Ibiza actuales cuentan con una mecánica brillante y un precio atractivo en relación a lo que se ofrece; sin embargo, cojean en comportamiento y en el planteamiento de los interiores. No sabemos la prisa que pueda tener us-

ted para comprar coche, pero sí le podemos decir que el nuevo Ibiza merecerá la pena. En el número 458 de nuestra revista tiene usted la información que necesita.



### ¿QUÉ SON LOS CFC?

EN muchos de los artículos de su revista hablan ustedes de los CFC como causantes de un daño irreparable a la naturaleza. ¿Qué coches llevan estos CFC? y, exactamente, ¿qué son los CFC y cómo producen el mal?

**Belén Madariaga**

Mazarrón

R.- Los CFC (clorofluorocarburos), también llamados freones, son gases que provocan la destrucción de la capa de ozono de la estratosfera. Los CFC se utilizan como fluidos refrigerantes en los acondicionadores de aire de los automóviles y también en los frigoríficos y las bombonas de *spray* y como agentes de expansión en las espumas de poliuretano con las que se fabrican los acolchados de los asientos. La tendencia general lleva a que estos CFC desaparezcan por completo.

### UN DIÉSEL DE CARRERAS

TENGO un Peugeot 205 XTD que lleva neumáticos 165/70 R13. He comprado las llantas de aluminio del 205 GTi que lleva neumáticos 185/55 R15.

Quisiera saber si puedo ponerlos en el XTD de gasoil y si no afectará a las prestaciones, estabilidad o consumo. ¿Se pueden poner dos amortiguadores o hay que cambiar los cuatro a la vez? Había pensado poner los traseros del 205 GTi.

También me gustaría poner una barra que se instala uniendo los amortiguadores como refuerzo de suspensión. En relación con este tema me han dicho que mejora

bastante la estabilidad y la dirección del coche. Quisiera que me dieran su experta y profesional opinión.

**Alberto Moradillo**

Burgos

R.- Sentimos desaconsejarle la instalación de todos los elementos que nos ha enumerado.

Existen 205 GTi de segunda mano en muy buen estado y seguramente le darán menos quebraderos de cabeza.

Su diésel de 60 caballos está muy bien como está, incluso le informamos que dispone de uno de los vehículos de su clase con mejor comportamiento.

No lo estropee con esas variaciones, ya que el coche andará menos, gastará más, será más incómodo y seguirá pasando por las curvas igual de deprisa.



### EN EL BUEN CAMINO

S OY asiduo lector de revistas de coches y las devoro con ansia en cuanto llegan al kiosco.

En los últimos tiempos había notado una cierta monotonía en el tratamiento de los temas y, en particular, de la pruebas, hasta que en el pasado número 469 del 13 de octubre leí la prueba del Mazda RX7, firmada por su redactora Simonetta Garih. Les quiero expresar mi más sincera enhorabuena, ya que su lectura me resultó amena y realmente interesante y las conclusiones a las que en ella se llegan son muy claras y concisas.

Puedo asegurar que es una de las mejores pruebas que he leído en los últimos tiempos. Desde luego es la línea a seguir.

**Emilio Planas**

Valencia

Silencio Diesel.

## Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el silencio. La tecnología Renault puede incorporar un sistema de suspensión pendular que reduce las molestas vibraciones de los viejos Diesel eliminando cualquier tipo de ruido. Una tecnología sometida a los controles de calidad más modernos. Renault ha conseguido mantener todas las ventajas de un Diesel sin romper tu intimidad. Silencio. Se rueda en Diesel.

**RENAULT 21 DIESEL:** GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.

**RENAULT 19 DIESEL:** RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 dT Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.

**RENAULT CLIO DIESEL:** RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.



RENAULT  
El placer de vivir  
en Diesel



RENAULT  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda lubricantes ELF

FOTOS  
ESPÍA



Capó trasero plano; nervadura modificada

Luneta más inclinada

Montantes de puerta trasera modificados

Parabrisas con mayor inclinación

Aletas delanteras más finas

Llantas de 16 pulgadas en lugar de 15

Longitud superior a 5 metros

Eje trasero nuevo

**POCAS DIFERENCIAS**  
De un primer vistazo, apenas se aprecian diferencias entre los Serie 7 actuales (foto inferior) y su sustituto (foto izquierda).

Ligeramente mayores

# NUEVOS BMW DE LA SERIE 7

**En 1994, se iniciará la venta del sustituto de la actual Serie 7 de BMW. Su longitud superará levemente los cinco metros, pero ello no supondrá incremento de peso. Para conseguirlo, utilizarán materiales ligeros.**

**P**ARECE que la contención de peso, dentro de unos límites similares a los actuales, se ha convertido en uno de los mayores objetivos de los responsables técnicos de BMW. Para los nuevos Serie 7, aunque no se va a renunciar a ningún tipo de lujo, se ha puesto el acento en obtener pesos moderados. Por ello, si no se modifican las previsiones actuales, varios componentes de la carrocería estarán compuestos de aluminio. Ello conlleva un problema técnico adicional, debido a la dificultad para soldar aluminio y acero, por lo que quizás, finalmente, las zonas de aluminio se reduzcan a las partes móviles como puertas y capó.

En cuanto a las modificaciones de la carrocería, se trata de una plataforma completamente nueva. La

distancia entre ejes será ligeramente superior y la cintura más alta. En el frontal, todavía camuflado en el modelo de las fotos, se adoptarán dos faros redondos, cubiertos por una pantalla similar a la utilizada en los actuales Serie 3. Gracias al aumento de batalla y de longitud total se ha podido incrementar la inclinación del parabrisas y de la luneta trasera sin perjudicar la habitabilidad, confiriendo a este modelo mejor penetración aerodinámica y una línea más estilizada. Otras modificaciones más visibles están señaladas directamente en la foto grande.

El bastidor recibe también alguna variación. El eje delantero se mantiene igual, pero no así el trasero, que adopta el tren direccional ya utilizado en la Serie 8. Debido al mayor volumen necesario para albergar



**MAYOR TAMAÑO**  
La carrocería de los nuevos Serie 7 será totalmente nueva y de superior tamaño a la anterior. En los pilotos no se aprecian cambios.



este eje, la altura del maletero probablemente se vea reducida, aunque su volumen total no variará.

Bajo el capó, apenas habrá novedades. Se seguirán montando los nuevos motores de ocho cilindros en V, de tres y cuatro litros, así como el motor de doce cilindros. Quizá desaparezca el propulsor de seis cilindros de esta gama, aunque todavía no es seguro. ○



### Nuevos Escort y Orion

# FORD, A LA DE DOS

Sólo dos años después del lanzamiento del nuevo modelo del Ford Escort/Orion, los técnicos de Boreham han introducido un importante número de modificaciones estéticas y técnicas, configurando un conjunto de versiones más reducido pero más completo.

**N**O es frecuente este tipo de cambios en un modelo de éxito (el Escort-Orion no sólo es líder de su segmento, sino del mercado español en la suma de todas sus versiones), por lo que puede considerarse como un reforzamiento del modelo, para defenderse mejor de los duros ataques de la competencia, especialmente, alemana.

Cuando se presentó esta versión

del Escort, en 1990, ya se dijo que se estaba desarrollando una familia de motores específicos para este modelo y para el Sierra. Motores que reciben el nombre genérico de Zeta, caracterizados por sus culatas de 16 válvulas. Hace pocos meses, en la versión anterior de carrocería, se presentó el motor Zeta 1.800, en sus dos versiones: de 105 y 130 caballos. A esta primera entrega le sucede ahora la segunda versión de

este motor, en cilindrada de 1.600 y potencia de 90 caballos, que es la máxima novedad introducida en el restyling. Pero ya hablaremos más adelante de este motor; primero, comencemos por los retoques en la carrocería.

Aparentemente, la gran diferencia está en el morro, con una rejilla de aireación totalmente nueva y un escudo central muy en el estilo de los Ford estadounidenses. Pero es en

**NUEVA TRASERA**  
Los elementos ópticos y el portón posterior son ahora totalmente nuevos, al igual que el frontal.

## AL VOLANTE



**NUEVO MOTOR**  
La generación de motores Zeta se amplía con esta versión 1.600 de 90 caballos de potencia.

la estructura de la carrocería donde se ocultan los mayores cambios. Muy en la línea de la seguridad, tan de moda hoy en los constructores europeos, el monocasco ha sido muy reforzado, en los largueros inferiores, travesaño detrás del salpicadero, pilares, carriles del techo y un largo etcétera (10 cambios importantes), y además no falta la inclusión de refuerzos en las puertas para evitar la intrusión en caso de impacto lateral. Lo que en cambio no ofrece el nuevo Escort/Orion es el *airbag* (bolsa de aire anti-impactos), que su competencia se ha apresurado a presentar, aunque este lapsus será subsanado la próxima primavera.

Si Ford se ha venido caracterizando por su excelente nivel de terminación, para los Escort del 93 se ha reforzado este aspecto. Sin duda alguna, los Escort son coches de los que sus compradores se sentirán satisfechos durante muchos años, por su buena apariencia. En las nuevas versiones, encontramos muchos detalles de coches de más nivel, en una lista interminable, como la columna de dirección telescópica, que es muy poco frecuente en coches de tipo medio.

En el exterior, al margen de la rejilla, se ha modificado todo el portón trasero, ahora más abovedado y más amplio, los paragolpes, tiradores de las puertas en el color de la carrocería, las puertas traseras más grandes y los cristales enrasados. Verdaderamente, el trabajo ha

responsables de Ford, los motores turbodiésel sólo representan el uno por ciento de las ventas y no se justifica por tanto su desarrollo. Es una opinión respetable, pero que no compartimos.

Pasemos pues a la gran novedad, que es el motor Zeta 1.600 de 90 caballos. Es el mismo bloque de fundición (la ganancia por utilizar aluminio es mínima y, sin embargo, se logra una menor emisión de ruidos con la fundición) al que se le ha reducido el diámetro de los pistones, dando lugar a un motor de carrera bastante larga y por tanto con una cifra de par elevada. Es un motor, pues, en el que se ha puesto énfasis en su elasticidad y en un escaso consumo a regímenes medios. Como en todos los motores Zeta, se ha estudiado muy minucio-



**INTERIORES MÁS LUJOSOS**  
Según la tradición, los Escort se han caracterizado por su nivel de confort y acabado, que ahora se acrecienta.

sido tan amplio que casi puede hablarse de un nuevo Escort/Orion más que de un lavado de cara.

En cuanto a los aspectos mecánicos, la gama queda constituida por una motorización básica 1.400, con el veterano motor Valencia de un único árbol de levas en cabeza, adaptado al empleo del catalizador con un sistema de inyección central. Este motor deberá ser sustituido por los nuevos motores Sigma para Escort y Fiesta, pero que no estarán disponibles hasta al menos el 95.

En la gama media encontramos los motores Zeta, con cilindradas de 1.600 y 1.800 y en la gama alta, las versiones RS, que en el primer escalón recurre al motor Kent de dos litros y 16 válvulas (150 caballos) y, en la cumbre, el impresionante RS Cosworth de tracción a las cuatro ruedas y motor turbo de 227 caballos.

Se completa la gama con el motor diésel 1.800 no catalizado, sin oferta de turbodiésel ya que, según los

samente el sistema de llenado de gases para intentar mejorar el rendimiento a regímenes bajos, que es tradicionalmente el vicio de los motores multiválvulas. Lo cierto es que, en esta versión, el resultado es francamente bueno y el 1.6 resulta agradable de conducir y muy elástico. Por si fuera poco, esta versión «pequeña» nos ha parecido notablemente menos ruidosa que la «grande», que tiene en el ruido uno de sus defectos.

Por último, decir que el precio de esta versión 1.6 es 140.000 pesetas más barata que la 1.8 y 105 caballos, con equipamiento equivalente. La verdad es que, en una primera impresión, deberíamos recomendar la versión 1.6, pero habrá que ver el resultado de una prueba a fondo para emitir un juicio más ajustado. Es posible que, si nos inclinamos por el aire acondicionado (como opción), sea recomendable pasar a los 105 caballos.

J.M.C.

## FICHA TECNICA

## MOTOR 1.6 16 V

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. electrónica
Compresión	10,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 cv / 5.500
Par máximo / r.p.m.	13,7 mkg / 3.000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENS</b>	
Sistema	Cremallera asis. (op)
Diámetro de giro (m)	-10,0
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos Vent./Tambor.
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje de torsión
<b>PEÑO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	n.c.
Largo/ancho/alto (mm)	4.036 / 1.685 / 1.352
Capacidad del depósito (l)	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,3
Velocidad Máxima (km/h)	177
Consumo Urbano (l/100 km)	9,1
A 90 km/h (l/100 km)	5,5
A 120 km/h (l/100 km)	6,9

18 / Motor 16



## Antes de garantizar un vehículo de ocasión, lo revisamos a fondo.

► Antes de garantizar un vehículo de ocasión propio o de cualquier otra marca, Mercedes-Benz lo revisa con todo el rigor del mundo. Es por ello que la garantía Mercedes es la más completa en vehículos usados.

► Por ejemplo, si usted tuviera algún problema, Mercedes-Benz se hace cargo de todos los gastos

que se produzcan y también de los costes de la mayor parte de las piezas y mano de obra\*. Mercedes-Benz le reembolsa los gastos del coche de alquiler durante la reparación de su vehículo, asistencia en carretera y gastos de hotel en España y en todos los países de Europa\*. Detalles como el coste de sustitución de filtros de aceite, lubrican-

tes, etc..., quedan igualmente cubiertos por la garantía.

► Con la garantía Mercedes usted podrá comprar un vehículo de ocasión con absoluta confianza.



Mercedes-Benz

**OCASION ESTRELLA**  
GARANTIA MERCEDES

\*(Según carnet garantía).

**NUEVO MOTOR 2.0 L.**

# Inyección de potencia.



**Nueva serie 400** Con este nuevo motor la serie 400 de Volvo ha experimentado un gran cambio. El nuevo motor la ha elevado a otra categoría. A otra potencia. A partir de ahora el deportivo 440 y el prestigioso 460 disponen de motores de inyección con catalizador, para

reducir al mínimo las emisiones contaminantes. Toda la serie 400 incorpora aire acondicionado como equipamiento de serie y, además, la posibilidad de instalar ABS y Airbag. Y cuentan con toda la seguridad de Volvo. Son una buena forma de empezar a cuidarse. Y cuidar su entorno.

Precio recomendado **Volvo Serie 400** desde **2.370.000** Ptas. (IVA y transporte incluidos).

**Volvo 460 GLE 2.0i.** Motor: 2.0 L. 4 Cilindros. Inyección. Catalizador.

**Equipamiento de serie:** Aire acondicionado. Llantas de aleación. Dirección asistida. Elevalunas eléctricos. Reposacabezas en los asientos traseros. Paragolpes en color

de la carrocería. Cierre centralizado. Frenos de disco 4 ruedas. Kit de sonido. Cinturones de seguridad traseros. Ajuste altura asiento conductor. Ajuste lumbar asientos delanteros. Retrovisores exteriores eléctricos.

**VOLVO**  
*Respuesta segura.*

Nuevos Renault 21

# EN LA SENDA DEL SAFRANE

A mediados del próximo año, Renault desvelará oficialmente los secretos de un nuevo modelo. En esta ocasión, el proyecto X56, pues así se llama internamente, vendrá a sustituir al actual R21.

FOTOS  
ESPÍAS



**E**n estos momentos se están ultimando los detalles de las preseries que darán lugar al coche definitivo pero, salvo pequeños detalles, todo está casi decidido. El nuevo modelo crecerá, según viene siendo normal en los últimos lanzamientos, a lo ancho y a lo largo. Su longitud total es de algo más cuatro metros cincuenta



**LÍNEA DE FAMILIA**  
La semejanza con los últimos modelos de la marca es evidente. Se puede decir que el nuevo Renault es casi un mini Safrane.

centímetros, mientras que a lo ancho se rondan el 1,75 metro. La configuración mecánica del nuevo modelo también ha permitido que la distancia entre ejes crezca ligeramente. Gracias a todo esto, el nuevo Renault va a ser mucho más amplio en su interior que su predecesor, sin por ello perder nada de la capacidad del maletero.

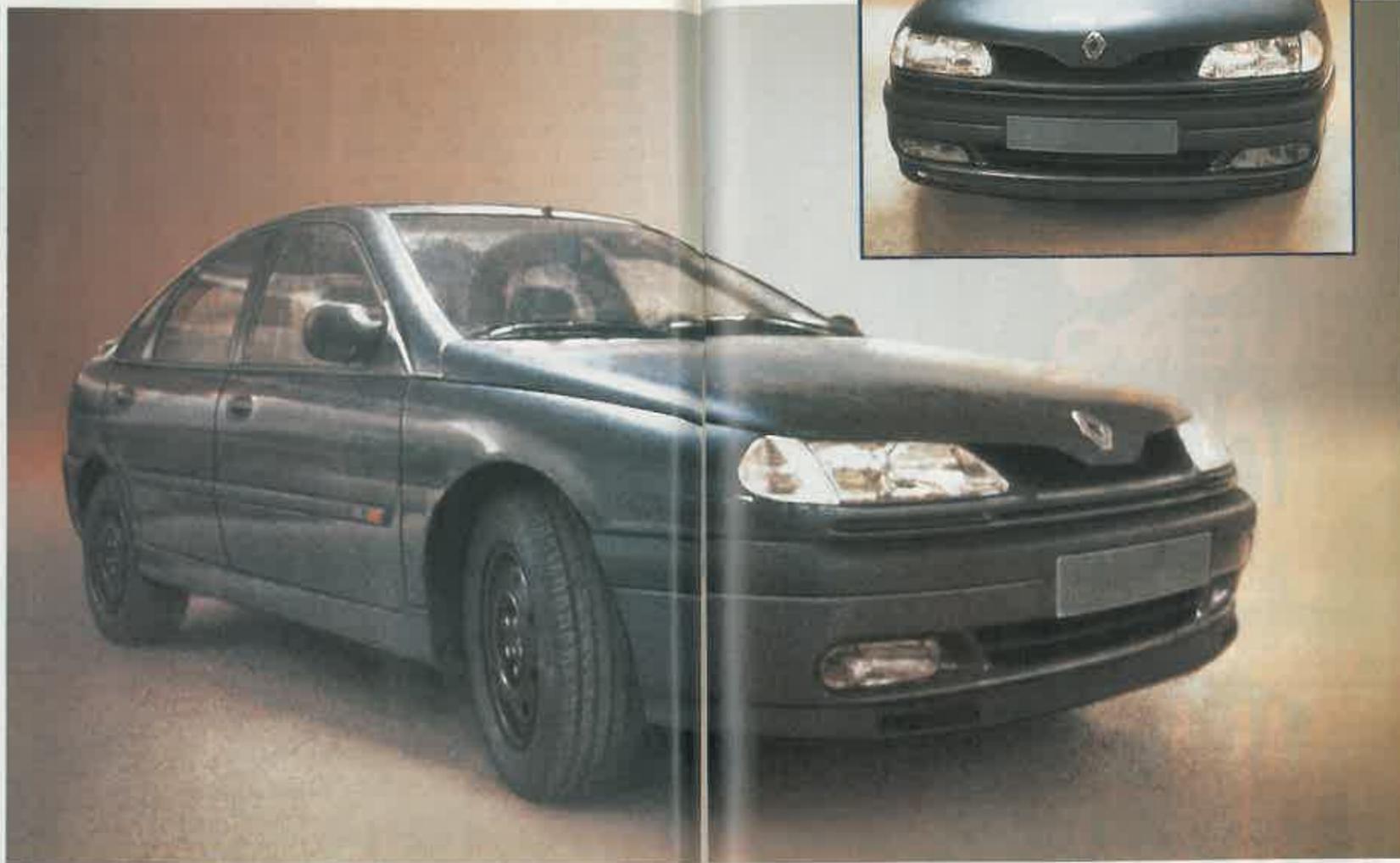
En estas primeras fotos se ve claro que las tendencias de diseño de la marca siguen las pautas marcadas por el Safrane. De hecho, el nuevo modelo hará su presentación oficial con una única carrocería de cinco puertas, al estilo del modelo superior. No obstante, los responsables de la marca se guardan un as en la manga y también hay preparada una versión de tres volúmenes de cuatro puertas, que podría aparecer, si las exigencias de los diferentes mercados así lo aconsejasen. La producción definitiva se iniciará en la planta que la Regie tiene en Sandouville, sin descartar que más adelante se inicie la producción en Valladolid.

#### NUEVO COCHE, NUEVO NOMBRE

Entre las cosas que más claro tienen los responsables de marketing de la marca es que el X56 no tendrá un nombre numérico, sino que será bautizado al estilo de los últimos lanzamientos de la marca; Safrane, Clio, Twingo, etcétera.

El pliego de condiciones, impuesto a los ingenieros de la marca por la dirección para el desarrollo de este modelo, hacía una especial mención a dos aspectos: seguridad y calidad. En este sentido se ha hecho un esfuerzo especial. El nuevo R21 cuenta con unas estructuras deformables capaces de atenuar los golpes más violentos. Frenos con sistema antibloqueo ABS y *airbag*, van a ser de serie en gran parte de la gama y como opción en todas las versiones. La estructura de las puertas ha sido reforzada de forma que se crea un doble anillo en torno a la célula habitable del coche. Estas mejoras, de cara a la seguridad, se ven reafirmadas con el aspecto sólido y robusto de las líneas del coche. El diseño interior también mantiene el sello de la últimas creaciones de la marca. Formas redondeadas con los mandos ergonómicamente dispuestos en torno al

**MÁS ANCHO,  
MÁS LARGO**  
El sustituto  
del R21 ha  
crecido en sus  
dimensiones  
externas e  
internas. No  
obstante la  
línea da  
sensación de  
ser muy  
compacto.



**FRONTAL  
AGRESIVO**  
Sin perder la  
imagen de la  
marca, el  
nuevo Renault  
tiene unas  
líneas muy  
agresivas,  
muy al gusto  
latino.

## L I D E R E N S U S E G M E N T O



**E**l Renault 21 llega al fin de su vida comercial después de siete años. En este tiempo ha sufrido una importante evolución. En un principio resultó chocante la diversidad de mecánicas, que conllevaban el problema adicional de que unos motores se montaban en disposición longitudinal y otros transversalmente. Esto obligaba a disponer de bastidores con dos distancias entre ejes diferentes. Ésta fue una de las gamas más completas que se habían lanzado en Europa, con el afán de ofrecer un Renault 21 para cada necesidad. Dado el carácter familiar del R21, apenas seis meses después de su lanzamiento apareció una versión *break*, lo que también sucederá con su

sustituto. En 1989, algo más de tres años después de su nacimiento, el coche fue objeto de una profunda revisión que coincidió con el lanzamiento de la versión de cinco puertas, que inexplicablemente no había sido prevista en el proyecto original. Este cambio de imagen conllevó una importante mejora en aspectos criticados inicialmente en el coche, como fueron la calidad y la fiabilidad. En la actualidad, la gama se compone de siete motorizaciones diferentes con tres carrocerías. Durante mucho tiempo, el Renault 21 ha sido el líder indiscutible de su segmento en el mercado español. Su fabricación se ha realizado conjuntamente entre España y Francia.



puesto de conducción, configuran un interior amplio y agradable. Los modelos altos de gama llevarán el sello Baccara con un acabado muy especial, en el que cabe destacar la tapicería de cuero y un equipo de alta fidelidad.

En lo que a la mecánica se refiere, todos los motores irán situados delante en posición transversal. Lógicamente, estos nuevos Renault serán todos tracción delantera, pero más adelante irán apareciendo las inevitables versiones Quadra, con tracción permanente a las cuatro ruedas.

La gama de motores incorporará grandes novedades. La escala empieza en el motor 1.4 que, dotado de inyección, desarrolla 80 caballos. El siguiente escalón lo ocupa el nuevo motor 1.8, en sus versiones de 95 y 113 caballos, mientras que el centro de la gama dispondrá de los motores de 2,2 litros con potencias de 120 y 140 caballos. Queda por definir la motorización de la versión más lujosa. Los dos candidatos son el nuevo motor de seis cilindros en V de 2,5 litros o el cinco cilindros, que emplea Volvo en el 850. En cualquiera de los dos casos, la potencia se situaría en torno a los 170 caballos. Aunque todavía es muy pronto, es casi seguro que habrá una versión de claro talante deportivo con una potencia de algo más de 200 caballos y tracción a las cuatro ruedas. Está claro que todas las versiones de gasolina estarán dotadas del correspondiente catalizador para cumplir las normas anticontaminación.

La oferta en diésel se limita a dos versiones. Lo curioso de este punto es que ambos motores están sobrealimentados, la diferencia de rendimiento viene marcada por la diferencia de cilindrada; un dos litros de 93 caballos y un 2,5 de 115 caballos.

Todas estas diferentes posibilidades mecánicas utilizan unas nuevas cajas de cambios de cinco velocidades. También habrá dos versiones con caja de cambios automática de cuatro velocidades.

El sustituto del Renault 21 va a aterrizar en un momento en el que la lucha en este segmento se hace especialmente dura con la llegada de coches japoneses fabricados en Europa y nuevos modelos totalmente europeos. ○

PARA UNOS  
**POCOS**  
ES UN SUEÑO.  
PARA MUCHOS  
RESULTA UNA  
**PESADILLA.**

**Cambio automático.  
Aire acondicionado.  
Dirección asistida.  
ABS.**

16 válvulas, twin cam, inyección multi-punto, barras de protección laterales, elevavinas eléctrico y doble catalizador ecológico.



Así es el Nissan Micra.

Cuando lo veas recuerda que un sueño a veces es inalcanzable. Pero una pesadilla siempre es inalcanzable.



**NISSAN  
MICRA 16 v.**  
NIEGATE A SER MAYOR.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

Garantía total 3 años o 100.000 km y 5 años anticorrosión

TBWA

## VIRTUDES

Diseño y funcionamiento capota  
Comportamiento dinámico  
Motor y cambio automático

## PRECIO: 9.459.200 PTAS

Pérdida importante de maletero  
Visibilidad posterior  
Consumo

## DEFECTOS



*Mercedes 300 CE-24 Cabriolet*

# VEINTE AÑOS DESPUES

Al igual que en la novela de Alejandro Dumas, la historia se retoma tras dos décadas de silencio. Con el 300 CE - 24, Mercedes traslada en el tiempo y en la técnica la más pura esencia de la marca en cuanto al cabriolet de cuatro plazas.

PRUEBA

Motor 16

<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★

**E**L 300 ha sido el modelo designado por la marca alemana para perpetuar una tradición mantenida desde principios de siglo e interrumpida a principios de los setenta. Derivado de los modernos 124, reúne las condiciones idóneas en cuanto a concepción y tecnología avanzada para versionarlo en forma de cabriolet. Con potencia más que suficiente para ofrecer una respuesta deportiva con un chasis original especialmente rígido, suma además el especial atractivo que ofrece un coupé.

Aunque los Mercedes de carrocería cubierta ya habían sido objeto de atención por parte de prestigiosos carroceros convirtiéndolos en descapotables, la marca no realizaba este delicado trabajo desde hacía largo tiempo. Los 230 kilogramos de diferencia que la báscula registra entre el 300 CE-24 de carrocería cubierta y la presente versión de capota plegable, dicen todo o casi todo del trabajo realizado. La sobredimensionada viga central, que alberga y protege el depósito de gasolina, ha sido fijada a la estructura que forma el receptáculo de la capota y a las columnas laterales por medio de refuerzos en forma de «caja de violín», según el poético símil sugerido por la marca. En la parte trasera, el túnel de transmisión es ahora de doble pared, así como el travesaño de refuerzo montado a la altura del asiento trasero.

El subchasis delantero lo conforma un doble fondo de chapas de gran espesor (1,5 milímetros) y por otro travesaño que cruza por detrás del pedalier. Además, un refuerzo en forma de anteojos realizado en aluminio neutraliza las posibles deformaciones laterales del túnel de transmisión. Al igual que en los SL; se ha dotado al 300 CE-24 Cabriolet de unos tirantes diagonales que unen entre sí las cuatro esquinas de la plataforma.

La capota no ha merecido menos atenciones que los refuerzos del chasis. La mecanización de las palancas y montantes es de alta pre-



*Mercedes son auténticas y permiten viajar cómodamente en los asientos traseros.*



**TODO LUJO**

*Los acabados son impecables. La caja de cambios automática de cinco velocidades es un portento de eficacia y suavidad.*



**CONVERTIBLE**  
*Un receptáculo para la capota y un quitavientos sobre los asientos posteriores hacen del 300 un biplaza.*

## A MERCEDES LE GUSTABA PASEAR

La parsimoniosa continuidad en los numerosos modelos que Mercedes-Benz ha comercializado, nunca ha podido encontrarse del todo a la atractiva tentación de descubrirse. Desde sus inicios, la

casa de la estrella mantuvo casi permanentemente algún descapotable en catálogo. A final de siglo, el aire era el único espacio que quedaba por conquistar sobre la tierra. Era la época en la cual el Doctor Wolffert moría en accidente al intentar controlar su dirigible propulsado con motor, no sin antes inspirar al conde Zeppelin su interés por la navegación aérea. Gottlieb Daimler ya supo lo que era sentir el frío y pisante viento del valle del río Neckar cuando conducía a diario su calesa de madera, a la que había provisto de un motor monocilíndrico de caballo y medio. También Karl y

Berta Benz eran vistos con asombro por los habitantes de Mannheim mientras se desplazaban en sus vehículos, a quince kilómetros por hora abrigados con sombreros de piel, por los fríos que soplaban desde los cercanos bosques del Odenwald. No se extraña, pues, que los primigenios fundadores de la marca siempre guardaran en mente la asociación que hay entre desplazamiento y la exposición al aire libre.

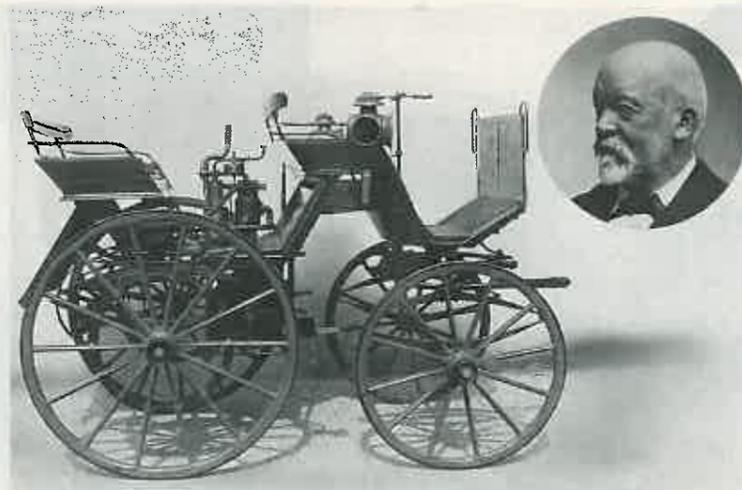
El consul general Emil Jellinek, representante de la marca en Niza, impuso como una de las condiciones comerciales el nombre de su hija para la distribución en Austria, Bélgica, Hungría, Alemania y Francia del Daimler Benz de 23 caballos mejorado. Tanto servía como turismo, en el que la joven Mercedes paseaba entusiasmada por la Promenade des Anglais, como coche de carreras para imponerse con autoridad en la Niza-

La Turbie a 51 kilómetros por hora de media. Mucho menos potente que el actual 300 CE-24, sin embargo se parecía bastante en cuanto al concepto de cuatro asientos y capota de lona, aunque todavía no mostrara parabrisas.

Las gafas de aviación y los chaquetones de piel siguieron siendo sinónimo de descapotable. En 1910, las ventanillas laterales eran todavía un lujo y, a 50 kilómetros por hora sobre, requería una buena dosis de espíritu aventurero a los automovilistas. Al llegar a los años treinta, los descapotables Mercedes eran lo suficientemente cómodos como para ofrecer las mismas comodidades que los de carrocería cerrada. En plena euforia velocística, Europa se embalea con los impresionantes 500K (siglas de Super Sport Corto), y el lujo se asocia a los modelos más

atrevidos y deportivos.

cisión, con lo que se consigue eliminar las holguras que, con el tiempo, producen desacoplamiento y comportamientos defectuosos. La rigidez, una vez la capota desplegada, es excelente, y no se notan flexiones ni tamborileos a las elevadas



## HERENCIA SECULAR

La calesa de Daimler ya era un «descapotable de cuatro plazas» en 1886.



## VIEJO CONOCIDO

Otro precursor, el 16/50 de 48 caballos fabricado en 1921.



## LA ESENCIA SOBRE RUEDAS

¿Quién puede sustraerse a la irresistible atracción de este 500K Special Roadster del año 1936?

velocidades que permite la potencia del 300 CE-24. La luneta trasera es de «las de verdad», es decir, una recta superficie de vidrio con un sistema térmico antivaho. Otro punto sobresaliente, además de la rigidez del conjunto, es la insonorización,

fruto de un elaboradísimo proceso de fabricación que superpone tres capas de lona exterior a un recubrimiento interior de tela desmontable para su limpieza. Entre ambas, un aislamiento térmico y acústico de tres centímetros de espesor propor-



## IMPRONTA DE MARCA

El Mercedes 190 descapotable de 1.53 inició un estilo muy particular.



## FELICES 50

Las trivialidades de los años cincuenta no restaron elegancia al 300 SL del 57.



## EL ENCANTO SL

A partir de 1971, Mercedes ya sólo ofreció en sus catálogos modelos descapotables de dos plazas como este 350 SL de ese mismo año.

ciona un cálido, hermético y silencioso ambiente dentro del habitáculo. A pesar de todo ello, y aunque la marca anuncie unos niveles de sonoridad similares al modelo con carrocería cubierta, éstos están unos cuantos decibelios por encima. Pero

para comprobar esta diferencia hay que recurrir a un sonómetro pues, rodando con la capota desplegada, el confort de marcha es digno de las mejores berlinas.

El mecanismo de pliegue puede ser manual o, bajo pedido, eléctri-

co. En el primer caso, después de liberar los seguros, la maniobra no supone más de un minuto. Eléctricamente, a motor parado, un interruptor en la consola central detrás del cambio hace que los dos metros de material flexible se alojen

Los 500K o 540K con motores de seis u ocho cilindros permitían, gracias a las suspensiones independientes y potencias de hasta 100 caballos, realizar desplazamientos a velocidades más que futuristas. La marca de la estrella se esfuerza por presentar cabriolets cada vez más sofisticados pero, a la vez, coches más modestos sin renunciar a la posibilidad de descubrirse. Las capotas evolucionan de forma artesanal pero son cada vez más perfeccionadas. Aparecen por ejemplo los arcos tensoros exteriores que dan la necesaria rigidez a la lona como para no deformarse o romperse por efecto del viento. Eran las series 200, cuya versión 290 de 1933 puede considerarse como el precursor del 300 E actual, y que se desarrolló de forma especialmente prolífica en su forma cabriolet. Seis cilindros en línea y 2,9 litros de cilindrada, demuestran que lo fundamental no ha cambiado tanto en medio siglo. El modelo Pullman instauró este tipo de coche como vehículo oficial de gobernantes y monarcas. Tras la guerra, el 170 S perpetuó el descapotable, de dos o cuatro plazas, aunque con planteamientos más modestos. Tras un largo período de «tranquilidad» en las páginas del catálogo Mercedes, llegaron los prometedoros años 50. Todavía con las parábolas de sus faros montadas exteriormente, el 170 dio paso al 220, más potente y moderno de líneas. Con el atractivo 180 del 53 y su típica forma de pontón se llegó a la saga SL con el 190 y 300 y, en el 56, el 220 S/SE también con forma de tres volúmenes. La edad de oro de los convertibles llegó en el caso de Mercedes con estos típicos cuatro plazas descapotables que dejaron de fabricarse en 1971. Es por ello que la llegada del 300 CE-24 supone un retorno a una filosofía largo tiempo olvidada, pero no por ello menos añorada. Los entusiastas de este tipo de carrocería están además de entorpecidos, ya que Mercedes anuncia la próxima aparición de un 190 cabriolet, que rescatará la fama de los míticos K. Y. de lo que no cabe duda al pasear sin la capota en el 300 CE-24 es que Mercedes tenía razón.

J.L.S.

## CÓDIGO DE LOS MERCEDES CABRIOLET

- A: Dos plazas
- B: Cuatro plazas y dos ventanillas.
- C: Cuatro plazas y una ventanilla.
- D: Cuatro plazas con cuatro puertas.
- F: Cuatro plazas, largo, con cuatro puertas.

## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,5 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 220 CV(162 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 27 mkg (265 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección mecánica/electrónica Bosch KE - Jetronic. Gasolina: Sin plomo.

## TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Freno de diferencial ASD o sistema antipatinamiento ASR. Caja de cambios automática de cinco marchas con selector electrónico. Convertidor: Hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,2 km/h.

## DIRECCIÓN

Sistema: De bolas, servoasistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: ABS Bosch.

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente. con triángulos transversales oscilantes y estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo, estabilizadora transversal y sistema autonivelador (opcional).

## RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de aleación de 6,5 J x 15.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.710 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	15,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,5
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,8
A 140 km/h de cruceo	12,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	490

34 / Motor 16



**CONFORTABLE COMO EL QUE MÁS**  
El habitáculo cubierto está tan aislado e insonorizado como el de muchas berlinas de lujo.



**MERMA DE ESPACIO**  
El alojamiento para la capota ha restado capacidad al maletero. El motor se complementa con el buen chasis.



suavemente en su receptáculo posterior en veinte segundos. Para rodar al estilo *roadster*, unos paneles pueden instalarse sobre los asientos posteriores, quedando enrasados con la tapa que cubre perfectamente el espacio habilitado para la capota. Éste, ha sido sustraído al volumen del maletero, que si bien conserva todavía una capacidad razonable, no permite por su irregularidad alojar maletas de cierto tamaño.

Otra particularidad de este cabriolet es su sistema de seguridad, formado por los refuerzos añadidos a los montantes y un arco escamoteable conformado por dos piezas que aparecen de forma vertical hidráulica e instantáneamente (0,3 segundos) en el caso de que el coche adquiera bruscamente un ángulo de inclinación lateral anormal, que haga prever un posible vuelco. También puede accionarse manualmente este mecanismo mediante unos interruptores. Las pruebas de vuelco, por las que se simula mediante una prensa hidráulica el efecto del suelo sobre la parte superior del vehículo, dieron resultados similares a las del modelo «con techo». Bolsas hinchables en caso de accidente para conductor y pasajero, sistema antibloqueo de frenos y sistema antipatinamiento, terminan por completar una dotación preventiva muy superior a la de la mayoría de las grandes berlinas. Hay que apuntar que los escudos traseros escamoteables, cuando están elevados, esconden la poca visibilidad que la luneta trasera permite en maniobras. Los montantes laterales de la capota, mucho más anchos que los de acero en el 300 «normal», amplían bastante el ángulo muerto, y no se puede hablar de una buena visibilidad posterior.

La extensa parte descriptiva de esta prueba viene justificada por un asombroso comportamiento que sólo se explica por el minucioso trabajo de los técnicos. Hay que alabar en todo lo que se merece tanto la estabilidad del Mercedes 300 CE-24 Cabriolet como su ejemplar confort de marcha. Siempre se registra una pérdida de rigidez cuando se pierde la estructura monocasco conformada por el techo. En el Mercedes, si es que ha perdido algo, no se nota incluso en apoyos mucho más brutales que los experi-



Representante y Distribuidor en España:

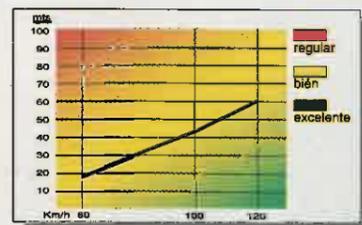


FRANCISCO QUINTANA YZARTIE S.A.

## PRESTACIONES

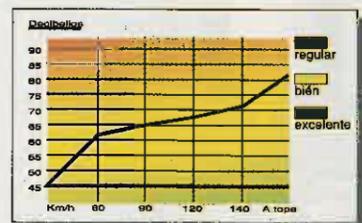
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	228
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	17,1
1.000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,5
Recorriendo (metros)	148,2
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	
400 m desde 40 km/h en 5ª	14,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	28,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	
recorriendo (metros)	
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,2
recorriendo (metros)	186

## FRENOS



A 60 Km/h:	18
A 100 Km/h:	43,9
A 120 Km/h:	60,3

## SONORIDAD



Al ralentí:	45,7
A 60 Km/h:	62,9
A 90 Km/h:	65,4
A 120 Km/h:	68,8
A 140 Km/h:	71,7
A Tope:	81,6

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/Importador:** Mercedes Benz España, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00.

**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

**Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

36 / **Motor 16**

## A FONDO

### EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

#### A FAVOR

▲ Los cuidados interiores disponen de un confort exclusivo gracias a los reglajes y cinturones automáticos.

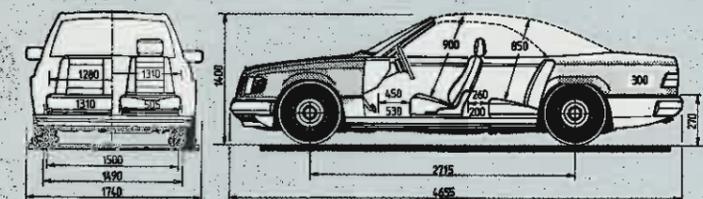
▲ Airbag y ABS de serie confieren una alta seguridad.

#### EN CONTRA

▼ La palanca de intermitencias resulta algo dura en su manejo.

▼ El airbag obliga a montar un volante demasiado grande para este tipo de coche y por el mismo motivo no hay guantera.

### MERCEDES 300 CE-24 CABRIOLET



mentados en una conducción sensata. Hay que decir también que la unidad de pruebas, equipada a tope, incorporaba el sistema autonivelador del tren trasero, toda una garantía para rodar con perfecta seguridad y máximo confort en curvas de todo tipo. El sistema antipatinamiento ASR proporciona a lo anterior una seguridad extra y se puede rodar en condiciones adversas, como lluvia intensa, sin tener que bajar el ritmo; tal es la eficacia del 300 CE-24 Cabriolet en movimiento. A la hora de frenar, el poderoso circuito, el ABS y el óptimo agarre de los neumáticos (opcionalmente se pueden montar 205/60), no ponen en apuros al conductor

para dominar las dos toneladas con el coche cargado.

El secreto también está en un excelente equilibrio en cuanto a la mecánica. El seis cilindros de 220 caballos resulta idóneo para mover con soltura al cabriolet pero no presenta un carácter indómito o deportivo en exceso que exigiría mayores esfuerzos de conducción. La caja de cambios automática de cinco velocidades es tan eficaz o más de lo que podamos ser nosotros con la palanca y el embrague y, en situaciones de apuro, decide más deprisa, proporcionando toda la potencia disponible.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

**INMUTABLE**  
La rigidez del coche, las suspensiones Sportline y el sistema autonivelante opcional corrigen cualquier efecto de la carretera.



### FRENTE A SUS RIVALES

La oferta de descapotables de lujo con cuatro plazas es muy restringida. Aparte del soberbio Mercedes, hay otros dos coches que, aunque con planteamientos distintos, cumplen este requisito. Uno es el bello Jaguar XJS 4.0 Cabrio (9.912.637 ptas.) que también existe en versión más potente V12; es de aspecto y concepción más deportiva. Sus interiores no son tan amplios como en el Mercedes y los asientos traseros se sustituyen por una simple banqueta inadecuada para viajar. El otro es el Maserati Spider E (7.999.500 ptas.), también más deportivo, aunque menos caro, pero que tampoco es apto para viajar cuatro personas, ya que las plazas traseras son muy exigüas.



# La Casa Blanca.



**El Genuino Sabor Americano.**

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

Versiones deportivas  
Opel Vectra

# PAPAS IMPETUOSOS

Bajo una carrocería familiar se esconden tres coches dotados de unos motores briosos, capaces de ofrecer unas prestaciones que para sí las quisieran otros modelos que se las dan de deportivos. El Vectra Turbo es la máxima expresión de la gama.

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>ACABADO</b>	★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★
<b>CONFORT</b>	★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**C**ON cuatro años de vida, el Opel Vectra ha sufrido su primer *restyling*. Ahora, el modelo medio-familiar de la marca alemana presenta una imagen actualizada, con cambios significativos tanto en el exterior como en el interior. Exteriormente disponen de un nuevo frontal, paragolpes más envolventes y grupos ópticos de nuevo diseño. Interiormente, los cambios experimentados han ido dirigidos a aumentar el confort de sus ocupantes. Por lo que respecta a su interior, siguen haciendo gala de una magnífica habitabilidad y de una capacidad de carga del maletero muy generosa. Los cambios que aporta la nueva gama Vectra, han traído también consigo una mejora notable de la seguridad pasiva. Ofrecen ahora un refuerzo lateral en las puertas, que protege a sus ocupantes de posibles colisiones laterales. También, al margen de esto, los Vectra disponen de un equipamiento más completo en todo lo que atañe a la seguridad, que se verá completado en enero con la posibilidad de poder elegir opcionalmente un sistema de *airbag*.



## VIRTUDES

Rendimiento del motor  
Capacidad del maletero  
Confort de marcha

**OPEL VECTRA 2.0i CD**  
**PRECIO: 2.919.000 PTAS.**

Tacto de los frenos  
Desarrollos largos  
Mandos de los elevalunas

## DEFECTOS

## VIRTUDES

Rendimiento del motor  
Capacidad de carga del maletero  
Prestaciones

**OPEL VECTRA 2.0 GT 16V**  
**PRECIO: 3.075.000 PTAS.**

Tacto del selector del cambio  
Mandos de los elevalunas  
Pérdidas de motricidad

## DEFECTOS

## VIRTUDES

Prestaciones  
Rendimiento del motor  
Comportamiento

**OPEL VECTRA TURBO 4x4 16V**  
**PRECIO aprox: 4.000.000 PTAS**

Maletero pequeño  
Mando de los elevalunas  
Manejo de la sexta velocidad

## DEFECTOS

**PRUEBA**  
Motor 16



Si es cierto que esta renovada gama Vectra presenta algunos cambios en el interior y de equipamiento, dirigidos a mejorar el confort de sus ocupantes, también es cierto que algunos defectos que tenían no los han corregido. Siguen manteniendo los mandos de los eleva-

nas eléctricos entre los dos asientos delanteros, en una posición un tanto retrasada e incómoda, que para accionarlos hacen que el conductor tenga que estar buscándolos apartando la vista de la carretera.

Además de los cambios de estética, la nueva gama Opel Vectra ha

aumentado su número de versiones, siendo la dotada con turbo, dieciséis válvulas y tracción total la estrella de la serie. En total, contando los Vectra de 4 y 5 puertas, nos encontramos con que la gama la componen diecinueve variantes, confirmándose como una de las

más interesantes y amplias de su segmento. En esta ocasión le vamos a dedicar esta prueba a las versiones más deportivas y potentes, dirigidas a aquellos padres de familia que, además de necesitar un buen espacio interior y una elevada capacidad de carga, les gusta

tener bajo el pie derecho un buen número de caballos y una mecánica que permita realizar una conducción rápida. Estas potentes versiones están equipadas con motores de dos litros de cilindrada, que dotados de diferentes soluciones técnicas tienen un carácter muy diferente:

**Opel Vectra 2.0 I.** Esta motorización, que ofrece una potencia de 115 caballos, es, de las tres que presentamos en esta prueba, la que ofrece una mejor economía de funcionamiento, lo que unido a unas prestaciones más que honestas se configura como una opción muy in-

**MOTORES RABIOSOS**  
Las motorizaciones más potentes de los Vectra van de 115 a 204 caballos.

**POTENCIA SUFICIENTE**  
El Vectra 2.0i CD, con carrocería de cinco puertas, dispone de una buena potencia, además de ser un coche confortable y muy capaz.



**CULATA MÁGICA**  
El motor de dos litros con culata de dieciséis válvulas es todo un prodigio técnico, con un excelente rendimiento a cualquier régimen de giro.



**MÁXIMA EXPRESIÓN**  
El Vectra Turbo 4x4 16V, que comenzará a venderse la próxima primavera, es un vehículo capaz de ofrecer a su conductor fuertes sensaciones.



interesante. Se puede elegir con carrocería de cuatro o cinco puertas y con tres diferentes niveles de equipamiento, GL, CD y GT. El segundo de ellos es muy completo, mientras que el tercero renuncia a algunos elementos de equipamiento y a cambio ofrece en el exterior algunos aditamentos deportivos.

Este motor se distingue por ofrecer un buen rendimiento a cualquier régimen de giro. Su mayor inconveniente es la caja de cambios a la que está acoplado, con unos desarrollos finales muy largos, que obliga a utilizarla de forma intensiva en carreteras viradas y en maniobras de adelantamiento. El selector del cambio tampoco ayuda mucho en su conducción, acusa un defecto típico de este modelo, con un tacto impreciso y de recorridos largos.

Las suspensiones están bien adaptadas al potencial de su motor, cuentan con unos tarados acertados, que a la vez que ofrecen un buen confort de marcha aseguran una buena estabilidad, dotando a este Vectra de unos niveles de seguridad altos, con un buen comportamiento en cualquier circunstancia. Los problemas aparecen en una conducción al límite, momento en el que se produce una acusada tendencia a tirar de morro en curvas cerradas.

El apartado técnico peor conseguido es el sistema de frenos. Tienen unas distancias de frenada lar-

PORQUE VD. Y SU FAMILIA, MERECE PRODUCTOS DE CALIDAD...



Nuevo  
**F-570**

## PRESTACIONES DE CONFIANZA.

¡Obtenga para su automóvil familiar, máxima seguridad y confianza! El nuevo neumático F-570 de FIRESTONE, incorpora diseño, materiales y construcción de alta tecnología, que hasta ahora, estaban reservados para neumáticos de la más alta gama.

¡Vd. y su familia lo merecen. No se conforme con menos! NUEVO F-570, MEJOR AGARRE, MAS DURACION, MAYOR CONFORT.

**Firestone**  
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

— GRUPO **BRIDGESTONE**: LIDER MUNDIAL DEL NEUMATICO —





**SALPICADEROS COMUNES**  
El salpicadero y el cuadro de instrumentos es similar en toda la gama. Las diferencias son mínimas y poco apreciables. El cuadro del turbo es muy simple y poco digno de un vehículo de sus características. El volante se distingue porque en el centro luce el anagrama que identifica a su motor.



## FICHA TECNICA

	2.0 GT	2.0 GT 16V	TURBO 16V 4x4
<b>MOTOR</b>			
Disposición	delantero transversal	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998
Árbol de levas	Uno en cabeza	dos en cabeza	dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4	4
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica	inyec. electrón. + turbo
Compresión	9,2 a 1	10,5 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 CV (85 kW)/5.200	150 CV (110 kW)/6.000	204 CV (280 kW)/5.600
Par máximo / r.p.m.	17,3mkg(170 Nm)/2.600	20,0mkg(196 Nm)/4.600	28,5mkg(196 Nm)/4.600
<b>TRANSMISIÓN</b>			
Tracción	delantera	delantera	a las cuatro ruedas
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 6 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,6/14,1/20,6	8,9/14,7/21,4	7,6/12,6/18,8
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,9/34,3	28,1/35,8	27,3/33,8 (6ª/36,9)
Embrague	mando mecánico	mando mecánico	mando mecánico
<b>DIRECCIÓN</b>			
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,43	3,43	3,3
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0	11,0
<b>FRENOS</b>			
Delante	discos ventilados	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	discos	discos
Antibloqueo	opcional	serie	serie
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson
Trasera	independiente	independiente	independiente
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	acero (5,5x14)	aleación (6x15)	aleación (6x16)
Neumáticos	195/60 R 14	195/60 R 15	205/50 R 16
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.155	1.190	1.365
Capacidad depósito combus.	61	61	63

gas y el pedal ofrece un tacto un poco raro. La dirección, a elevada velocidad, tiene una excesiva asistencia, obligando a su conductor a un periodo de adaptación para poder tener un buen tacto.

**Opel Vectra GT 2.0 16V.** Partiendo del bloque de dos litros, con unos cambios importantes y con la adopción de una culata de cuatro válvulas por cilindro, han logrado un motor con un carácter totalmente distinto. Esta motorización sólo está disponible en acabado GT en los dos tipos de carrocería disponibles. A grosso modo, podemos decir que el GT 2.0 16V sustituye al Vectra 2000 16V. Con relación a aquél, los únicos cambios que presenta son estéticos, ya que la mecánica se sigue manteniendo tal cual.

Esta mecánica multiválvulas es todo un prodigio técnico. Dispone de un buen potencial, 150 caballos, y de un rendimiento magnífico a cualquier régimen de giro, sin que presente el típico bajo rendimiento a pocas revoluciones de los motores de dieciséis válvulas. Los desarrollos de la caja de cambios están muy bien adaptados, permitiendo sacar un buen partido a la mecánica, tan sólo se le puede achacar un defecto que es una clara imprecisión y un recorrido largo del selector, que lo hace más lento de lo de-



**POCAS DIFERENCIAS**  
La única diferencia apreciable es el ordenador de a bordo. Las versiones que no lo equipan van dotadas de un reloj analógico de una impresión pobre.



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,  
ni el turbo intercooler,  
ni las 16 válvulas  
le sirven de nada...  
si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



**BOSCH**

**DIFERENCIA DE CAPACIDAD**  
El maletero de la versión turbo (foto de arriba) debido al sistema de tracción integral pierde mucha capacidad de carga. En las versiones de tracción delantera, la capacidad de carga del maletero es generosa.



seado. Por lo que respecta a su comportamiento, las suspensiones están en perfecta consonancia con el potencial del motor, asegurando unos límites altos de seguridad. En una conducción deportiva al cien por cien, el motor es claramente superior al chasis. En esas circunstancias aparece una clara tendencia a seguir de frente en curvas atacadas a buen ritmo, también se aprecian pérdidas de motricidad.

Los frenos cumplen bien su cometido, son eficaces y potentes. La dirección, por su parte, es excesivamente directa, lo que obliga a precisar bien el movimiento del volante circulando a elevada velocidad.

**Opel Vectra Turbo 4x4 16V.** Esta versión, que comenzará a comercializarse en nuestro país la próxima temporada, será la variante estrella de la gama. El motor de dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro ha sido dotado con un turbo, el resultado no podía haber sido mejor, ofreciendo una potencia de 204 caballos. Se trata de un motor con un rendimiento sensacional. Prácticamente no se nota nada que sea turbo alimentado, ya que carece del típico tirón de este tipo de motores. A partir de poco más de 2.500 revoluciones tira con una increíble furia, resultando un motor muy fácil y agradable de conducir. Este motor aporta una interesante

novedad, está acoplado a una caja de cambios de seis velocidades. Con seis marchas permite sacar el máximo rendimiento a la generosa mecánica. Las cinco primeras velocidades son cortitas y con una relación cerrada, permitiendo disfrutar de una conducción deportiva. La sexta es más larga y permite en un viaje por carreteras anchas o autopistas, circular a un ritmo muy alto con el motor girando a un régimen de giro bajo, con lo que los consumos, en ese caso, son muy razonables. Lo peor de esta caja de cambios es el manejo de la sexta velocidad, mostrándose el selector muy impreciso, siendo necesario marcar muy bien el recorrido para no fallar y poner cuarta en lugar de sexta; para reducir también hay que tener cuidado ya que se puede correr el riesgo de insertar la tercera.

Otra particularidad del Vectra Turbo es su sistema de tracción a las cuatro ruedas. Un sistema particular y exclusivo de Opel. En condiciones normales funciona como un tracción integral, pero con un porcentaje mucho mayor de tracción en las ruedas delanteras. Por medio de un diferencial central de acoplamiento viscoso, cuando las ruedas posteriores pierden adherencia manda mayor par a las traseras. La principal particularidad del sistema es que, en las frenadas, se desco-



**CÓMODOS Y AMPLIOS**  
Los asientos del Opel Vectra son amplios y cómodos. En las plazas traseras hay un buen espacio. Los delanteros de las versiones más potentes se diferencian porque tienen una mejor sujeción lateral.

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO
<b>CIUDAD</b>			
A 29 km/h de promedio	10,6	10,4	11,4
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo.	6,0	6,4	7,4
En conducción rápida	10,8	13,2	26,7
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	8,0	8,4	9,5
A 140 km/h de cruceo	8,8	10,4	12,2
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	8,9	9,2	10,0
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	635	613	580

## SONORIDAD

	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO
Al ralentí:	52,4	54,5	49,6
A 60 km/h:	65,4	68,5	62,2
A 90 km/h:	68,8	71,8	64,6
A 120 km/h:	71,3	73,0	67,2
A 140 km/h:	74,6	77,1	69,8
A tope	78,4	82,9	82,1

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

## PRESTACIONES

	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	196	216	241
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	17,2	16,2	15,0
1.000 m. salida parada (seg.)	31,7	29,6	27,5
0-100 km/h (seg.)	10,2	8,6	7,0
Metros recorridos	172	143	116
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,7	18,6	17,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,9	20,7	20,1
400 m. desde 40 km/h en VI (seg.)	-	-	21,9
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,3	33,5	30,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,2	38,5	34,4
1.000 m. desde 40 km/h en VI (seg.)	-	-	39,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,9	9,5	6,3
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,2	14,3	8,3
De 80 a 120 km/h en VI (seg.)	-	-	13,2

## FRENOS

	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>			
En metros)			
A 60 km/h:	20,7	17,7	15,9
A 100 km/h:	56,6	44,9	40,7
A 120 km/h	68,4	64,3	57,1

## EQUIPAMIENTO

	2.0i CD	2.0 GT 16V	TURBO
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	OP	SI
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	NO
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléct. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	SI	SI	SI

## OPCIONES

**Opel Vectra 2.0i CD:** Pintura brillante: 12.000 pesetas. Pintura metalizada bicapa: 45.000 pesetas. Pintura mica bicapa: 45.000 pesetas. Sistema antibloqueo de frenos: 190.000 pesetas. Techo solar eléctrico: 109.000 pesetas. Techo solar manual: 81.000 pesetas. Llantas de aleación: 79.000 pesetas.

**Opel Vectra 2.0 GT 16V:** Pintura Brillante: 12.000 pesetas. Pintura metalizada bicapa: 45.000 pesetas. Pintura mica bicapa: 45.000 pesetas. Computador+Check Control: 43.000 pesetas. Techo solar eléctrico: 109.000 pesetas. Techo solar manual: 81.000 pesetas.

**Opel Vectra Turbo 4x4 16 V:** No está definido.

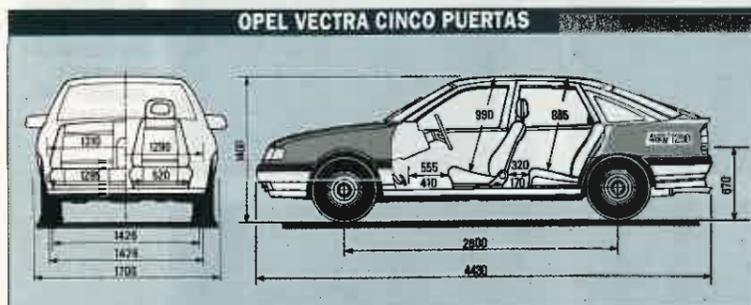
## DATOS DEL COMPRADOR

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

## OPEL VECTRA CUATRO PUERTAS



## OPEL VECTRA CINCO PUERTAS



**PRESTACIONES DE PRIMERA**  
Las versiones más deportivas de la gama Opel Vectra disponen de mecánicas poderosas y capaces de ofrecer unas elevadas prestaciones.



## FRENTE A SUS RIVALES

La gama Opel Vectra está situada en un segmento en el que la competencia es dura. La versión 2.0i CD, de 115 caballos, tiene como principales adversarios al Ford Sierra 2.0i Ghia, que tiene un precio inferior y una potencia ligeramente superior, al Nissan Primera, que también tiene un precio inferior y algo más de potencia, al Peugeot 405 GRI, que cuesta muchísimo menos y ofrece más potencia y al Renault 21 TXE Broker, que le gana también en precio y en potencia.

La versión 2.0 GT de 150 caballos tiene como rivales más peligrosos al Nissan Primera 2.0i GT, que tiene una potencia similar a la del Opel, pero un precio superior. Otro rival es el Peugeot 405 Mi 16, que tiene una ligera ventaja en la potencia, pero con un precio superior. También puede considerarse rival de esta versión del Vectra al Renault 21 Turbo, que cuenta con una mayor potencia y con un precio muy superior.

El Vectra Turbo 4x4 16V, llegará a España la próxima primavera, aunque no tiene definido su precio, por lo que es precipitado sacarle rivales. Por potencia entra en plena competencia con modelos de clara imagen deportiva.

necta la tracción a las ruedas traseras, quedándose como un tracción delantera. Su comportamiento es muy bueno, permitiendo circular a buen ritmo por carreteras viradas, con una velocidad de paso por curva elevada. Tan sólo en una conducción al límite aparece una ligera tendencia a tirar de morro, pero para que esto llegue a producirse hay que ir realmente deprisa. En cualquier tipo de condiciones del suelo se muestra muy eficaz, permitiendo realizar sin inconvenientes una conducción deportiva en toda la expresión de esta palabra.

El precio que hay que pagar por disfrutar de esta magnífica mecánica, es el de disponer de una capacidad de carga del maletero muy mermada, debido a que debajo está situado el diferencial trasero. Otra cosa que no nos gustó fue el cuadro de instrumentos, muy simple, y poco apropiado para un coche de sus características técnicas, echándose de menos un manómetro de presión de aceite y de soplado de turbo. Tampoco nos gustó el logotipo exterior, que lo identifica como turbo. No mantiene los caracteres de la palabra Vectra y parece que está puesto de pegote.

## UNA BUENA ELECCIÓN

Una característica común de estas tres versiones deportivas de la gama Opel Vectra es su puesto de conducción, muy bien resuelto, con todo al alcance de la mano. Además, encontrar la postura adecuada no es problema, ya que tanto el volante como el asiento del conductor se pueden reglar en altura.

A modo de conclusión, podemos afirmar que estas variantes deportivas del Opel Vectra van a satisfacer las necesidades de todos aquellos que necesiten un coche de sus características. La más pequeña, de 115 caballos, es la indicada para los que gustan disfrutar de unas buenas prestaciones, pero sin gravar mucho el consumo. Por contra, los que se decidan por el Vectra Turbo podrán experimentar fuertes sensaciones; lógicamente a su propietario le tiene que importar mucho menos el consumo de combustible, que en una conducción a fuerte ritmo es elevado. ○

Manuel Madrid

Fotos: José Antonio Díaz

CONOZCA LOS DOS  
PUNTOS QUE DEFINEN UNA LINEA.



OPEL CALIBRA

# LA INGENIERIA Y EL ARTE



La ingeniería y el arte definen la más avanzada línea. Una línea que une la técnica y la belleza. Que viste de etiqueta la ingeniería y transforma lo deportivo en arte.

Es la línea del Opel Calibra. El coupé por excelencia.

Aerodinámico. Spoilers Integrados. Faros elipsoidales.  $C_x=0,29$ . Deportivo. 150 CV. 16 Válvulas. Inyección. Ecológico. Catalizador de 3 vías. Gasolina sin plomo.

Calibra. Equipado en serio. Dirección asistida. Llantas de aleación. Frenos de disco delanteros y traseros. Elevalunas eléctricos. Cerradura centralizada.

Radiocassette estéreo. Alarma antirrobo. Check control. Aire acondicionado. ABS. Todo de serie.

Opel Calibra. La línea entre la más avanzada ingeniería, el arte más exclusivo de diseño y un equipamiento de serie excepcional.

Opel Calibra. En su Concesionario Oficial Opel.

**Ingeniería alemana por excelencia.**

**OPEL** 

FUERA DE SERIE



*Porsche 911 Turbo IMSA*

## VUELTA DE HONOR

En Estados Unidos se celebran unas curiosas carreras que reúnen a los deportivos más potentes del mundo. Con el aliciente que supone ver competir codo con codo a vehículos de la talla del Porsche 911 Turbo, el Lotus Esprit o el Chevrolet Corvette. Porsche ha ganado el IMSA Supercar Series de 1992 con un 911 de 380 caballos, nosotros lo hemos conducido en Weissach.

VISITAR el Centro de Investigación y Desarrollo de Porsche en Weissach no es habitual, las llegadas de personal ajeno a la marca no abundan y menos para rodar con un Porsche de carreras en su imaculada pista de pruebas. Pero lo cierto es que el fax no podía decirlo más claro, podíamos probar en Weissach el Porsche 911 Turbo vencedor del campeonato americano IMSA Supercar-Series de 1992. Podríamos dar, además, una vuelta

de honor con Hans Stuck, y cansarnos de ver multitud de Porsche deambulando por la casa.

El programa habría sido de lo más atractivo si la lluvia hubiese respetado una visita tan especial. En la comida y mientras observamos el contraste tan espectacular entre la nueva gama de colores Porsche (amarillo fuerte, fucsia, azulón etcétera) y los tonos cálidos proporcionados por el otoño en los árboles del bosque que circunda las instala-

ciones, ya se nos daba el primer aviso. «El coche va equipado con ruedas lisas, la pista está mojada y los 380 caballos no se andan con contemplaciones». El semblante de los mecánicos lo decía todo, no estaban precisamente tranquilos... nosotros tampoco.

Y era lógico, el departamento técnico de Weissach ha dedicado muchas horas en la evolución del Porsche 911 Turbo con el motor «antiguo», el 3,3 litros, que poten-

FUERA DE SERIE

**JAUJA DE ACERO**  
Las barras protectoras envuelven al conductor protegiéndolo en caso de accidente. Los asientos Recaro impiden que el cuerpo se mueva.



ciaron de los 320 a los 380 caballos.

En Marzo y concretamente en el Salón de Ginebra, Porsche ya mostraba el Lightweight 911 Turbo, el estudio de coche deportivo que más tarde se convertiría en una versión «cliente» llamada 911 Turbo S con el kit que aumentaba la potencia en esos 60 caballos. Una edición limitada impuesta para poder acceder al reglamento IMSA.

El campeonato IMSA Potencia Supercar Championship, intenta reunir a los deportivos de serie más potentes del mundo y enfrentarlos en siete carreras disputadas en suelo americano. Junto con Porsche este año han medido sus fuerzas marcas como Lotus, Chevrolet, Mazda,



**MOTOR BOXER**  
El motor del antiguo turbo con una cilindrada de 3,3 litros se ha potenciado hasta los 380 caballos.. Hans-Joachim Stuck es uno de los pilotos del equipo.



Consulier, Nissan, BMW y Pontiac. El reglamento obliga a utilizar los mismos neumáticos a todos los concursantes, unos Bridgestone Potenza que los pilotos del equipo Porsche tuvieron que mirar en cada carrera para que rindiesen al máximo dadas las características del vehículo, un «todo atrás» en el más amplio sentido de la palabra. La preparación por otra parte, está limitada al máximo. Realmente en el 911 Turbo IMSA sólo se adecuó la geometría de la suspensión, el reparto de pesos y el sistema de frenos.

La realización y el cuidado de los dos Porsche utilizados en este campeonato fue encomendada al equipo privado American Brumos Team.

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

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



Proveedor de primera categoría los filtros de 100 micras. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

**FILTROS MANN S.A.** para aceite, aire y combustible  
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 77 02 00  
Apartado 8007 • Teléfax 1203 16  
Indicaciones: Filtró Mann  
50014 - ZARAGOZA (España)



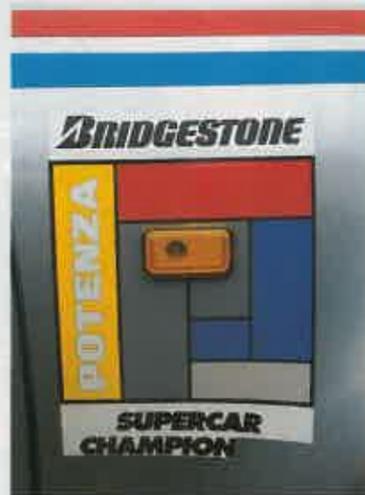


**TERRITORIO PORSCHE**  
El circuito de pruebas de Weissach fue el lugar elegido para probar el Porsche del campeonato IMSA. Se reunió a la prensa especializada europea.

Stuck, Haywood y Rohrl consiguieron que Porsche venciese un campeonato decidido en la última carrera en dura pugna con los Lotus Esprit.

Pero llegaba la hora de la verdad en Weissach. Las nubes no quieren desaparecer. Una minivan conducida por uno de los probadores del circuito nos da una vuelta por el recorrido y nos intenta convencer de lo peligroso que puede ser salirse de la zona señalada. Y en un abrir y cerrar de ojos nos están «atando» a los Recaro con un cinturón de arnés y a continuación y muy a nuestro pesar nos estamos saliendo de la zona señalada. El circuito de pruebas de Porsche no es precisamente un circuito de «carreras». El asfalto cambia constantemente, hay curvas sin peralte y se suceden los cambios de rasante sin visibilidad y con «sorpresa» en forma de frenada con ángulo o cambio de apoyo. Es ideal para probar un coche simulando las condiciones de una carretera pero complicado cuando tienes cuatro vueltas para aprenderlo, y aprovechar para comprobar lo que da de sí un Porsche de carreras.

Básicamente las primeras impresiones no difieren mucho de las conseguidas por un Porsche de serie. El cambio y el embrague se manejan con la misma suavidad. La



#### FICHA TECNICA

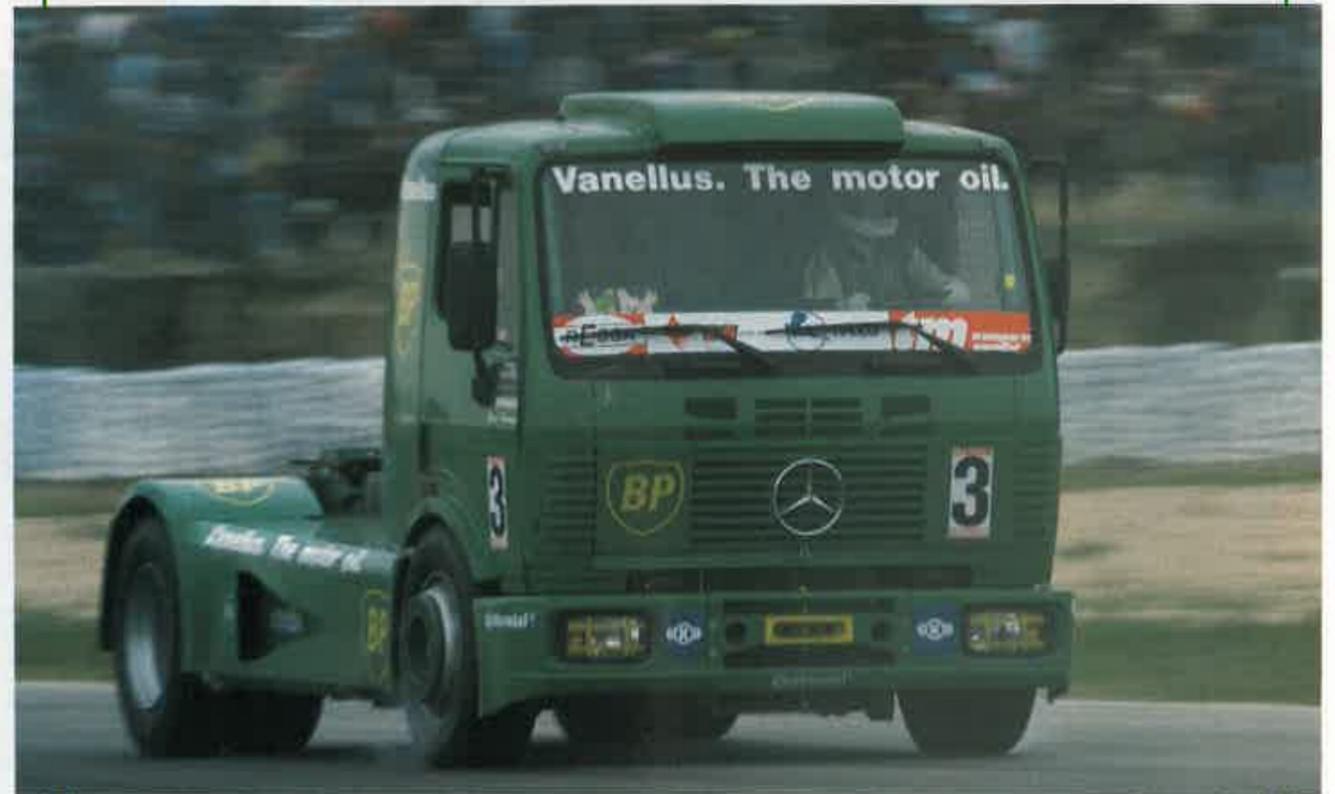
**MOTOR:** Motor Boxer de seis cilindros con turbo. Cilindrada: 3.299 centímetros cúbicos. Potencia máxima: 380 caballos a 6.000 rpm. Par máximo: 50 mkg (490 Nm) a 4.800 rpm. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Cambio de cinco velocidades. **SUSPENSION:** Amortiguadores Bilstein, estabilizadoras de mayor diámetro, muelles endurecidos. **FRENOS:** Discos modificados, pinzas de mayor tamaño, nuevas entradas de refrigeración y sistema antibloqueo. **RUEDAS:** Neumáticos delanteros: 235/45x17. Posteriores: 275/35x17 Llantas de aluminio Speedline.

«patada» del turbo es considerable y la aceleración pega el cuerpo al asiento durante un periodo continuado. Pero entre el casco, el ruido escapa, el arnés y las barras antivuelco esa aceleración parece multiplicarse por diez. En la primera vuelta reconocemos lo mejor posible el terreno, pero queremos hacer demasiadas cosas al mismo tiempo. El coche aguanta el tipo mejor de lo que lo aguantaría un Porsche Turbo «normal». El trabajo realizado en la suspensión da sus frutos y aunque el coche tiende a irse de atrás con brusquedad, se recupera con facilidad. Los frenos actúan con decisión y además cuentan con antibloqueo (con el suelo mojado y las ruedas de seco lo probamos a la fuerza). El trazado de las curvas tiene su secreto a los mandos de un Porsche. Acelerar un metro más tarde o no encarar la curva a tiempo puede dar al traste con nuestros planes y «visitar» la zona peligrosa temporalmente. En estos casos, por mucho que se gire el volante, el coche sigue recto hasta que levantamos el pie del acelerador.

El tiempo con el que contábamos ha pasado en un suspiro. El sueño se ha cumplido pero la próxima vez contrataremos un sol radiante. ○

Andrés Más

# Enhorabuena, Campeones.



## BP gana de nuevo el Campeonato de Europa de Camiones

Como ya ocurrió en 1990, BP y su piloto Steve Parrish, se han proclamado de nuevo vencedores absolutos del Campeonato de Europa de Camiones en la prueba realizada en el Circuito del Jarama.

Una vez más, BP ha demostrado la eficacia de sus combustibles y la alta calidad de los lubricantes BP,

superando con éxito una de las pruebas más duras y demostrando que siguen protegiendo el motor incluso en las condiciones más extremas, como en la alta competición internacional.

Enhorabuena, campeones.

El liderazgo en los circuitos es la mejor garantía de que, también en la carretera, BP es todo un campeón.



EN MOVIMIENTO



## Amortiguadores ESOS DESCONOCIDOS

**Frenar correctamente, mantener la trayectoria en curva o proporcionar el confort debido son algunas de las muchas funciones encomendadas a los amortiguadores. Unos elementos del coche muy poco conocidos e imprescindibles para garantizar la seguridad.**

**T**ODO el mundo sabe que su coche tiene amortiguadores; hay incluso bastantes conductores que saben que estos elementos están cerca de las ruedas y suelen gastarse; pero son muy pocos los que conocen para qué sirven y, lo que es mucho más importante, la trascendencia que tienen en la seguridad de un vehí-

culo. Las ruedas no pueden estar unidas solidariamente a la carrocería. Ni siquiera en los ferrocarriles, en los que son despreciables las irregularidades del suelo, es esto posible. Hay que intercalar un elemento elástico (normalmente un muelle) que absorba las irregularidades y balanceos de la carrocería, a la vez que proporcione un

cierto nivel de confort. Pero si las ruedas las unimos a la carrocería con un elemento elástico, la mayor parte del tiempo estarían oscilando entre el tope superior y el inferior, con lo que el contacto con la carretera sería discontinuo y durante muy breves instantes. En estas condiciones, es poco menos que imposible asegurar las funcio-

**LA DIFERENCIA ES FRENAR**  
**Con un coche en mal estado de amortiguación las distancias de frenada se alargan.**



**CONVIENE SABER**

A menudo, sobre el automóvil, sus elementos y circunstancias, surgen una serie de preguntas y dudas que queremos aclarar. Exponemos aquí algunos conceptos que no todos tenemos claros, con la esperanza de que conozcan un poco más a fondo su automóvil, para que cada día sea más seguro y más agradable de utilizar.

**Los amortiguadores se instalan para mejorar el confort de los automóviles.**

**FALSO.** Los amortiguadores tienen como función principal asegurar el contacto de las ruedas con el suelo; un contacto prácticamente inexistente si sólo actúa el elemento elástico de la suspensión, que suele ser un muelle, una ballesta o una barra de torsión. También influyen sobre el confort.

**Unos amortiguadores en mal estado alargan la distancia de frenada.**

**CIERTO.** Unos amortiguadores gastados provocan un mayor despegue de la rueda con el suelo y, por tanto, aceleran el bloqueo de las ruedas. Un automóvil con las ruedas bloqueadas recorre más distancia antes de detenerse.

**Unos amortiguadores duros duran más que otros blandos.**

**FALSO.** El grado de dureza se fija para mejorar el paso en curva. Un amortiguador duro empleado en competición, proporciona un mejor agarre pero castiga a todos los elementos de la suspensión y sus anclajes, que deben ser reforzados.

**La sobrecarga habitual desgasta los amortiguadores.**

**CIERTO.** Cuanto más pesado es el vehículo, más trabaja el amortiguador y el elemento elástico (muelle, ballesta, etc). Pero, una sobrecarga ocasional no debe por qué deteriorar un amortiguador si conducimos con precaución para no llevar las suspensiones hasta sus topes.

**Un coche con suspensiones hidráulicas no tiene amortiguadores.**

**CIERTO.** La verdad es que no tiene amortiguadores convencionales, ya que el sistema hidráulico hace las veces de elemento elástico y de amortiguador, pero sí que hay un elemento que amortigua las oscilaciones.



nes que cumple una rueda: frenar, acelerar y seguir una trayectoria.

Desde los primeros instantes de la historia de la automoción, se inventaron unos elementos que se encargan de «amortiguar» las oscilaciones que produce una suspensión elástica: los amortiguadores.

Sería bastante complejo entrar ahora a describir minuciosamente el funcionamiento de un amortiguador. Digamos, muy por encima, que es algo así como un bombín de los que empleamos para inflar ruedas de bicicleta, en el que en vez de aire en su interior tenemos aceite, que se comprime o expande para amortiguar los desplazamientos verticales de la rueda.

Los hay de muchos tipos. Los

**BALANCEO EXCESIVO**  
Con malos amortiguadores, el balanceo de la carrocería es excesivo y la pérdida de control se produce a muy baja velocidad

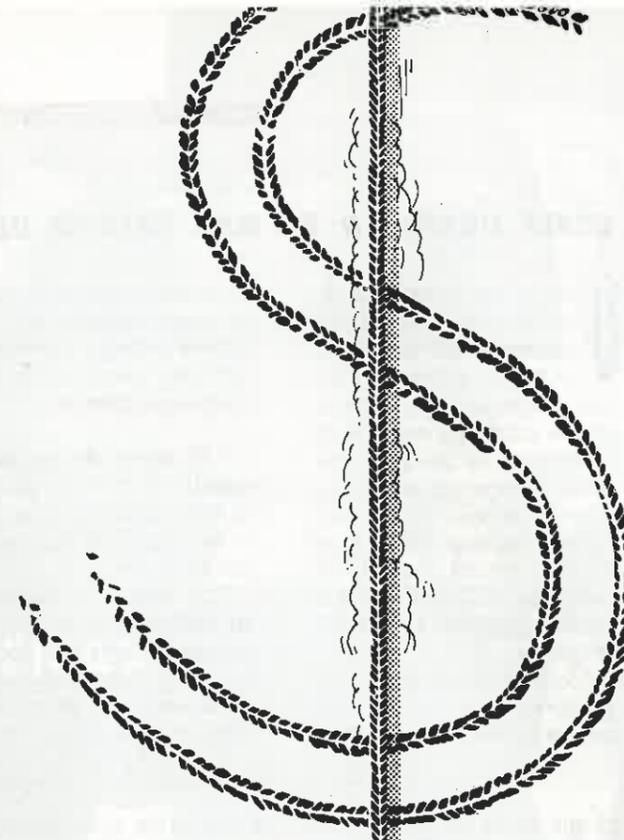


**PEOR CON MAL FIRME**  
Todos los defectos se agudizan cuando el piso está en mal estado.

más comúnmente empleados en la actualidad forman un conjunto con los muelles, completando una columna de suspensión, bautizada McPherson, que utilizan la mayoría de los coches medios de tracción delantera, por su sencillez mecánica, reducido espacio y notable eficacia.

Para verificar la importancia de los amortiguadores, Monroe, una de los más importantes fabricantes de amortiguadores del mundo, ha organizado una intensa jornada de test, con pruebas reales con coches bien amortiguados y con coches con amortiguadores en el 50 por ciento de su eficacia. Los resultados son reveladores.

**Slalom.** Se trataba de pasar ocho puertas, con conos separados diez metros. Dependiendo de los coches, lo que podía hacerse a 30 kilómetros por hora con cierta habilidad y con un coche con amortiguadores en perfecto estado, era absolutamente imposible realizarlo



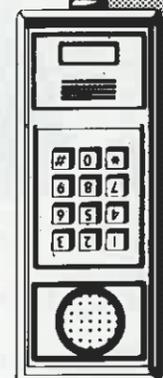
**EN FENIX AUTOS EL PRECIO NO ES UN OBSTACULO**

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

INFORMATE EN EL  
**900.111.222**



TE COSTARA MENOS. SEGURO.



## COMO DETECTAR EL MAL ESTADO DE LOS AMORTIGUADORES

**U**NO de los problemas de los amortiguadores es precisamente que su deterioro no es violento, sino muy progresivo. Por esta razón, el conductor habitual no lo percibe y se acaba acomodando a los vicios de comportamiento de su vehículo. Sólo cuando conduce otro coche en buen estado, o se da un susto, se da cuenta de que sus amortiguadores están deteriorados.

Conviene revisar los amortiguadores cada 20.000 kilómetros o cada dos años, en

un centro en el que dispongan de un comprobador; pero, hay algunos síntomas que nos deben hacer pensar en la necesidad de cambiarlos:

\* **El morro del coche se aplasta** en las frenadas. Puede llegar incluso a hacer tope en las suspensiones y las ruedas se bloquean con facilidad.

\* Se aprecia un **rebote en las ruedas**. Esto es más fácil apreciarlo desde otro coche y lo vemos frecuentemente en coches que circulan por carreteras en buen estado.

\* Las ruedas se **desgastan de manera desigual**, por sectores y en «dientes de sierra». Los tacos del dibujo de las ruedas aparecen gastados en forma trapezoidal.

\* **Sensibilidad al viento lateral**. El coche se balancea en exceso cuando tenemos viento lateral racheado.

\* Vemos **pérdidas de aceite** en el amortiguador. Ésta es una clara señal de que este elemento está prácticamente destruido. Se produce ya en un estado definitivamente terminal.

ni a 25 kilómetros por hora con el coche sin amortiguadores. Se pasa la primera puerta, se roza el cono de salida de la segunda y ya la tercera puerta se la traga el más hábil de los conductores. Nada que hacer. El coche no sigue al volante y la carrocería se balancea aparatosamente.

**Curva en rasante**.- En una parte de la zona acotada nos encontramos con una curva a derechas, en un cambio de carretera, con lo que había un violento cambio de apoyo. Con el coche bien amortiguado, se podía pasar a 70 kilómetros por hora, manteniendo el volante con decisión; con el «malo», a menos de 50 kilómetros por hora

se ponen los pelos de punta. La verdad es que no me atreví siquiera a intentarlo a esta velocidad, porque los bordillos de la carretera amenazaban con chafarnos la mañana.

**Frenada**.- Tal vez la prueba más espectacular era ésta de frenada. Se había preparado una zona de frenada en buen firme (hormigón de media granulometría), a la que se llegaba a 80 kilómetros por hora. A 25 metros se había colocado un muro de bloques de goma-espuma. Con un coche bien amortiguado se podía frenar (aunque algunas veces también nos llevamos por delante el muro; algo realmente impresionante) en esta distancia, pe-

ro con el coche mal amortiguado, además de que se perdía la capacidad direccional, se atravesaba el muro y aún se recorrían 10 metros más, en una borrachera de cubos rojos saltando por el aire y metiéndose bajo las ruedas. Cualquiera que viese la prueba quedaría inmediatamente convencido de la importancia de los amortiguadores. Para los más escépticos, repetimos la prueba con dos coches a la vez, entrando a la misma velocidad, con buena y con mala amortiguación. El resultado fue igualmente revelador y ahí están las fotografías para atestiguarlo.

**Carretera en mal estado**.- En un breve sector de carretera muy bacheada se pudo apreciar el escaso confort, el alto nivel de ruido y la rara sensación de manejabilidad que proporciona un automóvil mal amortiguado. En este caso, no hay una razón cuantitativamente verificable, sino una apreciación subjetiva. En definitiva, el resultado de este interesante test es evidente: los amortiguadores son un elemento de seguridad imprescindible. Lamentablemente, en las ITV no se suelen controlar, por lo que tiene que ser el propio conductor el que se ocupe de su estado, lo que no es siempre fácil. Pero, al igual que ocurre con los neumáticos o los frenos, el dinero gastado en estos elementos, merece la pena. ○

J.M.C.

Fotos: Ramón Rodríguez

**MÁS FIRME**  
Cuando los amortiguadores están en buen estado, el paso por curva es más elevado y el balanceo de la carrocería menor. Se controla mejor el coche.



NUEVA SERIE ESPECIAL CITROËN AX

**TOP**

TEN EL NUEVO CITROËN AX SERIE ESPECIAL  
UN TOP EN EQUIPAMIENTO:

■ CUENTARREVOLUCIONES ■ ASIENTOS DE TERCIPELO  
■ VOLANTE DEPORTIVO ■ RELOJ DIGITAL ■ PARAGOLPES COLOR CARROCERIA  
■ TERMOMETRO DE AGUA ■ PRE-EQUIPO DE RADIO.

DESDE **992.000** PTAS.

ACELERACION BRILLANTE, DE 0 A 100 KM/H EN 12,9 SEGUNDOS. DIEZ EN POTENCIA. DIEZ EN DISEÑO. DIEZ EN EQUIPAMIENTO. Y AHORA CON UN PACK OPCIONAL QUE TAMBIEN SE MERECE UN DIEZ: ASIENTOS TRASEROS FRACCIONADOS, LIMPIALUNETAS TRASERO, ELEVAVINOS ELECTRICOS. CIERRE CENTRALIZADO, CRISTALES TINTADOS Y PINTURA METALIZADA. TODO ESTO POR SOLO: 74.013 PTAS.

Y UN CITROËN AX TOP TEN EN DESDE 992.000 PTAS.  
HA LLEGADO EL NUEVO CITROËN AX TOP TEN. TODO UN TOP.

  
**CITROËN**  
RED DE CONCESIONARIOS

\* Precio máximo recomendado. Incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.



NUEVO CITROËN AX TOP TEN. GENIAL

# EL ATAQUE DE LOS MIÉRCOLES.

TODOS LOS MIÉRCOLES CON CAMBIO 16, UN COMPACT DISC DE LA "COLECCION CLASICOS DE SIEMPRE".

**C**OLECCION  
CLASICOS  
de SIEMPRE

Cambio 16 ataca todos los miércoles con una de las colecciones más valiosas de todos los tiempos: "Clásicos de Siempre". Lo mejor de Mozart, Rimsky-Korsakov, Berlioz, Dvorak, Johann Strauss, Vivaldi, Chopin y Beethoven.

Esta semana, el Compact Disc de Mozart más el album con todas las carátulas.

Y recuerde, para que no le dé un ataque reserve todos los miércoles Cambio 16 en su kiosco.

**cambio**





Medicina y seguridad vial

# LOS PELIGROS DEL SUEÑO

**Le fallan los reflejos frente al volante, no tiene capacidad de reacción y le cuesta concentrarse en la carretera, su problema está claro: tiene sueño. Un sueño, cansancio o fatiga que durante 1991 fue la causa del 46 por ciento de los accidentes con víctimas.**

**C**ON estas cifras que, unidas a los altos porcentajes de accidentes con alcohol como protagonista, suman prácticamente el cien por cien de los accidentes, no es de extrañar, por tanto, que expertos como el doctor Jaime Fernández-Bujarrabal, médico adjunto del Servicio de Neumología del Hospital Canto Blanco de Ma-

drid, defiendan que «el sueño y la seguridad vial están estrechamente ligados», aunque matiza que existe una inevitable diferenciación entre el sueño por falta de horas de descanso y otros casos en los que, aún durmiendo el tiempo necesario, no se descansa lo suficiente.

«Esta circunstancia opina el doctor es reflejo de una situación pato-

lógica y como tal debe ser tratada». Y es que el sueño es, sin lugar a dudas, el fenómeno más enigmático de la biología. Poco se sabe de él; tan sólo lo que se puede afirmar, sin dudas, es que un buen sueño se traduce en un estado de bienestar físico y psíquico.

Hoy, en los laboratorios médicos, se investiga en profundidad por qué

un ser humano debe pasar más de un tercio de su vida durmiendo y cuáles son las consecuencias de no hacerlo. En los países industrializados una de cada cuatro personas tiene problemas para conciliar el sueño. Cambios en la vida cotidiana, conflictos familiares o profesionales, consumo de alcohol y todo tipo de estados depresivos hacen que alrededor del treinta y cinco por ciento de la población -en gran medida potenciales conductores- padezca de insomnio.

En el otro extremo de la falta de sueño se encuentra la narcolepsia, que se traduce como la necesidad patológica e irresistible de dormir. Los primeros síntomas de este trastorno aparecen entre los quince y veinte años de edad. Los narcolépticos duermen mal, pero caen como moscas durante el día. Esto provoca situaciones tan graves como pueden ser el quedarse dormido mientras conducen, o sufrir ataques en los que desaparece el tono muscular y son incapaces de dominar su cuerpo y, por lo tanto, incapaces de dominar un vehículo si este síndrome les ocurriera en plena conducción.

En determinados casos, la narcolepsia constituye el primer signo de otra enfermedad más grave: la apnea. El enfermo sufre constantes interrupciones de la función respiratoria durante las horas de sueño con una intensidad de hasta 500 veces, sin que en muchos casos sea consciente de ellas. El síntoma de este trastorno durante la conducción es inequívoco: un aparentemente injustificado cansancio durante este proceso. Dificultades motrices, balbuceos al hablar, sobrevaloración de las capacidades y

limitaciones tanto de percepción como de reacción, son algunas de las consecuencias; conductas muy similares a las que desarrollan los conductores bajo el efecto del alcohol. La incidencia de esta enfermedad es mayor en varones, y suele aparecer con mayor frecuencia entre hombres de edades comprendidas entre la cuarta y quinta década de vida, y principalmente en personas con problemas de obesidad, anemia y, sobre todo, con dificultades de tipo respiratorio; con lo cual los fumadores y los roncadores nocturnos constituyen un caso potencial de este síndrome. Un problema, este último, muy generalizado y que está consiguiendo cierta concienciación por parte de las autoridades sanitarias. De hecho, la Seguridad Social ya ha empezado a aportar soluciones en los casos con síntomas más graves. El

*LAS ENFERMEDADES DEL SUEÑO SON UNA DE LAS CAUSAS MAS GRAVES RELACIONADAS CON LOS ACCIDENTES DE TRAFICO*

tratamiento específico en este tipo de casos consiste en mantener conectado al paciente mientras duerme a un equipo de presión positiva de aire, que por medio de una mascarilla le permitirá disfrutar de un sueño prolongado, efectivo y de un merecido descanso durante toda la noche. ○

Lourdes Bravo

## L U C H A R E S P E R D E R

**E**L sueño suele atacar por sorpresa y son mínimas las señales que nos envía antes de que sea demasiado tarde, por lo que conviene que tenga en cuenta algunos aspectos. Al primer síntoma, desconectar la calefacción del vehículo y bajar las ventanillas. Cuando entramos en fase de sueño, baja la temperatura de cuerpo por lo que es necesario aportarle algunos grados de más; si en este momento conectamos la calefacción, estaremos logrando el ambiente propicio para terminar de dormirmos. En cuanto podamos, retirar el vehículo de la calzada, sin que resulte peligroso y dormir. Tomar una taza de café o bebidas con cafeína sólo prolongaría la aparición del síntoma pero no la causa.

**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



*Kawasaki ZZR 1100*

# EL ULTIMO MISIL

**Kawasaki ha presentado a la prensa internacional sólo una de las novedades con las que ha remozado toda su gama. Se trata de la ZZR 1100, tal vez, como veremos, la moto más rápida del mundo. Lo ha hecho en Arizona, donde probar «de verdad» una moto es un delito que se paga con la cárcel.**

**E**STADOS UNIDOS, paraíso de la libertad, no es sin embargo el edén del motorista de asfalto. Allí sobrepasar un tanto el límite legal, establecido en 55 millas por hora -88 kilómetros por hora-, se paga con un «ticket». Pasarlo con cierta alegría se paga con una detención de película, esposas, cárcel, fotos de frente y de costado con un cartelito con tu nombre y número, toma de huellas dactilares y palmares y demás lindezas reservadas a cualquier criminal. Todo eso les pasó a dos de nuestros colegas y uno de ellos precisamente español. Augusto Moreno de Carlos conoció a John Wayne, vio encadenado a Billy «the Kid» y supo cómo era por



## FICHA TECNICA

### MOTOR

De cuatro cilindros en línea transversales al sentido de la marcha. Bloque y culata de aleación. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.052 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 milímetros. Carrera: 58 milímetros. Compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 147 CV a 10.500 rpm. Par máximo: 11,2 kilogrametros a 8.500 rpm. Alimentación: Cuatro carburadores Keihin CVK40. Combustible: Gasolina 97 octanos o sin plomo.

### TRANSMISIÓN

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Caja de cambios manual de seis velocidades. Embrague: Multidisco en baño de aceite, accionado de forma hidráulica.

### ENCENDIDO

Digitalizado. Batería de 12 voltios a 12 amperios.

### CHASIS

Doble viga perimetral en aluminio prensado.

### FRENOS

Delantero: doble disco flotante de 320 milímetros de cuatro bombines. Posterior: monodisco de 250 milímetros.

### SUSPENSIÓN

Delantera: Horquilla telescópica con barras de 43 milímetros de diámetro y 120 milímetros de recorrido. Posterior: Uni-Trak de 112 milímetros de recorrido con monoamortiguador regulable.

### RUEDAS

Neumáticos: delantero: 120/70 ZR 17. Posterior: 180/55 ZR 17. Llantas de aleación.

### DIMENSIONES

Longitud: 2.165 milímetros. Anchura: 730 milímetros. Distancia entre ejes 1.495 milímetros. Peso en vacío: 233 kilos. Depósito de combustible: 24 litros. Altura del sillín: 780 centímetros.



**DOBLE TOMA FRONTAL**  
Por ella canaliza el aire hacia una caja apaciguadora donde se encuentra el filtro.

**POR FUERA, IGUAL**  
Exteriormente sólo han cambiado los colores, el colín y la parte delantera del carenado.

dentro la cárcel de «alguien voló sobre el nido del cuco», todo por «pasarse» más de la cuenta con el acelerador en una despejada carretera del condado de Yavapai. Suerte tuvo de que el policía que lo detuvo tenía en el fondo un alma tan justa como la de Elliott Ness y se dio cuenta de que ser probador de motos no es ser un forajido, y también que César Rojo supo ser tan eficaz como Perry Mason y logró sacarlo en pocas horas de la cárcel de Prescott. Kawasaki Japón «metió la pata» hasta el fondo presentando una moto como ésta en el país con mayor severidad en cuanto al límite de velocidad. A pocos kilómetros había circuitos permanentes e incluso el Lago Salado de Bonneville, escenarios infinitamente más adecuados para «trabajar» en libertad y tranquilidad. Suerte tuvimos de que los hombres de Derbi, el cita-

do César Rojo y Jordi Carrió, hicieron lo posible e imposible para que las cosas fueran lo más llevaderas posibles. Para ellos un público sobresaliente y para Kawa Japón un severo suspenso.

Ya es hora de hablar de motos y en ese terreno las cosas cambian. Ahí sí que Kawasaki ha hecho las cosas bien. Ha mejorado una moto ya de por sí excelente. Veloz, estable, bien acabada, la nueva ZZR es una gran máquina. Es una «Gran Turismo» en la acepción automovilística que esa expresión tenía en los años cincuenta y sesenta, es decir, cuando un Ferrari 365 era considerado un «Gran Turismo». Por fuera casi nada cambia, colores y algunos detalles como el colín o la parte delantera del carenado. En cambio, por dentro, todo es nuevo o casi... Comencemos por el motor. Sus

cifras de potencia y par son prácticamente semejantes a las anteriores, es decir 147 caballos y 11,2 mkg, pero se ha conseguido un funcionamiento más suave y un notable descenso de emisiones contaminantes. Ello merced al «Twin Ram Air» o doble alimentación de aire. Este procedimiento ya existía pero se ha mejorado, tanto que en Kawasaki afirman que con él no es necesario el catalizador para cumplir las más severas normas de emisión de gases. Su funcionamiento consiste en una gran doble toma frontal que canaliza el aire hacia una caja apaciguadora en cuyo interior se encuentra el filtro. Esta caja es un 20 por ciento más grande que la anterior y el poder filtrante un 8 por ciento superior. El aire, así «presurizado», va a la admisión, cuatro carburadores Keihin de 40 milímetros, con lo que el rendimiento se mejora en virtud de la mayor aportación de oxígeno. Otros

del radiador de aceite, mientras que en el interior del propulsor, un cuatro cilindros dieciséis válvulas, las modificaciones son mínimas con excepción de las que afectan al cambio de velocidades. Ahora los piñones tienen un distinto tallado y el selector se ha modificado en aras de una mayor precisión y suavidad.

### NOVEDADES

La gran novedad, casi oculta, es el chasis perimetral de aluminio que hereda lo aprendido con la ZXR 750 que toma parte en el Mundial de Superbikes. Ahora es más ligero pero más rígido. Las suspensiones también han evolucionado con una generosa horquilla delantera con barras de 43 milímetros y una nueva geometría, tendente a mejorar la estabilidad a altas velocidades pero sin penalizar la agilidad. Frenos delanteros semiflotantes

tro mil revoluciones la curva de potencia parece no acabar jamás. Montado sobre ella no se nota tan grande como es en realidad, entre otras cosas porque el asiento está lo suficientemente bajo como para que se llegue al suelo con los pies bien planos. En las zonas de curvas se muestra como muy manejable y sólo en las apuradas de frenada uno se acuerda de que está llevando una motocicleta que pesa 233 kilogramos aunque los frenos no dieron muestras de flaquear. Y sobre el rendimiento en altas ¿qué decirles? Esta moto es la candidata a ser la más veloz del mercado. Sólo la nueva Suzuki GSX 1100 y la Bimota pueden disputarle el liderato. Con 147 caballos es capaz de poner el marcador a más de trescientos por hora, lo que puede significar unos 285 reales. Vistas las circunstancias sólo en algunas ocasiones decidimos convertirnos en delincuentes y entonces saboreamos



conductos auxiliares llevan aire fresco a los escapes -ahora de mayor diámetro- para contribuir a una mejor combustión de los gases y así disminuir las emisiones contaminantes. Con todo ello, ahora la curva de potencia es mucho más homogénea. La moto sigue siendo una bestia, aunque sólo pudieramos comprobarlo en contadas ocasiones dadas las circunstancias, pero es una fiera mucho más agradable de tratar y esto muy especialmente en los regímenes intermedios. Para aumentar la longevidad del motor se ha incrementado en un 33 por ciento la capacidad de disipación de calor

y unos excelentes neumáticos radiales Bridgestone Battlax -más ancho ahora el trasero- completan el cuadro de novedades ciclísticas. En cuanto a los acabados, el interior del carenado comporta ahora una especie de consola con una guantera bajo llave, el asiento se levanta para dar acceso a un portaobjetos, los mandos son nuevos, también los semimanillares, novedosa también la presencia del reloj de nivel de gasolina, etcétera... En la autopista, si uno quiere esconderse bajo la exigua cúpula, se clava en el esternón el depósito... El motor responde con suavidad y desde las cua-

el placer prohibido de una aceleración fulgurante y de unos segundos de velocidad cercana al máximo. En esos breves instantes de ilegalidad pudimos intuir un buen comportamiento del chasis y las suspensiones pero, la verdad, probar como Dios manda la moto en ese terreno no era una decisión sensata. Eso lo dejamos para más adelante cuando, en casa, podamos meter la ZZR en un circuito para que ahí nos muestre con franqueza todo lo que en Arizona nos estuvo vedado. ○

**MENOS CONTAMINANTE**  
Ello es posible gracias al sistema «Twin Ram Air», ya existente pero perfeccionado por Kawasaki.

Texto y fotos: José Luis Aznar





PRECIOS NUEVOS



SUZUKI

OFERTAS Swift:

Celebrando el séptimo aniversario de Suzuki en España, el importador ofrece ahora un ahorro de 250.000 pesetas en los modelos Swift.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
440 GLT	2.675.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
460 2.0i	2.575.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
460 GLE	2.875.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.025.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.925.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 1.6V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.885.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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.



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, Argeia, Marruecos y Túnez \_\_\_\_\_ 29.016 ptas Asia, Oceanía \_\_\_\_\_ 48.516 ptas

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

PRECIOS USADOS

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	-	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.L.	-	-	880	780	630
Alfa 33 1.7 QV	-	980	880	800	720
Alfa 33 1.7 IE	-	950	860	770	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	960	850	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	-	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Boxer 1.6V	1630	1470	-	-	-
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	-
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	-	-
Alfa 75 1.8 TB	-	-	-	1010	-
Alfa 75 1.8 T América	-	1400	1300	1170	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	1090	930	800
Alfa 75 2.0 T.S.	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	-	-	-	730	-
Alfa 90 2.5	-	-	-	920	-
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	830	-
Sprint 1.5	-	-	-	860	530
Sprint 1.7 QV	-	-	-	840	760
GTV 2.0	-	-	-	-	700
GTV 2.5	-	-	-	-	890
Spider 2.0 FL	-	-	-	1150	1030
164 Twin Spark Base	2030	1830	1850	-	-
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	-	-
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	-	-
164 3.0 V6	2960	2680	2410	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3640	-	-	-	-
164 2.5 TD	2640	2380	2140	-	-

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1480	1340	1210	-
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	-
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	790	-
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CD	-	-	-	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	-	-
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316 i	-	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	-	-	-	-
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	-	-	-	-
318 i S	1900	1710	-	-	-
318 i Cabrio	2540	2290	-	-	-
320 i	1880	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	-	-	-	-
320 i Touring	2730	2460	-	-	-
320 i Cabrio	2970	2630	-	-	-
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	-

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2080	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	-	-	-	-
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	-	-	-
325i Cabrio	3500	3150	-	-	-
M-3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	-	-	-	-	960
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	-
525 i	-	-	-	-	1270
525 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	-
528 i	-	-	-	-	1440
M 535 i	-	-	-	-	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	-
524 TD	-	-	-	-	1400
524 TD (nuevo)	3180	2650	2570	2310	-
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	-
635 CS i	-	3790	3420	3100	2650
M 635	-	5020	4840	4070	3510
850 i	9000	-	-	-	-

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	-	-	-	-	200
Melani 4 p.	-	-	-	-	230
AX 11 RE	710	610	520	470	-
AX 11 RE 5 p	750	640	550	-	-
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	-
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	880	740	630	570	-
AX 14 T2S	880	750	660	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	-
AX GT	980	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	-	-
AX 14 RD	8				

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	440
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	470
Fiesta XR2	—	—	—	700	630
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CLX 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 2.0 i 3p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1180	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta C 1.8 D 5p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CLy GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	—	—	850	720
Orion Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion GLD y GLD 1.6	—	—	—	650	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millonare 1.8 D	2000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 3p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	—	850
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	—	850
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalzak.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	900	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrals	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrals 1.6 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	900	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	—	—	4330	3700
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5630	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8390	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	—	6080
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSi	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	960	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	950	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1480	1250	1130	1000	900
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Frits	1190	1020	920	820	680
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	680	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4290	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3680	3390	2830	2550	2260

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.6 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 5p	1040	890	800	—	—
Kadett 1.6 S Caravan	1200	1030	920	820	740
Kadett 1.5 TD Caravan	1300	1100	1000	810	730
Kadett 1.7 D Caravan	1300	1100	1000	810	730
Ascona 1.6 4p	—	—	—	490	420
Ascona 2.0 i 4	—	—	—	760	680
Ascona 2.0 i 5p	—	—	—	760	680
Ascona GT 2p	—	—	—	700	630
Ascona GT 5p	—	—	—	750	670
Ascona Diesel	—	—	—	690	440
Ascona Manta Coupé	—	—	—	860	670
Vectra GL 1.6 S 4p	1380	1240	1110	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1410	1270	1140	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	2240	2010	1810	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1640	1470	1320	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	17				

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TXI	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 Turbo D	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo DX	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1360	1010	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5380	4600	4100	3480	3140

ROVER

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	—	860	850	750	670
216 FI	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	1600	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 SI	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	290	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1260	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Soc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 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 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	860	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 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

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon END y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	580	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf GL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf GL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1850	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

OTRAS MARCAS

MODELO	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

HONDA						
Prelude 2.04 WS	2900	2200	1800	1500	1350	
Chic CRX 1.6 i 16V	1950	1650	1500	1270	1140	
Accord 2.0 i 16V	2300	1950	1780	1500	1350	
INNOCENTI						
900 SL	760	660	600	460	380	
990 Turbo	1150	810	740	620	500	
990 DSE	950	600	730	620	500	
LADA						
Samara	570	480	420	380	—	
LOTUS						
Esprit	4630	4200	3800	3250	2760	
Esprit HC	5370	4550	4130	3530	3000	
Esprit Turbo	6500	5500	5000	4270	3630	
MASERATI						
430	5750	4850	4400	3770	3180	
Spider	5000	4250	3850	3270	2700	
228iS	4500	3650	3350	2850	2420	
MAZDA						
323 F	2200	1890	1700	—	—	
626 Hth Back	2650	2270	2040	1840	—	
626 Hth Back 4WS	2900	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 1.8V	2450	2050	1840	—	—	
MORGAN						
4/4 1600 F 2A	3750	3150	2900	2470	2090	
4/4 1600 F 4A	3900	3300	3000	2560	2180	
Plus 8 i	4800	4050	3700	3130	2650	
NISSAN						
Sunny GTI 1.6V	—	1360	1150	980	880	
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1450	—	—	—	—	
Primera 1.6 SLX 5p	1620	—	—	—	—	
Primera 2.0 EGT 4p	2240	—	—	—	—	
200 SX 1.8 Turbo 16V	2750	2350	2100	1780	1600	
300 ZX 3.0i Turbo	4100	3450	3000	2560	2300	
Máxima 3.0i	3010	—	—	—	—	
SAAB						
900 Turbo 16V	—	2000	1700	1400	1200	
900 i 16V Cabrio	3000	2580	2600	—	—	
900 Turbo Cabrio	3900	3200	2800	2380	2000	
9000 i 16V 2.0	2400	2180	1950	1700	1500	
9000 i 16V 2.3	2500	2300	2100	—	—	
9000 Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1600	
9000 Turbo 2.3 16V	3250	2750	2350	—	—	
9000 CD i 16V 2.0	2500	2300	2100	1890	1700	
9000 CD i 16V 2.3	2600	2340	2100	—	—	
9000 CD Turbo 2.0 16V	3100	2650	2250	1900	1620	
9000 CDT 2.3 16V	3400	2890	2450	—	—	
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	—	—	
SKODA						
130 GL	—	520	370	340	290	260
136 L Favorit	—	580	490	440	—	—
136 L Rapid	—	570	480	430	—	—
SUBARU						
XT Turbo 4 WD	3100	2600	2350	2000	1800	
Coupé 1.8 Turbo 4 WD	2300	1950	1750	1490	1340	
Familiar 1.8 Turbo 4 WD	2400	2100	1850	1570	1410	
TOYOTA						
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	1410	
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	1610	
MR 2	2700	2300	2050	1740	1570	
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	2480	
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	2600	
Camry	1950	1660	1490			



# DIRETOS



**REPELE** insectos de parabrisas. Coloque este sencillo accesorio en el parabrisas de su coche o moto y evite el impacto de insectos durante los viajes. El repele insectos utiliza el viento para emitir un ultrasonido que ahuyenta al insecto antes del impacto. 900 ptas. Envíos contra reembolso a toda España. Tel. (91) 564 22 91.

**MULTASI** Tramitación y gestión por personal jurídico, para la posible reducción o cancelación de sus infracciones. Gestrafic, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Información, tel. (968) 64 11 59, fax (968) 64 11 78.

**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.

**PEUGEOT 405 SRI**, año 90. Tel. 549 84 71.

**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.

**PORSCHE Carrera 4**, 1991, todos extras, alarma, Hi-Fi 2, airbag, control velocidad, climatizador, techo, cuero, 6 meses garantía. Tel. (91) 352 04 25.

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

**F. TOME, S. A.** Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Renault 21 TXE, llantas, etc., año 88, garantía

18 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Citroën AX 14 TRS 5 puertas, año 88, 18 meses de garantía, por 495.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 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.** Citroën BX Leader, año 88, 18 meses de garan-

18 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

tía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Peugeot 405 MI 16 V, full equip, asientos de cuero, año 91, 18 meses de garantía, por 2.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza SXT, año 89, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Señor Moreno. Tels. (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. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Nissan Trade, mixta, techo alto, año 87, impecable, por sólo 690.000

ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (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.** Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Nissan Trade, mixta, techo alto, año 87, impecable, por sólo 690.000

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO	GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

## ¡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**



# DIRETOS



**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 535i**, año 89, 3.200.000 ptas, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

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

**CITROËN XM V6i**, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**RENAULT 21 Turbo**, año 89, muy cuidado. Tel. 549 84 71.

**JEEP Cherokee** Limited, del año 89, 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**MITSUBISHI Eclipse** 16V, del año 91, 2.750.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

**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.

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

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

**BMW 535i**, año 89, 3.200.000 ptas, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

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

**LANCIA Delta** Integrale, año 88, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

**CORRADO** 16V, año 90, aire, dirección, 1.950.000 ptas, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

SE VENDE  
**KAWASAKI ZXR '92**  
7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72

SE VENDE  
**FORD SIERRA COSWORTH 4X4**  
(A partir de 10 de la noche)  
A MATRICULAR  
TEL: (99) 525 76 98  
(909) 68 65 40

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**

Vehículo de ocasión de todas las marcas, motor y eléctrico.

- Revisión
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiada hasta 36 meses

Castellana S.S. Mox. Echevarría C/Carre Maribet Pabellón

**UNA OCASION DE AMIGO.**

Estamos dando siempre.

P. de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S. A.**

Abierto sábados y festivos

Si lo tuyo son las dos ruedas, no te conformes con cualquier cosa

REGALO 2 CASCO SHOEL

**YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ**

SE VENDE 890.000 PTAS

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

## 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**

# AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

# UNION

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

# ALARMAS

**ALARMAS GT**  
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



Tienda y taller: General Pardifias, 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

**CITROËN** AX 11 RE, año 88. Tel. 549 57 88.  
**FIAT** Uno 45, año 90, gris metalizado Tel. 549 64 71.  
**FORD** Fiesta, año 88, rojo, 56.000 km. Tel. 549 57 88.  
**LIMOUSINE** Ford Lincoln, blanca, año 89, Tel. 549 64 71.

**AUDI** 100 cc. Diesel, azul met., año 86. Tel. 549 64 71.  
**ALFA** 75 2.0. A.A., año 87. Tel. 549 57 88.  
**BMW** 628-CSI, 94.000 km. Tel. 549 64 71.  
**LANCIA** Integral, año 89. Tel. 549 57 88.  
**PEUGEOT** 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.

**MERCEDES** 300-E, 24V, año 90, full equip. Tel. 549 64 71.  
**MERCEDES** 300-E, full, 38.000 km. Tel. 549 57 88.  
**RENAULT** 21, Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.  
**VOLVO** 244 Diesel, año 80, 120.000 km. Tel. 549 64 71.

**VENDO** Audi 90, 20 V, Quattro nacional, año 89, garantizado, 1.900.000 ptas. Tels. 646 24 39, casa. Oficina, 715 28 19.  
**PEUGEOT** 405 SR 4 x 4, año 1990, 1.500.000 ptas., 1 año de garantía. Teléfono 715 35 50.

**SEAT** Málaga inyección, año 88, un año de garantía, 650.000 ptas. Tel. 715 35 50.  
**RENAULT** 5 Turbo 1, M-EU, blanco, impecable, serie numerada 1417 kit, 200 CV, autoblocante, relación cerrada. Tels. 571 54 63 y 571 86 72.

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

**PARTICULAR**  
Vende  
**ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR**  
Aire acondicionado, llantas, radio M-KG, 50.000 kilometros, muy buen estado.  
**1.000.000 ptas.**  
TEL: (91) 767 06 72.

**Vehículos Ocasión**

**Ferper**  
Avda. General Mola 117  
Tel. 715 35 50  
PUZUECO DE ALARCÓN

- Cobertura Europea.
- Hasta 2 años de Garantía.
- Servicio Asistencia 24 horas.
- Financiación Especial VW Credit.

**VAROSA**  
C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID  
TEL: 606 51 49 - 606 15 11  
FAX: 897 87 05

**QUADS**

**VAROSA** C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE

**HONDA CIVIC**

**AUTO-RADIO HIDALGO**  
EMILIO GASTESI FERNANDEZ, 20  
TELEFONO: 3 77 41 35  
28027 MADRID

VENTA - INSTALACION Y MANTENIMIENTO DE SONIDO ALARMAS Y TELEFONIA PARA EL AUTOMOVIL

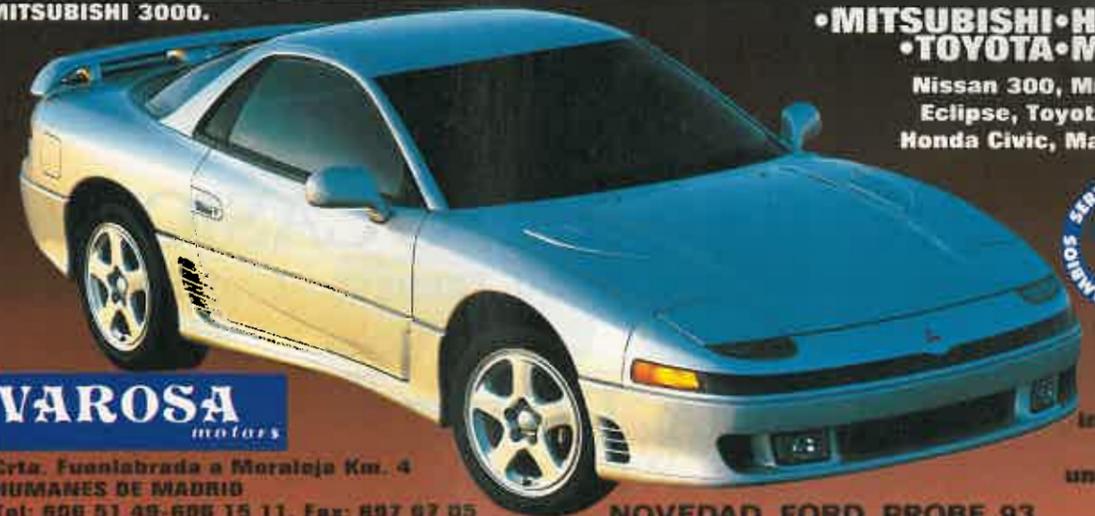
DISTRIBUIDOR CAR - AUDIO DE

**PIONEER**

FINANCIAMOS NUESTRA INSTALACION

Motor 16

MITSUBISHI 3000.



**VAROSA**  
motors

C/ta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID  
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 897 87 05

• MITSUBISHI • HONDA  
• TOYOTA • MAZDA

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



Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

**MITSUBISHI 3000**, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.  
**MITSUBISHI Eclipse GS** 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 8 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 806 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: 235 km/h.  
**BMW 635 CSI**, ABS, Recaro, techo, ordenador, 2.000.000. Tel. 725 80 21.  
**MAZDA 323 F**, año 91, negro, M-MM, 21.000 km, 2.500.000. Tel. 319 47 05.

## 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

Motor 16

**RE-ESTRENO**

# VEHICULOS DE OCASION

CAMIONES - FURGONETAS - TODO TERRENO - TURISMOS

## GARANTIA RE-ESTRENO HASTA 12 MESES

Revisados y garantizados por la Red de concesionarios Nissan



Sólo hay un camino:  
Ser los mejores.

**PORSCHE** Carrera 4, 1991, todos los extras, alarma, Hi-Fi 2, airbag, control velocidad, climatizador, techo de cuero, seis meses de garantía. Teléfono 352 04 25.

**FORD** Sierra Cosworth 4x4, full equip, procedente de concurso. Tel. (91) 552 55 04.

**FORD** Escort 1.6i Cabrio, año 92, capota eléctrica, garantía de la marca, como nuevo, entrada 200.000 ptas., mes: 45.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**FORD** «A» 1930, descapotable, perfecto estado, 2.000.000 ptas. Tel. (91) 898 90 21.

**BMW** 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 1.950.000 ptas. Tel. (91) 726 80 21.

**SUPERMINICO** GTL 5P, M-KK, perfecto estado, garantía. Teléfono 725 86 22.

**BMW** 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 2.000.000. Tel. 725 80 21.

**VENDO/CAMBIO** Golf Rally, nuevo, noches. Tel. (96) 144 26 82.

**BMW** M-3, vendo, rojo, 60.000 km., impecable, M-KK, 3.800.000 ptas., cojo coche o motor como parte de pago. José Ramón. Tel. (91) 605 09 60.

**AUTOMOBILES** 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.

**LANCIA** HF Turbo, rojo, B-JP, aire, techo, Recaro, llantas, Anva 77 K-KMS, impecable, disposición prueba, 1.000.000 ptas. Tel. (93) 845 07 26. Noches.

**ROLLS** Royce Silver Shadow II, blanco, tapicería piel, azul, impecable, del año 1978, 8.200.000. Tel. (96) 578 71 56. Sr. Thomas, a partir 21.00 h.

**VENDO** Transit Westfalia Turbo D, 3 años, 12.000 km. Tel. (975) 22 06 60, horas oficina.

**BMW** 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, garantía 6 meses. Tel. 725 86 22.

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

**BMW** 520, año 1987, gris metalizado, muchísimos extras, muy cuidado. Noches Tel. (91) 319 85 03.

**FORD** Sierra RS Cosworth, particular, año 87, 2.000.000 ptas. Tel. (93) 872 47 35.



LA NUEVA GENERACION  
DE LAS AUTENTICAS LLANTAS  
DESMONTABLES EN 3 PIEZAS

**BRAID**

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.

**Motor 16**

# 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.

## AUTOMOVILES PACIFICO



COMPRAMOS COCHES A  
EMPRESAS Y PARTICULARES,  
PAGAMOS CONTADO.

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190  
TEL: (91) 5 52 55 04 (METRO PACIFICO)  
SIN PROBLEMAS DE APARCAMIENTO.

**PACIFICO.** Ford Orion 1.6 CLX, rojo, año 91, muy bonito, 1.175.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Ford Sierra 2.0i GT 5P MML, blanco, A/A, ABS, garantía de la marca, entrada 275.000; mes 46.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Opel Corsa 1.2 GL, 4P, plata, año 88, radio, elev. eléct. y cierre centralizado, 95.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Renault Chamade TSE, rojo perla, año 90, A/A, (preciosa) 975.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Renault 19 TS 5P, blanco, año 91, radio casete, precio: 1.175.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Alfa 75 1.8, año 87, plata, un único propietario, sin entrada, mes: 22.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Fiat Tempra 1.4, blanco, año 91, como nuevo, precio: 1.195.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Seat Ibiza 1.5 GLX 3P, blanco, año 89 A/A, llantas, sin entrada, mes: 19.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Peugeot GR, 405, granate, M MD A/A, sólo 13.000 km recorridos, mes: 36.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Citroën BX, 16GTS, año 90, blanco, A/A, impecable, sin entrada, mes: 25.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**AUDI** 90 2.2 A A, año 89, Tel. 549 57 88.

**PACIFICO.** W. Polo Coupé GT, gris met., año 89, 595.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Ford Escort 1.3 CL, MJX, blanco, sin entrada, mes: 21.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

**PACIFICO.** Tel. (91) 552 55 04.

**FORD SIERRA COSWORTH 4X4**

FULL EQUIPE  
PROCEDENTE DE CONCURSO.

TEL: (91) 552 55 04

**FORD ESCORT 1.6i CABRIO.**

AÑO 92, CAPOTA ELECTRICA  
GARANTIA DE LA MARCA  
COMO NUEVO

ENTRADA 200.000 PTAS  
MES: 45.000  
TEL: (91) 552 55 04

**MERCEDES** familiar 300 TD W 123/86, extras, muy cuidado, 1.950.000 ptas. Tels. (91) 446 28 27 y 316 99 37.

**MAZDA** 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km. 2.500.000 ptas. Tel. (91) 319 47 05.

**PONTIAC** Transport M-MV, 10.000 km. 3.300.000 ptas., cojo coche o motor como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 605 09 60.

**DELTA** Integrale, 16V, voicedo, documentado, 44.000 km. 350.000 ptas. Tel. (976) 22 10 26. 14.30 a. 15.30 horas

**Motor 16**



DE INTERES



### BMW 635 CSI

AUTOMATICO  
M-MK 8.000 KMS  
PROCEDENTE EJECUTIVO  
6.000.000 PTAS  
TEL: 952/ 23 17 18

SEVENDE

### BMW Z1

COLOR ROJO  
1 AÑO DE GARANTIA  
6000 KMS  
TEL: 952/ 23 17 18  
7.000.000 PTAS

### MERCEDES 500 SE

FULL EQUIPO  
EN PERFECTAS  
CONDICIONES  
2.300.000 PTAS  
TEL: 952 23 17 18

### JAGUAR XJS 12

CABRIOLET. A ESTRENAR  
URGE VENDER  
10.000.000. PTAS  
TEL: 952 23 17 18

### 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.

**CITROËN AX 14 TRS.**  
30.000 km., impecable estado, buen precio, máximas facilidades. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/725 86 22.  
**SUPERCINCO GT** Turbo, competición, M-JF. Azcona, 62.  
**BMW 325 IX**, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, garantía de 6 meses. Tel. 725 86 22.  
**BMW 325 I**, Cabrio, negro diamante, llantas BBS, impecable estado, gran oportunidad, 2.350.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

**EMPRESARIO**, profesional, no compre, alquile 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 de 12 meses. 1.650.000 ptas. Tel. 725 86 21.

**VW Escarabajo 1200**, techo corredizo original, recién restaurado, 500.000 ptas. Tel. 725 86 22.  
**LANCIA Y 10** seminuevo, M-KN, 525.000 ptas. Facilidades, 100.000 ptas. de entrada, 24 meses a 21.630 ptas. Tel. 725 86 21.

**PEUGEOT 205 GTI** A/AC. M-JU, perfecto estado, garantía, 1.075.000 pesetas, 150.000 ptas. de entrada y 36 meses a 34.377 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

**OPEL Omega 2.0 GLS** Diamond, full equip, M-JN, grafito, inmejorable estado, 1.500.000 ptas., garantía, máximas facilidades. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.

**LANCIA Dedra 1.8** año 90, climatizado mando distancia, condiciones perfectas. 1.550.000 ptas. Tel. (91) 461 39 98.

**AUDI 80E**, color rojo, llantas, spoiler, impecable estado, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.  
**MERCEDES 560 Sel**, full equip, año 88, inmejorable estado, 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/725 86 22.

**CITROËN AX 11 TRE**, inmejorable estado, 480.000 ptas. garantía, 100.000 ptas. de entrada; 24 meses a 19.340 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**BMW 318i**, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/725 86 22.

PARTICULAR VENDE

### SAAB 900 TS

14.000 KMS 12 MESES  
2 AÑOS DE GARANTIA  
FULL EQUIPE IMPECABLE  
TEL: (986) 4 37 77 3  
HORAS OFICINA

### OCASION

NAVE 950 M2  
LICENCIAS  
CHAPA PINTURA  
HORNO SECADO  
LOPEZ DE HOYOS  
5 93 31 20

**¡ANUNCIASE 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.

### PARTICULAR KADETT GSI 16V

LLANTAS TARGA - ALARMA.  
KIT AMORT. BILSTEIN  
AIRE ACONDICIONADO  
TECHO - SERVODIRECCION  
32.000 KM - DIC 89  
1.800.000 PTAS  
TEL (91) 3 52 42 84  
DESDE 10 DE LA NOCHE

### ROLLS ROYCE CONRNICHE II

AZUL, PIEL MARRON  
IMPECABLE 1979 13.700.000  
PTAS  
SR. THOMAS  
TEL: (96) 5 78 71 56  
(A PARTIR DE 21 H)

**PROMOCION** especial Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata, información en Azcona, 62.

**SUPERCINCO GTL**, 5P, M-IK, perfecto estado, 465.000 ptas., entrada 100.000 ptas., 24 meses a 18.580 ptas. Tel. 725 86 22.

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


Ruego inserte mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



**Motor 16**

# HOY POR HOY

de lunes a viernes  
de 8.00 a 12:30 de la mañana.

Con Iñaki Gabilondo, empieza el día

con las cosas bien claras. Cada mañana,

en la SER, Iñaki está contigo para

contarte la actualidad a su estilo.

## EMPIEZA EL DIA CON LAS COSAS CLARAS.

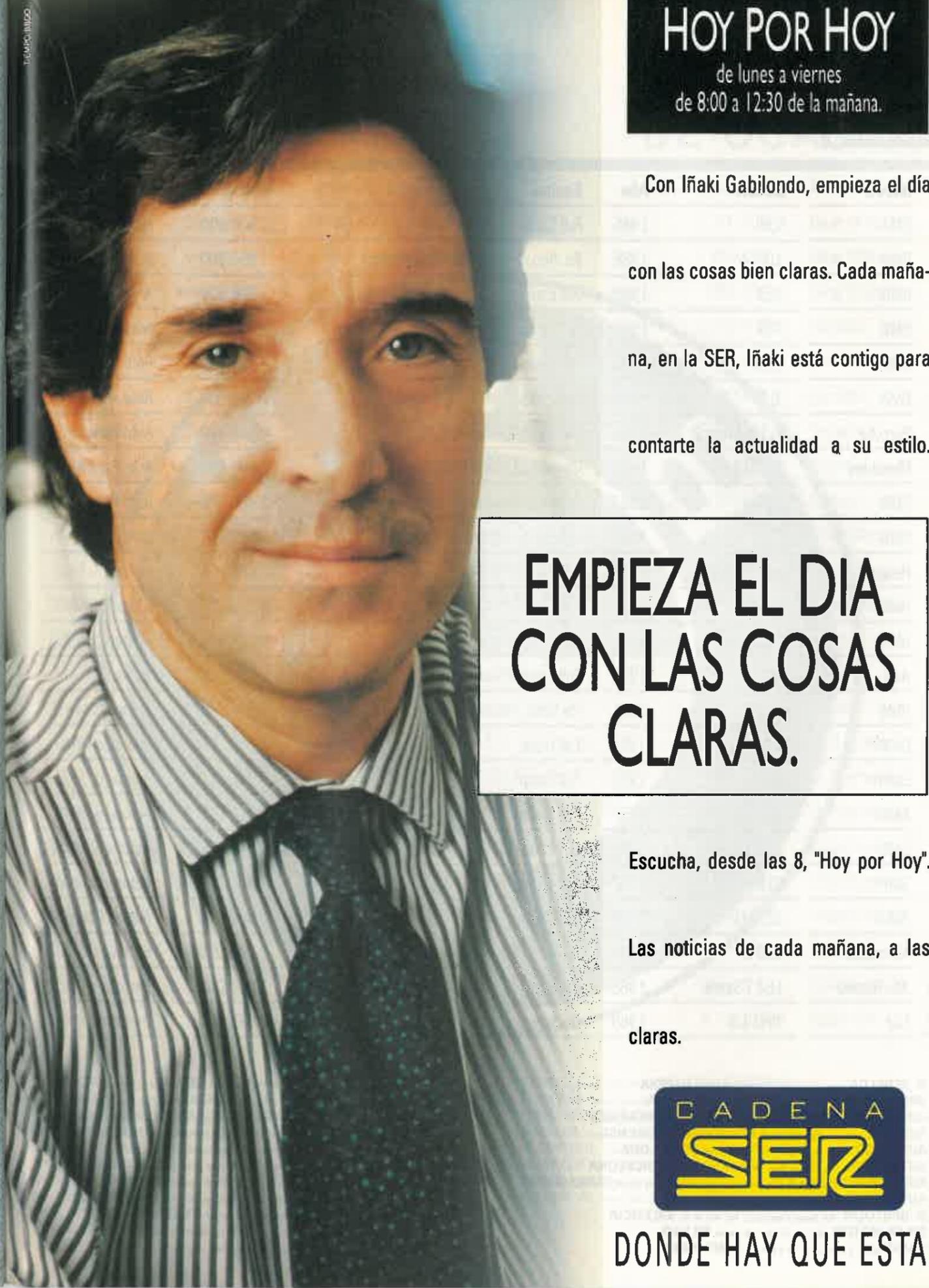
Escucha, desde las 8, "Hoy por Hoy".

Las noticias de cada mañana, a las

claras.



DONDE HAY QUE ESTAR



Finance  
BMW  
Leasing

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.



**SELECCION  
AUTOMOVILES  
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	535i	1985	Full Equip	1.600.000	A. Albelda
BMW	316/4	1986	Air. Aco./Pintura Metalizada/Radio	850.000	A. Albelda
BMW	323i	1985	Full Equip	995.000	A. Albelda
BMW	325	1991	Full Equip	3.250.000	Auto Ampuria
BMW	318is	1990	Full Equip	2.500.000	Auto Ampuria
BMW	318	1989	Full Equip	1.700.000	Auto Ampuria
Porsche	911 Carrera 2	1992	Full Equip/Tip-Tronic	8.500.000	Auto Paris
Mercedes	300 D A	1987	Climatizador/ABS/ASD/Techo	2.800.000	Auto Paris
BMW	735	1987	Techo/Climatizador	3.400.000	Auto Paris
BMW	735i	1989	Full Equip	3.600.000	Armosa
Peugeot	605 V6 3.0	1990	Full Equip	2.500.000	Armosa
BMW	535i	1988	Full Equip	2.750.000	Armosa
BMW	535iA	1990	Full Equip/Placa Turística	4.400.000	Autogal
Audi	90 20V	1990	Full Equip/Placa Turística	2.500.000	Autogal
BMW	Z1	1991	De Serie/Placa Turística	4.500.000	Autogal
BMW	735iA	1988	Full Equip	4.500.000	Autolago
BMW	M6	1986	Full Equip	4.250.000	Autolago
BMW	M3	1987	Full Equip	3.000.000	Autolago
BMW	318i / 2	1988	Full Equip/Hi-Fi	1.600.000	Autosa (Oviedo)
BMW	318i / 2	1987	Full Equip/Hi-Fi	1.400.000	Autosa (Oviedo)
BMW	325i / 2	1988	Full Equip/Hi-Fi	2.500.000	Autosa (Oviedo)
Mercedes	300 E	1986	Air. Aco./Eleva./ABS/Asientos Electrónicos	2.500.000	Bertolín
Alfa Romeo	164 T.Spark	1988	Full Equip	1.800.000	Bertolín
Fiat	TIPO 1.6	1989	De Serie	975.000	Bertolín

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Fiat	Croma TD	1989	Climatizador	1.300.000	Bikar Motor
Volvo	480 ES	1988	Full Equip	1.650.000	Bikar Motor
Rover	Montego EFI	1988	Full Equip	950.000	Bikar Motor
Renault	25 V6	1987	Full Equip	1.500.000	Carmelo
Saab	900 Turbo	1988	Full Equip	1.525.000	Carmelo
BMW	318i / 4	1987	Cierre Centralizado/Llantas/Eleva./Lunas	1.200.000	Carmelo
Volkswagen	Passat 1.8	1990	Llantas	1.350.000	Dipauto
BMW	324d	1987	Aire Acondicionado	1.600.000	Dipauto
BMW	520iA	1986	Aire Acondicionado/Llantas	1.500.000	Dipauto
Volkswagen	Golf GTi 1.8	1989	Aire Acondicionado	1.050.000	Elitemotor
Opel	Omega 2.0 CD	1987	Aire Acondicionado/ABS	1.075.000	Elitemotor
BMW	325i/2	1988	Air. Aco./Llantas/Hi-Fi	1.600.000	Elitemotor
BMW	325i	1987	Full Equip	1.575.000	Engasa
Rover	V8	1988	Full Equip	2.550.000	Engasa
Peugeot	405 SRI	1989	Aire Acondicionado	1.550.000	Engasa
BMW	Z1	1992	De Serie	7.000.000	G. Guarnieri
Opel	Omega 2.0 CD	1988	Aire Acondicionado/Llantas	1.300.000	G. Guarnieri
BMW	635CsiA	1991	Full Equip	6.000.000	G. Guarnieri
BMW	318i/4	1988	Air.Aco./Eleva./Lunas/Cierre Centralizado	1.700.000	Hispanóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1986	Air.Aco./Eleva./Dir.Asist./Cierre Centr.	1.150.000	Hispanóvil
Renault	21 2L Turbo	1988	Air.Aco./Eleva./Cierre Centr./Computadora	1.500.000	Hispanóvil
BMW	730i	1987	Full Equip	2.500.000	Keldenich
BMW	535i	1991	Climatizador/Llantas	3.500.000	Keldenich
Mercedes	300 E 4 Matic	1988	Aire Acondicionado/Llantas	3.700.000	Keldenich

Ruiz Nicolí

**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. **FIGUERES**  
**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. 280 01 39. **BARCELONA**  
**AUTO SPORT BUSQUETS.** Ramon y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**  
**AUTOSA.** Cerdáño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**  
**A. BERTOLIN.** Nat. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**  
**BIKAR MOTOR.** Gran Vía, 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 POBLER, VALENCIA**  
**FERSAN.** Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**  
**G. GUARNIERI.** Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 237 30 68. **MALAGA**  
**HISPAMOVIL.** Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**  
**KELDENICH.** San Gervasio de Cassolas, 102-104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**  
**MARTIN I CONESA.** Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**  
**MOTOR CENTRAL.** Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOTORLUXE.** Monte Sierra, 29. Pol. Industrial Ctra. Amarilla. Tel. 46 62 90. **SEVILLA**

**MOVIJEREZ.** 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. 410 62 75. **BARCELONA**  
**NOGUERA PIÑOL.** Doctor Fleming, 49-51. 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 Vía 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 Ibañez, 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**  
**TORRE-MOVIL.** Ctra. de Madrid, Km. 383. el. 30 64 44. **MURCIA**  
**TURALSA.** Avda. Juan Carlos I. s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**  
**VASMOTOR.** Avda. Gasteiz, 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**

*TAC, escuela de conducción en moto*

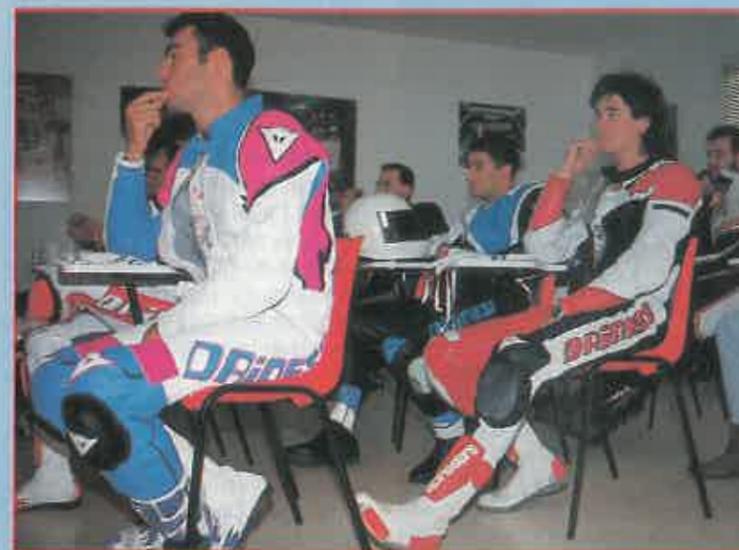
# PLACER SEGURO

**La moto puede resultar muy peligrosa. Necio sería negarlo, pero es evidente que con un mínimo de conocimientos y una cierta dosis de sentido común el riesgo disminuye considerablemente.**

**Eso es lo que predicen en TAC. En esta escuela se aprende a gozar de la motocicleta, haciendo de ella un uso responsable, lo que no quiere decir que esté reñido con el placer.**

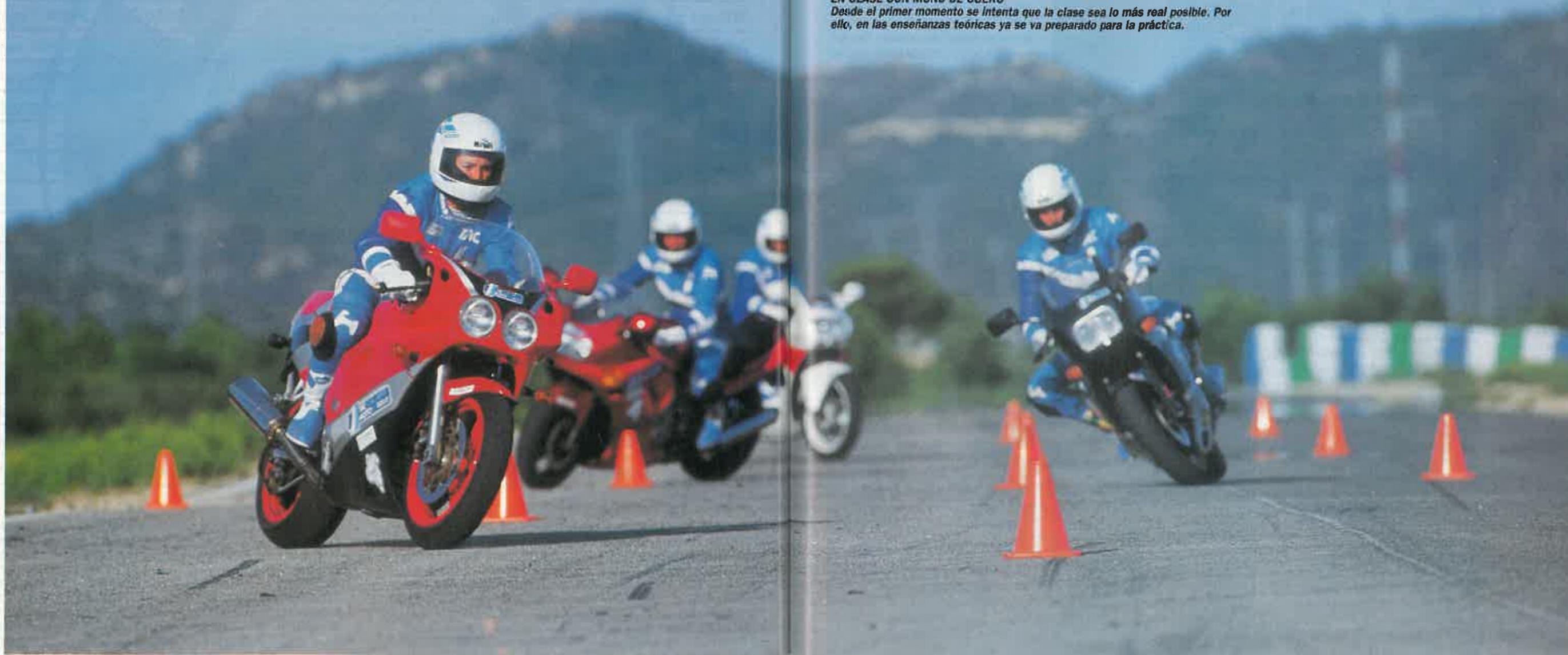
**A** HORA se acaban de cumplir tres años de la puesta en funcionamiento de la Escuela de Conducción TAC-CALAFAT MOTO. Hasta entonces, TAC era sólo lo que de sus iniciales se desprendía: Técnicas Automovilísticas de Conducción. No es extraño que sus responsables, los hermanos Arnella, dieran el salto a las dos ruedas, dado que ambos tienen un pasado como pilotos motociclistas. Sin embargo, su escuela no es una escuela de pilotaje. En TAC se pretende perfeccionar la conducción, hacerla más segura gracias al conocimiento de las técnicas, de la máquina y también de sus límites. Después de salir de TAC se podrá conducir al mismo ritmo que antes, pero con un

mayor grado de seguridad. Los cursos son de un día de duración, en fechas previamente establecidas, y cada alumno debe traer su moto y ropa adecuada. El número de cursillistas es de un máximo de treinta personas, para los cuales hay seis monitores, de los cuales uno o dos son pilotos en activo como puede ser el caso de Luis Miguel Reyes, Josep Voltá, Eduardo Cots, Nando Roca, Juan Cano o Manuel Martín. El curso comienza primero en el aula, donde se explica el funcionamiento de todo lo que harán durante la jornada. Luego se sale al circuito, donde se dan ocho o nueve vueltas que sirven de toma de contacto antes de abordar los primeros ejercicios. Éstos consisten en va-



#### EN CLASE CON MONO DE CUERO

Desde el primer momento se intenta que la clase sea lo más real posible. Por ello, en las enseñanzas teóricas ya se va preparando para la práctica.





## JUAN ARNELLA «EL PROFE»

TAC es una escuela que nació primero en el campo del automovilismo -conducción en tierra, hielo y suelos deslizantes- y desde hace tres años se dedica a las dos ruedas. Posee su base en el circuito de Calafat y un parque de 28 vehículos, de los cuales ocho son motos. El número de monitores es de unos veinte, dado que normalmente se van turnando en función de obligaciones particulares, como en el caso de algunos puede ser el participar en competiciones.

Para Juan Arnella, responsable y creador de TAC, el nivel en general de la gente es muy bajo: «Si los dejáramos sueltos sería dramático y en cambio luego van a doscientos por la autopista. Los hay que realmente se juegan la vida y es por eso que pienso que enseñándoles a emplear la moto de un modo más seguro estamos cumpliendo con un deber cívico».

También nos refiere cuáles son los errores más comunes: «Normalmente se entra demasiado pronto en los virajes y en lo que hay que trabajar más es en las frenadas y retenciones, en las trayectorias y en corregir la manía de acelerar manteniendo la moto inclinada en lugar de levantarla». Después de tres años de funcionamiento de TAC MOTO, Arnella puede hacer un balance comparativo con su escuela automovilística: «Para mí ha sido una sorpresa que esta escuela tenga una aceptación mucho menor que la de coches. En la misma línea ha ido la ayuda que hemos recibido, pues no hemos tenido ningún tipo de apoyo por parte de las marcas y sólo la de algunos patrocinadores como es el caso del Real Automóvil Club de Cataluña, Michelin, Kiwi, Spica y Silmar. Si la escuela existe es porque somos cabezotas».

rios tipos de frenada, reducciones, aceleraciones y deceleraciones, tanto para detenerse completamente como para abordar una curva. Todo ello debe hacerse con soltura, a un ritmo homogéneo, sin brusquedades, aunque no se fuerza a la gente sino que se la deja un tanto a su aire. Las notas de los monitores sirven para establecer los distintos grupos que luego van a los diferentes virajes.

En ese segundo paso los alumnos pasan la curva varias veces detrás del monitor, estudiando cómo la hace, y luego la pasan en solitario. A las tres o cuatro pasadas se les comentan los posibles fallos y se dan consejos personalizados a cada caso. Después se rueda durante media hora en el circuito completo, siempre detrás del monitor, con lo que se va sedimentando lo aprendido anteriormente y sobre todo se va cogiendo soltura. No hay ningún espíritu competitivo puesto



**ENSAYANDO LA FRENADA**  
A lo largo del cursillo se enseñan varios tipos de frenada, todo ello controlado de cerca por el monitor.

que, en la recta, el monitor los reagrupa y está prohibido adelantarse. El *quid* está en que cada uno conduzca por debajo de su nivel y tenga tiempo para pensar, que sepan que están adquiriendo una técnica y unos hábitos nuevos.

Hecho esto es ya mediodía y se va a comer. En la comida está estrictamente prohibido el alcohol y la charla es siempre de lo más instructiva puesto que los comentarios giran entorno a lo aprendido. Alrededor de una mesa se resuelven tantos problemas como frente a una pizarra. La sesión de tarde comienza en el aula, donde se explican las técnicas de las curvas enlazadas

que se abordan como concepto teórico, se exponen las técnicas generales de conducción y también se dan consejos apoyados con audiovisuales. Hecho esto, de nuevo se sale a la pista, pero esta vez en grupos más restringidos, en los que los participantes se han seleccionado según el nivel mostrado durante la mañana. Básicamente se puede hablar de tres niveles: turismo, deportivo y competición. Ahora se rueda de nuevo durante media hora y luego se repiten pasadas en varios virajes.

Viene por fin la aplicación de todo lo visto, girando todos por grupos tras los monitores y finalmente, como premio de fin de curso, media hora libre. Hay que decir que esta media hora podría ser conflictiva pero los alumnos salen muy concienciados y han aprendido a dominarse.

Evidentemente es cuando hay mayor riesgo de una caída pero éstas son siempre algo excepcional y todo lo más que sucede es alguna pasada de frenada. En tres años de la escuela nunca ha sido preciso hacer uso de la ambulancia. La jornada termina de nuevo en el aula, en la que cada uno puede verse en el vídeo, con lo que se le comentan sus defectos y también las virtudes. Finalmente, los diplomas acreditativos y algunos regalos de los patrocina-

dores sirven para terminar con un excelente sabor de boca.

Tras el curso, la consecuencia es que el conductor puede ir al mismo ritmo que antes pero mucho más seguro. Los que ya tenían conocimientos salen habiendo mejorado su técnica y corregido algún defecto, mientras que los que no sabían

### RODAR EN GRUPO

Una vez finalizada la clase, los alumnos ruedan en grupo durante media hora. No se presenta ningún problema, pues los alumnos ya salen concienciados.



han aprendido. Durante la jornada han ido viendo como su conducción ha evolucionado y descubren hasta dónde pueden llegar. Ya lo hemos dicho, no es una escuela de pilotaje, sino que se enseñan unos ejercicios sencillos que dan seguridad y sirven para mejorar el nivel de cada uno. El lema podría ser: «Cuánto más sepas, más seguro irás».

Los alumnos que acuden a TAC son muy variados. Los hay que vienen con un nivel realmente bajo, otros son pilotos noveles, y los hay que aparecen con un *slick* montado en su moto. La media es de unos treinta años y, curiosamente, la presencia de chicas es algo excepcional. Como el curso es una actividad divertida, la gente asocia el pasárselo bien con el aprendizaje. Eso hace que repitan y que lo recomienden a los amigos.

Es muy normal que al cabo de un tiempo un ex-cursillista vuelva con sus amigos. Se hace difícil imaginar un modo mejor y más positivo de emplear en un día festivo las veinte mil pesetas (IVA y seguro incluidos) que cuesta el cursillo. Y es que no hay mejor inversión que la que revierta en la propia seguridad y eci-  
ma ¡es divertido!

Texto: José Luis Aznar  
Fotos: TAC.-José Luis Aznar



**MONITORES DE LUJO**  
Durante el curso el número máximo de participantes es de 30, a los que acompañan un total de seis monitores. Entre estos últimos suele haber uno o dos pilotos profesionales de la talla de Luis Miguel Reyes o José Voltá.

Con Roger Clark en el circuito de Cataluña

# QUIEN TUVO, RETUVO

**Roger Clark es el más grande piloto inglés de rallyes de todos los tiempos. Recientemente estuvo rodando en el Circuito de Cataluña con un Ferrari 250 GT y Motor 16 fue testigo de excepción.**

LOS ingleses son muy dados a montar manifestaciones lúdico-deportivas entorno al automovilismo. La más reciente ha sido el rallye «Les Circuits» que durante una semana ha recorrido Francia hasta recalar en el Circuito de Cataluña como última etapa. Eran más de seten-

to final el de Montmeló. Organizado por el «Wheeltorque Northern Ltd», cuya cabeza visible es Gérard Moroney, esta manifestación tenía como objetivo rodar en escenarios tan variados como los citados, normalmente vetados a los particulares. Los participantes tuvieron, pues, una excep-

que de un circuito al otro, se pasaba por varios Lotus Seven -o sus réplicas-, Cobra, Lancia Stratos, Jaguar D o Ford GT 40, hasta llegar a un Ferrari 250 GT. Entre ellos sobresalía por su excelente estado un magnífico Jaguar E Cabriolet color blanco, que ha sido objeto de una restauración a fon-



#### BELLEZA EXTERIOR, BELLEZA INTERIOR

Las bellas líneas del GT se complementan con un motor de increíble belleza. Un maravilloso doce cilindros en V.

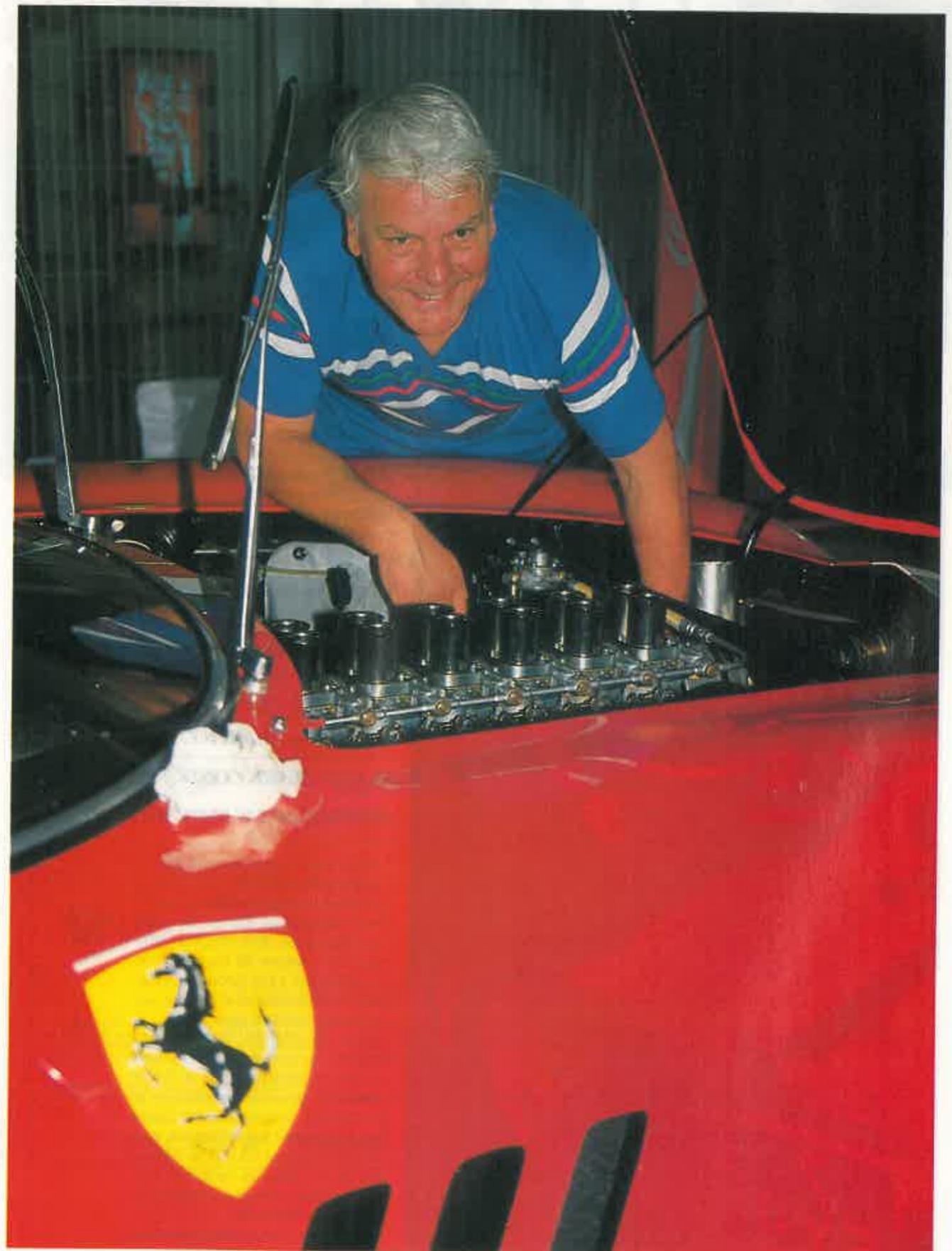
ta los automóviles participantes, en su mayoría clásicos, aunque entre ellos se mezclaban algunas réplicas y algún coche de alquiler, porque aquellos que habían roto el suyo no querían abandonar. Con ellos pudieron rodar en siete circuitos distintos, siendo el primero de ellos el de Croix-en-Ternois, siguiéndole luego los de Magny-Cours, Ledenon, Grand Sambuc, Paul Ricard, Nogaro y como pun-

cional ocasión para probar sus dotes de pilotaje en distintas pistas de competición. Muy a la inglesa, la organización cuidaba hasta el más mínimo detalle, tanto es así que desplazaron a sus propios controles, los célebres «Marshalls» británicos.

Los vehículos inscritos eran muy variopintos y así desde un par de MG preparados para competición y cuyos propietarios los trasladaban en remol-

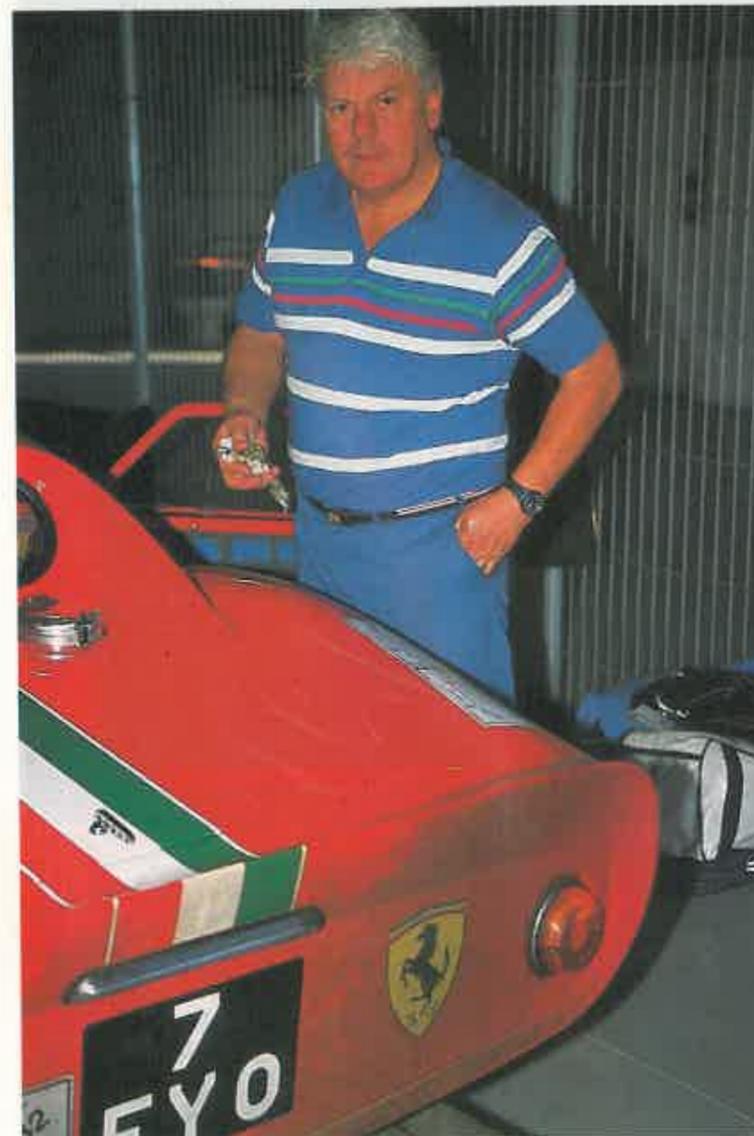
do por parte de Cambridge Motorsport. También había varios coches modernos como un Honda NSX, varios Porsche o un TVR. El más antiguo de todos era un MGA y uno de los que llamaba más la atención un Austin A-35.

Los participantes eran también de lo más dispar y así desde una jovencita que tomaba parte con su Morgan, regalo de su veinte cumpleaños,





**RETRATO DE UN MITO**  
Roger Clark, tuvo ocasión de demostrar en Montmeló las cualidades por las que se le considera el mejor piloto de rallyes inglés, de todos los tiempos. El Ferrari 250 GT fue el vehículo perfecto para esta demostración.



pasando por varios profesionales liberales, se llegaba hasta contar con un mito del calibre de Roger Clark.

El as británico compartía el volante de un Ferrari 250 GT que se ha modificado en Inglaterra para asemejarlo a un GTO. Además de las modificaciones en la carrocería, el chasis se ha acortado y el conjunto se ha aligerado para lograr el aspecto de un auténtico automóvil de competición. El antiguo piloto de Ford alabó el comportamiento del coche: «Es una delicia en las carreteras francesas. Se aguanta muchísimo y las curvas enlazadas rápidas se pueden pasar con precisión gracias al excelente trabajo de las suspensiones y el chasis».

A primera hora de la mañana había llovido y por ello cuando los pilotos tomaron contacto con la pista, ésta estaba algo deslizante. En esas condiciones fue un bello espectáculo ver al británico pilotar el coche italiano. Es evidente que «quien tuvo, retuvo». El problema surgió cuando Clark fue apretando «de verdad». En esa circunstancia el parabrisas se fue cubriendo de aceite. La causa era nada menos que un fallo garrafal de preparación. Poco tabicado, el cárter se descebaba en los largos virajes de Montmeló y el aceite salía por el rebosadero y llegaba a llenar el depósito para el sobrante. Cuando éste es-

**DURANTE EL RALLYE «LES CIRCUITS», EL MÍTICO PILOTO INGLÉS ROGER CLARK CONDUJO A LOS MANDOS DE UN FERRARI 250 GT.**

taba a tope el aceite escapaba e inundaba el compartimento motor y salpicaba la rueda delantera izquierda y el parabrisas! «Eso no nos había sucedido en los otros circuitos -explicaba Clark- porque allí los apoyos no son tan largos y ese fenómeno no llegaba a producirse o al menos, no, con la intensidad de aquí».

Por culpa de ello, nuestro gozo quedó en un pozo, puesto que si bien es todo un placer rodar con un Ferrari como éste en un circuito como es el de Cataluña, todo el encanto queda muy menguado cuando hay que ir levantando el pie en las curvas largas y abortar el aullido del poderoso V-12 justo cuando empieza a dejarse oír con toda su intensidad. ○

Texto y Fotos: José Luis Aznar

**SUPER PROMOCION MOTOR 16**

# ESTE BERTONE FREECLIMBER 2 PUEDE SER TUYO.



Lee bien este número de tu revista favorita, MOTOR 16. En sus páginas está la respuesta correcta de esta semana. Elige entre las 2 respuestas del cuadro y llama al teléfono correspondiente. Sólo por llamar, recibirás gratis la nueva tarjeta MOTOR 16 que te da acceso exclusivo a interesantes descuentos y



ofertas relacionadas con el mundo del motor. Anímate, porque las preguntas son muy fáciles y puedes concursar a lo largo de 4 semanas. Cuantas más llamadas acertadas, mayores son tus posibilidades. Suerte.

**ESTA SEMANA LA PREGUNTA ES:**

¿Tiene actualmente Mercedes dos modelos Cabrio de cuatro plazas?

**RESPUESTA 1**

SI

**903-38-00-64**

**RESPUESTA 2**

NO

**903-38-00-68**

**BASES PARA PARTICIPAR EN EL SORTEO DE MOTOR 16**

• Quienes deseen participar en el sorteo de MOTOR 16, no tienen más que llamar al teléfono 903 380 064 ó 903 380 068, dependiendo de la respuesta que consideren correcta, y dejar grabados sus datos personales.

• El ganador del concurso se obtendrá ante notario, la semana después de finalizar el plazo de recepción de llamadas. El resultado se publicará en MOTOR 16, dos semanas después.

• El coste de la llamada, que no excederá de los 4 minutos, corresponde con las tarifas oficiales que aplica Telefónica en este tipo de llamadas, siendo la misma para todo el territorio nacional.

• La fecha comienzo de recepción de llamadas es el 22 de octubre y terminará el 19 de noviembre, a las 24 horas.

**PUEDE LLAMAR A CUALQUIER HORA DEL DIA**

• El coste de la llamada es de 60 ptas. por minuto durante el día y de 42 ptas. durante la noche y fines de semana.

**¡ ACIERTA Y GANA UN BERTONE FREECLIMBER 2 !**

**Motor 16**  
**CONDUZCA CON VENTAJA**



Gran Premio de Fórmula 1 de Australia

# LA CITA DEL ADIOS

No había que esperar que en Adelaida pasara otra cosa que lo que ha sucedido. Todo, absolutamente todo, estaba decidido en el Mundial de Fórmula 1, y sólo cabía esperar a saber como iba a ser la despedida de unos y otros: pilotos, marcas y motores tenían la palabra.

**C**OMO cada año, el circuito australiano de Adelaida iba a dejar caer el telón de esa especialidad que tanto quiere la FISA y que tantos quebraderos de cabeza produce en tantas y tantas personas. Pero este año ese telón iba a caer de una manera distinta, iba a ser la despedida de muchos de los tenores del campeonato. Era conocido que el campeón Nigel Man-

sell se iba y tenía que hacerlo por la puerta grande. En un principio lo conseguía al batir por decimocuarta vez a todos sus rivales en los entrenamientos (de dieciséis grandes premios!), pero su final no se producía como él hubiera querido. Un «jovencito» llamado Ayrton Senna le empujó para sacarle por la puerta de atrás. Ese jovencito tampoco tiene muy clara su continuidad el año que

viene, y su maniobra, impropia de un piloto tres veces campeón del mundo, le ha impedido salir, a sí mismo también, por la puerta grande. Y eso que, según iban las cosas, y a pesar del aparente dominio del inglés, el Gran Premio de Australia podía ser suyo.

El año que viene, si nada ni Bernie Ecclestone lo impiden, ni Senna ni Mansell estarán en la Fórmula 1.



**LO INTENTÓ Schumacher** estuvo a punto de arrebatarse la victoria a Berger.

**BUEN FINAL** Un tercer puesto en Adelaida recompensa el buen hacer de Brundle.

Tampoco estarán los motores Honda, que se despedían, ellos sí, con una postrer victoria gracias al austriaco Berger, que también saldaba su última actuación con el equipo McLaren con un importante triunfo. No lo tendrá tan fácil el año que viene en su retorno a un equipo, Ferrari, que tampoco ha podido decir adiós como hubiera querido. Alesi lo buscó con ahinco, pero allí estaban esos dos hombres, Schumacher y Brundle, y esa máquina llamada Benetton, para tratar de impedirlo; y, claro está, no tuvieron mayor problema en conseguirlo.

Hablando de equipos, uno hubiera esperado una mejor despedida de ese que ha dominado a lo largo y ancho de la temporada. Nos referimos a Williams y a su todopoderoso motor Renault. Está claro que Mansell no lo ha hecho queriendo. El hubiera preferido irse de la especialidad con un triunfo más que dejara bien a las claras quien ha dominado la Fórmula 1, aunque las circunstancias le hayan obligado a dejarla. En cuanto a Patrese, que tan sólo hace quince días lograba su primera y merecida victoria en Japón, no pudo repetir por culpa de ese irrompible

motor. Las carreras son así, podrían haberlo ganado todo, pero al final han dejado una puerta abierta por si algún otro equipo se quiere atrever a intentarlo... No dudamos de que exista ese alguien, pero estamos seguros de que pasarán muchos años para que se repita la historia, a no ser que sea el mismo Williams el que lo haga. Si es así, no nos atrevemos a poner en duda que consiga mejorar sus propios records. De momento, su nuevo piloto estrella, un tal Alain Prost, se ha manifestado encantado de las pruebas que ha efectuado con el Williams FW 15 en Imola antes del Gran Premio australiano. Era la primera vez que el coche rodaba con los neumáticos permitidos por el nuevo reglamento, y aún así firmaba el mejor tiempo, un segundo y pico mejor que el registrado por el joven Michael Schumacher.

Por cierto, el joven talento alemán sí se ha despedido de la temporada 92 como es debido. En su primer año completo ha sido, de largo, el piloto más sobresaliente del lote. Su tercer puesto final así lo demuestra, y no ha alcanzado el subcampeonato por tan sólo cuatro puntos. Si Patrese no hubiese contado con la ayuda necesaria en Japón las cosas hubieran sido de otra manera.

**Y McLAREN...**

La retirada de Honda del campeonato deja a McLaren en una difícil situación: necesita un motor para poder seguir manteniendo su status de equipo a batir. Mucho se ha especulado en los últimos meses sobre la posibilidad de que Renault le suministrase sus motores pero Patrick Faure, presidente de Renault Sport, ha dejado claro que eso no se va a producir: «tal hecho nos plantearía demasiados problemas». Sin esa posibilidad, a Ron Dennis no le queda más remedio que buscar una solución alternativa, y cuanto antes mejor. La situación de McLaren es, sin duda, paradójica.

Queda una oportunidad para salvar dicha situación, y ella pasa porque Dennis sea capaz de convencer al único constructor que dispone de un motor utilizable, aunque no esté ligado, de momento, a la Fórmula 1. Se trata de Peugeot, que deshoja la margarita sobre lo que hará la tem-



MADRID 105.4 - BARCELONA 95.6 - SEVILLA 103.2 - BILBAO 93.2 - CORUÑA 97.6 - SANTIAGO 95.2

LUGO 90.8 - ORENSE 96.1 - RIOJA 99.8 - SALOU 92.5 - SABINANIGO 89.1 - TERUEL 93.0 - VIGO 101.2 - CASTELLON (BURRIANA) 105.8

**ELTON JOHN  
MECANO  
LIONEL RICHIE  
ANNIE LENNOX  
ARTE  
CONTEMPORANEO**

ALCAÑIZ 95.9 - CADIZ 90.8 - EIZA DE LOS CABALLEROS 94.1 - ELCHE 99.1 - FRAGA 106.7 - HUESCA 95.8 - LAS PALMAS 101.4

GRANADA 92.8 - MALAGA 101.1 - PONTEVEDRA 105.1 - TENERIFE 101.1 - VALENCIA 95.7 - ZARAGOZA 93.5



ESTAS ANTE CADENA MINUTO. LA RADIO QUE DA VOLUMEN A LA MEJOR MUSICA CONTEMPORANEA. ACABAS DE CONECTAR CON LA FRECUENCIA DE TINA TURNER, BRUCE SPRINGSTEEN, LA UNION, GARTH BROOKS...

A. M. ASSOCIADOS

**A BUENAS HORAS**

**A**l ver la dramática situación en la que se encuentra la F1, Bernie Ecclestone ha puesto en marcha un plan para intentar desesperadamente recuperar a Nigel Mansell. Intentar que Carl Hass sea benévolo en liberarle del contrato que lo vincula al Campeonato CART, y encontrarle una ubicación en el Gran Circo, son sus planes. Sin embargo, todo parece indicar que Mansell ha dicho adiós a la F1 de forma definitiva, y cargado de un gran desencanto. Sus últimas palabras en Adelaida fueron: «Aquí hay algo que no marcha».



**PRUDENTE**  
Jean Alesi quería subirse al podio pero se mostró demasiado cauto.



porada que viene, si bien muchos opinan que la solución será introducirse en la categoría reina. Jean Todt no ha dicho otra cosa al respecto que antes de Navidad hará pública su decisión. Aterrizar en la Fórmula 1 sólo tiene dos caminos para Peugeot, o bien involucrarse completamente en un proyecto total: chasis y motor, o bien hacer como su «enemigo» Renault, unir sus destinos a un equipo con experiencia suficiente para poder estar arriba desde el primer momento. Se daría la misma circunstancia que en Williams, una escudería que buena parte de lo que ha logrado se lo debe a Renault. La combinación McLaren Peugeot podría ser explosiva pero ¿será capaz Dennis de convencer a Todt?. Desde luego, si se da la oportunidad, lo lo va a tener fácil.

En definitiva, Adelaida ha sido la cita del adiós, alegre para unos pocos y triste para demasiados. ○

**Gigi Corbetta**

**EL ADIÓS**  
Mansell se despidió con un nuevo récord en Adelaida.

**¿ BRAVO SERÁ BRAVO ?**

**D**e una forma un tanto apresurada, y con poca preparación, España volverá a tener parte activa en la F1 con el equipo Bravo. Adrián Campos ha sido el promotor de la idea, y el industrial catalán Jaime Magrans, es el hombre fuerte del proyecto. Se comenta que Thierry Boutsen y Andrea de Cesaris podrían convertirse en los pilotos del equipo, del que Jean Françoise Mosnier será director. Los chasis de los monoplazas serán los que estaban destinados a Andrea Moda, y en principio, el Judd V10 podría ser el motor.



**CLASIFICACIONES**

5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.13.732	1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.14.202
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.14.370	2. G. Berger (McLaren Honda) 1.15.114
19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.15.210	27. J. Alesi (Ferrari) 1.16.091
4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor) 1.16.440	20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.16.562
26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.16.727	11. M. Hakkinen (Lotus Ford) 1.16.863
9. M. Alboreto (Footwork Mugen Honda) 1.16.937	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.16.944
3. O. Roulland (Tyrrell Ilmor) 1.17.037	22. P. Martin (BMS Dallara Ferrari) 1.17.047
32. S. Modena (Jordan Yamaha) 1.17.231	24. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) 1.17.333
23. C. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) 1.17.367	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.17.409
28. N. Larini (Ferrari) 1.17.465	33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha) 1.17.805
29. B. Gachot (Venturi Lamborghini) 1.17.808	25. T. Boutsen (Ligier Renault) 1.17.957
17. E. Naspetti (March Ilmor) 1.18.138	21. J. Lehto (BMS Dallara Ferrari) 1.18.565
16. J. Lammers (March Ilmor) 1.18.843	30. U. Katayama (Venturi Lamborghini) 1.18.862

**CLASIFICACION FINAL**

1. G. Berger (McLaren Honda) 1:46.54.786. 2. M. Schumacher (Benetton Ford) a 0.741. 3. M. Brundle (Benetton Ford) a 54.156. 4. J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 5. T. Boutsen (Ligier Renault) a 1 vuelta. 6. S. Modena (Jordan Yamaha) a 1 vuelta. 7. M. Hakkinen (Lotus Ford) a 1 vuelta. 8. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) a 2 vueltas. 9. C. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) a 2 vueltas. 10. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) a 2 vueltas. 11. N. Larini (Ferrari) a 2 vueltas. 12. J. Lammers (March Ilmor) a 3 vueltas. 13. J. Herbert (Lotus Ford) a 4 vueltas. **VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton Ford), 1.40.646.**

**ABANDONOS:**

E. Comas (motor). M. Gugelmin (accidente). A. Senna (accidente). N. Mansell (accidente). A. De Cesaris (incendio). U. Katayama (diferencial). R. Patrese (bomba gasolinera). B. Gachot (motor). E. Naspetti (cambio). J. Lehto (motor).

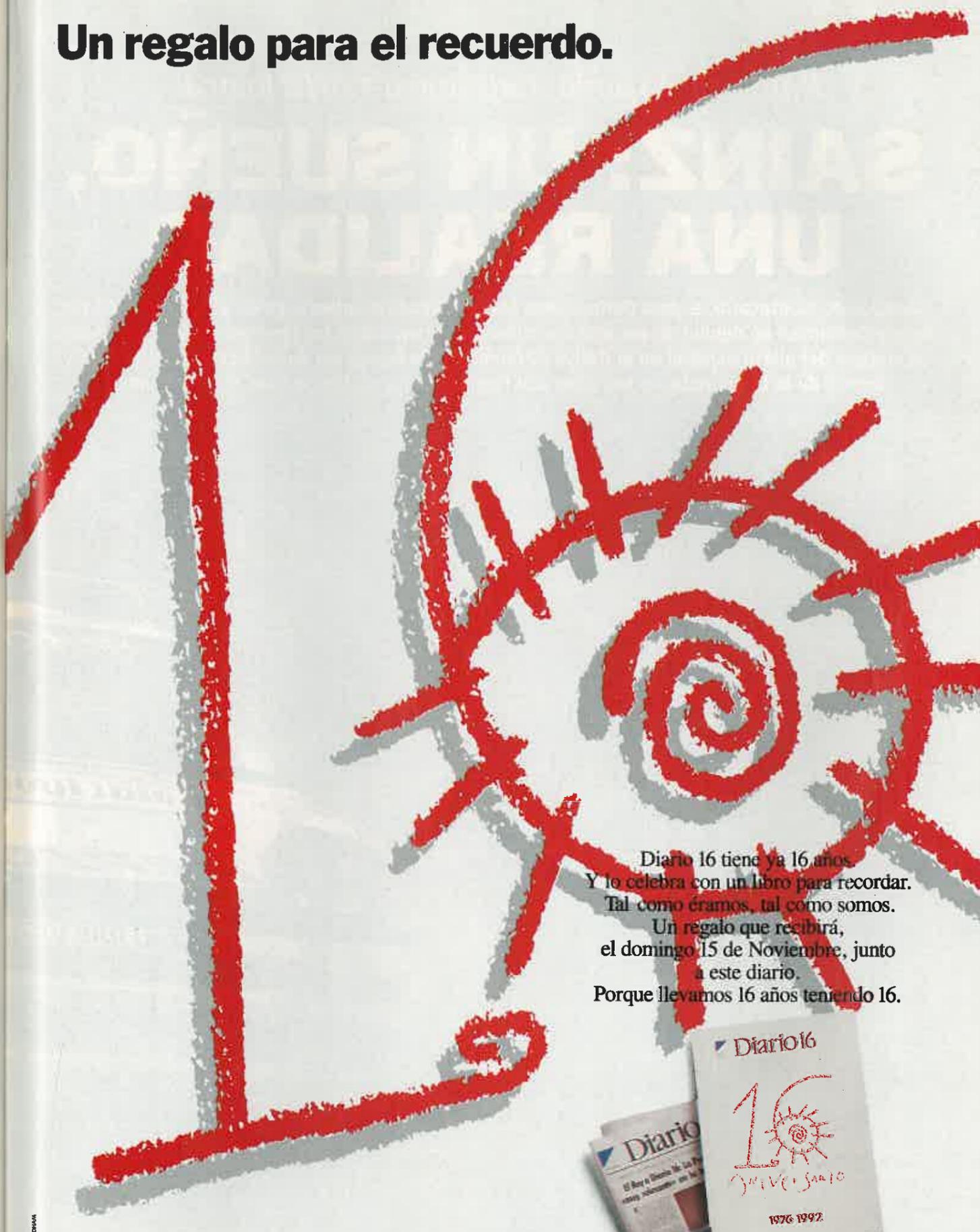
**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1. N. Mansell, 108 puntos. 2. R. Patrese, 56 puntos. 3. M. Schumacher, 53 puntos. 4. A. Senna, 50 puntos. 5. G. Berger, 49 puntos. 6. M. Brundle, 38 puntos. 7. J. Alesi, 18 puntos. 8. M. Hakkinen, 11 puntos. 9. A. De Cesaris, 8 puntos. 10. M. Alboreto, 6 puntos. 11. E. Comas, 4 puntos. 12. K. Wendlinger, 3 puntos.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS**

1. Williams-Renault, 164 puntos. 2. McLaren-Honda, 99 puntos. 3. Benetton-Ford, 91 puntos. 4. Ferrari, 21 puntos. 5. Lotus Ford, 5 puntos. 6. Tyrrell Ilmor, 8 puntos. 7. Ligier Renault y Footwork Mugen Honda, 6 puntos. 9. March Ilmor, 3 puntos. 10. BMS Dallara Ferrari, 2 puntos.

**Un regalo para el recuerdo.**



Diario 16 tiene ya 16 años. Y lo celebra con un libro para recordar. Tal como éramos, tal como somos. Un regalo que recibirá, el domingo 15 de Noviembre, junto a este diario. Porque llevamos 16 años teniendo 16.



**El domingo 15 de noviembre**

Rallye de España, Catalunya-Costa Brava

# SAINZ: UN SUEÑO, UNA REALIDAD

Después de Montecarlo, si para Carlos Sainz la posibilidad de volver a ganar el Campeonato del Mundo de Rallyes no dejaba de ser algo así como un sueño, vistas las prestaciones de los Lancia, la victoria del piloto español en el Rallye Cataluña-Costa Brava, sin duda la más emocionante y bonita de la temporada, es hoy toda una realidad, impensable no hace mucho tiempo.

COMENTAR LA JUGADA  
Carlos Sainz y Juha  
Kankkunen  
intercambiando  
opiniones e  
impresiones de una  
lucha más allá de sus  
límites personales, en  
el Parador de Cardona  
durante la segunda  
etapa.



**Esteban Delgado y J.L. Aznar**  
Enviados especiales

**C**UANDO nada más finalizar el Rallye Sanremo se recibió en MOTOR 16 la invitación del Toyota Team Europe para probar el Toyota Celica Turbo 4WD; por cuestiones de «extrarradio», quien firma estas líneas tuvo que coger el avión hacia Colonia en Madrid, coincidiendo en Barajas con Carlos Sainz y Luis Moya. Recién llegados de los test del Rallye Cataluña-Costa Brava, y a la pregunta de cómo habían ido, el madrileño no pudo por menos que contestar: «¿Qué día es hoy, 19? Pues ahora te digo que como no llueva, lo llevamos claro, con las ruedas de asfalto no hacemos más de diez kilómetros...».

Sin embargo, nada más completarse un clásico como el tramo de Arbucies-Viladrau, otrora Coll de Rabell, tras poco más de dieciséis kilómetros, el primer piloto Lancia clasificado, Andrea Aghini, estaba a 14 segundos del Toyota Celica de Carlos Sainz. Casi un segundo al kilómetro de diferencia. ¿Qué es lo que había ocurrido?, seguramente ni siquiera en Toyota lo saben. Después de haber hecho mil pruebas,

buscando los mil y un reglajes, centrando el problema en el tubo del amortiguador, de estar a vueltas con los neumáticos; un chasis menos rígido, con menos puntos de soldadura, la utilización de muelles lineales en lugar de progresivos, el cambio de amortiguadores, la nueva versión con más bajos del motor y la utilización del diferencial central Ferguson, únicamente en el vehículo del piloto español, habían

obrado el milagro. Nada menos que un minuto 41 segundos de ventaja sobre Aghini al término de la primera y única etapa de asfalto, que, calculadora en mano, representaba medio segundo por kilómetro más rápido que los Lancia, antaño dominadores indiscutibles sobre dicha superficie, sin más que unos pequeños problemas de frenos y una anomalía en el cambio. Todo ello fruto del trabajo realizado por un

#### DE QUINTO A TERCERO

Andrea Aghini superó su clasificación del año pasado, siendo el piloto de Lancia más rápido sobre el asfalto y mejorando sus cronos sobre tierra.



**VIEJO Y ZORRO**  
Nuevamente Juha Kankkunen tendrá una oportunidad de oro para hacerse con su cuarto título de Campeón de Rallyes. A pesar de contar sólo con un triunfo en Portugal.



#### PRIMER LANCIA PRIVADO

Alex Florio remontó hasta la cuarta posición sobre la tierra, batiendo en la misma a Armin Schwarz y su Toyota.

Carlos Sainz, siempre testarudo, a pesar incluso de los deseos de los ingenieros del TTE empeñados en las nuevas suspensiones que el Celica empleará el próximo año. Unas prestaciones confirmadas también por los cronos del ganador de la prueba catalana el año pasado, el alemán Armin Schwarz, que, a pesar de una transmisión clásica y aquejado de problemas de neumáticos y de un motor con evidentes

problemas eléctricos en su gestión, se mantuvo en segunda posición hasta el séptimo tramo, cediendo su plaza al Ford Sierra Cosworth de François Delecour, a raíz de un error en la elección de un calzado demasiado duro de su Toyota.

En la oposición no se lo explicaban. El recorte de presupuesto sufrido por el equipo italiano, unido a ciertos problemas para realizar los test de asfalto en la zona deseada,

habían obligado a salir a los hombres de Lancia con una suspensión similar a la de Sanremo, y efectuar las correcciones oportunas a lo largo de la etapa. Didier Auriol, el más rápido de los pilotos de la marca italiana, se encontraba con un vehículo demasiado duro en la parte delantera, lo que solucionaba cambiando los muelles a media etapa, en la que no había llevado su habitual ataque, por lo que en la llegada a Lloret era cuarto a 1m. 49s. de Sainz.

Sin embargo, el único hecho que sorprendía a los dirigentes de Lancia era la poca diferencia existente entre Aghini y Juha Kankkunen, quinto a 2m. 24s., dos hombres que habían protagonizado una bonita batalla en el pasado Sanremo, además de las prestaciones de los Lancia de las escuderías semificiales como Astra o los Lancia preparados por Mauro Noccantini, que con hombres rápidos sobre el asfalto como Jesús Puras conseguía en un tramo como La Trona ser cuarto y primer Lancia clasificado, o Gustavo Trelles, que tras un año de no correr en asfalto, era ¡segundo! tras Carlos Sainz en Alpens-Vileda.

Las hipótesis manejadas en el seno del equipo italiano pasaban

**PURAS MUNDIAL**  
Jesús Puras demostró, tanto en asfalto como en tierra, que merece otra oportunidad en el Mundial.

## SAINZ-LANCIA: UNA

## HISTORIA DE AMOR

Lamentablemente uno se encuentra que todo no es como uno piensa o desea en la vida. Y menos en las historias de amor. El cine y la televisión nos han hecho creer en un mundo feliz, muy lejos del día a día; en definitiva, de la realidad. Como un Mito o un Rockefeller, a veces ocurre que, fuera de nuestras fronteras, las cualidades y virtudes de uno de nuestros deportistas trascienden más que en nuestro propio suelo. Los continuos viajes de los hombres del Jetty Club con Massimo Bartoletto al frente, durante los ochenta, en apoyo de Lancia España y Salvador Serviá, sirvieron para que el hoy director deportivo del Martini Racing supiera quién era y quién podía llegar a ser Carlos Sainz. Un hombre joven, rápido, capaz de dominar el Renault 5 Maxi Turbo gracias a su cercanía a la P101 de Toro por falta de medios. Era por tanto un nombre a seguir en la agenda. El de Carlos Sainz, piloto al que Roberto Angiolini creó un pequeño programa, basado en lo conseguido



hasta entonces, al finalizar el Sanremo de 1988, que fue obviado tras el contrato servido después por Ove Andersson, patrón del Toyota Team Europe. Un nombre sobre el que ya se había pronunciado, dos meses antes, el conde Ascanio Galvi, responsable de Relaciones Exteriores de Martini & Rossi, tras la firma de Didier Auriol por el equipo italiano. «Conducir para Lancia en rallyes es como hacerlo para Ferrari en F1», declaraba hace poco menos de un año el manager de Sainz, Juanjo Lacalle, a raíz de unas polémicas declaraciones, «creo que Carlos acabará un día u otro en Lancia», añadía. Sin embargo, ni siquiera se comprobó el funcionamiento del nuevo Toyota Celica esta temporada, se le pasó a naúle por la imaginación que Carlos Sainz debiera cambiar de

equipo. Todo comenzó a complicarse cuando los técnicos de la firma de lubricantes Castrol aparecieron en los furgones de Toyota -como Motor 1.6 atestigüó íntegramente en su día- sin que Ove Andersson desmintiera la existencia de conversaciones. La empresa española Repsol había decidido invertir a largo plazo en Carlos Sainz a nivel publicitario y de investigación. Sin embargo, a pesar de que Andersson dio garantías después de Finlandia de que no había ningún problema, éste volvió a surgir unido al del fichaje de Didier Auriol, con el que Sainz mantiene las relaciones imprescindibles, siempre correctas, a raíz de unas declaraciones del francés tras el accidente de Sainz en Australia. Debido por todo ello, éste sorprendió a la prensa española

adelantando la noticia, posiblemente esperando que se repitiese la situación de un año antes con François Dolencoc, que tuvo que volver a Ford tras «levantar la liebre» de su fichaje por la marca italiana. Lo único cierto es que, tras la noticia del definitivo abandono por parte de Lancia del Mundial de Rallyes, e implícitamente de Martini si no existía apoyo de fábrica, se pensó en la posibilidad del patrocinio personal de Carlos Sainz, al estilo del sostenido desde hace mucho tiempo por Marlboro con distintos pilotos encuadrados en diversos equipos; ya que publicitariamente intercedía a la filial española de la marca italiana de bebidas. Una relación entre Carlos Sainz y Martini & Rossi que desde el pasado año en el Rallye Cataluña han sido siempre como deben ser entre



**CARLOS SENTADO EN UN LANCIA**  
Con ocasión de la carrera de Campeones en Madrid, el año pasado, Carlos tuvo la oportunidad de conducir un Lancia. Juanjo Lacalle y Claudio Bartoletto en conversación en el Rallye de Cataluña-Costa Brava.  
(Foto: Javier Fernández)



desde una nueva gasolina hasta el hecho de que se restaran segundos a final de tramo al piloto de Toyota, lo que ocasionó que al día siguiente hubiera hombres de Lancia en las llegadas comprobando los tiempos de Sainz. Lo único cierto es que en Lancia se olvidaba, entre otros, el hecho de que en Córcega los Toyota habían logrado cronos parciales más rápidos en los primeros cinco kilómetros que los obtenidos por Auriol, para perder rápidamente su ventaja y quedar con los neumáticos en las lonas en la llega-

**CARA Y CRUZ**  
Un problema con la centralita de su Ford, apartó a Fernando Capdevila de una victoria segura en el Grupo N.



caballeros. Hasta ahí, punto. El conflicto entre Repsol y Toyota, su incompatibilidad con Castrol sin perder su patrocinio personal por una respetable cantidad, podía haber obligado a Carlos Sainz a buscar nuevos horizontes, siempre con un vehículo ganador como se ha mostrado esta temporada el Lancia HF Integrale. Por tanto, se han dado todas las circunstancias y todos los elementos para establecer una reacción química que tiene como catalizador un sólo nombre que todos conocemos. Supongo que a ustedes, como a todos, les gusta apostar a caballo ganador. A Carlos Sainz también. Y a buen entendido, pocas palabras bastan. E.D.

**BUENAS AMISTADES**  
Carlos Sainz siempre ha contado con la simpatía de los hombres del equipo Lancia. Aquí le vemos en animada charla con Buscchizzo, jefe de mecánicos de la marca italiana.

da de los tramos largos de la isla corsa.

Había que ver, no obstante, si el Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition» había logrado la misma competitividad en tierra que en el asfalto. Todo el mundo pensaba en Didier Auriol, dispuesto a lograr de una vez este título de Campeón del Mundo que una llanta mal mecanizada había abortado en Sanremo. Pero está visto que en la salida de las segundas etapas del Rallye Cataluña-Costa Brava tiene que suceder algo. Si el año pasado

fue una centralita eléctrica la que impidió a Carlos Sainz salir del parque cerrado de Lloret de Mar, el turno era esta vez para Didier Auriol, a quien todo parece volvérselo en contra.

Cuando después de dos kilómetros en el tramo de Lloret de Mar los cronos parciales le adjudicaban una ventaja de cinco segundos sobre el líder, la rotura de la dirección asistida de su Lancia HF Integrale le hacía salirse de la carretera, quedando medio coche, como una balanza, sobre un banco de arena.

El helicóptero del Martini Racing sobrevoló el vehículo sin poder prestarle más ayuda que advertir del hecho a un par de espectadores que se encontraban a un kilómetro del lugar del incidente, los cuales bastaron para que el Lancia volviera a ponerse en marcha 34 minutos después, llegando al siguiente control por los pelos, al límite de los quince minutos reglamentarios para la exclusión y perdiendo otros dos en el largo tramo de El Subirá, a causa de no haber podido reparar la avería. «Tengo

**NO PUDO SER**  
**Armin Schwarz**  
 no pudo repetir su victoria del año pasado en su despedida del equipo Toyota. La rotura de la transmisión impidió a Gustavo Trelles lucirse sobre el piso en el que se ha proclamado Campeón de España de Rallyes. Lo mismo le sucedía a Pedro Diego en su debut mundial.



una mujer a la que quiero, un hijo maravilloso, un trabajo que me gusta. No me puedo quejar. He tenido varias oportunidades de ser Campeón del Mundo. Pueden repetirse de nuevo. Esto sólo es un poco de mala suerte, pero concedamos una oportunidad a eso que llamamos deporte», eran las palabras sinceras de un Didier Auriol al que un campeonato, con seis victorias en su haber, se le pone cuesta arriba y que continuaba en carrera sólo para lograr algo de forma conduciendo sobre la tierra, antes del definitivo RAC Rallye de Inglaterra y para demostrar a continuación, con unos tiempos espectaculares, que no hubiera tenido ninguna dificultad en vencer la prueba española sin mediar el anterior incidente.

A Lancia le quedaba entonces un único as en la manga. ¡Y vaya as! Nada menos que tres veces Campeón del Mundo y con una nueva oportunidad de serlo, siempre a costa de los denominadores de la temporada; en 1991, de Sainz y esta vez de su compañero de equipo Auriol. Un piloto que sobre el mismo terreno había sido capaz el año pasado de borrar 2m. 28s. a Armin Schwarz en el asfalto y que, en esta ocasión, «sólo» contaba con 2m. 24s. de ventaja respecto a Sainz y casi 320 kiló-



metros de tramos cronometrados por delante. Si en el primero Juha Kankkunen hacía un trompo en el que calaba el motor y perdía unos segundos al ver a Bernard Occelli en medio de la carretera y lograba el mismo crono que Sainz, en El Subirá caían 17 segundos, siguiéndoles 6, 17, 3, 23, 2 y 1 hasta llegar a 1m. 15s. antes del tramo de Santa María de Merlés, un tramo rapidísimo y deslizante, con una media superior a 120 kilómetros por hora en el que Carlos Sainz, al 200 por cien de las posibilidades de su Toyota, arrancaba nueve segundos de oro a su rival, que continuaba en su ataque hasta Lloret, donde la diferencia entre ambos quedaba establecida en 1 minuto y 1 segundo a dirimir al día siguiente. El Lancia HF Integrale se había mostrado medio segundo por kilómetro más rápido que un Toyota que se presentaba de nuevo con problemas de suspensiones, incapaces de transmitir la potencia al suelo, deslizando el vehículo en demasía.

Era hora de volver a coger la calculadora. Cinco tramos, 100 kilómetros cronometrados igual, 50 segundos en base a lo anterior y Juha sólo había podido recuperar 38 segundos en ellos, eso sí, durante la noche. No todo estaba perdido.

El primer tramo, El Subirá, con poco más de treinta kilómetros, nunca ha sido propicio para Carlos Sainz. Allí una montada equivocada de neumáticos le costó la victoria con el Renault 5 Maxi Turbo y allí la rotura de la transmisión del Ford Sierra Cosworth le volvió a apartar

DEPORTE

## TRAMO A TRAMO

### ♦ UNA AFICIONADA MÁS.

Después de haberse dado unas vueltas con Carlos Sainz dentro de su Toyota Celica en la Carrera de Campañas celebrada en el Jarama el pasado año, S.A.R. la Infanta Doña Elena vivió en directo lo que es un tramo cronometrado de un rallye del Mundial muy español, y celebrando como una aficionada más la victoria en el mismo de un piloto nacional.

### ♦ DE LANCIA A TOYOTA.

Quien sí ha vuelto a Toyota después de militar este año con Lancia es el veterano piloto argentino Jorge Recalde, que realizará los test para el equipo de Öve Andersson en Kenia; donde tomará la salida junto a dos especialistas, el keniano Ian Duncan y el español Carlos Sainz.

### ♦ COMBUSTIBLE ÚNICO.

Al igual que en la Fórmula 1, el Campeonato del Mundo de Rallyes contará, en 1993, con un único suministrador de gasolina para abastecer a los distintos equipos, y el elegido no es otro que la empresa petrolífera española Repsol, desde el centro técnico que posee en Inglaterra.

### ♦ LECCIÓN DE DISCIPLINA.

Mucho público se dio cita en las carreteras catalanas para seguir la prueba a pesar de haberse dado la salida el lunes. De cualquier forma, ese público fue mucho más disciplinado que el año pasado, conscientes de que en la seguridad está la clave de la continuidad del Rallye de Cataluña. «Dalmat» y Carlos Sainz os felicitan a todos.

### ♦ CAMPEÓN ESPAÑOL Y CATALÁN.

En el Campeonato de España de Rallyes, el abandono de José Mari Ponce al romper el cárter de su BMW M3 y la sexta plaza de «Gus» Puras, dejan al santanderino con 950 puntos y la imperativa de ganar en el próximo Rallye de Madrid al quiere imponerse físicamente al piloto canario. Hay que puntualizar que, si bien Puras empató a tiempos con Armin Schwarz, se clasificaba sexto en el Rallye de Cataluña al haber conseguido el alemán de Toyota mejores puestos (un total de cinco segundos «scratch») en los tramos cronometrados. Mientras tanto, Josep Bruguera se proclamaba definitivamente campeón de Cataluña de Rallyes con su Renault 5 GT Turbo, por delante de Jordi Ventura (Lancia Delta HF Integrale).



# EL REGALO MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

Ahora en YAMAHA queremos celebrar contigo la inauguración de nuestras nuevas instalaciones. Acércate a un Concesionario Oficial y al comprar cualquiera de nuestras motos te hacemos AL INSTANTE un REGALO de hasta 50.000 ptas.¡. Sólo por preferir YAMAHA ¡ya tienes REGALO!

HASTA

50.000

PTAS.

- Promoción válida en Península y Baleares, hasta el 31 de Diciembre de 1992.
- Consulta la lista de REGALOS en los Concesionarios, según modelos.

TVR



# YAMAHA

**MEIGAS**  
Un solo punto pudo conseguir Didier Auriol tras perder casi cincuenta minutos en una salida de carretera, al romper la dirección asistida de su Lancia, con lo que perdió el liderazgo.



del triunfo un año más tarde. Sin embargo, Juanjo Lacalle y Carmelo Ezeleta quedaban tranquilos al escuchar por la radio desde el hotel Roger de Flor que habían sido sólo ocho los segundos restados por Juha Kankkunen tras montar unos neumáticos inadecuados que le obligaban a colocar su vehículo en cada viraje, aunque su compañero Didier Auriol lograra un tiempo cañón.

Quedaban 53 segundos todavía y treinta kilómetros menos. Incluso Sainz recuperaba cuatro en el siguiente tramo, para llegar a la última prueba con un kilometraje considerable, Santa Coloma-San Fellú, donde «KKK» sólo podía reducir en seis segundos su desventaja. Se

había acabado. El sueño era ya una realidad.

Entre los Lancia privados, excelente para Jesús Puras que lograba finalmente un vehículo de Noccentini para esta prueba, con el que se colocaba primero al final del asfalto, a pesar de tener que montar neumáticos demasiado duros, dos juegos nuevos primero y después los dejados por los equipos oficiales. Historia que volvería a repetirse sobre la tierra, con el agravante de que el retraso de Auriol le obligó en varias ocasiones a partir con los mismos neumáticos, incluso durante tres tramos. Hecho aplicable así mismo a Gustavo Trelles, con el que el santanderino compartió asistencia y patrocinadores, que des-

pués de una excelente etapa sobre asfalto, a pesar de la falta de práctica, la rotura del diferencial delantero y un cambio tocado le impidieron lucirse sobre la tierra.

La mejor parte aquí la llevó el italiano Alex Fiorio, que después de romper la dirección asistida el primer día, perdiendo medio minuto, además de problemas con el cambio y el asiento, daba todo un recital sobre la tierra hasta superar a Armin Schwarz, logrando la cuarta posición final. En cuanto a Pedro Diego, muchos problemas con el cambio el primer día, que quedó roto en su segunda velocidad, sin que se lo cambiara hasta el final del día siguiente en una actitud bastante incomprensible del equipo Astra, que le relegaron durante las etapas de tierra hasta la octava posición.

Malta fortuna igualmente para el equipo Ford, que perdió a François Delecour la noche de asfalto al salirse en el Coll de Bracón, tras el rasante, volcando y perdiendo la rueda delantera derecha y llegando al control fuera de tiempo.

Otro tanto le sucedería a «Mía» Bardolet al día siguiente, al romper el árbol de transmisión, que incluso llegaba a producirle un agujero en el habitáculo, perdiendo con ello 37 minutos y quedando fuera de carrera tras la reparación, después de haber llegado a ir noveno al término del asfalto, a pesar de romper dos turbos, quejándose de la falta de potencia y una suspensión inadecuada.

#### LOS ESPAÑOLES

Antes de la salida, Fernando Capdevila era cuanto menos un hombre feliz. Después de su accidente en el Rallye de Argentina que prácticamente le había costado la temporada, una serie de circunstancias, especialmente los malos resultados de sus principales adversarios, el belga Gregoire de Mevius y el argentino Carlos Menem, le habían colocado en situación de poder aspirar a conseguir esa Copa FIA de grupo N, de la que tan sólo le separaba un peldaño el año pasado.

«Tienen que darse tres premisas: que De Mevius no gane en Costa de Marfil y que yo lo haga aquí y en el RAC de Inglaterra», nos comentaba durante los entrenamientos,

#### DEPORTE



**SEGUNDA MANO**  
Jesús Puras elige sus neumáticos usados en el tramo anterior por los pilotos del equipo oficial.

siempre pendiente de la prueba africana. La salida de carretera de Carlos Menem en el segundo tramo dejaba al piloto tinerfeño el campo libre hacia ese sueño de otro español. Sin embargo, para Fernando Capdevila, el tramo de El Subirá sí

que iba a resultar fatal, con un problema en la centralina de su Ford Sierra Cosworth, pudiendo continuar gracias a la batería de un espectador, aunque eso le costara cuatro minutos de penalización, llegando finalmente tercero. ○

#### CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Toyota), 6 horas, 21 minutos, 13 segundos; 2º Kankkunen-Piironen (Lancia), a 36s; 3º Aghini-Farnocchia (Lancia), a 1m 32s; 4º Fiorio-Brambilla (Lancia), a 6m 26s; 5º Schwarz-Hertz (Toyota), a 8m 30s; 6º Puras-Arrarte (Lancia), a 8m 30s; 7º Trelles-del Buono (Lancia), a 10m 17s; 8º Diego-Muguerza (Lancia), a 22m 17s; 9º Bin Sulayem-Morgan (Ford Sierra, grupo N), a 41m 00s; 10º Auriol-Occelli (Lancia), a 50m 59s;

#### LIDERES SUCESIVOS

Tramos Cronometrados 1-29, Carlos Sainz.

#### MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 140 puntos; 2º Toyota, 108; 3º Ford, 70; 4º Subaru, 43; 5º Mitsubishi, 36

#### MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 124 puntos; 2º Juha Kankkunen, 122; 3º Didier Auriol, 121; 4º Massimo Biasion, 52; 5º François Delecour, 45

#### POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Sainz	10	3	6	7	2	-
Auriol	9	4	3	5	3	1
Kankkunen	6	6	5	3	-	3
Aghini	1	11	5	1	5	4
Delecour	1	-	4	2	1	1
Bardolet	1	-	1	3	2	2

**MUCHOS PROBLEMAS**  
Demasiados tuvo Bardolet en su casa para tratar de situarse en el Mundial. Rotura de turbo, un motor defalleciente y problemas de suspensión le retrasaron antes de romper el árbol de transmisión de su Sierra Cosworth.



## KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

# MXT

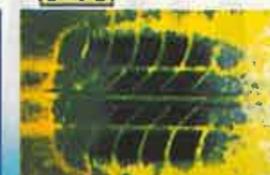
## MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

**15%**



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

**9%**



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

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

**MXT**  
**MICHELIN**



\* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (5-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

## Vilariño premiado en casa

**U**NO de nuestros volantistas más representativos es el vasco **Andrés Vilariño**, que esta temporada ha ganado su cuarto título consecutivo en el Europeo de Montaña. Una carrera plagada de éxitos, que le ha configurado como el hombre a batir en cada prueba en la que participa, siendo en cada nueva temporada el principal favorito al triunfo final.

Su increíble éxito no podía haber tenido mejor premio. El Real Club Vasco Navarro, su club automovilístico de siempre, realizando un sensacional esfuerzo, sin escatimar gastos, ha conseguido que la entrega de trofeos de este certamen europeo se celebre en San Sebastián, en la «casa» de nuestro tetracampeón, consiguiendo reunir en el Palacio de Miramar a la elite del **Campeonato Europeo de Montaña**.

Vilariño, poco antes del acto, estaba muy emocionado, y no dejaba de repetir que para él era un sueño recibir el título de rey de la montaña europea en su tierra natal, algo que él siempre deseó. Además de la emocionante entrega a Vilariño de su cuarto entorchado europeo, el reparto de trofeos tuvo color español. Al primer premio de Vilariño se sumó el subcampeonato logrado por «Pancho» Egozcue, que en su primer año en este certamen se ha situado a espaldas del maestro y entre la elite de esta difícil especialidad del automovilismo. También tiene una increíble importancia el subcampeonato de **Francesc Gutiérrez** en grupo N, un joven piloto que también en su primera temporada en el Europeo de Montaña ha sido la gran revelación, consolidándose como una gran realidad, siendo su nombre uno de los que más suenan para ocupar, la próxima temporada, uno de los volantes más importantes y poder optar al título europeo entre los turismos que disputan este certamen. El Campeonato de Europa de Montaña es una especialidad que tiene claro color español desde hace ya unos cuantos años. A los éxitos conseguidos esta temporada, hay que sumar los de años pasados, en los que, siempre con Vilariño al frente, han estado situados los nombres de otros de nuestros pilotos. Ahora, **para redondear el éxito español**, falta que se celebre en nuestro país una prueba de importancia de este certamen, en la que nuestros pilotos puedan lucirse delante de su público y demostrar por qué son los mejores. La organización de la subida al Fito está luchando por conseguir la europeidad en su carrera, algo muy probable y que pueden obtener para el 93.



**MERECIDO PREMIO**  
Andrés Vilariño posa sonriente con el trofeo del Campeonato Europeo de Montaña.



## NOVEDADES EN EL FESTIVAL FORD

**L**A pasada edición del **Festival Ford**, celebrado los días 23, 24 y 25 de octubre en el circuito británico de Brands Hatch, tuvo un enorme éxito de participación, nada menos que doscientos pilotos representando a 23 países, y la victoria final del danés Jan Magnussen, seguido del australiano Russell Ingall y el inglés Andrew Stapley.

Se daba una circunstancia que podríamos llamar histórica, puesto que ha sido la última edición que se celebrará exclusivamente con los vehículos impulsados por el clásico motor Kent de 1.600 centímetros cúbicos. Como avance, la escudería **Van Diemen** presentó el modelo del año que viene, denominado RF 93. Este vehículo incorpora el nuevo motor Ford Zeta de 1.800 centímetros cúbicos y culata de dieciséis válvulas con 130 caballos de potencia.

Los cambios en la parte estética vienen impuestos por la mayor anchura del nuevo motor, por lo que se ha tenido que ensanchar la parte posterior, ahora apta para incorporar cualquiera de las dos mecánicas. La parte delantera presenta menos novedades respecto a su predecesor, el RF 92, siguiendo la misma línea afilada. Es a partir del monoamortiguador delantero donde se vuelven a producir ligeros cambios, pasando a ser la nueva línea prácticamente plana. A simple vista parece que ha cambiado la configuración del cockpit, más amplio y cómodo para el piloto. En el nuevo modelo se incorpora también catalizador.

## SUPERCROSS EN BARCELONA

**J**EFF Stanton fue el vencedor de la cuarta prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Supercross que nuestros activos colegas de Solo Moto han organizado en el Palau Sant Jordi de Barcelona. Con sendos llenos hasta la bandera, más de veinticinco mil personas entre las dos jornadas, se disputaron dos carreras distintas. La primera fue ganada por **Jeremy McGrath**, mientras que Stanton, que había salido retrasado, no pudo ser más que tercero. En esta manga cayó **Stephan Everts**, el Campeón del Mundo, con tan mala fortuna que se produjo una lesión de ligamentos que le impidió correr el domingo. Este



día se disputaba la carrera puntuable, que si vio el triunfo final de Stanton, ello no fue sin que McGrath se lo pusiera realmente difícil. Ambos se disputaron incesantemente la cabeza de carrera hasta que, a mitad de la distancia, McGrath se fue por los suelos dejándole expedito el camino a Stanton. Es de resaltar que el español **David Avilés** logró hacerse un hueco

entre los finalistas e incluso en las primeras vueltas defendió el cuarto puesto, aunque finalmente acabó en decimosegundo lugar.

Por último, en el concurso de saltos, McGrath se tomó cumplida revancha imponiéndose ampliamente a Antúnez, Lawrence y Stanton ante un público absolutamente entregado que disfrutó lo indecible.

♦ **TURISMOS EN DIRECTO**  
La última prueba del Campeonato de Turismos que se disputará en el circuito de Jerez el próximo domingo va a conllevar un nuevo aliciente gracias a la iniciativa de Doma. En efecto, será retransmitida en directo por TV-2 a las 14 horas, pero la gran novedad es que dos de los automóviles participantes irán equipados con cámaras subjetivas, como ya se hace en la Fórmula 1 y en el Campeonato Mundial de Motociclismo. Los vehículos elegidos serán uno del equipo BP, pilotado por Emilio de Villota, y otro del Alfa Romeo, con Luis Villiani al volante. En ambos coches habrá dos cámaras, una ofreciendo imágenes frontales y la otra, obviamente, las traseras. Será un preludio de cara al próximo año en que esta presencia de cámaras será algo habitual.

♦ **TRIAL EN GERONA**  
El día 13 de noviembre se celebrará el quinto Trial indoor Ciudad de Gerona con la participación de los mejores especialistas mundiales como el tetracampeón mundial Jordi Tarrés (Beta), que se adjudicó las tres primeras ediciones de esta prueba, el italiano Donato Milglio (Aprilia) ganador de la anterior edición, el francés Diego Bosis (Fantic), el santanderino Amós Bilbao (Gas Gas), el jovencísimo piloto catalán Marc Colomé (Montesa) y el actual Campeón Mundial Tommy Aavaiha (Aprilia).

elf

el aceite nacido de la competición.



◆ CAMPEONATO DE TURISMOS

El resultado final de las verificaciones realizadas tras la prueba del Campeonato de España de Turismos, celebrada el 1 de noviembre en el circuito del Jarama, impone una sanción al vehículo número 27 conducido por Rafael Barrios con la exclusión de dicha prueba.

Este veredicto presentaba diversas anomalías no conformes con la reglamentación actual.

Como el uso de un disco doble de embrague y volante motor mecanizado.

A



◆ FANGIO SIN CARNÉ

El pentacampeón mundial de automovilismo tendrá que dejar su coche aparcado. Según una nueva ley aprobada por los diputados de la provincia de Buenos Aires, los mayores de 80 años deberán dejar de conducir automóviles. Juan Manuel Fangio cumplió 81 años el pasado 24 de junio. Aún así, el piloto argentino se alista con fuerzas para desafiar a cualquiera de los padres de la patria para ver quién puede vencerle al volante de un automóvil.

◆ UN CUARTO DE SIGLO

La prouca especializada americana acaba de conceder a Mario Andretti el premio especial Piloto del Cuarto de Siglo, en reconocimiento a su labor. Mario es el único piloto americano que ha recibido tres galardones como mejor piloto del año en el 67, 78 y 84.



CIRCUITO EN MARBELLA

UNA gran iniciativa promovida por **Funny Cars Racing Drivers School**, que proyecta la creación de un complejo en el que se desarrollarán múltiples actividades relacionadas con el deporte de las cuatro ruedas. El complejo constará de un circuito de **Educación Vial**, un circuito de Auto-Cross con una longitud de 700 metros sobre superficie de tierra para los vehículos denominados Funny-Cars, un circuito de Karting homologable según las normas C.I.K. con una

longitud de 1.050 metros y ancho de 8 metros preparado para recibir pruebas de los campeonatos europeo y mundial de la especialidad. Este será diseñado y supervisado por el piloto de Fórmula 1 de la escudería Camel Benetton Ford, **Martin Brundle**. El club contará además con diversas instalaciones, como un circuito de Auto-Cross para coches teledirigidos, un anfiteatro con capacidad para 3.000 personas y canchas para desarrollar diferentes deportes.

JET SKI INDOOR

EL próximo día 12 de diciembre se celebrará por primera vez en España el **Winston Super Jet-Ski**. El Palacio Sant Jordi será la sede de este espectacular evento que reunirá en una sola noche a los 45 mejores especialistas de Jet Ski, que participarán en las diferentes mangas clasificatorias para intentar lograr un puesto en la gran final, a la que sólo tendrán acceso los 10 mejores.

La pista del **Palau Sant Jordi** se convertirá en la mayor piscina cubierta del mundo, con 98 metros de longitud, 56 de anchura y 80 centímetros de profundidad. Al margen de las clasificatorias y la final, se celebrará un concurso de estilo libre en el que los participantes podrán dar rienda suelta a su imaginación.



MOTOR 16 EN FÓRMULA

Todos los componentes de la redacción de **Motor 16** tuvimos, por un día, la posibilidad de emular a los grandes pilotos que pueblan asiduamente nuestras páginas. En el circuito del Jarama y a los mandos de los **Fórmula Renault de Privilège Formula**, los que hacemos posible que esta revista llegue a los quioscos cada viernes demostramos nuestras grandes habilidades al volan-



te. Sorprendió la capacidad latente de algún que otro posible futuro piloto/a, pero que no vamos a desvelar aquí no

vaya a ser que pretenda dejar sin trabajo a algún componente del equipo de pruebas o, peor aún, abandonarnos para dedicarse a la competición. Una jornada muy interesante y divertida que recomendamos a todos aquellos que quieran experimentar nuevas sensaciones y de paso aumentar, con completa seguridad, su palmarés deportivo a los mandos de un Fórmula.



JORDI GENÉ DE PRUEBAS

ESTE fin de semana se celebraron en el Circuito de Jerez unas pruebas programadas por la escudería **Reinard** con el **F-3000** del próximo año.

Los pilotos encargados de realizar estos ensayos han sido Jordi Gené, quinto clasificado en el Campeonato Internacional de F-3000 y Ross Cheever, participante en el campeonato japonés de la misma especialidad.

Durante estos tests se ha probado un nuevo sistema de cambio y se han realizado diversas pruebas de neumáticos **Avon** y **Bridgestone**. Estas pruebas tienen una gran importancia para el piloto español, de confirmarse su participación en la próxima temporada en esta especialidad. De ser así, sería uno de los pilotos privilegiados que ya ha tenido oportunidad de probar las nuevas soluciones de Reinard.



BEETHOVEN Y SPRINGSTEEN NUNCA ESTUVIERON TAN UNIDOS.



¿Mozart junto a Michael Jackson? ¿Bach al lado de los Beatles?

¿Vivaldi cerca de Elvis? La CBOX de Fischer pone en la punta de tus dedos la música que más te gusta. Con sólo mover un dedo pasas del Barroco al Rock.

De la Salsa al Acid House. Existe un CBOX para cada modelo de coche. Hecho a medida. Y se instala en cuestión de minutos.

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



## Los «chorizos» del futuro

**D**EL buco en el que horas antes descansaba un aparato de CD de «chopocientos watos» sobresalían tímidamente algunos cables. No daba crédito a lo que veía. Tras superar tres puertas blindadas con cerradura de seguridad, había llegado al tercer sótano de mi garaje. En la cerradura intacta de la puerta había introducido la llave y los seguros habían subido. Todo normal. Y sin embargo, mi estupendo **aparato de CD** con código había emigrado de forma misteriosa. Sin violencia, con guante blanco, el cuadro de instrumentos no presentaba arañazos ni parecía forzado. Sólo faltaba una nota de disculpa por el «trabajito», tal era el mimo con el que había procedido «el manitas». Comprobé si faltaba algo más, pero, ¿quién va a querer una vieja agenda repleta de teléfonos...? Discos..., sólo se había llevado uno, el de Michael Franks que escuchaba cuando aparcaba la noche anterior. Y un paquete de chicles de fresa ácida que tenía en la guantera. Si son tan habilidosos y tan «profesionales» robando, deberían saber que un aparato con código **es un kilo y medio de hierro** y chips totalmente inservible en manos ajenas, me decía a mí mismo. Llegué a la oficina malhumorado y con ganas de olvidar el suceso, pero como en las mejores películas de suspense, lo mejor vendría al final. A las 12 de la mañana sonaba el teléfono de mi mesa. Una voz juvenil fuerte y clara

abría el fuego: «Hola, tengo en mi poder su «loro» y necesito saber el código de acceso». En segundos, los latidos de mi corazón debieron escucharse por el auricular. El «chorizo» que se había apoderado tan limpiamente de mi equipo de sonido tenía la desfachatez de «**terminar su trabajo**» por teléfono. Mi agenda le había abierto las puertas de par en par.

Mi conversación con el desconocido y descarado individuo fue tan corta y absurda como poco inteligente. Los nervios por la llamada inesperada me traicionaron y me negué en rotundo a darle la clave sin un mínimo de resistencia. No discutí, ni se alteró lo más mínimo, simplemente colgó el auricular sin darme tiempo a organizar mis ideas. Todo esto me pareció **bastante sospechoso**. El día siguiente estuvo marcado por tres acontecimientos destacables y dignos de tenerse en cuenta por los conductores propensos a archivar agendas y demás enseres personales a la vista de listillos como el que me había tocado a mí, a saber: primero llegué tarde y en taxi al trabajo porque mi coche tenía las cuatro ruedas pinchadas; segundo, me llamó de nuevo el chortizo tan tranquilo y tan seguro como siempre y tercero, **canté el código secreto** como los niños de San Ildefonso cantan el día 22 de diciembre el «Gordo» de la Lotería de Navidad.

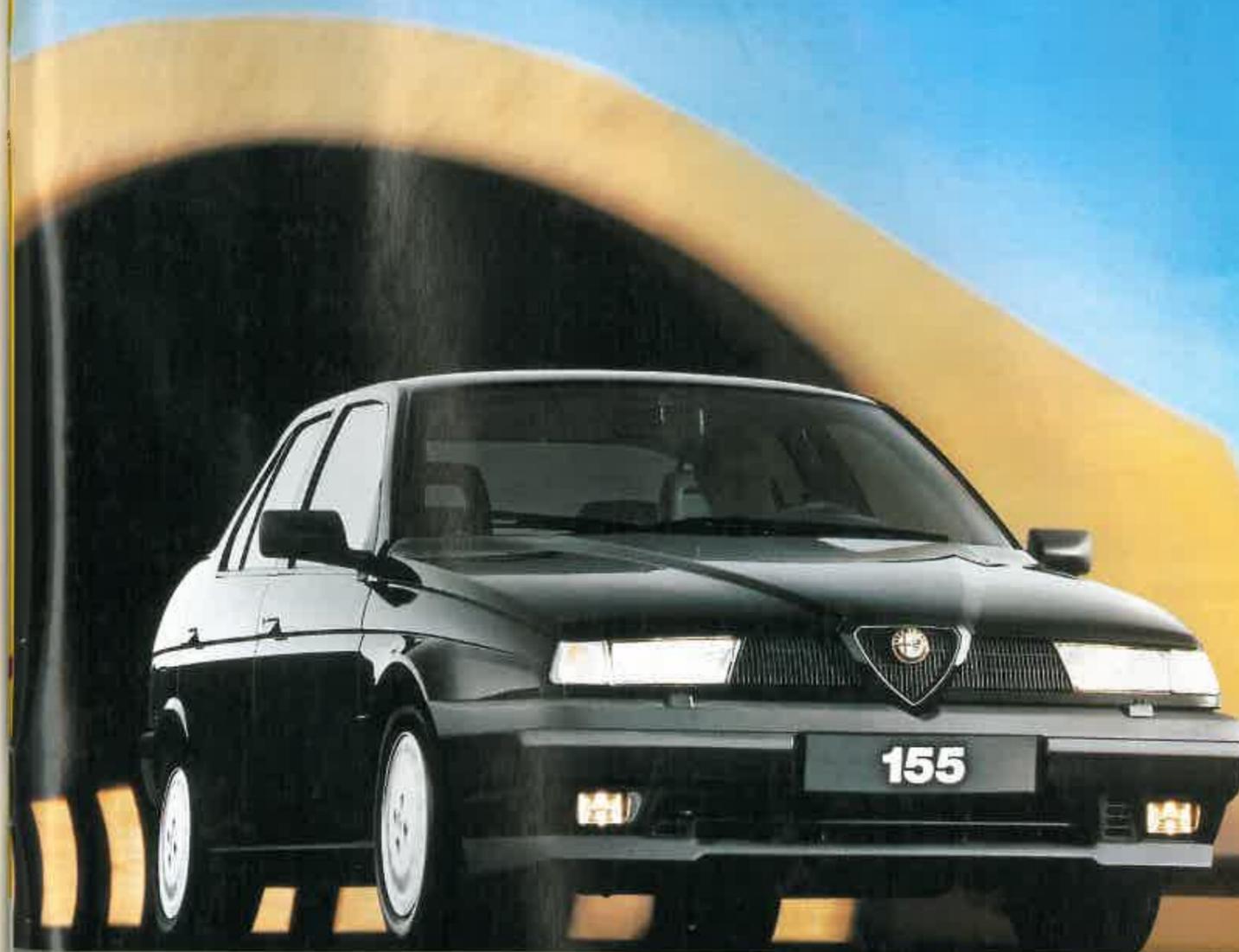
Andrés Más



¿METES LA TERCERA PARA EL SEGUNDO MOVIMIENTO DEL MINUETO DE BOLCHERINI? LO QUE ME QUEDABA POR VER...



## 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.

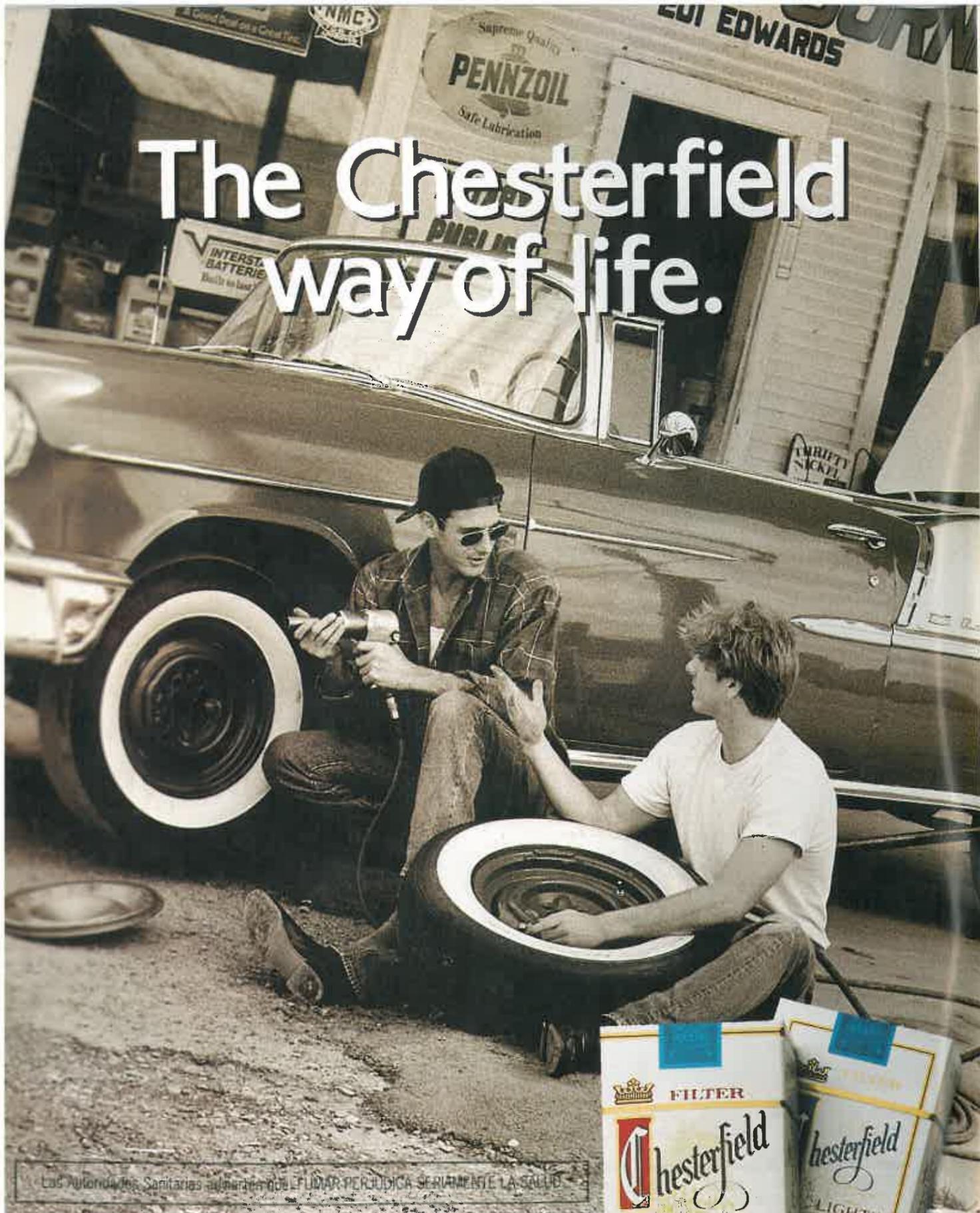
155 Twin Spark 1.8 129 CV  
155 Twin Spark 2.0 143 CV  
155 2.5 V6 166 CV  
155 Q4 190 CV

Todas las versiones están catalizadas.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

The Chesterfield way of life.



Las Autoridades Sanitarias advierten que fumar perjudica seriamente la salud.

El Reto del Sabor.



GANE CON MOTOR 16 UN BERTONE FREECLIMBER

TODO SOBRE EL RALLYE DE CATALUÑA

# MOTOR 16

SEMANAL GRUPO

17 de noviembre 1992

Núm. 474 • 350 ptas.

## DESCUBRIMOS EL NUEVO RENAULT

*Sustituto del R-21*

FOTOS ESPIA



**A FONDO:**  
MERCEDES  
300 CE  
CABRIO



**AL VOLANTE:**  
NUEVOS  
FORD ESCORT  
Y ORION

