

ESCRIBE PRO

"COMO GANE MI TERCER TITULO MUNDIAL"

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

4 de noviembre de 1989

Núm. 315 • 275 ptas.

COCHES GENIALES

SALON DE TOKIO



SUZUKI CAPPUCCINO



MITSUBISHI HSX
TOYOTA SERA



EL NUEVO RENAULT 21 Y SUS RIVALES



R-21 TXE • FORD SIERRA 2.0 i GHIA • OPEL VECTRA 2.0 i CD • CITROËN BX 19 GTI





PENNZOIL PROTECCION LIMITE.



LUBRICANTES PENNZOIL. N.º 1 EN U.S.A.

Las carreras de Dragsters, no sólo son uno de los más llamativos espectáculos de los Estados Unidos, son también un banco de pruebas donde se experimentan grandes avances tecnológicos en mecánica del automóvil, los motores funcionan al máximo rendimiento. Una de las claves en esa lucha es la lubricación. Las altas temperaturas y la enorme fricción a la que se somete a las

máquinas hacen que el aceite sea tan importante como el propio combustible. Por eso la gran mayoría utiliza Pennzoil en las competiciones. Y por eso, la gran mayoría de los automovilistas norteamericanos usan alguna de las variedades de lubricantes Pennzoil en sus motores. A partir de ahora también usted puede hacerlo. Pennzoil se vende ya en España.

ESTA SEMANA

Horizonte, 1990

S IEMPRE es un buen momento para recordar a los padres de la patria sus obligaciones para con los electores, pero hoy lunes 30 de octubre, día que escribo estas líneas, es una imperiosa necesidad poner de relieve los tan denostados derechos de los automovilistas, que inexcusablemente forman parte del conjunto de los compromisos contraídos por los partidos políticos.

Con el inicio de una nueva legislatura, las ilusiones por modernizar nuestro país deberían duplicarse. El partido en el gobierno sabe que aún tiene una revolución pendiente, acometida hace años, pero todavía sin finalizar. Esas carreteras de Dios que surcan la piel de toro, son la obsesión de los conductores españoles. La acción del partido socialista ha sido prometedora pero insuficiente. Tendrá que superarse. Ocurre lo mismo que con algunas de las líneas maestras de su política. En muchos aspectos todavía tiene que cuajar. Las elecciones han demostrado que hay confianza en un programa, pero es necesario hacer las cosas mejor. El mandato que ha finalizado tiene lagunas. El nuevo periodo que se inaugura es la gran oportunidad para que el gobierno de Felipe González y los partidos en la oposición lleguen a

resultados a la altura de la década que se inicia dentro de dos meses.

Formación adecuada para los nuevos conductores, asistencia en carretera, normativas sobre talleres, aparcamientos... Son muchas las carencias que padecemos y para dar con la solución definitiva hay que empezar desde abajo. El enorme costo social de los accidentes de tráfico hay que reducirlo drásticamente y eso no se conseguirá hasta que la siniestralidad descienda a límites acordes con el grado de motorización de este país. Cuando los conductores aprendan a conducir con garantías para resolver un imprevisto, cuando la carretera de cabida a todos los vehículos que por ella circulan, cuando esos vehículos superen con éxito las revisiones técnicas obligatorias, entonces, estaremos a nivel europeo. La España automovilística tiene que pasar una reválida desde hace años esperada. Es como un tren que hay que coger en marcha, no se puede seguir esperando indefinidamente. Y una vez encima,

hay que forzar el ritmo, acelerar para recuperar el tiempo perdido.

El Parlamento y el Senado tienen la palabra.

Alberto Mallo



SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA**

GASOLINERA EXPROPIADA

EL Ayuntamiento de Madrid que preside el centrista Agustín Rodríguez Sahagún ha iniciado por fin el expediente de expropiación de la estación de servicio de San Antonio, que desde hace año y medio tiene bloqueadas las obras del futuro nudo del Puente de los Franceses, previsto en el plan de accesos a la capital de España. Según el responsable municipal de Urbanismo, José Luis Garro, «la negociación con la propiedad de la estación había alcanzado límites de irracionalidad». En concreto, la empresa pedía una indemnización de tres mil millones de pesetas. Ahora se estudia



En voz baja

- En Ford España no ha caído nada bien la noticia aparecida en un diario madrileño que hablaba de la firma de un acuerdo entre esta marca y Mazda para construir coches japoneses en Valencia, una noticia lanzada, al parecer, sin la menor base real. El comunicado de rectificación ha sido contundente y no ha dejado lugar a dudas sobre el malestar producido en la firma radicada en Almusafes.
- La sociedad Nipauto, importadora de

Toyota en nuestro país, está barajando la posibilidad de traer algunos todo terreno Land Cruiser Station Wagon, los modelos más espectaculares de su oferta 4x4.

- El Volkswagen Golf Rally empieza a comercializarse en nuestro mercado con un dato récord: las 250 unidades de la primera oleada están ya vendidas.
- Los rumores que anuncian la importación de la marca británica Panther por una sociedad radicada en nuestro país parece que van tomando consistencia día a día. Es probable que los coupés Kallista, biplazas descapotables de rasgos clásicos, aparezcan antes de finalizar 1990.

la expropiación del rancho de El Cordobés, asentamiento que tiene paralizado el tramo sur de la futura carretera de circunvalación de la capital, M-40.

HONDA NR 750

MAGIA MECÁNICA

HAN pasado once años desde la primera aparición de la Honda NS 500 en un circuito. Su motor tenía cuatro cilindros ovales, un segmento, dos bielas por cada pistón, ocho válvulas por cilindro y dos bujías; todo el conjunto giraba a más de veinte mil revoluciones por minuto. Ahora se ha vuelto a poner en práctica toda aquella experiencia y se ha apli-

cado a la nueva NR 750, una moto futurista desde el punto de vista tecnológico que encierra las soluciones mecánicas de la NS 500. Por el momento, Honda no se ha pronunciado respecto a la potencia del propulsor vanguardista; al ver, sin embargo, un cuentarrevoluciones con el límite de rotación en las quince mil revoluciones por minuto, es fácil deducir prestaciones del máximo nivel.



Coches solares, nuevo campo de investigación en Japón.



Motores multiválvulas (cinco por cilindro) y de componentes cerámicos.

convencional. También había una versión muy especial del Trooper, con un acabado Lotus, que incorpora un equipamiento muy completo y dispone de un cambio de marchas automático.

Por su parte Mazda también ha echado el resto, y además de sus correspondientes prototipos, hacía un alarde tecnológico, mostrando las diferentes soluciones que va a aplicar los próximos años. Entre lo más espectacular destaca el motor de doce cilindros en tres bancadas de

cuatro, con tres culatas de 16 válvulas. Como no, también insiste en la técnica del motor rotativo de tres rotores, con inyección directa, que mejora sensiblemente el rendimiento. En lo que se refiere a los motores diesel, los técnicos de Mazda han desarrollado un cuatro cilindros de dos litros sobrealimentado mediante un Compex, que es capaz de desarrollar unas cifras de potencia semejantes a las de un motor de tres litros de gasolina atmosférico.

La marca de los tres dia-

manes, Mitsubishi, centró la atención de su stand en la nueva versión del HSR y en su última berlina de lujo, el Diamante. Este modelo, sólo se va a comercializar en el mercado japonés, pero es posible que si la experiencia del Infiniti y el Lexus en los mercados exteriores es positiva, Mitsubishi también se lance al exterior con este vehículo.

En el centro del stand aparecía el deportivo de moda en Estados Unidos: el Mitsubishi Eclipse. Curiosamente ésta era su primera aparición oficial en Japón, puesto que este coche se fabrica en Estados Unidos en colaboración con Chrysler y está previsto que su comercialización en Japón se inicie a finales de 1990. En cuanto a la técnica, aparecía la nueva gama de motores multiválvulas denominados Cyclone, entre los que destacaba un pequeño tres cilindros de 550 centímetros cúbicos, con cinco válvulas por cilindro. La potencia de este motorcito es de 64 caballos.

Las marcas más modestas, tampoco se quedaban atrás. No presentaban grandes novedades en cuanto a modelos de serie, pero todas ellas tenían avanzados prototipos, como el Suzuki Cappuccino o Constellation, el Subaru SVX o el Daihatsu Fellow.

En cuanto a las marcas europeas y americanas, en Tokio su papel es de comparsas. Ni el sensacional Panamericana de Porsche podía hacer sombra a los competidores locales.

Los grandes deportivos, el BMW 850i, el Ferrari 348 o el Pininfarina sobre base Ferrari, relegado a un triste stand entre los vehículos comerciales, eran lo más destacable de la representación europea. El modelo que



Daihatsu ha pensado en el tiempo de ocio creando el RA-90 y el Atrai Marine, el interior de este último ha sido diseñado como el de un pequeño barco.



tres personas, gracias a que el suelo se puede almohadillar convenientemente. La capacidad se incrementa con la tienda que se adapta al tamaño del vehículo. Los paneles laterales de la furgoneta se abren y las piezas de la tienda se pueden guardar en ese compartimento.

Para concluir con Suzuki, mencionaremos el Alto Hustle, que no es más que una simpática versión del conocido utilitario de la marca, adaptado al reparto diario en las grandes capitales. Por su manejabilidad y gracias a su tamaño de 3,19 metros de largo, entra en cualquier calle por angosta que sea.

cia a preparar coches para usos específicos. Sus propuestas en el Salón de Tokio eran muchas y muy atractivas. Destacaba por su espectacularidad el **Hijet Dumbo**, en el cual se ha conseguido una enorme cantidad de espacio, en apenas algo más de tres metros. Las formas son muy cuadradas, pero la estética del vehículo se ve beneficiada por el intensivo uso del cristal. Sus aplicaciones, pueden ir desde el reparto diario en zonas urbanas, hasta su uso como pequeño microbús de lujo. El pequeño motor de 550 centímetros cúbicos, lo condiciona como medio de transporte urbano.

El **Atrai Marine**, es también una adaptación de una pequeña furgoneta para un uso determinado como la pesca y los deportes acuáticos. Todo en su interior ha sido diseñado como si se tratase de un pequeño barco; los cajones de madera que cubren el piso de la zona de carga, son muy útiles para que los aficionados a la pesca lleven todos los artilugios perfectamente ordenados. Es un coche ideal para realizar cualquier tipo de actividad al aire libre, pues su generador autónomo permite acampadas en lugares solitarios, con unos excelentes niveles de confort.

Mitsubishi entra en este apartado con un peso específico propio con la preparación del Minica, denominado **Toppo**. Sobre la base de este peculiar minicoche se ha modificado la carrocería, para aumentar su altura. Esta ganancia de espacio y un interior con infinidad de raffles, enganches y bolsillos, hace que las posibilidades de uso sean muchas. Los asientos pueden anclarse de muy diversas maneras y las puertas, asimétricas, pueden abrirse en muy poco espacio. En el techo se puede montar una pequeña tienda para dormir, o simplemente tomar el sol. Es un coche para gente con imaginación que lo sepa adaptar a sus deseos o necesidades.

También el prototipo de transporte medio para las ciudades del futuro llamó la atención. El **Guppy**, pues así se llama, dispone de dirección en el doble eje posterior, y un sistema de navegación para evitar caer en atascos. Un ordenador personal ayudará en las tareas burocráticas del reparto diario.

Toyota, por su parte, propone a los profesionales de la información audiovisual un prototipo que, en un futuro dará lugar a las unidades móviles de las televisiones más avanzadas. Sobre un camión ligero, se ha instalado un sistema audiovisual, además de un equipo de cámaras digitales y equipos de montaje y adaptación. Dispone también de una pantalla multivisión con doce monitores, perfectamente

KADETT

ROADSTAR

INFORMACION DIGITAL

La marca suiza Roadstar distribuida en España por Flamagás S.A., ha presentado una nueva línea de radiocassettes de coche llamada Quadro, que se acompaña de una nueva gama muy completa y variada que incluye nuevos radiocassettes, altavoces y ecualizadores.

Son tres los nuevos productos, que se caracterizan por una gran pantalla de cristal líquido, en la que se ofrece una completa información sobre las funciones del aparato.

Los tres autorradios disponen de 5 bandas, tres de las cuales sintonizan Frecuencia Modulada. A su vez son 30 las presintonías que alcanzan a memorizar (6 en cada banda). El sistema Compu-Store, se encarga de buscar y memorizar automáticamente las emisoras más potentes de la zona. Por su parte, el PSS (Preset Scanner) busca instantáneamente todas las emisoras programadas.

La potencia para los nuevos Roadstar es de 40 Watos para dos de los modelos, mientras que el más económico se queda en 15 W.

Así mismo, los dos modelos altos de gama (RC-820/RC-860) disponen de auto-reverse y en concreto el RC-860 también cuenta con un ecualizador gráfico de cinco bandas, que mejora la acústica ajustando los tonos a gusto del usuario.

Como opción la marca suiza ofrece un extraíble para impedir el robo del aparato.

Al desconectar éste, las memorias quedan almacenadas gracias a la batería que se incluye.

Para estos tres modelos, Roadstar recomienda los altavoces SP-1320 con dos vías y cono de Polipropileno, capaces de admitir una potencia no superior a los 75 Watos.

Por último la política de precios de la marca en nuestro país, sigue resultando bastante agresiva, y la relación calidad precio es excelente, como muestra el precio entre 30.000 y 45.000 pesetas de los nuevos aparatos.

A.M.



LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (KHz)	FM (MHz)		AM (KHz)	FM (MHz)
LAS PALMAS G.C.			COPE (Radio Pop. de Logroño)		90.44
RNE/R-1	576		Radio Minuto-Antena Rioja		100.0
SER (Radio Las Palmas)	1008	98.0	Indep. R. Calahorra-R.Momento		93.7
SER (Radio Maspalomas)		95.75	RNE/R-2		98.2
A-3 (Radio Canarias)		103.0	RNE/R-3		101.4
A-3 (Radio Canarias Sur)		102.0	RNE/R-4		88.2
A-3 (Radio 80)		94.4	RNE/R-5	1395	
COPE (Radio Pop. Las Palmas)	837	91.8	LEON		
COPE (Radio ECCA) Educativa	1264	90.4	RNE/R-1	774/885	
COPE (Radio ECCA) Fuerteventura		93.0	SER (Radio León)		

#

Uno, che passione!

Nuevo Fiat Uno. La pasión de tu vida.

Ahora ya no podrás resistirte a su encanto, su personalidad, su diseño. Ahora, desde el primer momento, despertará en ti una atracción tan fuerte que se convertirá en tu mayor pasión. La pasión por el nuevo Uno. Inconfundible, preparado para dominar la nueva década, el nuevo Uno te llevará donde tú quieras, por cualquier carretera, con perfecta seguridad, venciendo el viento más silenciosamente y reduciendo los consumos con su nuevo CX de 0,30, récord en su categoría. Te sorprenderá cómo su interior, totalmente renovado, es todavía más amplio, para que estés más cómodo y te puedas mover a tus anchas. Y ahora también el Uno viene con nuevos motores, porque además del mítico motor Fire 1.000, dispone de un motor Fire 1.100 de 56 CV y de un motor 1.400 de 72 CV con inyección electrónica single point. La versión Turbo dispone ahora de 118 CV con un nuevo motor 1.400 con inyección electrónica multipoint, turbocompresor e intercooler. Entre todas sus versiones de 3 y 5 puertas, diesel o gasolina, elige el nuevo Uno que más te vaya. Desde 998.000 Ptas.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER







El R-21, con un precio muy competitivo y un completo equipamiento de serie, se lo va a poner muy difícil a sus competidores. Las marcas rivales tendrán que poner toda la carne en el asador para no dejarse comer mucho terreno.

nault, Opel y Citroën, rodando cerca de sus límites aparece la típica tendencia de los tracción delantera en virajes muy cerrados, pero para que esto suceda tenemos que ir muy al límite. El Sierra hará las delicias de los amantes de la conducción deportiva, debido a las reacciones de la tracción trasera. Tiene un inconveniente y es que mientras el eje trasero apoya a la perfección en las curvas, el delantero se queda algo más suelto y da la sensación de quedar-

nos sin dirección. Por su parte el Citroën, que dispone de suspensiones hidroneumáticas que le confieren una gran estabilidad y un excelente confort, en algunos apoyos tiene un comportamiento un poco brusco. Si sacamos una conclusión acerca del comportamiento de estos coches, podemos decir que cualquiera de ellos satisfará las necesidades de todo aquel que necesite un vehículo con un elevado confort de marcha y unas buenas prestaciones.

¿QUIEN DA MAS?

Por lo que respecta al acabado, estamos ante cuatro modelos en los que sus respectivas marcas han cuidado los detalles del interior y si hay que elegir uno que destaque sobre los demás ese es el Ford Sierra, y a continuación tendríamos que situar a los demás en un grupo compacto.

Pero de verdad donde está la diferencia, y es lo que puede hacer inclinar la balanza en favor de un modelo u otro, es en el precio y en el equipamiento de serie. En este sentido la opción más lógica es la del Renault 21 TXE, que con un precio ligeramente inferior a los dos millones y medio de pesetas, cuenta con un equipo muy completo, que incluye ABS y aire acondicionado. El más asequible de todos ellos es el BX, que cuesta algo más de dos millones doscientas mil pesetas, pero no hay que olvidar que es el más veterano de todos y que si sumamos el ABS y el aire acondicionado, que cuestan más de trescientas mil pesetas, resulta más caro que el modelo de la marca del rombo. Por precio le sigue el Vectra, que ya de entrada es más caro que el Renault, si sumamos el ABS que opcionalmente ofrece la marca y el aire acondicionado el precio se sube mucho. De los cuatro el más caro es el Sierra, que cuesta algo más de dos millones setecientas mil, sin sumar ni el aire acondicionado ni el ABS, con estos elementos el precio se dispara; a su favor tiene el mejor acabado de los cuatro y el que mayor confort ofrece.

Puestas así las cosas y con cifras en la mano, no cabe duda de que Renault con su agresiva política de precios se lo va a poner muy difícil a la competencia, que tendrá que buscar soluciones para no dejarse ganar mucho terreno.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

BALANCE FINAL

	R-21	BX	SIERRA	VECTRA
Velocidad máxima	2.º ****	3.º ***	4.º ***	1.º ****
Aceleraciones	2.º ****	3.º ****	4.º ***	1.º ****
Recuperaciones	2.º ****	1.º ****	3.º ***	4.º ***
Consumo	3.º ***	2.º ****	4.º ***	1.º ****
Transmisión	1.º ****	1.º ****	2.º ****	3.º ***
Caja de cambios	3.º ***	1.º ****	2.º ****	3.º ***
Frenos	1.º ****	3.º ***	1.º ****	2.º ****
Dirección	2.º ****	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Comportamiento	2.º ****	2.º ****	3.º ****	1.º ****



Comportamiento muy mejorado en este Carrera 2, más racional que los antiguos 911
El alerón trasero sólo se levanta por encima de una velocidad. La aerodinámica es importante

mos anteriormente, mantiene los mismos conceptos básicos de conducción de sus antecesores, pero con la importante novedad de que su comportamiento es ahora bastante más razonable. Gracias a una nueva suspensión, ahora resulta mucho más difícil «sacar» un 911 de su trayectoria y conseguir que la parte trasera se vuelva juguetona. El coche va sobre auténticos raíles, a pesar de que cuenta con una buena cifra de caballos bajo el pedal del acelerador.

Un aspecto importante que merece ser destacado en este modelo es su capacidad de frenado realmente impresionante. Cuatro discos ventilados y pinzas de cuatro bombines en el tren delantero permiten una capacidad de frenado realmente impresionante.

En lo que se refiere a su precio, y aunque todavía no se conoce su valor en nuestro país, oscila en torno a un millón de pesetas más barato que la versión dotada con tracción a las cuatro ruedas,

mientras que el dotado con la caja de cambios Tiptronic está sólo medio millón de pesetas por debajo del correspondiente al Carrera 4.

Son tres las versiones disponibles de este nuevo Carrera 2, denominadas respectivamente Coupé, Targa y Cabrio, mientras que en un principio el número de unidades producidas anualmente estará en torno a las 19.000. Las primeras unidades de este nuevo modelo ya han comenzado a llegar a nuestro país y su venta em-

pezará hacia finales de año.

Pero sin lugar a dudas la más importante aportación del nuevo Carrera 2 es su revolucionario cambio Tiptronic, que según las palabras de los propios responsables del proyecto no se ofrecerá en la versión de cuatro ruedas motrices, y con la que los técnicos de la marca de Stuttgart están trabajando para su empleo en los Porsche con motor delantero, el 944 y el 928, si bien todavía queda mucho trabajo por delante.

La tradición del Porsche 911 continúa viva y lo va a seguir estando al menos por diez años, que son los que de momento le han dado de cuerda los técnicos con este pequeño restyling que afecta más a pequeños detalles técnicos del coche que a la propia filosofía del vehículo; ahora ofrece, además de la tracción a las cuatro ruedas del Carrera 4, un cambio de marchas de tipo automático, cómodo y funcional que permite una utilización razonable del Porsche 911 a cualquier conductor de tipo medio. Ya no hace falta ser un magnífico conductor para hacerse con los mandos de un Porsche 911, pero, eso sí, lo que es necesario es ser un buen conductor para llevar al límite un 911, aunque sea un Carrera 2.



El Carrera 2 existe en versiones Targa y Cabriolet
A pesar de sus 25 años en el mercado, el 911 sigue vivo

M A Z D A 3 2 3

Hay personas que proyectan su personalidad por encima de modas. Que son admiradas sin ellas saberlo. Personas que buscan en

Cuando llega septiembre,
vuelve a girar el “CARRUSEL”.
Con todo lo bueno que lleva dentro.

La dirección de Antonio Martín Valbuena.

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*

Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano.

La retransmisión CASI TOTAL del partido local. Y ahí no queda todo.

Todo el fin de semana haciendo deporte. Desde el “CARRUSEL”

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de

“CARRUSEL” y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE.

Todo el deporte de principio a fin  todo el fin de semana.

“CARRUSEL DEPORTIVO”. *Le damos cien vueltas a todo lo deportivo.*



LA RADIO PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

