



SPIDER ALFA PARA SOÑAR

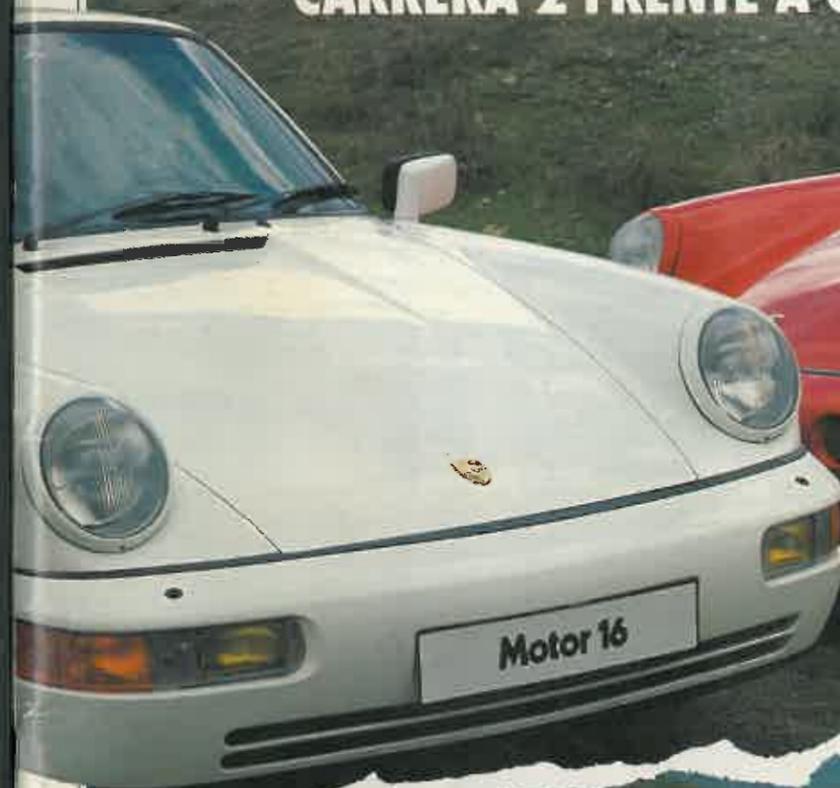
SEMANAL **Motor 16** GRUPO

30 de diciembre de 1989

Núm. 323 • 275 ptas.

PORSCHE CONTRA PORSCHE

CARRERA 2 FRENTE A CARRERA 4



INFORME
EL 54 POR CIENTO
DE LOS COCHES
NO PASAN LA ITV



OPEL CORSA ■ FIAT UNO ■ FORD FIESTA
COMPARATIVA NUEVOS 1.400



GAMEL TEAM PARIS~DAKAR '90

El amarillo pone al rojo el Dakar.

Dunas infranqueables.
Miles de kilómetros de pistas sin balizar. El misterioso Tenere...
Un año más, el Equipo Camel afronta este desafío con un único objetivo: llegar a las playas de Dakar antes que nadie. Sus pilotos, Salvador Serviá y Copi Capdevila cuentan con la experiencia necesaria para, al volante de sus Range Rover conseguir que el equipo amarillo ponga al rojo el Paris-Dakar.



La raza de los 90

HACE siete semanas, MOTOR 16 adelantaba en exclusiva uno de los proyectos más espectaculares que se presentan para la próxima década: el programa de Ford y Volkswagen de repetir en Europa su alianza sudamericana. Fue una noticia que no pasó desapercibida por su trascendencia y que ahora se ha confirmado, aunque no está de más recordar algunos matices.

Ya al margen de la importancia del acuerdo, que tiene su antecedente en Brasil con la compañía Autolatina, (fabricante entre otros productos del Ford Escort con motor de VW Golf), destaca el hecho de que los dos grandes se pongan de acuerdo para un mercado tan importante como el europeo, si bien se trata de una asociación tecnológica, nunca comercial.

En Ford jamás han negado esta operación. Es más, confirmaron que se llevaría a cabo sobre un segmento muy especial, un segmento minoritario. Incluso en su programa de inversiones, se contempla una partida para ésta. Existe además la posibilidad de que se fabrique en España, en Valencia, aunque hay más candidatos: Italia y Gran Bretaña principalmente.

Por lo que respecta a Seat, no parece que Volks-

wagen tenga la intención de producir este modelo en España. Al menos, las fuentes consultadas dan más probabilidades a los complejos fabriles de Ford, pero como el modelo será presentado a finales de 1993, queda un cierto margen de tiempo para definir posiciones y estrategias.

En lo que no hay dudas es en el tipo de vehículo que protagoniza esta asociación. Tanto Volkswagen como Ford quieren estar presentes en un segmento del mercado hasta ahora inexplorado para ellos (o casi, porque VW con su Caravelle ha estado cerca). Renault ha logrado con su Espace abrir brecha en el sector del vehículo multiuso. De hecho, recientemente ha sido galardonado por la revista francesa L'Automobile con el título de «Coche de los 80». Otras marcas japonesas como Nissan con el Prairie han seguido al Espace, un modelo que ha dado a Renault la satisfacción de ver como los usuarios europeos creían en sus mismas ideas. Pero también han creído otras marcas. Así, PSA y Fiat tienen ya bastante avanzados sus proyectos tipo Espace. Es una nueva raza de automóviles, que con toda seguridad va a recibir el espaldarazo definitivo en el transcurso de la próxima década. Van a ser los coches de los 90.

Alberto Mallo



PAG.52: A FONDO: OPEL SENATOR 24 V

SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
10	LO ULTIMO	Alfa Romeo Spider
14	FRENTE A FRENTE	Porsche Carrera 2 y Carrera 4
25	MERCADO	Leasing
26	PRECIO COCHES NUEVOS	
38	ACTUALIDAD	Los nuevos 1.400 c.c.
42	FRENTE A FRENTE	Sbarro Robur
55	FUERA DE SERIE	Suzuki GSX R 750 y 1.100
60	MOTOS	



64	AUTOSONIDO	
67	COMPRAR Y VENDER	
78	CUENTENOS SU CASO	
79	OCIO	Salón de Essen
83	DEPORTE	Renault 21 T Europa Cup
86		Miguel Prieto
90		Paris-Dakar
96		A todo gas
98	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

Motor 16



INFORMACION Y REVISTAS S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Beneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Millerey (París), Daniel Montevardo (Tokio), Giancarlo Perini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseños: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Viente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao 48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisna Rusé y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montullá. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 49.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9°. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Leles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

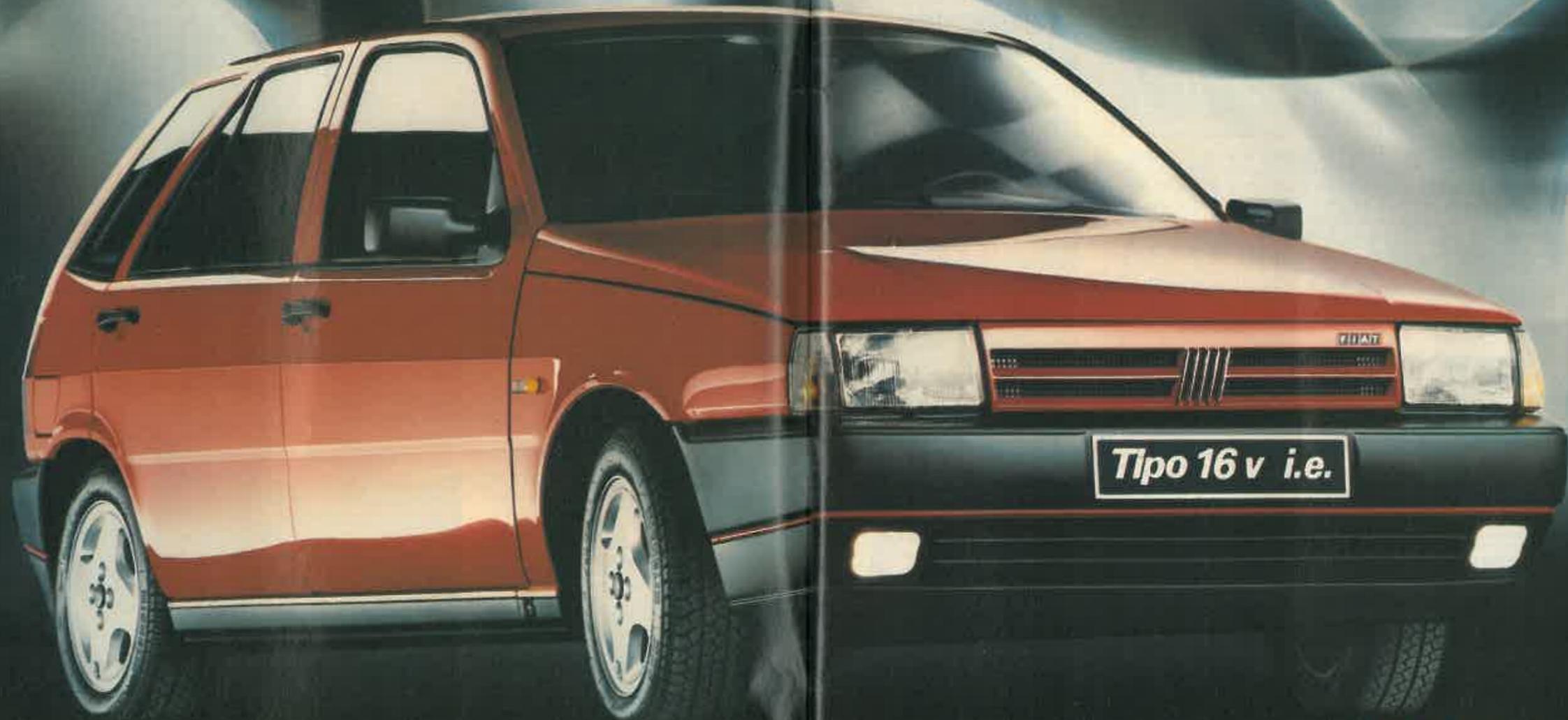
Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galerín.S.A. Alfonso Gómez,42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprenta: COBRRI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Connar. Dirección Técnica: José María Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.87/327.14.59/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas. 138 CV.



Tipo 16 v i.e.

P.V.P. 1.950.000 PTS.

Las cosas han cambiado y ha sido Fiat quien ha dado el primer paso, quien ha conseguido hacer un deportivo que no va dando saltos, que no hace ruidos, que se conduce con una sola mano y se agarra como una lapa. El nuevo Fiat Tipo 16 válvulas es un deportivo auténticamente confortable. Tiene inyección electrónica, 138 CV., 1.750 c.c. y 4 frenos de disco, los dos delanteros autoventilados capaces de pararlo a 204 Km/h.

con total seguridad. Pero hay algo inevitable en el nuevo Tipo 16 válvulas, su tirón, por eso sus asientos son envolventes, su caja de cambios precisa, su carrocería sumamente robusta y su amortiguación geoméricamente equilibrada. Su equipamiento de serie es sorprendente: dirección asistida, check-panel, cierre centralizado, elevallas eléctrico, luces antiniebla y llantas de aleación con neumáticos

sobredimensionados. Pero hay más Tipos, más motorizaciones.

Usted decide. Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas. Acéptelo deportivamente.

	CV.	Velocidad máxima	Aceleración de 0-100 Km/h.
TIPO 1.800 i.e. 16 v	138	204 Km/h.	8.5 seg.
TIPO 1.400	72	161 Km/h.	13 seg.
TIPO 1.600	83	172 Km/h.	12 seg.
TIPO 1.900 TD	92	175 Km/h.	12 seg.



**Fiat Tipo.
Coche del año 1989
en Europa.**

Autopista. Autovisie. L'Equipe. Quattroruote. Vi Bilägare. Stern. Sunday Express Magazine.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

En voz baja



**Los distintos criterios de valoración en las aduanas españolas están causando quebraderos de cabeza en el Ministerio de Economía. Un automóvil importado usado puede llegar a ser valorado en más del doble, si pasa la Aduana en Madrid o en La Junquera. Es obvio que los profesionales de la importación conocen los puntos de entrada más favorables.

**En las primeras semanas del año próximo comenzarán a venderse los Peugeot 309 GTi de 16 válvulas y 160 caballos. Para este interesante modelo, Peugeot quiere ofrecer un precio super competitivo que sirva de tirón para toda la gama. Es probable que el nuevo 309 no alcance los 2,4 millones de ptas, con aire acondicionado incluido.

** Fiat Auto está en plena ebullición, preparando el proyecto «Trino», el más ambicioso de cuantos ha emprendido hasta ahora el grupo de Agnelli. Con este nom-

bre se oculta el diseño y fabricación de un pequeño automóvil que simultáneamente sustituirá al Panda, el Uno y el Y10 y que, con diferentes nombres comerciales, se fabricará en Italia, la URSS y posiblemente en algún país americano.

** La compra de la mitad de Saab por parte de General Motors va a permitir la fabricación del Opel Calibra en la factoría de la marca sueca en Finlandia y además, la puesta a punto del motor de 8 cilindros en V, proyecto en espera por falta de financiación.

**Se conocen algunos detalles de la negociación Saab-GM. Mientras Bertil Krook negociaba con los italianos de Fiat en París, Carlsson mantenía en Estocolmo secretas conversaciones con los hombres de GM. Los dirigentes suecos se intercambiaban información, llamándose por teléfono a las tres de la madrugada y comentando la marcha de los futuros acuerdos



CATALUÑA

MAYOR SEGURIDAD VIAL

La Gerencia de Seguridad Vial creada hace unos meses por la Generalitat de Cataluña acaba de editar un completísimo informe sobre la accidentalidad vial en esa Comunidad, al tiempo que ha dado a conocer cual va a ser el calendario de acciones a emprender durante 1990. El primer objetivo que se ha marcado es detener el incremento de la siniestralidad existente y mejorar la pronta asistencia a los accidentados. La campaña de uso del casco entra también en este paquete de medidas y va a ser la primera en salir a la calle.

L. ROVER DISCOVERY

¡QUE FUERTE!

El Land Rover Discovery, el modelo estelar de la marca británica para el año 90, acaba de demostrar toda

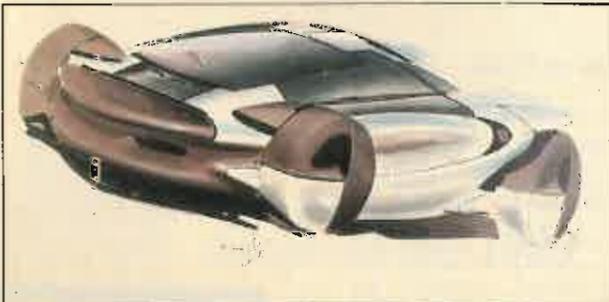
motor, patente depositada por Francisco Bonet Dalmau en Barcelona el 12 de diciembre de 1889. Tal patente decía cosas tan sabrosas como: «los vehículos de motor son de conducción sencilla mientras funcionan». Salvador Claret ha adquirido el motor en Alemania.



ANCESTRO

RENACE EN BARCELONA

Salvador Claret, hijo del titular de la colección de automóviles del mismo nombre radicada en Sils, acaba de presentar los trabajos realizados en la reproducción del primer trabajo español, como conmemoración del centenario de la primera patente española de vehículo a



HONDA NSR 75 III COMO SITO PONS

Honda va a comercializar de inmediato una versión personalizada de su NSR de 75 centímetros cúbicos. Su decoración está directamente inspirada en los colores que cubren la motor campeona del mundo de Sito Pons. La NSR

75 III da 13 caballos de potencia a 9.000 revoluciones por minuto y alcanza 117 por hora de velocidad punta. Lleva una suspensión trasera «Pro-link» y monta un freno de disco delantero de 220 milímetros de diámetro con doble pistón. Por su cilindrada puede conducirse desde los 16 años con el carné A1.



JEEP CHEROKEE

VENDIDO POR RENAULT

El acuerdo suscrito entre Renault y Chrysler acaba de dar luz verde a la comercialización de los Jeep Cherokee y Wrangler por parte de Renault en los países del sur de Europa, entre los que se incluye España. FASA-Renault ha iniciado ya los procesos de homologación correspondientes para los modelos Cherokee animados por motores de gasolina, con



seis cilindros en línea, cuatro litros de cubaje y 177 caballos de potencia, así como para los modelos animados por motores de gasóleo,

de cuatro cilindros en línea y turbo con 85 caballos de potencia. Los Cherokee de gasolina estarán en el mercado a primeros de año con pre-

cios que serán inferiores a los 4.800.000 pesetas, mientras que las versiones turbodiesel llegarán en el segundo trimestre de 1990.

su energía con una prueba contundente: ha arrastrado en tren de cuatro unidades con un peso próximo a 177 toneladas. El Discovery de la policía inglesa, equipado con los dispositivos necesarios



ochenta antes de 1994, siendo el 90 por ciento de ellas en propiedad y el resto abandonadas. Por otra parte, Petronor y el Ente Vasco de la Energía han constituido una sociedad «NorOil» para distribuir productos petrolíferos en Euzkadi.

AUTOPISTAS

SE COMPLETA LA DEL ATLANTICO

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha hecho público un Real Decreto por el que se autoriza la explotación y construcción de dos nuevos tramos de la auto-

pista del Atlántico. El primero de ellos, Guisamo-Fene, acercará la localidad de El Ferrol a La Coruña y Santiago de Compostela y permitirá su enlace con mayor rapidez a otras ciudades de Galicia. El segundo tramo, Rande-Puxeiros, evitará al tráfico de largo recorrido la circunvalación de Vigo, para entroncarse con la autovía Vigo-frontera portuguesa, cuya construcción está prevista en el actual Plan General de Carreteras.

EN EL MUNDO

750.000 IBIZAS

Las cadenas de montaje de Seat en la Zona Franca

de Barcelona acaban de lanzar el Ibiza número 750.000, un número impresionante para un coche que vio la luz hace cuatro años y medio.

El nacimiento del Ibiza tres cuartos de millón, un SXi de color rojo, contó con la presencia del presidente de la firma Seat, Juan Antonio Díaz Alvarez.



para rodar sobre los raíles del ferrocarril, hizo su exhibición en la estación de Staverton, cerca de Exeter, ante los ojos expectantes de los concesionarios españoles, ante los responsables de la comercialización del modelo en nuestro país, acontecimiento que se producirá a primeros del mes de febrero próximo.

GASOLINERAS

MOBIL Y LARIOS, EN COMANDITA

La multinacional petrolera Mobil Oil y el grupo distribuidor de bebidas Larios han llegado a un acuerdo para la constitución de un «joint venture» para la creación de una red de gasolineras en toda España. Antes del próximo mes de marzo se pretende abrir cuatro estaciones en Andalucía, cifra que llegaría a

Verde y Rojo



FASA Renault acaba de poner en funcionamiento un teléfono de información al consumidor. Cualquier ciudadano que llame al 91-7660000 (extensiones 2153, 2170 y 2099) podrá exponer sus quejas o recibir información sobre los vehículos de la marca.

NADA menos que un siete por ciento suben las tarifas de los taxis en Madrid. Los ciudadanos se preguntan las razones para subir en esta cuantía, si los combustibles mantienen sus precios y no hay razones económicas objetivas que lo justifiquen

RAFAEL Escamilla, director de «Coche Actual» ha sido

galardonado con el premio periodístico GANVAM, uno de los más prestigiosos de cuantos se conceden en esta especialidad informativa.

INSISTIMOS en el tema del edificio de la central de IBM en Madrid porque los responsables de la multinacional americana sigue empeñada en convencer a los madrileños de que se trata de una maravilla, publicando anuncios en la prensa. Lo cierto es que la compañía, el arquitecto y el Ayuntamiento de Madrid deberían estar avergonzados por esta mole en la que sólo un tercio de los trabajadores tienen plaza de estacionamiento.

CORSA JACA



NIEVE DE AMOR

Y FUEGO

Corsa Jaca. Blanco y altivo. Acariciando la cima.
El nuevo modelo Corsa Jaca. Un coche de serie limitada y altamente equipado: llantas especiales, retrovisores exteriores y spoiler delantero color carrocería. 1.200 cm³, 55 CV, volante deportivo, cuentarrevoluciones y lunas tintadas.

Y como elemento opcional: KIT de nieve (portaesquí y cadenas).

CORSA JACA. CERCA DE LA CUMBRE.

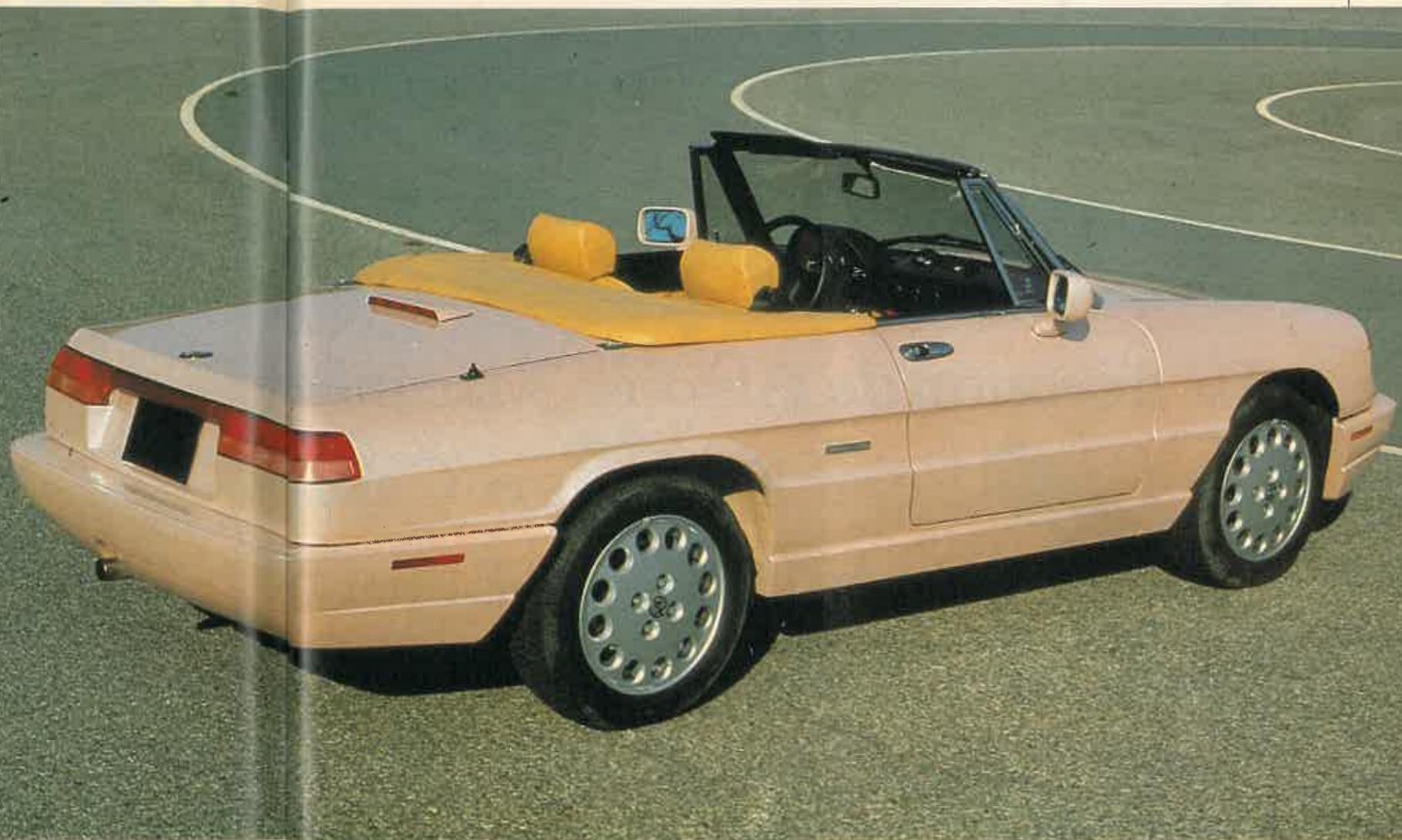
P.V.P.: 999.999 Ptas.*

* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).
I.V.A. y gastos de pre-entrega incluidos.



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.



Las nuevas reformas estéticas del Alfa Romeo Spider afectan exteriormente a los paragolpes y a la parte trasera. El comportamiento es ágil y se inscribe en las curvas ayudado por un leve deslizamiento del eje trasero.

ALFA ROMEO SPIDER

SENSACION DE LIBERTAD

El indudable encanto de los descapotables ha llevado a Alfa Romeo a rejuvenecer su Spider, un modelo que, a pesar de tener un diseño veterano, sigue siendo distinto y ahora más atractivo.

El mercado de los convertibles ha sufrido, durante algunos años, una importante crisis, que únicamente fue superada en Estados Unidos. Desde hace poco tiempo, el público vuelve a valorar el atractivo que siempre han mantenido estos coches y su

creciente demanda invita a las marcas a fabricar modelos de estas características.

Vehículos de marcado carácter deportivo, con motores generalmente potentes y que por su condición de descapotables ofrecen a sus conductores una gran sensación de libertad, se ofertan por un

gran número de marcas. De esta forma y con este sector en pleno auge, Alfa Romeo ha puesto manos a la obra y su centro de diseño en colaboración directa con el indispensable Pininfarina ha rejuvenecido el ya mítico Spider, adaptándolo a los gustos actuales.

La nueva reestructuración introduce unas reformas estéticas que afectan principalmente a los paragolpes, ahora integrados en la carrocería y del mismo color que ésta, al igual que los espejos retrovisores. Los grupos ópticos traseros y las molduras laterales también han sufrido importantes variaciones. El interior se mantiene prácticamente igual. Aunque se ha acoplado un nuevo volante y la disposición de algunos mandos se ha cambiado, sigue manteniendo todo su encanto.

La presentación de este biplaza se realizará el próximo mes de Marzo en el Salón de Ginebra e inmediatamente después comenzará su venta en Italia. A lo largo de 1990 entrará en el mercado español y su precio estimado, todavía sin confirmar, estará en torno a los tres millones setecientos mil pesetas aproximadamente.

FICHA TÉCNICA

	2.0	1.6
MOTOR		
Disposición.....	Delantero-longitudinal.	Delantero-longitudinal.
Nº de cilindros.....	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.).....	1.962	1.570
Diámetro por carrera (mm.).....	84 x 88,5	78 x 82
Nº válvulas por cilindro.....	2	2
Alimentación.....	Inyección	2 Carb.dobles
Compresión.....	10 a 1	9 a 1
Potencia máxima (CV/rpm).....	126/5.800	109/6.000
Par máximo (mkg/rpm).....	17/4.200	14/4.800
TRANSMISION		
Tracción.....	Trasera	Trasera
Caja de cambios.....	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS		
Sistema.....	Discos/Discos	Discos/Discos
RUEDAS		
Neumáticos.....	195/60 VR 15	185/70 VR 14
PESOS Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (Kg).....	1.110	1.070
Largo (mm).....	4.260	4.260
Ancho (mm).....	1.630	1.630
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad máxima.....	200	190
Acceleración 0-100 km/h (seg).....	9	10
Consumo medio (l.).....	8,6	10

te. En cualquier caso, el mercado americano será el que abarcará el mayor volumen de ventas y al que más directamente va dirigido. En un principio se pensó montar el potente motor Twin Spark, pero el carácter limitado de estos modelos descartó esta motorización dando paso al anterior motor de cuatro cilindros en línea, construido enteramente en aleación ligera y con dos litros de cilindrada. Para el mercado italiano se ofertará también un Spider con motor 1.6 que desarrolla 109 caballos y se estudia la posibilidad de montar el motor 1.8 de inyección más adelante.

La aerodinámica ha sido un elemento a tener en cuenta y permite viajar con un cierto confort hasta los 120 kilómetros por hora sin la capota.

El Spider vio la luz en Mayo de 1968 y a pesar de co-

mercializarse hace más de dos décadas, sigue gozando de un diseño válido y atractivo.

Aquel primer modelo fue realizado por la mano maestra de Pininfarina y se le denominó Giulia, acoplándole un motor de 1.300 centímetros cúbicos que con los años fue creciendo hasta dos litros. Desde entonces pocos cambios sufrió este modelo y el último y más importante se realizó en 1983 que, tras unos pequeños retoques estéticos tres años después, se ha mantenido hasta nuestros días.

En definitiva, Alfa Romeo vuelve a contraatacar con su Spider en un segmento que, con los actuales Lotus Elan y Mazda MX-5 entre otros, se está haciendo cada vez más competido para las marcas y atractivo para los conductores.

Víctor M. Fernández

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.*



RICARDO PEREZ ASOCIADOS



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

PORSCHE 911 CARRERA 2
CONTRA CARRERA 4

CON EL SABOR DE
LO AUTENTICO



HACE algunos meses quedamos gratamente impresionados por las excelencias del Porsche Carrera 4. En aquella ocasión alabamos los profundos cambios introducidos en una línea que tiene ya 26 años de vigencia, pero también nos preocupaba el pensar que se estaban perdiendo los modos que caracterizaban a este deportivo. Hay que tener en cuenta que este 911 es un 85 por ciento un modelo totalmente nuevo, pero que mantiene el aire de sus an-

tecesores. La tracción a las cuatro ruedas, con su eficacia y facilidad de conducción, parecía condenar definitivamente la clásica disposición de todo atrás. Ahora llega a nuestras manos el Carrera 2 que bajo, una apariencia prácticamente igual, pero con tracción en las ruedas posteriores, vuelve por sus pasos a lo que tiene que ser el Porsche 911 de los años noventa.

Con los retoques estéticos y la profunda remodelación mecánica, este joven veterano está en disposición de

aguantar hasta el siglo XXI en su actual concepción.

Ambos vehículos disponen de soluciones mecánicas muy semejantes, es más, se puede decir que el Carrera 2 es idéntico a su hermano esceptuando la transmisión que es sólo a las ruedas posteriores.

El motor es el mismo para los dos modelos. Se trata de un seis cilindros opuestos de 3.600 centímetros cúbicos que desarrolla 250 caballos, que destaca por su gran progresividad y capaci-



911 CARRERA 2

VIRTUDES

- Motor progresivo
- Comportamiento divertido
- Prestaciones

DEFECTOS

- Plazas traseras mínimas
- Limpiaparabrisas poco eficaz
- Autoblocante opcional

PRECIO EN LA CALLE:
10.705.903 ptas.

911 CARRERA 4

VIRTUDES

- Comportamiento
- Prestaciones
- Excelente motricidad

DEFECTOS

- Plazas traseras reducidas
- Limpiaparabrisas poco eficaz
- Maletero mínimo

PRECIO EN LA CALLE:
12.624.729 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: Porsche España, S.A. Paseo de la Castellana, 141. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 04 05. Red de postventa: 29 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: dos años sin límite de kilometraje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Trasero longitudinal. N.º de cilindros: 6, horizontales opuestos. Cilindrada: 3.600 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 8. Árbol de levas: 2, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 11,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos, sin plomo. Potencia máxima: 250 CV a 6.100 rpm. Par máximo: 31,6 mkg a 4.800 rpm.

TRANSMISIÓN. Tracción: Carrera 2: Trasera. Carrera 4: A las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: Carrera 2: 1.ª, 9,6 km/h; 2.ª, 16,3 km/h; 3.ª, 23,6 km/h; 4.ª, 30,9 km/h; 5.ª, 39,1 km/h. Carrera 4: 1.ª, 9,6 km/h; 2.ª, 15,8 km/h; 3.ª, 26,2 km/h; 4.ª, 30,8 km/h; 5.ª, 38,6 km/h. Embrague: Multidisco en baño de aceite, mando hidráulico.

DIRECCIÓN. Tipo: Cremallera, asistida. Vueltas de volante: 3,25. Diámetro de giro: 11,5 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados en las 4 ruedas, con ABS.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

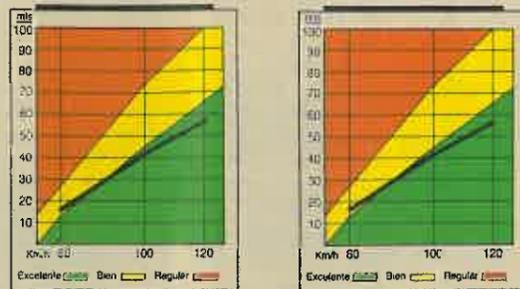
RUEDAS. Llantas: Aleación, 6x16 pulgadas delante y 8x16 pulgadas detrás. Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante, 225/50 ZR 16 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: Carrera 2: 1.380 kg. Carrera 4: 1.450 kg. Capacidad depósito: 77 l.

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	OP
Testigo reserva carburante	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Antibloqueo de frenos	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor mando distancia (iz./der.)	S/S
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N
Elevavinas eléctricos (del./tras.)	S/N
Cierre centralizado	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Asiento posterior divisible	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

CARRERA 2: A 60 km/h: 16,0. A 100 km/h: 41,6. A 120 km/h: 56,9.

CARRERA 4: A 60 km/h: 16,3. A 100 km/h: 42,0. A 120 km/h: 57,0.

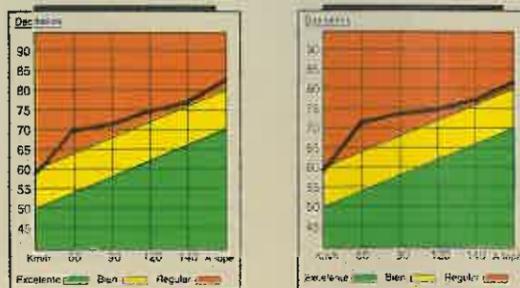
CONSUMO

	l/100 km	
	C 2	C 4
CIUDAD		
A 27,3 km/h de promedio	15,6	16,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,0	8,4
En conducción rápida	15,1	16,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,8	10,4
A 140 km/h de cruceo	12,5	13,2
A 180 km/h de cruceo	16,3	17,4
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	12,7	14,2
Capacidad depósito comb (l)	77	77
Autonomía media (km)	560	510

PRESTACIONES

	C 2	C 4
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	264,0	262,2
ACELERACION		
400 m salida parada	14,1	14,4
1.000 m salida parada	25,4	26,5
De 0 a 100 km/h	5,8	6,0
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	16,4	16,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	18,4	18,9
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	29,0	29,6
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	33,2	34,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª	6,8	7,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	9,6	10,9

SONORIDAD



CARRERA 2: Al ralentí: 59,3. A 60 km/h: 70,6. A 90 km/h: 72,6. A 120 km/h: 74,8. A 140 km/h: 76,8. A tope: 83,3.

CARRERA 4: Al ralentí: 59,6. A 60 km/h: 71,3. A 90 km/h: 73,0. A 120 km/h: 74,8. A 140 km/h: 76,7. A tope: 83,4.

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



dad para recuperarse desde muy pocas revoluciones. Este motor es de funcionamiento muy suave y está semiencausado, por lo que su rumorosidad es mínima para tratarse de un deportivo con el motor trasero.

El rendimiento de este motor es exactamente igual para los dos vehículos, y las diferencias entre uno y otro las marca el sistema de transmisión integral, que, por su mayor peso y resistencia a la rodadura, repercute en las prestaciones y consumos. Desde el punto de vista del conductor, las diferencias son



El alerón posterior se sube y se baja automáticamente en función de la velocidad.



El motor es un seis cilindros boxer que desarrolla 250 caballos.

Exteriormente, los dos coches resultan casi iguales. Además del anagrama posterior que indica la condición de cada uno de los coches, las llantas son ligeramente diferentes.

prácticamente inapreciables. Tan sólo la sensibilidad del Corvet delata las escasas décimas de diferencia entre uno y otro. En cuanto a aceleraciones, recuperaciones y velocidad máxima, las ventajas son para el de dos ruedas motrices, pero por diferencias poco apreciables. En cambio, en lo que se refiere a consumos, estas diferencias son más notables, y en algunos casos pueden llegar a ser de dos litros cada cien kilómetros. De todas formas, dado el parco consumo de este coche, estas cifras son siempre muy razonables y en un coche de



En el interior sigue existiendo el mismo ambiente de los clásicos 911 de toda la vida. En la consola central está el mando que acciona el alerón posterior manualmente.

esta potencia y precio, no se puede criticar estos valores.

Además del motor, hay otros elementos en común entre los dos vehículos. Las nuevas suspensiones son comunes a ambos, los frenos con ABS y la dirección servoasistida completan la lista de los elementos más importantes.

Sin duda, la diferencia más importante reside en la sofisticada transmisión a las cuatro ruedas del Carrera 4. Este sistema es algo peculiar, puesto que la potencia se transmite a las ruedas delanteras a través de un eje con un acoplador del deslizamiento variable que reparte el 31 por ciento de la potencia hacia el eje delantero, y el resto al trasero, en condiciones normales de adherencia. Cuando éstas varían, la potencia se dirige hacia el tren que más agarre tiene. Este sistema es perfectamente compatible con el sistema ABS y es en la actualidad uno de los más avanzados y eficaces.

Las relaciones de cambio no varían de uno a otro. La crítica en este aspecto reside en la elección de desarrollos,



que parece más adaptada a un turismo sin pretensiones que a un deportivo que se supone agresivo. Los desarrollos finales resultan un poco largos y algo separados. Afortunadamente, este aspecto lo enmascara la buena voluntad del motor que parece que desarrolla más caballos de los que tiene.

El manejo del cambio ha mejorado

sensiblemente respecto a los anteriores 911. Se ha ganado en precisión y rapidez, aunque todavía resulta un poco áspero. También el embrague ha mejorado sensiblemente y ahora es mucho más progresivo, aunque la posición de los pedales no es demasiado cómoda.

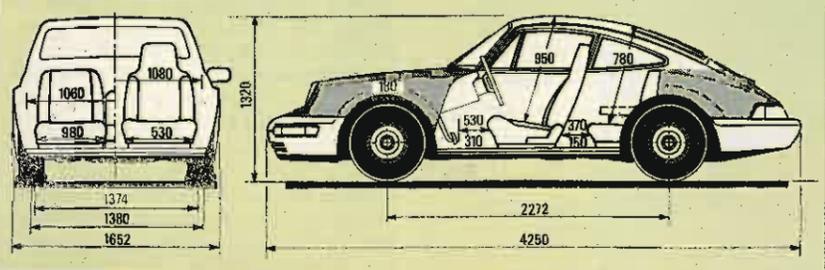
Así pues, las diferencias mecánicas y funcionales son mínimas.

Puestos uno al lado del otro, el Carrera 2 y el Carrera 4 son idénticos, con una aerodinámica bastante elaborada, que ha permitido bajar el coeficiente de penetración aerodinámica de 0,39 a 0,32. Tan sólo las llantas, de diseño diferente, y el logotipo en la parte posterior delatan la condición de uno y otro.

Una vez en marcha, se aprecian las diferencias. Cualquier conductor medio, en cuanto tome dos curvas con uno de ellos apreciará la gran diferencia de carácter entre uno y otro. En carreteras con curvas amplias y firme en buen estado, circulando a buena velocidad, se nota una mayor firmeza del tren delantero en el Carrera 4. En este punto, el Carrera 2 ha ganado mucho respecto a los anteriores 911, pero queda por debajo de su hermano de tracción total. Al margen de este matiz, en estas condiciones, ambos se comportan con gran neutralidad. La dirección asistida facilita enormemente la conducción y sigue manteniendo bien informado al conductor de las reacciones del vehículo.

Aquella desagradable sensación que se producía en los anteriores 911 en cuanto se superaban los 200 kilómetros por hora, parecía que el morro se iba a levantar del asfalto, no es más que un

PORSCHE CARRERA



TU PEUGEOT 205 TE HACE INIMITABLE. COMO TU QUIERES SER. Y ES QUE EL PEUGEOT 205 ES UN AUTOMOVIL CON ESTILO PROPIO. INIMITABLE.

CON UN EQUIPAMIENTO QUE SEDUCE POR CONFORT: ELEVALUNAS ELECTRICAS, CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS E INCLUSO AIRE ACONDICIONADO. INIMITABLE.

CON TODA LA FUERZA E INDEPENDENCIA QUE SIEMPRE HAS DESEADO ALCANZAR: HASTA 130 CV, DESDE 3,9 L. A LOS 100 KM Y MAS DE 1.200 KM SIN REPOSTAR. INIMITABLE. Y UNA GAMA JOVEN Y ATRACTIVA PARA ELEGIR EL QUE MAS SE ACERQUE A TU IMAGEN: GASOLINA O DIESEL.

MANUAL O AUTOMATICO, 3 O 5 PUERTAS, CABRIOLET... HASTA 18 MODELOS DIFERENTES. INIMITABLE COMO TU.



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

AGIP Lubricantes recomendados ESSO



Los asientos son muy cómodos
Sujetan bien y se adaptan a cualquier fisonomía



Detrás no hay mucho espacio
Los respaldos son abatibles por partes

lejano recuerdo en estos dos coches, que ahora mantienen su precisión de dirección en todo momento. Los frenos son supereficaces y detienen el coche en cualquier circunstancia y, por mucho que se abuse de ellos, siguen funcionando al 100 por ciento.

Las grandes diferencias aparecen cuando entramos en zonas de curvas algo más cerradas y pretendemos realizar algún pinito velocístico. El Carrera 2 mantiene su carácter de todo atrás y se deja conducir, colocando el coche ligeramente de lado en las curvas. En cambio, el Carrera 4 parece ir sobre raíles y se resiste a abandonar la trayectoria impuesta por las ruedas delanteras. Esto en curvas rápidas es encomiable, pero en cambio en curvas más cerradas se troca en una tendencia a tirar de morro, que hay que corregir a base de volante. Una vez dentro de la curva se puede dar gas con toda alegría, sin temor a pegar un bandazo intempestivo. La salida de las curvas se realiza a ple-



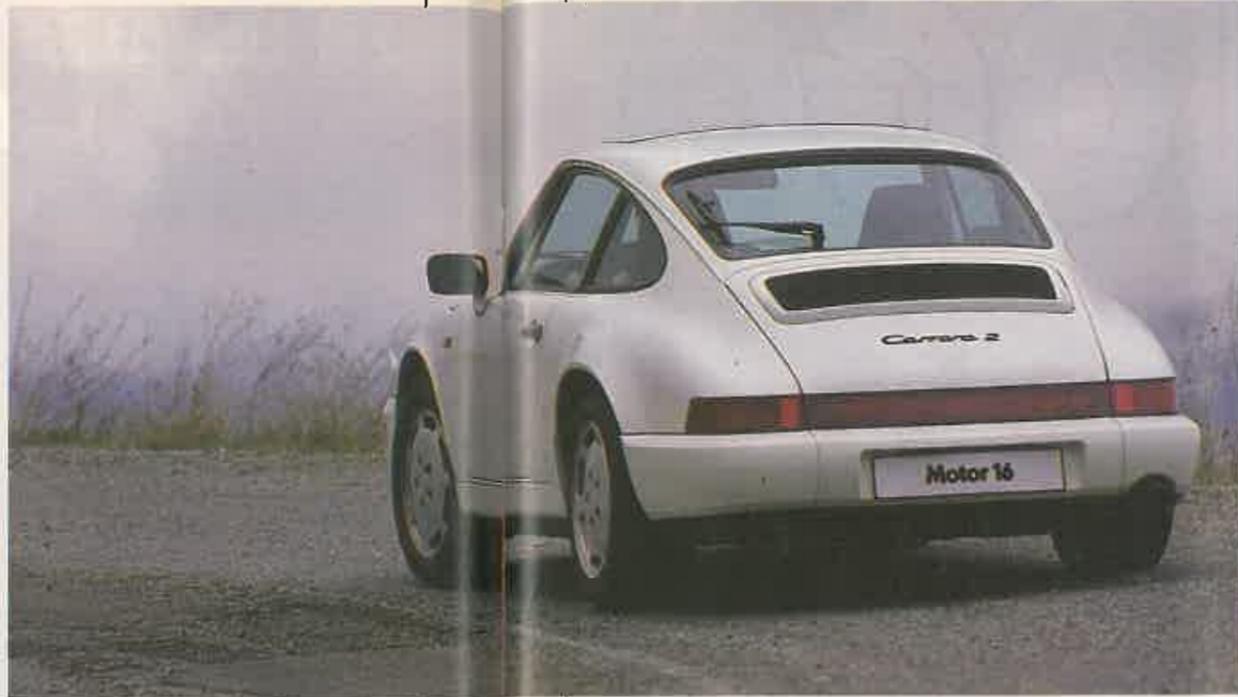
Asientos con regulación electrónica opcional
Esto facilita enormemente esta tarea

no gas sin problemas. En cambio, la técnica de conducción del Carrera 2 es radicalmente distinta. Este coche permite jugar a balancearlo para aprovechar la inercia. Una vez dentro de la curva, no podemos ser tan despreocupados con el acelerador, puesto que pisarlo demasiado pronto o demasiado tarde se puede convertir en un derrape o en una salida de curva muy lenta. Afortunadamente, la bonanza de este motor perdona y permite corregir sin muchas complicaciones algún error de esta índole. Si aceleramos demasiado pronto, aparece la clásica tendencia a tirar de atrás que resulta muy divertida y controlable. Para los más quemados y, sobre todo, los más hábiles, el Carrera 2 permitirá disfrutar mucho más conduciendo, puesto que sus reacciones aparecen con más claridad. En cambio, el Carrera 4 es mucho más frío, dispone de un tremendo potencial, pero hay que rodar muy deprisa para poder sentir los placeres de su conducción. Por cierto, no entendemos cómo el diferencial autoblocante es opcional en el

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE
DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.



Motor 16 En esta lucha fratricida no hay vencedor ni vencido. El Carrera 2 es un homenaje al concepto de deportivo con motor trasero, que se ha demostrado otra vez que es perfectamente válido. El Carrera 4 es la evidencia de los avances técnicos de nuestra década. El primero ha mejorado radicalmente en los aspectos más críticos de los antiguos 911 (tren delantero, caja de cambios, etc...); en cambio, el Carrera 4 es un concepto nuevo que encantará a aquellos que busquen un deportivo rápido y fácil de conducir, pero que siempre han deseado tener un 911 y no se han atrevido. La racionalidad empuja hacia el Carrera 4, pero el corazón prefiere el Carrera 2.

El Carrera 2 tira de atrás, pero se apoya mucho mejor que sus antecesores.

táculo, que, sin ser demasiado diferente, ha ganado en comodidad. El aspecto interior sigue siendo bastante sobrio. Detrás no hay demasiado sitio para pasajeros.

CONCLUSION

Como se ha visto, el carácter de uno y otro viene marcado por su compor-



El Carrera 4 es muy neutro, pero en curvas muy cerradas tira de morro.

tamiento. Los casi dos millones de diferencia en el Carrera 2 y el Carrera 4 están justificados por la alta tecnología empleada en la transmisión total y la facilidad de conducción que ofrece. Para los más manitas del volante, el Carrera 2 resultará más divertido, mientras que para el conductor medio, la seguridad del Carrera 4 resultará una baza importante. En términos puramente velocísticos, puede resultar más eficaz el Carrera 2, pero a la gran mayoría de los conductores les resultará más fácil exprimir el jugo al Carrera 4. No nos atrevemos a decir cuál de los dos es mejor puesto que bajo el mismo caparazón hay caracteres totalmente diferentes. Son, sencillamente, coches distintos.

otro, colabora en facilitar la conducción, pero sin perder la sensibilidad de lo que está pasando a nuestro alrededor. Ambos coches disfrutan de un confort de marcha como nunca ha tenido un Porsche 911. En principio los tarados de suspensión son iguales, pero da la sensación de que el Carrera 2 es ligeramente más duro. El nivel sonoro es muy razonable en ambos.

En el resto de los aspectos, la igualdad es total. En este Porsche, se ha conseguido mejorar bastante el habi-

Carrera 2, ya que por sus características es casi indispensable.

Todo esto está muy bien siempre que se conduzca sobre suelo seco, pero cuando llueve, la cosa cambia. La gran seguridad que ofrece el Carrera 4 en cualquier tipo de carretera, deja a su rival en evidencia. Tocar el acelerador en estas condiciones es algo delicado en el Carrera 2. Por supuesto que no es ni mucho menos lo mismo que con los anteriores Porsche 911, pero no se siente la tranquilidad de una buena tracción

total. Por último, hay que mencionar que con el Carrera 4 podemos subir a una estación de esquí sin la más mínima preocupación del estado de la carretera, puesto que la tracción sobre nieve o hielo es impresionante. Ambos frenan muy bien sobre suelo mojado gracias al sistema antibloqueo de frenos ABS, que permite dosificar bastante la frenada y sólo actúa en última instancia para evitar el patinazo.

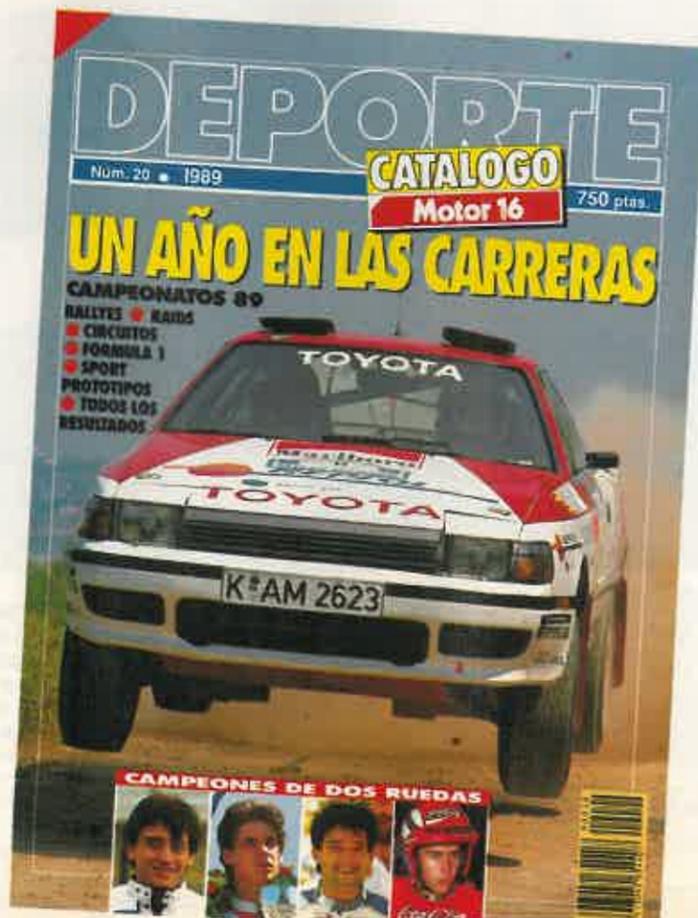
La dirección asistida está muy bien conseguida y, tanto en uno como en

CATALOGO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

Un año en las carreras

- Circuitos
- Rallyes
- Raids
- Campeones de dos ruedas
- Resultados '89



Financiación

Mercado

LEASE PLAN ESPAÑA

OFERTA INTERESANTE

En febrero de 1985 se constituyó en España la Empresa Lease Plan, filial del grupo internacional que opera con el mismo nombre. Desde ese año esta empresa ha ido aumentando su presencia en el mercado nacional, configurándose en la actualidad como una de las más importantes del sector.

La oferta de Lease Plan en materia de leasing ofrece a sus clientes diversas posibilidades, destacando el sistema denominado «Open Calculation», un sistema de cálculo transparente de costos operativos que se basa en los siguientes puntos. En primer lugar el servicio integral que comprende la financiación, mantenimiento, reparaciones, seguros, impuestos y neumáticos. En segundo lugar se encuentra la transparencia que ofrece la empresa a sus clientes, informándoles periódicamente de los costes actuales de la flota que ya han sido pagados. A continuación se encuentra el control de los costes mediante el cual se analizan todas las facturas por especialistas antes de proceder a su pago. El cuarto punto es la documentación de costes que permite al cliente beneficiarse de la administración de la flota de vehículos con los consiguientes descuentos y ahorros.

Todos los clientes de Lease Plan se benefician de una garantía por la que los clientes no pagan más que lo acordado en el contrato, excluyéndose únicamente



La flota actual de Lease es de 2.500 unidades aunque se prevé doblar esta cifra el año próximo.

aquellos incrementos de precios sobre los que la empresa no tiene ningún control, caso de los impuestos o los carburantes. Asimismo Lease Plan se responsabiliza de la administración completa de la flota encargándose también de asesorar a los clientes sobre los vehículos que mejor pueden adecuarse a sus necesidades.

Por último Lease Plan se encarga de la optimización de la flota con lo que el cliente, en reuniones que mantienen periódicamente con la empresa, puede determinar cual es el momento adecuado para proceder al remplazo de los vehículos.

Al funcionar como una sociedad totalmente independiente Lease Plan disfruta de una libertad total a la hora de adquirir los modelos de cualquier marca. Esta li-

bertad también se manifiesta a la hora de realizar las correspondientes operaciones de mantenimiento y reparación de los coches. En la actualidad la flota con que cuenta Lease es de 2.500 unidades, estando previsto que en el próximo ejercicio se duplique esta cantidad.

Lease Plan ofrece a sus clientes además de la rama específica dedicada al automóvil la posibilidad de adquirir mediante leasing cualquier tipo de bien, como inmuebles, maquinaria y equipo, mobiliario y equipos informáticos y de oficina.

La dirección de Lease Plan en España es Paseo de la Castellana número 83 y su número de teléfono es el (91) 5635273.

Gonzalo Serrano

OPEL RENTING

MEJOR SERVICIO

GENERAL Motors acaba de poner en funcionamiento un nuevo servicio denominado Opel Renting. Este servicio atiende todas las necesidades de un automóvil desde el momento en que se compra hasta que se procede a su reemplazo.

Mediante este sistema se cubre la financiación, el seguro, la garantía y el mantenimiento del vehículo así como la asistencia permanente del conductor.

En caso de un accidente o de una avería, la organización Avis se encarga de proporcionar al usuario un automóvil durante el tiempo que dure la reparación.

El nuevo sistema Opel Renting puede aplicarse a vehículos nuevos y si se combina con una financiación tipo leasing resulta rentable, tanto para empresas como para profesionales. Este sistema se encuentra ya en toda la red de concesionarios que Opel tiene en nuestro país.



Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Iziza del Sol	810	730	670					
Iziza Street 5p	690	620	565					
Iziza L.1.2 Sp.	750	675	620					
Iziza GL 1.2 Sp.	820	740						
Iziza GLX 1.2 Sp.	895	805						
Iziza GL y Ocho 1.5 Sp.	840	755	695	625				
Iziza GLX 1.5 Sp.	905	810	745	675				
Iziza GL 1.5 Sp.	885	795						
Iziza GLX 1.5 Sp.	960	865						
Iziza L y Junior D 3p.	780	645	565	475				
Iziza GLD 3p.	810	685	590	505				
Iziza LD 3p.	805	685						
Iziza SX 3p.	845	715						
Iziza SX 1.2	795							
Malaga GL 1.2	835	710						
Malaga GLX 1.2	925	790						
Malaga L.1.5	870	735	640	545				
Malaga GL y Brea 1.5	905	775	670	565				
Malaga GLX 1.5	995	845	730	625				
Malaga Inyección	980	910						
Malaga Premier	1090							
Malaga LD	890	720	625	535				
Malaga GLD	860	765	655	560				
131 Mirafiori 1430								155
131 Supermirafiori 1430								205 285
131 Supermirafiori 1600								290 245 215 200
131 Supermirafiori 2000								330 290 255 230
131 Diplomat								410 360 315
131 Pan. Superm. 1430								195
131 Pan. Superm. 1800								300 250 225 205
131 Diesel 5 v.								160 130 100
131 Mirafiori 2300 D								245 205 180 160
131 Supermirafiori 2500 D								320 250 205 180
132 2.000								170 165
132 2.200 Diesel								135 115

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE				295	230			
Samba LS				340	290	245	215	
Samba GL				370	315	255	230	
Samba S				415	330			
Horizonti LS		570	495	440	405	315	260	215
Horizonti GL		600	525	475	425	335	290	235
Horizonti GLS		690	595	510	450	360	315	270
Horizonti GT								
Horizonti LD								
Horizonti GLD								
Horizonti EXD y GTD Aut.								
150 LS y GL								

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
150 GT, GT 5v y GT2					290	225	180	130
150 SX y Aut.						235	205	170
Solara LS					365	330	270	225
Solara GL					385	350	290	245
Solara GLX					410	370	305	260
Solara SX					435	410	325	270
Solara Especial Aut.					620	560	535	
Solara Especial D					715	650	630	

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1600	1560	1340	1200	990	830	690	500
244 GL E						1100	980	810
244 GT								560
244 Turbo					1480	1340	1220	
244 GL	1970	1810	1390	1230	1000	840	680	490
245 GL	1900	1850	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL-DB	2330	1750	1510	1360	1110	940	770	570
284 GL E						1220	1070	940
285							1150	1000
343 DL y GL							480	430
343/345 GLS							750	670
340 DL	1230	1030	850	880	760	670	580	490
340 GL	1320	1170	1030					
380 GLS	1520	1350	1180	1060				
380 GLT	1580	1380	1210	1110	950	850		
380 GLT A 5 p.	1620	1430	1260	1160	1000	880		
380 GL E	1670	1490	1300	1200	1020			
480 ES	2210	1920						
740 GL	2120	1880	1680	1520				
740 GL E	2500	2300	2020	1860				
740 Turbo Int.	3120	2760	2430	2240				
740 Turbo Diesel	2510	2570	2260	2030				
740 GLD 5p	2380	2110	1850	1710				
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430				
780 GL E	4220	3740	3280	3030	2650			
780 GLE Turbo Diesel	4410	3820	3430	3160	2700			
780 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2820			
780	6580	5620						

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Bunny	645	585	535	490				
Polo 4 C.					525	445	370	
Polo C Oxford					550	470	385	
Polo 45 C y Fox	695	625	570					
Polo 55 CL y Fox	740	670	615	555	500			
Polo Fox Diesel	775							

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Classic C	760	685	630	585				
Polo Classic CL	850	765	705	635				
Polo Classic CL D	895	780						
Polo Coupé Fox	895							
Polo Coupé CL	760							
Polo Coupé GT	860							
Passat 1.8 CL	960	885	800	670	630			
Passat 2.0 GLS	1205	1100						
Passat 1.6 CLD	855	760	660	610				
Passat 1.8 CLD Turbo	1020	930						
Passat Variant 1.8 D						690	650	
Passat Variant 1.6 GLT D						830	770	725
Passat CL mod. 85	1330							
Passat GL mod. 82	1560							
Passat GL Jr. 112 CV	1615							
Santana LX 1.6	975	890	750	705				
Santana GX 5	1300	1200	1705	960				
Santana GTXD	1060	975	830	690				
Golf CL 75 CV 2p	1300	1210	1120	1040	880	780	680	550
Golf CL 90 CV 2p	1370							
Golf GT 112 CV 2p	1460	1360	1260	1170				
Golf GT 112 CV 2p	1520	1420	1320	1220	1040	920	790	650
Golf GT 112 CV 4p	1800							
Golf GT 16V 2p	1720							
Golf GT 16V 4p	1900							
Golf GLD 2p	1300	1270	1180	1050	930	820	710	550
Golf GLD 4p	1410	1290	1170	1050	870	730	580	430
Golf GTD 2p	1510	1410	1310	1200	950	800		
Golf GTD 4p	1690	1480	1370	1260	1000	840		
Golf Cabrio GL Quantum	1820	1700	1580	1450	1310	1160	1020	850
Scirocco GT	1370	1300	1210	1120	920	830	680	600
Scirocco GT 16V	1890							
Scirocco GTX	1510	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1250	1170	1080	800	720		

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2								2000 1800
Sovereign 4.2								3000 2700 2400
XJ12	5200	4500	4100	3800	3400	3000	2200	1900
XJS Coupé V12	5200	4700	4300	4000	3600	3200	2400	2100
XJS 3.8 Cabriolet	4900	4500						
XJS V12 Cabriolet	6200	5600	5000					
XJ6 3.6	4700	4400						
3.6 Sovereign Aut.	5100	4800						
Daimler 3.6 Aut.	5930	5400						
900	1915	1840	1430	1205	890	610		
900 Turbo A.P.C.	4850	2230	2010	1765	1225	940		
900 Turbo 16V	3090	2780	2270	2115				
900 Cabriolet	4510	4080	3710					
8000 1.6V	2830	2555	2270					
9000 1 Turbo 16V	3790	3420	3025					

CRITICA DE TIENDAS

COUPE SOLO CLASICOS

COUPE es una de esas tiendas en la que los amantes de los vehículos clásicos se encuentran como en su casa. Su propietario, Francisco Pueche, lleva 22 años dedicado a la comercialización de este tipo de vehículos. Un periodo de tiempo en el que se ha convertido en uno de los máximos expertos que existen en nuestro país en automóviles clásicos, sobre todo en modelos de origen británico de los que este hombre es un gran conocedor.

Pueche ha seguido durante su vida profesional la norma de calidad antes que cantidad y en su tienda no resulta difícil encontrar modelos que por su rareza se han convertido en auténticas joyas. El día que visitamos la tienda pudimos contemplar coches como un Jaguar E, un Austin Healy, un Cadillac descapotable y un Roadster Windsor de 1930. Un surtido que habla por sí

sólo de las excelencias que se pueden encontrar en Coupé. Además Pueche ha conseguido convertirse en el importador oficial para nuestro país de las legendarias ruedas de radios Dunlop. El capítulo de neumáticos está muy cuidado en la tienda, pudiendo surtir al cliente de cualquier tipo de neumático por especial que éste sea. También comercializan los volantes de madera Motolita. En este tipo de automóviles los clientes suelen buscar un modelo determinado, un automóvil por el que llevan años suspirando

y que no es fácil de encontrar. Esta característica hace que el comprador busque ante todo un trato personal. Un trato que le asegure ante todo la discreción de la operación. Buena muestra de la forma en que se desarrolla este mercado es que la mayoría de las operaciones son al contado. Coupé asegura este tipo de trato y además ofrece a sus clientes la posibilidad de encargar una pieza específica que sea difícil de localizar. Ellos tramitan toda la operación, encargándose de localizar y conseguir el recambio.

Otra de las posibilidades que ofrece Coupé es la de servir todo tipo de capotas y accesorios destinados a los coches deportivos. Gran parte de la superficie de la tienda está dedicada a los coleccionistas que disponen de economías menos pudientes y que centran sus aficiones en maquetas, libros e insignias. Para este tipo de compradores Coupé tiene disponibles varias estanterías que hacen las delicias de cualquier persona a la que le guste todo lo relacionado con el automóvil. En esas mismas estanterías se exponen complementos como paraguas, gorras etc... con los anagramas de las marcas. Objetos que como todo lo que se vende en esta tienda resulta difícil de encontrar.

Coupé se encuentra situada en la madrileña calle de Lucio del Valle número 19, y su teléfono es el (91) 2539797.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 8; trato al público, 8; restauraciones, 9; entregas, 8,5;



Mercado

MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
AF-1 Replica	124	504.800
Xarrog Wind	124	558.800
Red Rose	124	544.800

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
125 S	124,8	346.119
900 6/VT	900	872.700
900 6/VT	900	1.004.007

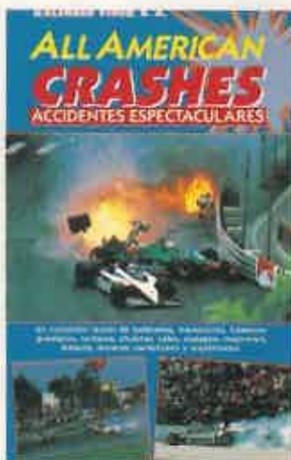
Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
TR-3 58	49	155.560*
TR-3a 58	49	278.800*
TR-3a	260	589.100*

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
DB 1 Strada	340	2.350.889
DB 1 S	340	2.464.412
VB 5	1.165	3.919.290

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
R-800	748	1.095.000
R-100 RS	967	1.555.000
R-100 RT	967	1.555.000
R-80 GS	748	1.150.000
R-100 GS	967	1.295.000
R-100 GS Paris Dakar	967	1.430.000
K-75	748	1.195.000
K-75 S	748	1.385.000
K-100	967	1.475.000
K-100 RS	967	1.680.000
K-100 RS Baviera	967	1.725.000
K-100 LT	967	1.825.000

ESPECTACULO EN VIDEO

La firma Kalender Video sigue editando interesantes títulos en su catálogo, dedicando especial atención a todo lo relacionado con el mundo del automóvil. En esta ocasión presenta tres cintas sobre las carreras en Estados Unidos con los títulos genéricos de «así son», referidas a coches de producción, Fórmula INDY y «dragsters». También anuncia una serie de espectaculares accidentes



en el vídeo «all american crashes», protagonizado por pilotos como Andretti, Lauda, Arnoux, Rosberg o Tambay.



«COUGAR DE CARTIER»

Los artesanos-creadores de Cartier escogen a los animales como temas privilegiados de sus creaciones. Para este nuevo reloj de oro macizo, o engastado en brillantes, Cartier ha escogido el «Cougar». Sus formas redondas simbolizan la belleza, la raza y la agilidad del felino. Este modelo se caracteriza por la suavidad de la correa de malla pulida, por la sutileza de su cierre con una hebilla desplegable con dos varillas invisibles, por la belleza de la corona con un zafiro cabouchon engastado y por su movimiento de cuarzo y su impermeabilidad hasta 30 metros. Cada reloj está

grabado con un número individual y se acompaña de un certificado de garantía internacional.

MAXFIN COMPRA BOSTON

MAXFIN, S.p.A., multinacional para el sector químico del grupo Varasi, ha adquirido a Enimont el paquete completo de acciones de la firma dedicada a adhesivos, cintas y selladoras, Boston, S.p.A.

El grupo Maxfin alcanza así, con quince sociedades en Italia y extranjero, un giro de negocios cercano a

los 400 mil millones de libras y se sitúa entre los grandes fabricantes europeos del sector.

RAY-BAN EN EL PARIS-DAKAR

B AUSCH & Lomb, empresa que fabrica las archiconocidas gafas de sol Ray-Ban y las lentes de contacto Soflens, participa en la actual edición del rallye París-Dakar, patrocinando al equipo Mitsubishi-Ralliart-off road one. Dicho equipo está compuesto por Erwin Weber y por Andrea Schultz a los mandos de un Mitsubishi T2.

Además este evento servirá de prueba para las gafas de sol «Ray-Ban for driving», que incorporan unas lentes Marron B-15 degradado que permiten controlar el deslumbramiento producido por la luz solar, además de agudizar los detalles y resaltar los contrastes y mantener una perfecta fidelidad cromática, lo que permite aumentar la seguridad en la conducción sobre todo tipo de carreteras.



Tu mejor aventura

Un lugar lejano y tranquilo. Tu, ella y el paisaje sólo como único refugio. Quizá todo empezó con la Honda CRM 75.



CRM 75R

RAID TURISTICO COSTA BRAVA

EUROPCAR, compañía dedicada al alquiler de vehículos, ha presentado en España su nuevo paquete turístico «Raid Turístico Costa Brava». Esta

oferta, diseñada en colaboración con la organización Camel Motor Club, permite el alquiler de vehículos todo terreno, siete días de alojamiento en hotel de tres estrellas, mapas de las rutas, asistencia médica y técnica y la inscripción gratuita en el Camel Motor Club.



EL FUTBOL Y KELME

Los jugadores internacionales del F.C. Barcelona, Milla, Julio Salinas y Zubizarreta acaban de firmar un contrato de publicidad y promoción de los artículos

deportivos KELME. zapatillas, ropa y complementos deportivos. Estos jugadores se añaden a una amplia lista de futbolistas que usan habitualmente KELME en sus tareas deportivas como es el caso de Michel, Futre, Bakero, Ochotorena, Quique Flores, etc.



MOTUL con HONDA

HONDA



Un 54 por ciento de los vehículos que tienen que pasar la inspección técnica eluden esa obligación en medio de la más absoluta impunidad. Mientras los responsables de la Administración mantienen una actitud de ineficiencia total sobre el tema, numerosas «bombas rodantes» siguen circulando por nuestras vías, participando en más de un 10 por ciento de los accidentes que se registran a diario.

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS

SE ELUDE LA NORMA

El Ministerio de Industria y Energía ha reconocido que el 12 por ciento de los accidentes de tráfico que se registran en nuestro país se deben a deficiencias de tipo mecánico. El control y la disminución de este porcentaje es la razón principal de las inspecciones periódicas y la implantación de este sistema permite, al mismo tiempo, actualizar y sacar a la luz la situación real de los casi 14 millones de vehículos que forman el parque nacional.

Estudios realizados en países como Estados Unidos demuestran que tras el control periódico de los vehículos en circulación, el índice de siniestralidad se reduce en un 50 por ciento.



Los fallos más frecuentemente detectados en la inspección afectan al sistema de frenos.

Pero el usuario, principal beneficiado en el tema, no cumple la normativa, o si lo hace es, casi siempre, impulsado por un mero sentimiento de obligación. Durante 1988, las más de ciento treinta estaciones de ITV que operan en España, bajo la gestión de las distintas Comunidades Autónomas, recibieron la visita de tan sólo un 46 por ciento aproximadamente de los vehículos esperados y, según se desprende de los datos estadísticos recogidos en los tres primeros trimestres, todo parece indicar que a finales del presente año nos moveremos en cifras muy similares.

En la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica (AECA-ITV)

se asegura que alrededor de un 6 por ciento de vehículos no se presentan a la revisión, sencillamente porque han sido destruidos, sin haber sido dados de baja convenientemente; un 15 por ciento de ellos pertenecen a propietarios que no respetan la legislación, y la mayor parte, el 30 por ciento restante de los usuarios «rezagados», es debido a que, consciente del deficiente estado en que se encuentran sus automóviles, temen un alto costo en las facturas del taller, la posibilidad de ser rechazados o la imposición de elevadas sanciones.

Sin embargo, los centros de inspección carecen de capacidad sancionadora, competencia que corresponde exclusivamente a la Guardia Civil y a la Policía Municipal, cuerpos que desde 1987, año de inicio de la inspección, han formulado 180.000 denuncias al respecto, un número insignificante si consideramos que únicamente en 1988, fueron rechazados 639.700 automóviles. Por otro lado, estos expedientes suelen ser consecuencia de la comprobación de la documentación del vehículo, llevada a cabo por los agentes, cuando se comete cualquier otro tipo de infracción.

En la actualidad, el incumplimiento de la normativa (artículo 253 del Código de la Circulación) conlleva para los turistas la posibilidad de ser sancionados con una multa de 2.500 pesetas, la retirada de la tarjeta de inspección técnica y un plazo de diez días para acreditar ante

la Jefatura Provincial de Tráfico que el vehículo ha superado la inspección; de lo contrario, se procedería al precintado del vehículo. La próxima Ley de Bases de Circulación y de la Seguridad Vial, que se espera entre en vigor en 1990, prevé que los infractores puedan ser multados hasta con 25.000 pesetas.

La realidad es que la Dirección General de Tráfico carece de información completa de la situación. Todas las estaciones de inspección, tanto públicas como privadas, están obligadas a facilitar a las Jefaturas Provinciales de Tráfico un informe periódico de los vehículos revisados. A tal fin, Tráfico percibe una tasa fija de 350 pesetas, incluida en el precio de la revisión, y cuyo cobro, en teoría, le permite controlar los vehículos que pasan por las ITV.

Sin embargo, para las distintas Jefaturas, resulta sumamente complicado el proceso de inclusión manual de los listados en el ordenador. Para paliar el problema, las entidades privadas, y a petición de la Dirección General de Tráfico, establecerán en breve un sistema informático que permita al ordenador central de la DGT recibir la información a través de cintas magnéticas. Pero la iniciativa privada controla únicamente el 50 por ciento de los automóviles afectados.

Del resto tendrán que dar cuenta las empresas públicas y, bajo la capacidad gestora de las Consejerías de Industria de las Comunidades Autónomas, fomentar la creación de sistemas informáticos similares para, en el futuro, poder establecer una relación constante y directa entre todos los organismos afectados.

Desde la entrada en vigor de la normativa que regula las inspecciones periódicas de ITV, la iniciativa privada no ha cesado. Son ellos mismos los que se encargan de la promoción de sus estaciones y de dar a conocer a los usuarios aspectos tales como calendarios de inspecciones, centros disponibles en cada región, etc., a través de campañas publicitarias que ellos mismos financian.

La comisión asesora del reglamento de la inspección técnica de vehículos se reúne mensualmente y, cuenta con la presencia de representantes de las distintas estaciones y de las Delegaciones de Industria de las Comunidades. El objetivo es unificar con sensatez los criterios técnicos que se aplican en cada región y evitar que el usuario pueda tener una impresión negativa al ser tratado de forma diferente en cada estación o Comunidad.

Para Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV, «la Administración se muestra poco ágil a la hora de adoptar

Según el Ministerio de Industria, el 12 por ciento de los accidentes son achacables a deficiencias de tipo mecánico de los vehículos implicados.



EN EUROPA MAS DUREZA

La mayoría de los países europeos contemplan en sus legislaciones respectivas normativas que regulan la inspección periódica de su parque automovilístico.

Reino Unido es el país más severo de todos, pues establece que sus vehículos particulares sean controlados técnicamente cada año. Le sigue en el «ranking» Holanda, que somete a sus automóviles a una revisión anual después del tercer año de vida; Bélgica al cuarto año, e Italia a los seis años de haber sido matriculados. La República Federal Alemana inspecciona sus automóviles por primera vez a los tres años y

establece controles sucesivos cada dos. Suiza tiene un sistema parecido pero su primera inspección es a los cuatro años, la segunda a los tres y, posteriormente, los controles se efectúan bianualmente. Grecia también controla sus vehículos al cuarto año de vida, y obliga a posteriores revisiones cada veinticuatro meses. Francia, aunque en la actualidad sólo revisa sus vehículos al quinto año de haber sido matriculados o por cambio de propietario, tiene previsto adecuar su normativa a las legislaciones de la República Federal Alemana o Bélgica.

España inspeccionará los coches para uso particular cada cinco años, luego cada tres y finalmente, al alcanzar los diez años de vida, los someterá a controles anuales.



Las diferencias de criterios de inspección y de precios entre las Comunidades Autónomas provoca un peregrinaje de estación a estación de muchos automovilistas.



Las líneas de inspección están dotadas de los más modernos sistemas tecnológicos, que permiten el completo análisis del vehículo en un tiempo prudencial.

cualquier tipo de decisión. Sería necesario, en ciertas ocasiones, una actuación algo más rígida que, sumada a la buena voluntad ya existente, permita alcanzar una cooperación entre todos».

La misión de los centros de inspección técnica es detectar las anomalías que afectan a la seguridad del vehículo, que son clasificadas como graves o leves, y la revisión consiste en el reconocimiento de al menos 60 puntos del coche, en un tiempo medio de 12 a 15 minutos.

Los fallos más detectados en los vehículos rechazados son: frenos (52,6 por ciento), sistema de ejes-suspensión (40 por ciento), alumbrado (34,6 por ciento) y dirección (30,2 por ciento). El rendimiento mecánico, a pesar de la creencia

COMUNIDAD POBRE, COMUNIDAD RICA

LOS precios de las ITV son fijados libremente por las distintas Comunidades Autónomas. Navarra, Andalucía, Castilla-La Mancha y Castilla-León se mueven en torno a las 1.500 pesetas; Aragón, Baleares, Canarias y Valencia en las 1.700 pesetas y Cantabria, Galicia y Madrid en las 2.800 pesetas. A estas cantidades habrá que añadir en algunos casos el 12 por ciento de IVA y la tasa de Tráfico.

Aquellos propietarios de vehículos matriculados antes del año 80, y que aún no hayan pasado su inspección, pueden hacerlo hasta el 31 de diciembre en cualquiera de las Comunidades. Los matriculados antes de 1983 tienen de plazo hasta el 31 de diciembre de 1990 y, los de 1984 a 1986, hasta el 31 de diciembre de 1991. Con posterioridad a 1986, automáticamente todos los que cumplan cinco años desde su matriculación.

de la opinión pública, es secundario. Los golpes en la chapa son tomados en consideración sólo cuando tiene salientes y constituyen un peligro para otros vehículos o peatones.

Durante 1988 la DGT fue testigo de la baja oficial de 527.000 vehículos, todo un récord si tenemos en consideración los 100.000 anuales, comunicados oficialmente, antes de la entrada en vigor de la normativa de inspecciones.

En la actualidad se encuentran en fase de construcción alrededor de veinte estaciones de ITV, que serán operativas en breves meses hasta alcanzar un total de 149. Infraestructura considerada más que suficiente para nuestras necesidades. Pero mientras no exista educación vial al respecto, una buena política sancionadora para los «incumplidores» y la gestión eficiente de la Administración, nuestra sociedad no podrá darse por satisfecha.

Lourdes Bravo
Fotos: Alfonso J. Nieto

CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFÍCIL...



FAROS ANTINEBLA Y LARGO ALCANCE



RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

Imagine una conducción de noche a plena luz, a plena seguridad, a plena tecnología. Imagine una visibilidad probada y comprobada en alta competición. Imagine lo que sería su coche con la nueva iluminación auxiliar Cibie... y con la garantía Valeo ¿Lo ve ahora con claridad?



El equipo del Automóvil

FRENTE A FRENTE



FORD FIESTA 1.4 CLX

VIRTUDES

- Acabado y presentación
- Mecánica eficaz
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Consumo alto
- Comportamiento
- Maletero reducido

PRECIO EN LA CALLE:
1.240.809 ptas.

OPEL CORSA 1.4

VIRTUDES

- Mecánica brillante
- Consumos
- Frenos

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Interior pobre
- Suspensión blanda

PRECIO EN LA CALLE:
1.282.069 ptas.

FIAT UNO 70 SXi

VIRTUDES

- Consumos
- Acabado y presentación
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Cambio mejorable
- Tirones a bajo régimen
- Asiento trasero

PRECIO EN LA CALLE:
1.394.719 ptas.

FIAT UNO 70 SXi.e
FORD FIESTA 1.4CLX Y OPEL CORSA 1.4 S

RENOVAR PARA GANAR

Dentro de su segmento, es lo más moderno. Se trata de tres modelos que han recibido mejoras significativas, suficientes para establecer nuevos estudios como este que hoy presentamos.



NO menos de ocho modelos podríamos comparar con el nuevo Corsa 1.4. Vehículos de tamaño reducido, manejables, económicos en consumo y por los que no hay que pagar cifras desorbitadas. Pero en este caso nos hemos limitado a las novedades más recientes, hemos enfrentado al Opel más peque-

ño, que cuenta con un nuevo motor, con otros dos modelos evolucionados durante este año, el Fiat Uno y el Ford Fiesta.

Quizá podría parecer que en esta prueba el Opel está en desventaja frente a dos modelos que, además de mecánicas renovadas, cuentan con una nueva imagen más moderna y fresca.

Pero creemos que el Corsa tiene el suficiente atractivo como para no quedarse atrás, aunque sí es cierto que en algunos aspectos los años dejan a la vista claras diferencias. Mejorar una mecánica ya de por sí buena, forma parte de la estrategia de Opel con su pequeño Corsa pero también pone de manifiesto la rivalidad existente en un seg-

mento que se renueva muy a menudo y en el que la calidad tiene cada día más importancia.

MECANICA

En el apartado mecánico nos encontramos con tres motores de similar cilindrada y caballos, 75 para el Ford

Fiesta y Opel Corsa y 72 para el Uno.

En el utilizado por el Opel, además de aumentarse la cilindrada y la potencia (antes el Corsa 1.3 contaba con 70 cv), se ha mejorado el valor de par, que se consigue a un número de revoluciones menor. La elasticidad, por tanto, ha mejorado y el nuevo Corsa es aun más ágil. Esta evolución se agradece so-

bre todo en ciudad, terreno donde el pequeño Opel se mueve sin problemas, sin que tengamos que estar pendientes del cambio constantemente. La tercera velocidad aguanta sin quejas una recuperación desde muy pocos kilómetros por hora, sin tirones o ahogos.

La velocidad máxima se consigue en cuarta velocidad, puesto que la quinta

se ha considerado, en este modelo, una marcha totalmente ahorrativa, una marcha que sólo se utiliza en autopista o carreteras llanas.

El Uno 70 SXie es el único de los tres que utiliza inyección electrónica. Esto le ha supuesto un funcionamiento más suave y uniforme y sobre todo un consumo más contenido. Sólo algunos tirones circulando despacio, en primera o segunda velocidad, empañan de algu-



Las llantas de aleación son opcionales en el Fiat y el Opel.

na manera la estupenda labor de la inyección monopunto.

El motor 1.4 tipo CVH del Fiesta tiene un rendimiento eficaz, quizá el más equilibrado, gracias también a los desarrollos del cambio, que aprovechan al máximo las posibilidades de la mecánica. Pero también hay que decir que es, de los tres, el que más consume.

Lo cierto es que no hay diferencias destacables en cuanto a prestaciones en los tres modelos, salvo la mejor velocidad máxima del Fiesta (sólo cuatro kilómetros por hora más). Sólo utilizando el Correvit comprobamos que el Corsa acelera mejor pero se recupera, sobre todo en quinta, peor.

En consumo sí que hay diferencia,

DATOS DE COMPRA

UNO: Importador: Fiat Auto España, Paseo de la Habana, 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
 FIESTA: Fabricante: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 14 44. Red de postventa: 400 puntos en toda España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 CORSA: Importador: General Motors España, Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 455 90 45. Garantía: Un año en piezas y mano de obra. Red de postventa: 242 puntos de asistencia en toda España.

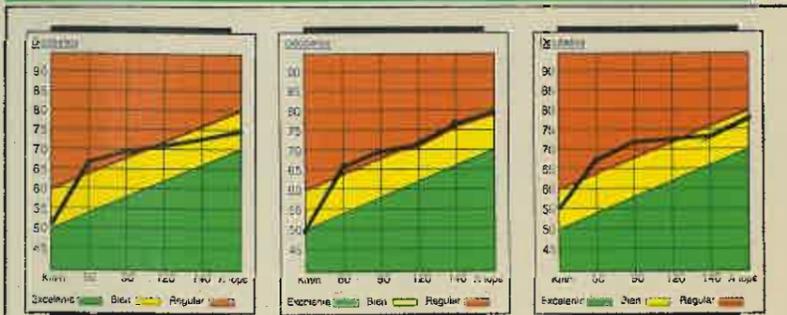
FICHA TÉCNICA

	FIAT UNO 1.4	FORD FIESTA 1.4	OPEL CORSA 1.4
MOTOR			
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.392	1.389
N.º apoyos de cigüeñal	5	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyec. electrónica	Carburador	Carburador doble
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	9,4 a 1
Tipo de carburante	Super	Super	Super
Potencia máxima (cv/rpm)	72/6.000	75/5.600	75/5.600
Par máximo (mkg/rpm)	11,1/3.250	11,1/4.000	11,0/3.000
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Vel. 1.000 rpm 1.º/2.º/3.º (km/h)	6,8/13,0/19,9	8,0/13,3/19,9	7,4/13,5/20,3
Vel. 1.000 rpm 4.º/5.º (km/h)	27,4/32,1	26,8/33,6	29,6/37,1
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCIÓN			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante	4,0	4,2	3,9
Diámetro de giro (m)	9,4	9,8	10,0
FRENOS			
Sistema	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Eje torsional	Eje torsional
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	4,5 x 13	4,5 x 13	Chapa, 5 x 13
Neumáticos	165/65 R 13	155/70 SR 13	165/65 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha (kg)	830	835	780
Capacidad depósito (l)	42	42	42

PRESTACIONES

	FIAT UNO	FORD FIESTA	OPEL CORSA
VELOCIDAD MÁXIMA			
Km/h	163	167	163
ACELERACION			
400 m salida parada	19,0	19,3	18,4
1.000 m salida parada	35,7	35,8	34,6
De 0 a 100 km/h	13,7	14,5	12,7
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4.º	20,4	19,4	20,0
400 m desde 40 km/h en 5.º	21,6	21,5	22,3
1.000 m desde 40 km/h en 4.º	38,0	37,0	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5.º	40,9	40,3	42,2
De 80 a 120 km/h en 4.º	14,3	14,2	14,4
De 80 a 120 km/h en 5.º	18,9	18,7	22,9

SONORIDAD



FIAT UNO. Al ralentí: 51,0. A 60 km/h: 66,7. A 90 km/h: 68,4. A 120 km/h: 70,5. A 140 km/h: 72,5. A tope: 74,3.
FORD FIESTA. Al ralentí: 45,9. A 60 km/h: 67,8. A 90 km/h: 69,9. A 120 km/h: 72,7. A 140 km/h: 77,8. A tope: 79,1.
OPEL CORSA. Al ralentí: 55,6. A 60 km/h: 67,1. A 90 km/h: 70,2. A 120 km/h: 73,2. A 140 km/h: 73,4. A tope: 77,0.

Medidas efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

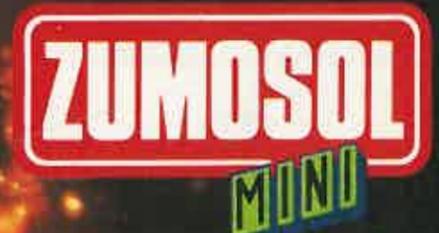
Sal de los circuitos habituales.

No vayas por donde va todo el mundo. Los circuitos habituales están ya muy trillados. Si estás aburrido de beber esas cosas, que nadie sabe a lo que saben ni de lo que están hechas... sal y llénate de energía y de sabor. De toda la energía del sol y todo el sabor natural de la fruta.

Desmárcate. La gente sana es más libre.

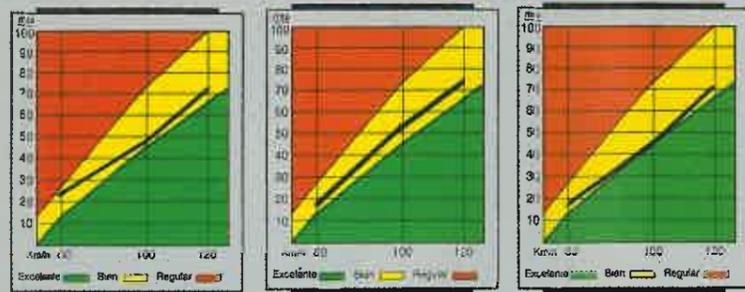


PATROCINADOR DEL EQUIPO OLÍMPICO ESPAÑOL DE NATACIÓN



Con toda la energía del sol.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

FIAT UNO. A 60 km/h: 22,2. A 100 km/h: 48,1. A 120 km/h: 71,8.
FORD FIESTA. A 60 km/h: 16,3. A 100 km/h: 53,8. A 120 km/h: 73,6.
OPEL CORSA. A 60 km/h: 18,6. A 100 km/h: 43,5. A 120 km/h: 70,8.

CONSUMO

	l/100 km		
	FIAT UNO	FORD FIESTA	OPEL CORSA
CIUDAD			
A 30,7 km/h de promedio	7,4	9,2	7,3
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,6	6,9	4,9
En conducción rápida	10,7	12,1	8,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,9	10,8	8,2
A 140 km/h de cruceo	9,0	11,7	9,8
OTROS VALORES			
Consumo medio ponderado	6,9	8,6	6,7
Capacidad depósito comb. (l)	42	42	42
Autonomía media (km)	550	430	577

EQUIPAMIENTO

	FIAT UNO	FORD FIESTA	OPEL CORSA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI	SI
Antibloqueo de frenos	NO	OP	NO
Faros antiniebla	SI	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	S/N	S/N	S/N
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos del./tras.	S/-	OP/-	S/-
Cierre centralizado	SI	OP	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI	SI
Llantas aleación	OP	NO	OP
Pre-equipado de radio	SI	OP	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	OP	NO	NO



El Uno es el que mejor se comporta en carreteras viradas.



El nuevo Fiesta cuenta con una línea atractiva, sobre todo en tres puertas.



sobre todo por parte del Fiesta con unas cifras superiores en todas las mediciones que las de sus dos rivales. Con el Corsa se pueden recorrer 577 kilómetros con un solo depósito, autonomía que tenemos en cuenta partiendo del consumo medio ponderado, el menor de los tres. Muy poco más consume el Uno, gracias a su nuevo sistema de alimentación.

COMPORTAMIENTO

A la hora de hablar de comportamiento, tenemos que resaltar como



El Corsa también es blandido de suspensión, aunque su estabilidad es buena.



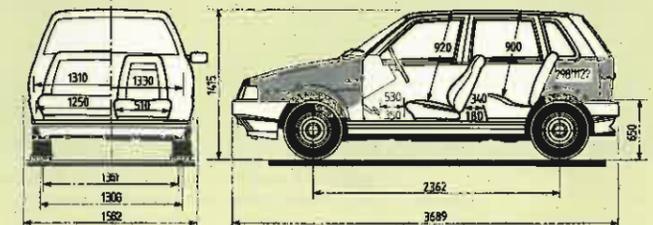
Por último, el Uno es el que cuenta con la mejor estabilidad de los tres. Esto se debe a que aprovecha una amortiguación algo más firme y de menor recorrido. Los rebotes algo más bruscos, sólo aparecerán en carreteras de segundo orden con el asfalto deteriorado.

El cambio más preciso y agradable de utilizar es sin duda el utilizado por el Fiesta. Las marchas se engranan con una facilidad y rapidez pasmosa.

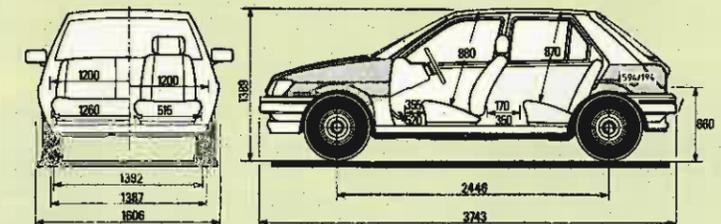
No podemos decir lo mismo del que

monta el Uno. Ha mejorado mucho en comparación con el antiguo, pero todavía se encuentra lejos de alcanzar la precisión ideal.

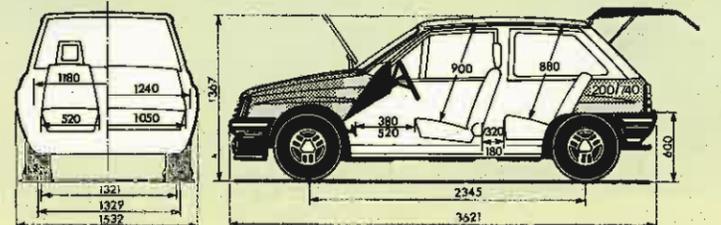
FIAT UNO 70 SXI



FORD FIESTA 1.4 CLX

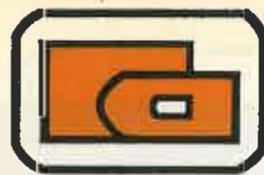


OPEL CORSA 1.4



siempre el carácter de los modelos. Por supuesto que en los tres, al no tratarse de versiones deportivas, se ha apostado por suspensiones de amplio recorrido, suspensiones blandas que absorban sin pegar las desigualdades del piso. Ante esto, los balanceos y la tendencia a tirar de frente en las curvas más cerradas, aumentará a medida que las curvas o el terreno desigual se sucedan en nuestro recorrido. Pero es el Fiesta el más perjudicado en este tipo de terrenos. La suspensión tarda en afianzarse en una posición fija en la que el coche se apoye durante un trazado. Mientras, el coche balancea más de la cuenta y obliga a variar constantemente la dirección. En este modelo no se ha utilizado la barra estabilizadora delantera, razón de más para que se presente este comportamiento.

El Corsa también es «blandito» en exceso y balancea más de la cuenta, pero no tiene las mismas reacciones que el Ford.



radio
automovil s.a.

HIFI - CAR - STEREO

EMPRESA LIDER EN VENTA E INSTALACION DE TELEFONOS, EQUIPOS DE ALTA FIDELIDAD Y ALARMAS PARA EL AUTOMOVIL, DESEA A SUS CLIENTES Y AMIGOS

FELIZ NAVIDAD



LE SUGERIMOS CUALQUIERA DE NUESTROS ARTICULOS COMO
POSIBILIDAD DE REGALOS PARA ESTAS FIESTAS

Meléndez Valdés, 28. Telf.: 445 41 04/50 y 447 58 01. 28015 Madrid
Conde de Aranda, 14. Telf.: 431 83 15/86. Fax 5775816. 28001 Madrid

FRENTE A FRENTE



La palanca del Corsa tiene recorridos largos, lo que resta precisión al conjunto, pero las marchas entran con suavidad.

El Opel se detiene en menos metros, también es el que menos pesa. El Uno



Los nuevos interiores del Uno están muy conseguidos. La calidad de los materiales y de la terminación es muy buena.



y el Fiesta van más lejos, en el caso del Ford por la utilización del sistema antibloqueo de frenos, que alarga la frenada, aunque conserva la dirección. Esta opción aumenta en cien mil pesetas el precio total.



El Fiesta continúa ofreciendo una excelente terminación. La disposición de los mandos de los elevavinas no es la adecuada.



CARROCERIA

Quizá sea el aspecto referente a la carrocería, donde menos se noten los casi ocho años que lleva en el mercado el



En el cuadro del Corsa se aprecia el paso de los años. No obstante, ofrece una información adecuada y amplio espacio para objetos.



En el Fiat se accede mejor detrás
El espacio ofrecido es el más amplio



Los asientos del Fiesta son cómodos
Cuenta con el asiento más ancho de los tres



El Corsa ofrece el asiento posterior divisible
Esta opción sólo tiene sobreprecio en el Fiat

Opel Corsa sin ningún tipo de puesta al día. En su interior, concretamente en el salpicadero, el paso del tiempo sí se nota. El volante es lo primero que desentona tras ocupar el puesto de conducción, con un aro demasiado fino y un diseño anticuado. En el cuadro, tan completo como el de los demás, se han utilizado materiales no muy agradables a la vista, con demasiado aspecto de plástico, un interior poco llamativo. En contrapartida, cuenta con un espacio mayor para dejar objetos que el ofrecido por Fiat y Ford.

El nuevo Fiesta cuenta con un cuadro tan atractivo como el ofrecido por la anterior versión, y la calidad tanto de terminación como de los materiales, es excelente. El Uno, por su parte, ha dado un salto importante en este aspecto y se ha puesto prácticamente a la altura del Ford. Esto se ha conseguido con una atractiva presentación del cuadro, de líneas suaves,

buenos materiales y perfecta terminación.

La mejor postura al volante la ofrece el Uno, con unos asientos envolventes, un cuadro que se ve de un vistazo y que incluye un check control y unos mandos que a excepción de las teclas de los elevalunas eléctricos, están al alcance de la mano. Tampoco podemos decir que los mandos de los elevalunas de

los otros dos modelos estén situados en un lugar cómodo.

El acceso a la parte de atrás es en general bueno, aunque destaca el que ofrece Fiat en su Uno, ya que el asiento se desplaza entero hacia delante facilitando la maniobra sin que las piernas se enganchen con nada.

Una vez que se ha pasado a la parte trasera, se encontrará más espacio en el Uno, tanto para las piernas como en altura al techo.

En capacidad del maletero vuelve a ganar el Uno, todo ello sin ser el más largo. En este aspecto el Fiesta nos deja un poco sorprendidos, ya que contando con la mayor longitud, no es el más habitable, y además cuenta con la menor superficie de maletero. Este y el Corsa disponen de serie de asiento divisible por partes; en el caso del Uno, esta opción se ofrece con sobreprecio.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez



El maletero más fácil de cargar es del Corsa
Es el que tiene el nivel de carga más bajo

BALANCE FINAL

	FIAT UNO	FIESTA	CORSA
Velocidad máxima	2.º ****	1.º ****	2.º ****
Aceleraciones	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Recuperaciones	2.º ***	1.º ****	3.º ***
Consumo	2.º ****	3.º **	1.º ****
Transmisión	2.º ***	1.º ****	3.º **
Caja de cambios	3.º ***	1.º ****	2.º ***
Frenos	2.º ***	3.º ***	1.º ***
Dirección	1.º ***	3.º ***	2.º ***
Comportamiento	1.º ****	3.º **	2.º ***
Aptitudes urbanas	2.º ***	2.º ***	1.º ****
Autonomía	2.º ***	3.º ***	1.º ****
Habitabilidad	1.º ****	2.º ***	2.º ***
Maletero	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Confort	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Posición conductor	1.º ****	2.º ****	3.º ****
Acabado	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Sonoridad	1.º ***	2.º ***	3.º ***
Equipamiento	1.º ***	3.º ***	2.º ***
Valor-precio	3.º ***	1.º ****	2.º ***

**** Excelente. **** Bueno. *** Normal. ** Regular. * Malo.

Motor 16 Lo más moderno termina superando en muchos apartados al producto con más años. Sin embargo, el nuevo motor del Corsa ayuda a que estas diferencias no salgan del habitáculo, en el que sí se nota el paso del tiempo.

El Fiesta es el más barato de los tres, pero si le instalamos las cerraduras centralizadas y los elevalunas eléctricos, se queda igualado al Corsa. La inyección electrónica y la mayor amplitud interior y de maletero, se pagan más caro en el Uno, algo más de cien mil pesetas. No se puede hablar de la mejor elección, cada modelo ofrece virtudes capaces de convencer a cualquier indeciso, por ello nada mejor que saber lo que uno quiere y elegir.

ESTAS NAVIDADES SERAN HISTORICAS

Este año sea original y haga historia. Regálese la colección completa de HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO (ahora sólo por 6.500ptas.). 18 tomos indispensables para conocer las grandes culturas. Escritos por los mejores especialistas. Y de regalo, una magnífica reproducción de la Dama de Elche.

Este año celebre unas Navidades de Historia. Con HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO y la Dama de Elche.



Si, deseo recibir la colección HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO, que consta de 18 tomos, por un importe total de 6.500 ptas. y obtener completamente GRATIS una reproducción de la Dama de Elche.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Talón adjunto a nombre de INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
- Giro postal a: INFORMACION Y REVISTAS, S. A. Calle Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid

D: _____
 Dirección: _____
 Localidad: _____ C.P. _____

OPEL SENATOR 3.0 24V

POTENCIA LIMPIA



Sin duda alguna, el protagonista de la renovación del Senator es el nuevo motor con culata de cuatro válvulas por cilindro.



HACE unos meses anunciábamos la introducción del nuevo motor de 24 válvulas en la gama alta de Opel. Ahora ya hemos tenido la ocasión de probar el Senator con el nuevo motor y con toda una serie de novedades, entre las que se incluye el nuevo eje posterior tipo multibrazo.

Como ya dijimos en su día, este es un nuevo motor que, aunque tiene las mismas dimensiones y cilindrada que el anterior seis cilindros, es totalmente nuevo. Entre los aspectos más innovadores destaca la nueva culata de cuatro válvulas por cilindro, en la cual se aplican las soluciones experimentadas en el magnífico motor de dos litros del Kadett y Vectra. Este nuevo motor desarrolla 204 caballos, que es una cifra más que respetable, teniendo en cuenta que sólo se fabrica con catalizador de

tres vías. Otro de los aspectos interesantes del motor es el sistema de alimentación, que dispone de una inyección Bosch Motronic 1.5 con un colector de admisión que tiene un sistema denominado Dual Ram, que permite variar la velocidad de entrada de la mezcla en los cilindros y aprovechar el efecto de resonancia que se produce. De esta forma, el motor funciona como dos de tres cilindros por debajo de

VIRTUDES

- Comportamiento
- Confort
- Motor potente y suave

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Consumo elevado
- Sólo en versión catalizador

PRECIO ESTIMADO:
5.400.000 ptas.

4.000 revoluciones por minuto y aprovecha las virtudes de elasticidad típicas de estos motores, mientras que por encima de este régimen es todo un seis cilindros con una buena dosis de potencia a alta velocidad.

En la práctica esto es bastante cierto, y el coche, a pesar de unos desarrollos de cambio tirando a largos, se recupera bien desde pocas vueltas. Las diferencias con el anterior motor son notables y las aceleraciones, sin ser tan optimistas como las que anuncia el fabricante, están a buen nivel.

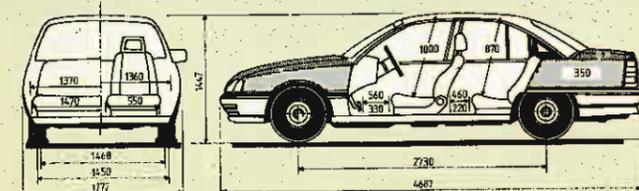
Otra de las grandes virtudes de este seis cilindros es su gran suavidad y silencio de funcionamiento. Al ralentí, no se nota la más mínima vibración, lo cual se mantiene en todo el espectro de uso del motor. El ruido también se mantiene a muy bajo nivel en todo momento.

La principal pega de este motor reside en la necesidad de utilizar gasolina sin plomo. La política de la marca se muestra totalmente volcada en el uso del catalizador, por lo cual este motor sólo se fabrica con catalizador. Esto es, hoy por hoy, un grave inconveniente en España, puesto que la red de distribu-



La línea externa se mantiene exactamente igual que en la versión de doce válvulas.

OPEL SENATOR 3.0 24V



DATOS DE COMPRA

Importador: General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Tel.: (91) 597 30 09. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 439 puntos de asistencia técnica en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantera longitudinal. N.º de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.969 c.c. N.º de apoyos de cigüeñal: 7. Arbol de levas: 2 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,0 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos sin plomo. Potencia máxima: 204 cv a 6.000 rpm. Par máximo: 27,6 mkg a 3.600 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,4 km/h; 2.ª, 15,5 km/h; 3.ª, 23,9 km/h. 4.ª, 31,4 km/h; 5.ª, 39,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION. Tipo: Circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante: 3,2. Diámetro de giro: 10,1 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/discos/ABS.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

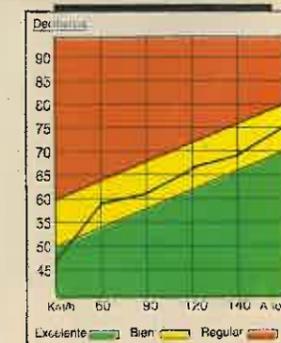
RUEDAS. Llantas: 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/65 VR 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.510 kg. Capacidad depósito: 75 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	232,8
ACELERACION	
400 m salida parada	16,3
1.000 m salida parada	29,1
De 0 a 100 km/h	8,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,3
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	37,4
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,6

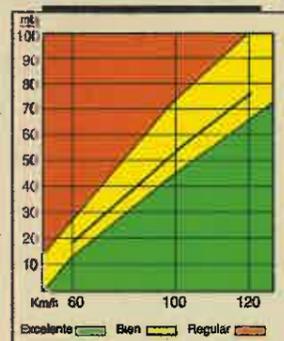
SONORIDAD



Al ralentí: 45,3. A 60 km/h: 58,8. A 90 km/h: 62,2. A 120 km/h: 66,1. A 140 km/h: 67,5. A tope: 75,2.

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Con suelo mojado. Valores en decibelios.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 18,9. A 100 km/h: 52,2.
A 120 km/h: 75,1.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 30,5 km/h de promedio	13,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,6
En conducción rápida	14,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	11,1
A 140 km/h de crucero	12,1
A 180 km/h de crucero	14,5
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	11,7
Capacidad depósito comb.	75
Autonomía media	541

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	OP
Retrovisor mando a distancia	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	S/S
Elevaluas eléctricos (del./tras.)	S/-
Cierre centralizado	SI
Luz lectura de mapas	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas aleación	SI
Pre-equipos de radio	SI
Limpia-lava trasero	NO
Asiento posterior divisible	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI



El cuadro está ligeramente modificado. Ahora hay madera en el salpicadero y consola central.

ción de la gasolina sin plomo es absolutamente ridícula.

A causa de la cuestión del catalizador, los planes de Opel respecto al Senator y al Omega 3.000 es iniciar su comercialización a primeros de año, pero sólo bajo pedido, dado que no es previsible que haya una gran demanda de coches con catalizador por ahora.

La otra gran novedad del Senator reside en la adopción de un eje trasero del tipo multibrazo, que permite que la geometría de la suspensión se adapte a

las condiciones de aceleración, apoyo o descarga que se producen normalmente en la conducción. Aunque el Senator es un modelo que tradicionalmente ha disfrutado de un excelente comportamiento, con este nuevo esquema de suspensión mejora todavía más este aspecto, que es plenamente satisfactorio en cuanto a comportamiento y confort. Este nuevo eje se nota sobre todo por la excelente motricidad que proporciona al Senator. Una vez dentro de la curva el apoyo es muy noble y da mucha confianza al conductor. Además, la posibilidad de regular la dureza de la amortiguación en tres posiciones diferentes permite adaptarse a las necesidades del tipo de conducción o de carretera.

También se han variado algunos detalles de interior con un nuevo tablero, en el cual aparece la madera con profusión. El resto del vehículo se mantiene igual que el anterior, con un nivel de confort, acabado y equipamiento equivalente al de muchos modelos más caros. Dado que este Senator tiene el inconveniente del catalizador, el anterior modelo con el seis cilindros de doce válvulas seguirá comercializándose.

Víctor Piccione

Fotos: José Robledo

Motor 16

Por fin Opel renovó el veterano motor de seis cilindros de sus coches más caros. El nuevo motor, que aunque tiene la misma cilindrada es totalmente nuevo, presenta unas excelentes cualidades de potencia y suavidad de funcionamiento que ponen al día al Senator, que parecía que se había quedado un poco descolgado de la competencia. Eso y la suspensión multibrazo han supuesto un considerable avance. Es una lástima que la obligatoriedad de utilizar gasolina sin plomo vaya a echar para atrás a muchos posibles compradores.

FRENTE A SUS RIVALES

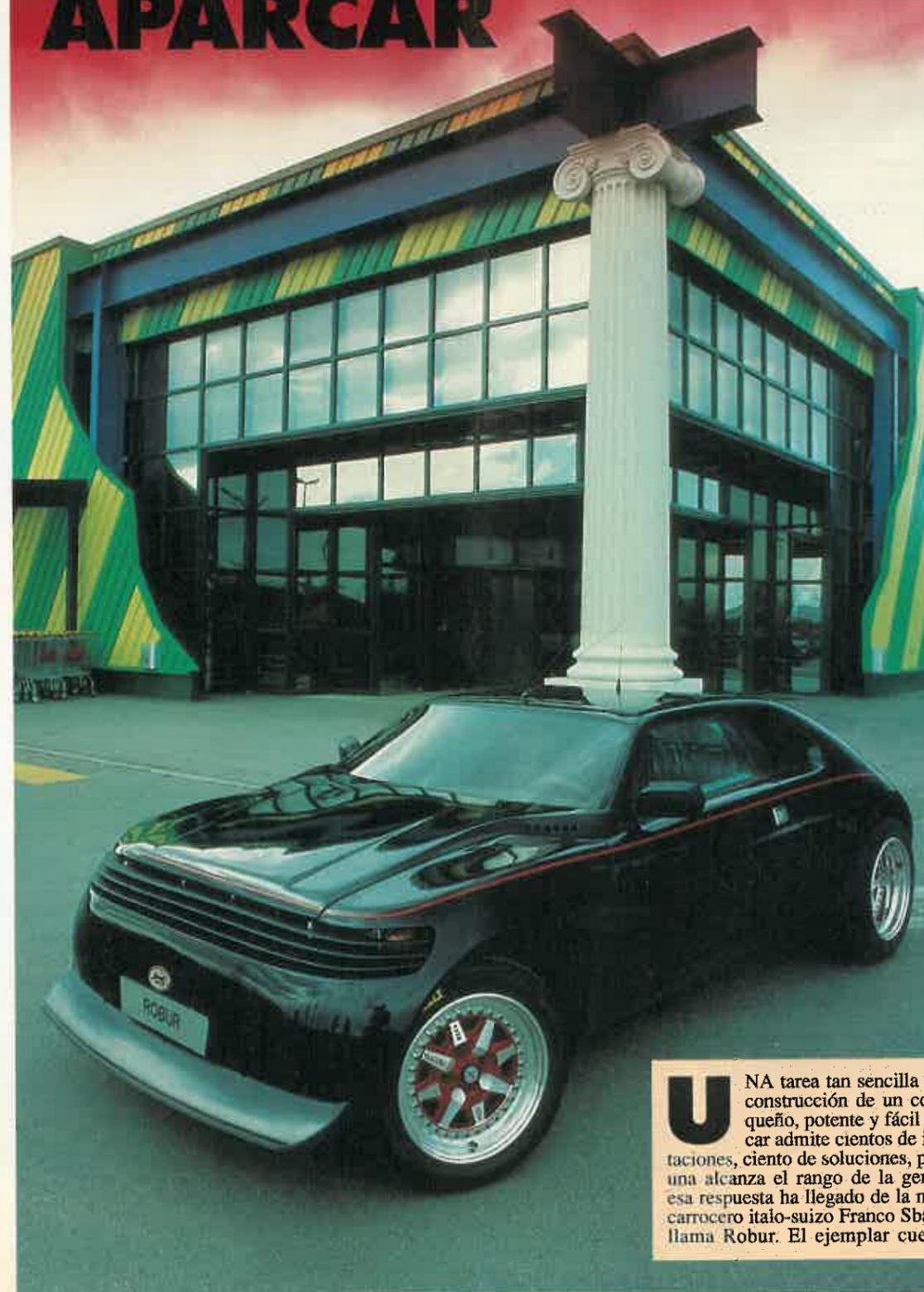
UNA buena cantidad de modelos se encuentran en el entorno del Senator, pero si nos limitamos a los modelos de cuatro puertas y de potencia en torno a los 200 caballos, los rivales se limitan al Alfa Romeo 164 V6 (5.019.609 pesetas), el Audi 200 Turbo (5.854.716 pesetas), el BMW 530i (5.874.203 pesetas), el Lancia Thema IE Turbo 16 V (4.567.094 pesetas), el Mazda 929 3.0 (5.900.785 pesetas), el

Mercedes 300E (5.786.104 pesetas) y el Saab 9.000 CD Top Line (6.790.764 pesetas). Frente a éstos, el Senator esgrime sus excelentes cualidades de confort y comportamiento a un precio muy interesante. El equipamiento básico no es excesivo, pero los precios de las opciones resultan bastante más razonables que los de Mercedes, Audi o BMW. Por otra parte, queda claramente en desventaja por ser el único de todo el grupo que no tiene versión sin catalizador.

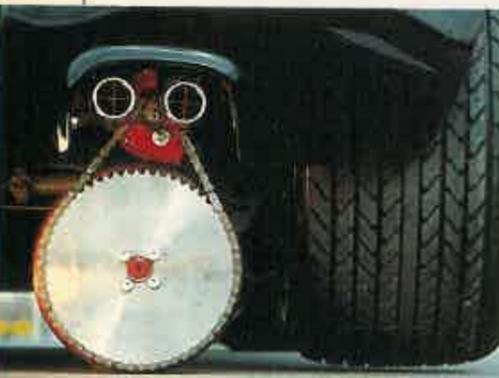
FUERA DE SERIE

SBARRO ROBUR

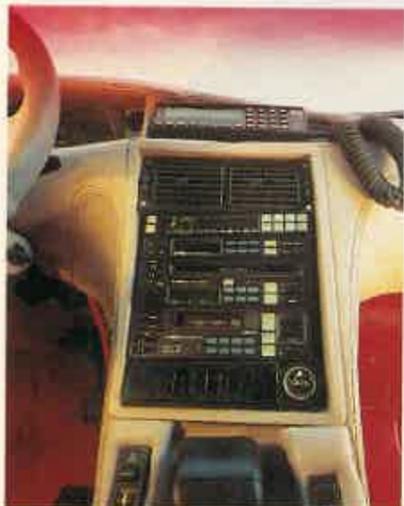
NACIDO PARA APARCAR



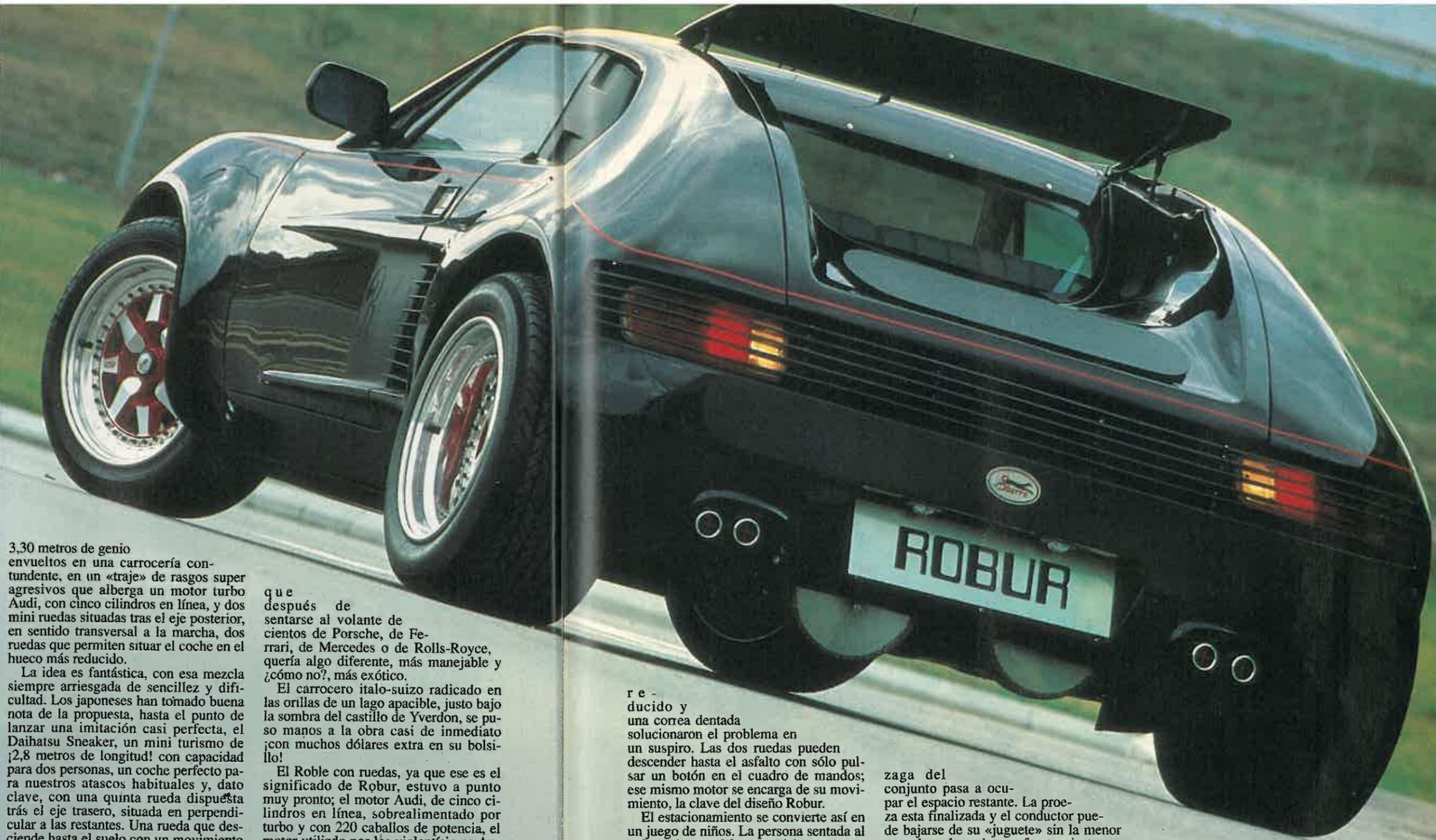
UNA tarea tan sencilla como la construcción de un coche pequeño, potente y fácil de aparcar admite cientos de interpretaciones, ciento de soluciones, pero sólo una alcanza el rango de la genialidad, esa respuesta ha llegado de la mano del carrocerero italo-suizo Franco Sbarro y se llama Robur. El ejemplar cuenta con



La ruedecilla posterior que cambia el estilo del Robur. El «aparca-fácil»



Un equipo de sonido excepcional y un motor energético. Dos componentes clave del Robur.



3,30 metros de genio envueltos en una carrocería contundente, en un «traje» de rasgos super agresivos que alberga un motor turbo Audi, con cinco cilindros en línea, y dos mini ruedas situadas tras el eje posterior, en sentido transversal a la marcha, dos ruedas que permiten situar el coche en el hueco más reducido.

La idea es fantástica, con esa mezcla siempre arriesgada de sencillez y dificultad. Los japoneses han tomado buena nota de la propuesta, hasta el punto de lanzar una imitación casi perfecta, el Daihatsu Sneaker, un mini turismo de ¡2,8 metros de longitud! con capacidad para dos personas, un coche perfecto para nuestros atascos habituales y, dato clave, con una quinta rueda dispuesta tras el eje trasero, situada en perpendicular a las restantes. Una rueda que desciende hasta el suelo con un movimiento sencillo para que el conjunto pivote sobre el eje delantero y entre en el espacio más ajustado sin ninguna maniobra, sin el menor esfuerzo.

El Robur ha nacido del encargo de un millonario de la industria aeronáutica cansado de conducir modelos excepcionales, del encargo de Cyril de Rouvre,

que después de sentarse al volante de cientos de Porsche, de Ferrari, de Mercedes o de Rolls-Royce, quería algo diferente, más manejable y ¿cómo no?, más exótico.

El carrocerero italo-suizo radicado en las orillas de un lago apacible, justo bajo la sombra del castillo de Yverdon, se puso manos a la obra casi de inmediato ¡con muchos dólares extra en su bolsillo!

El Roble con ruedas, ya que ese es el significado de Robur, estuvo a punto muy pronto; el motor Audi, de cinco cilindros en línea, sobrealimentado por turbo y con 220 caballos de potencia, el motor utilizado por los violentísimos Audi Sport Quattro, se encargó de añadir el picante exigido por Cyril de Rouvre; a partir de ese momento todo fue distinto; la sincronización del corazón y el cuerpo fue el paso final antes de lanzarse a la tarea más complicada: el montaje del dispositivo «aparca-fácil». Un motor eléctrico, dos ruedas metálicas de tamaño

reducido y una correa dentada solucionaron el problema en un suspiro. Las dos ruedas pueden descender hasta el asfalto con sólo pulsar un botón en el cuadro de mandos; ese mismo motor se encarga de su movimiento, la clave del diseño Robur.

El estacionamiento se convierte así en un juego de niños. La persona sentada al volante busca el hueco mínimo, ya que los 3,30 metros de longitud del Robur, de un coche algo más pequeño que el Seat Marbella, caben en cualquier sitio, para orientar después su frontal hacia el bordillo; el trabajo manual se acaba una vez encajado el tren delantero: una presión ligera sobre el botón y las ruedecillas posteriores se encargan del resto, la

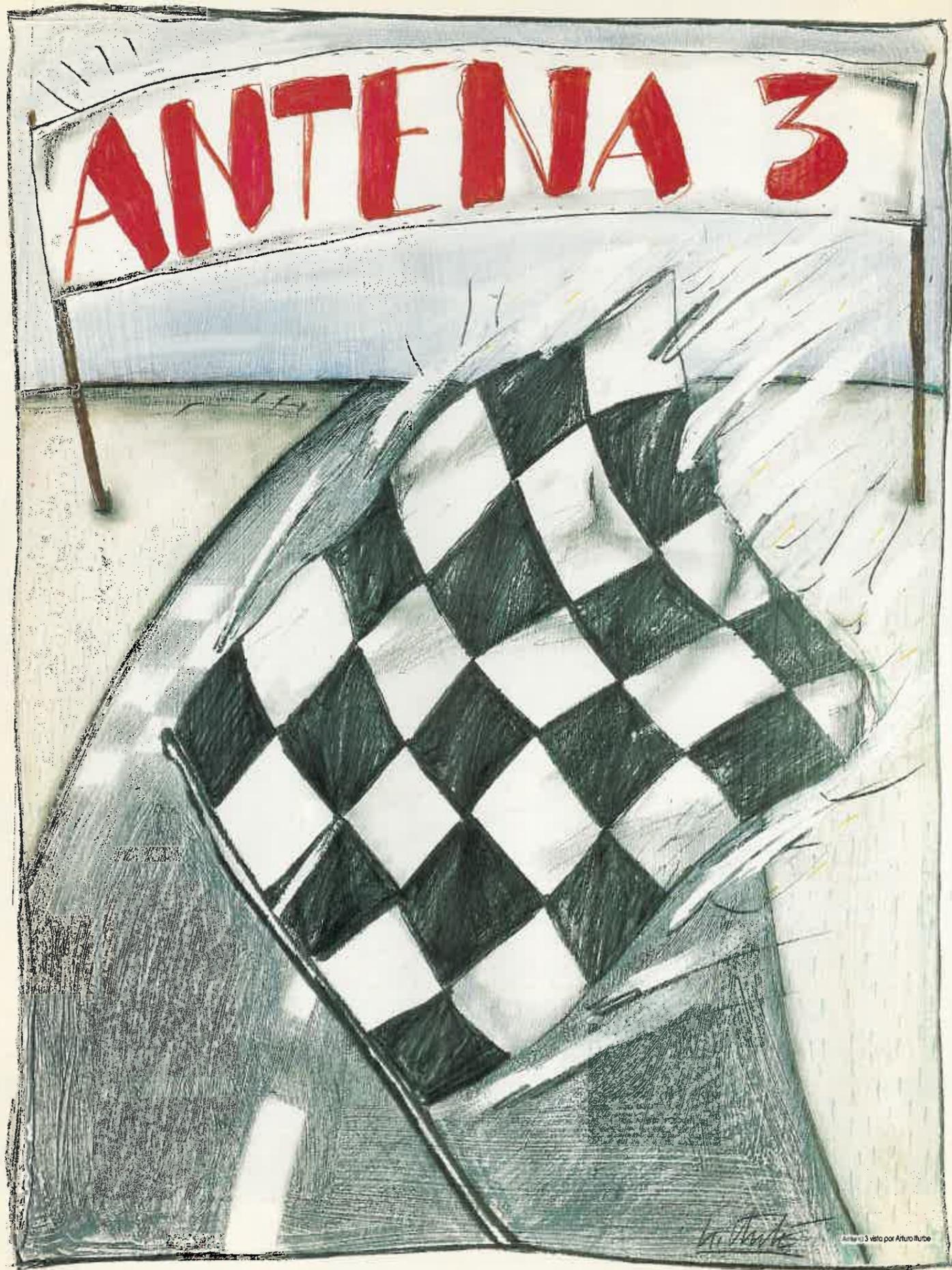
zaga del conjunto pasa a ocupar el espacio restante. La proeza esta finalizada y el conductor puede bajarse de su «juguete» sin la menor gota de sudor sobre su frente, sin trazas de esa pelea cotidiana con un volante rebelde.

El Robur merece una producción en serie. Los usuarios que se mueven por la ciudad de continuo lo aceptarían encantados.

Angel Marco
Fotos: Dingo

La secuencia de aparcamiento deja boquiabiertos a los usuarios que deben padecer ese martirio varias veces al día. El coche diseñado por Sbarro convierte tal operación en un verdadero juego de niños. Se acabaron los sudores, se acabaron las molestias.





Antena 3 visto por Arturo Rube

Preguntas.
Información.
Fórmula 1.
Situación del
mercado.
Desde la
competición al
concesionario.
Domingos a las 9.
Todo sobre
el motor.
En Antena 3.

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrera



SUZUKI GSX R 750 Y 1.100

En el inmejorable marco del circuito de Jerez, Suzuki presentó las versiones para 1990 de las conocidas GSX R 750 y 1.100. Si a groso modo el aspecto externo no ha cambiado eso no es más que una fachada, puesto que los técnicos de la casa han trabajado duro para presentar unas motos muy mejoradas con respec-

to a la versión de base. Este trabajo afecta con mayor énfasis a la de menor cilindrada en la que los cambios incumben tanto al motor como a chasis y suspensiones.

En el motor se han variado las dimensiones internas en el sentido de alargar la carrera para volver así a las cotas que la moto presentaba en 1984.

Que hablemos de alargamiento de la carrera no significa ir a una dimensión «larga» sino que se abandona la ultracorta de los últimos modelos, que si bien daban una gran potencia en alta, carecían de elasticidad. Ahora, con esta medida, carburadores más grandes, unos Mikuni de 38 mm de difusor, un encendido computerizado, mejoras en las entrada de aire fresco para los carburadores, escape de cuatro en uno y mejoras en el conocido sistema de refrigeración empleado por Suzuki:

SACS, que combina el aceite y el aire, el motor es más potente y sobre todo tiene mayor par que antes. Sube a 13.000 revoluciones con limpieza y ofrece una potencia de 116 caballos en un régimen de once mil revoluciones, mientras que en las 9.500 ofrece su par máximo de 7,97 Mkg.

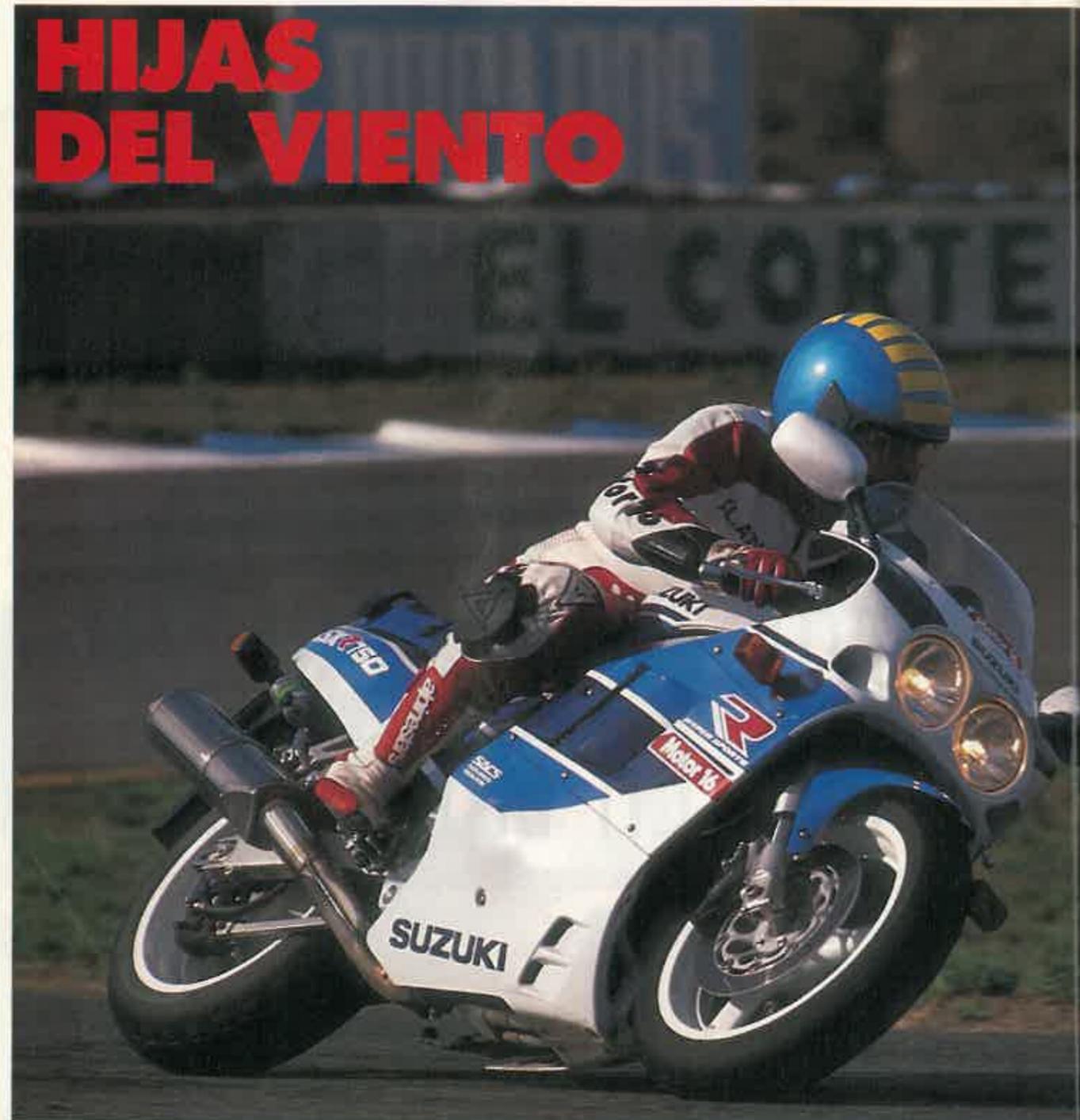
A la hora de diseñar el nuevo motor los técnicos buscaron mayor potencia y par, también una mejor refrigeración. Para ello ahora el radiador de aceite es curvo con



En la nueva 1.100 se han cambiado los discos de freno, la horquilla, y se ha aumentado la distancia entre ejes.



HIJAS DEL VIENTO



La nueva Suzuki GSX R 750 ofrece una potencia de 116 caballos. Toda una garantía de prestaciones de primera línea.

lo que se aumenta su superficie y además se capta mejor el aire. Otra mejora reside también en el embrague, en la actualidad con seis muelles en lugar de los anteriores cuatro.

En la parte ciclo la novedad más importante salta a la vista, se trata de la horquilla delantera que ahora es invertida con posibilidad de regulación: doce posiciones de compresión y doce más de extensión. Su recorrido es de 120 milímetros. Con este tipo de horquillas se obtiene mayor rigidez y por ello mayor precisión en los virajes. En la suspensión trasera también hay cambios. Esta ahora tiene el depósito de aceite separado con lo cual se puede disponer de mayor cantidad y así trabaja en mejores condiciones. También ofrece amplias posibilidades de reglaje: cuatro a extensión, doce a compresión e infinitas de precarga de muelle ya que éste se ajusta con una rosca. Todas estas soluciones y las del motor tienen evidentemente una fuente, que son las carreras, campo en el que precisamente estas motos se han hecho con una sólida reputación.

No acaban aquí, sin embargo, las novedades, puesto que hay que hablar de los nuevos frenos flotantes, el tensor de cadena visto, el carenado más estrecho, las nuevas llantas de diecisiete pulgadas, especialmente la trasera, que monta un neumático de cinco pulgadas y media: un Michelin radial.

Para la 1.100 los cambios han sido menores, sobre todo en lo que respecta al motor, que es prácticamente el mismo. En cuanto al chasis y suspensiones hay que hablar de la llanta trasera, de 5,5, los nuevos discos de freno, de la

horquilla invertida y de una mayor distancia entre ejes como puntos más importantes.

Si la descripción técnica es interesante, naturalmente lo que pide a gritos la Suzuki es ser pilotada de forma adecuada, por alguien que la entienda. Y eso en Jerez fue una delicia. Es una moto de carreras con matrícula, una moto muy fácil de llevar a ritmo tranquilo y que cuando se flirtea con las zonas altas del cuentavueeltas se convierte en una verdadera herramienta para correr. La posición de conducción con ser deportiva no es masacrante y a medida que le vamos tomando el pulso apreciamos la rigidez del chasis y las suspensiones en las largas curvas jerezanas permitiendo los desplazamientos de ki-



DERBI MINITRAIL

EL ciclomotor Derbi FDS SAVANNAH es el último producto de la casa de Martorellas. Se trata de una puesta al día del conocido producto de la marca, en el que el motor sigue invariable, tanto la estética como la parte ciclo han variado. En la primera se ha adoptado una línea a medio camino entre lo

«africano» y la trail, sumamente atractiva. En la segunda destacan el freno de disco posterior y el nuevo basculante mientras que el equipamiento se ha completado con la adopción de distintos extras, entre ellos un reloj digital. El precio del nuevo producto de Derbi se sitúa sobre las 180.000 pesetas, lo que lo hace sumamente competitivo en un terreno cada vez más concurrido.



En la suspensión trasera (arriba) se ha separado el depósito del aceite.



lometraje medio. Las tumbadas se hacen con facilidad, no hay que pelearse para lograrlo. En los cambios, por ejemplo en la estrecha «chicane» del circuito de Jerez, la Suzuki obedece rápidamente pero sin nervios, y cuando vuelves a abrir el acelerador sale con prontitud y sin hacer ningún movimiento extraño. La frenada es impresionante. Los dos discos delanteros son potentes, pero progresivos y tienen un tacto muy suave, incluso diríamos que demasiado, a esto ayuda eficazmente la nueva horquilla invertida. Al llegar al final de recta se podía apurar cada vez más, la moto deceleraba con fuerza y sin síntomas de desfallecer. En ocasiones, si no se era especialmente fino, el trasero hacía que la rueda rebotara un poquito, pero tampoco era nada grave. A ese buen comportamiento en viraje y

frenada no podemos dejar de asociar los radiales Michelin, que ofrecen un agarre excelente y cuando llegan al límite pierden la adherencia de un modo progresivo, sin brusquedades, «avisando», evitando así sustos y problemas.



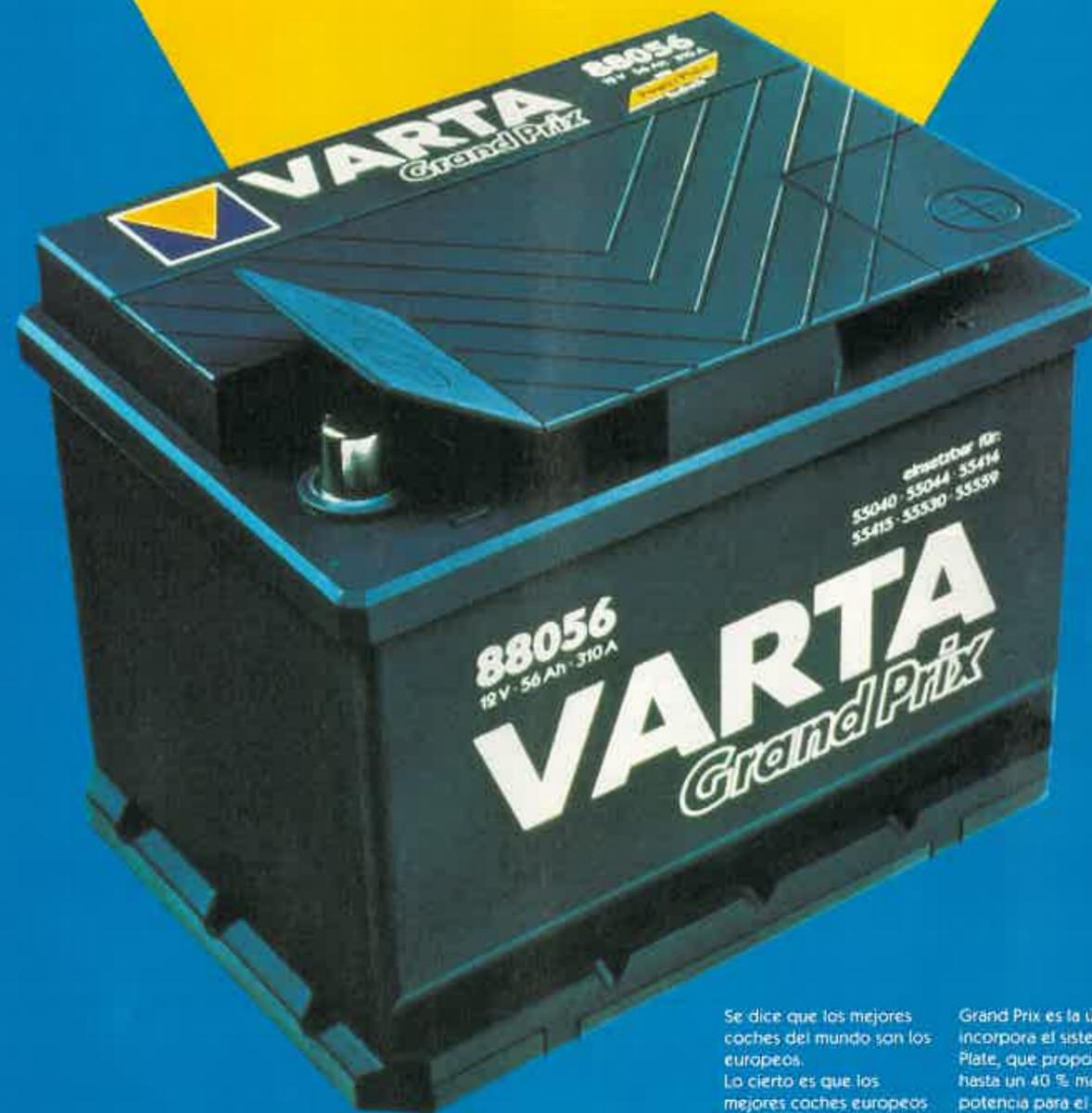
En cuanto al motor la respuesta es impresionante desde bajo régimen. Siempre tira, pero si se va con «el cuchillo entre los dientes» es a partir de las siete mil quinientas-ocho mil revoluciones cuando la potencia acude. Es una entrega franca, limpia, pero dentro de todo muy dosificable con el acelerador. A ello contribuye el generoso par disponible que permite ir «hilando» con el puño en medio del viraje y luego abrir con fuerza cuando ya tenemos clara la salida.

Si las anteriores GSX R eran unas motos deportivas de primerísima línea, con estas ahora presentadas Suzuki ha rizado el rizo. Son como para sentirse Kevin Schwantz.

J. L. Aznar

Fotos: J. Robledo

POR FUERZA



Se dice que los mejores coches del mundo son los europeos. Lo cierto es que los mejores coches europeos van equipados con la mejor a todos los niveles. Como la batería Varta. Por fuerza. Varta es la batería que se carga en seco, la que ofrece dos años de garantía. Y ahora, Varta

Grand Prix es la única que incorpora el sistema Power Plate, que proporciona hasta un 40% más de potencia para el arranque y para la alimentación de accesorios eléctricos. Razones poderosas que inclinan a quienes saben hacer los mejores coches a elegir Varta. Por fuerza.

VARTA La primera potencia de Europa

PIONEER

LA MEJOR PRUEBA

PIONEER ha puesto en marcha una idea muy atractiva, la de montar en un vehículo una muestra de los componentes ideales para convertirlo en un estudio de sonido móvil con el que realizar demostraciones.

La iniciativa de Pioneer España se puede considerar muy atractiva, desde el momento en que sería complicado reunir de otra manera un equipo tan completo y escucharlo en una situación tan real como la que ofrece un vehículo en el tráfico diario.

El modelo elegido ha sido el BMW M5, y se le ha equipado con la nueva línea de componentes «centrate» y el radiocassette KEX-M800.

Seis pares de altavoces, incluyendo dos TS-W300 subwoofers de 30 centímetros, tres amplificadores de gran tamaño (montados en el maletero) dando un total de 900

frontal extraíble y el evolucionado elevador automático del sonido (ALS).

En total 19 componentes



El mando a distancia permite manejar el aparato central desde cualquier rincón del habitáculo. En la guantera se sitúa el ecualizador.

contando altavoces, integran este super equipo que en precio venta al público, superaría con creces el medio millón de pesetas.

Lo cierto es que el equipo supera todas las previsiones para el que está acostumbrado al típico producto de aficionado. Sobra potencia por todas partes, la calidad de sonido del CD se reproduce con fidelidad y se convierte en sonido de la mano de unos al-

tavoces que alcanzan el rincón más escondido de un habitáculo perfectamente aislado. Así, los kilómetros se suceden sin que nos demos cuenta; han conseguido su propósito.

El sistema de panel frontal extraíble del radiocassette, habla de la preferencia de Pioneer por este método antes que por otros como el código secreto o el extraíble del aparato por entero.

El autonivelador de sonido, se ha mejorado notablemente.

Incorpora un micrófono en miniatura que controla las bajas frecuencias del ruido sobre la carretera y corrige el volumen, aumentándolo o disminuyéndolo, en consecuencia.

Este inteligente sistema no reacciona ante ruidos repentinos como el portazo de una puerta o la voz de una persona hablando alto en el interior.

Pioneer quiere dar a conocer sus productos de una manera distinta, con la mejor prueba.

A.M

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
LERIDA			RNE/R-2		88.2
RNE/R-1	612	104.9	RNE/R-3		99.6
SER (Radio Lleida)	954	92.4	RNE/R-4	1503	83.8
COPE (Rad Pop de Llerida)	1224	96.0	RNE/R-5		
C-13 (Radio Tarragona)		93.4	LAS PALMAS DE G.C.		
C-13 (Radio Cervera)		99.1	RNE/R-1	576	106.5
Indep (Radio Ponet) Molleusa		98.4	SER (Radio Las Palmas)	1008	98.0
Indep (Radio Azán) Baqueira Beret		90.9	SER (Radio Maspalomas)		95.7
RNE/R-2		89.2	A-3 (Radio Canarias)		103.0
RNE/R-3		97.8	A-3 (Radio Canarias Sm)		102.0
RNE/R-4		90.9	A-3 Radio 80		94.4
RNE/R-5	1152/1314		COPE (Rad Pop de Las Palmas)	837	91.8
LUGO			COPE (Radio ECCA) Educativa	264	90.4
RNE/R-1	585/801		COPE (Radio ECCA) en Fuerteventura		93.0
SER (Radio Lugo)	1602		Indep (Radio Lanzarote)		90.7
Radio Minuto		90.8	RNE/R-2		97.7
COPE (Rad Pop de Lugo)	1224	90.0	RNE/R-3		98.5
COPE (Rad Pop de Rivadeo)		93.6	RNE/R-4		88.5
A-3 da Maiña (En Vivero)		90.2	RNE/R-5	747	

W, un ecualizador EQ-6010 instalado en la guantera, el nuevo CD múltiple CDX-M70 habilitado en el maletero y también el nuevo radiocassette KEX-M800 con mando a distancia, en el que destacan varias novedades como por ejemplo, el panel

El eslabón final

Cuando su radiocassette debe reproducir perfectamente su música preferida, se la juega en el eslabón final.

Kindvox le ofrece la más amplia gama de altavoces adaptada a cada radiocassette y a cada automóvil.

Pida que le instalen Kindvox PROFESSIONAL LINE. El eslabón final ... El secreto del buen sonido.



RADIOVOX
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tels. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel Distillery-Route 1.(Pop.361). Tennessee 37352 U.S.A.

Merry Christmas from all of us at Jack Daniel's



Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Programa para todos los públicos.



LUNES



MARTES



MIÉRCOLES



JUEVES



SABADO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO

Cada semana, Diario 16 le ofrece una programación muy completa. le entregamos la revista Gente del Fin de Semana. Si, sobre todo, quiere estar bien informado, durante toda la semana, cuente con el programa más completo. Los suplementos sobre toros, deportes, negocios del automóvil, libros, educación... Cada día, un suplemento. Y los domingos, además, suplementos diarios de Diario 16.

Diario 16
Cada día más cerca.

Comprar y vender



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al límite del
accesorio

ALICANTE VALENCIA BALEARES MADRID-NORTE MADRID-SUR SALAMANCA BILBAO GUIPUZCOA	EUROPARTS ESCARTI, S.A. AUTOSCRATCH RAISA-RECAMB, VILLALBA LAMINAUTO SPORT PROTECFILM SUNORTE TECSER	Tel. 96-588 71 54 Tel. 96-374 62 61 Tel. 971-46 80 00 Tel. 91-850 77 82 Tel. 91-641 01 61 Tel. 923-22 70 54 Tel. 94-476 17 58 Tel. 943-28 10 11	ASTURIAS DELEGACION SUR CORDOBA GALICIA-LEON BARCELONA BURGOS VITORIA	GUALSAN GRAELX EXPOMOVIL SEMAUTO S.A. DUOS AUTOMOVIL SPORT AUTO SERVIAUTO	Tel. 985-28 39 00 Tel. 958-28 59 05 Tel. 957-41 09 06 Tel. 987-41 05 95 Tel. 93-424 34 11 Tel. 947-21 46 16 Tel. 945-13 12 41
--	---	--	---	---	---

Y
YAMOVIL
COMPRA AUTOMOVILES
NACIONALES
Y DE IMPORTACION
CON MENOS DE 5 AÑOS
ASOMBRESE DE LO QUE
PAGAMOS POR SU COCHE
**¡AL CONTADO
Y AL INSTANTE!**

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 -
269 71 01
YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

INSTAL AUTO
Miguel Aracil, 66
Teléfono: 373 82 56 - 373 84 56
28035 Madrid

RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONducidos LA MAYORIA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTIA. **ASEGURESE DE LO QUE COMPRA**

Autotéléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

ANUNCIESE EN
MOTOR 16
MADRID
Teléfono: (91)
268 00 69

AX GT
Muy rápido. Pole en el Jarama. Carrocería nueva. 96 CV. Entrego después de última carrera (18-11-89). Urge vender. Ramón Alvarez, (91) 413 02 75. (Dejar mensaje.)

DETECTOR DE RADAR

NUMERO 1 en USA
NUMERO 1 en EUROPA

BEL-EURO-Vector 3
85.000 ptas.
12 % IVA incluido

BEL-TRONICS LIMITED
The Intelligent Choice

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Instalación inmediata al mechero.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:
Paseo de la Castellana, 40.
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.
Ventas País Vasco: AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

Feliz Navidad

Mc GANN



Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia



LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID,
PROVINCIA Y GUALAJARA. LES RECOMIENDAN QUE
DURANTE ESTAS FECHAS, CONDUZCAN CON CUIDADO.

EN MADRID CAPITAL

**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S.L.

Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 574 78 04-573 48 49

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 552 53 00.
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)

MOTORAMA, S.A.

Avda. Pto XII, 1 (Plaza del Perú)
Tels. 458 03 54

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45
Antonio López, 149
(junto Plaza Legazpi)
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)
Tel. 447 53 43

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9
(zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos. García Noblejas, 128
(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500
Tels. 889 45 12 / 48
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

**CENTRO SUR DE
AUTOMOVILES, S. A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.
Tel. 639 27 99.
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52
POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.
Tels. 617 04 11 / 617 03 61
EXPOSICION: Simón Hernández, 55
(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136. Tel. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

VILLALAUTO

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100
Tels. 850 90 13-63-94.

EN GUADALAJARA

ALTUSA

Pol. Ind. EL BALCONCILLO
Parcela 52. Tel. 22 81 00
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Carvan, S.A. Servicio Oficial

750.000 ptas. PRECIO ESPECIAL PARA SU FIESTA '88



EXP. y VENTA Blasco de Garay, 37-Tel. (91) 244 11 91-28015 Madrid - TALLERES Y RECAMBIOS -

CAR 10

Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre P^a Habana y Serrano

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel. 561 48 00 - Fax. 551 48 06 - 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

ALFA Romeo Spider, rojo, año 86, 6 m garantía, 2.200.000 ptas
OPEL Monza, año 83, full, azul, seminuevo, 6 m garantía, 1.000.000 ptas
BMW 628 CSI, rojo, año 83, full equipo, 6 m garantía, 2.500.000 pesetas

CITROËN AX 11 RE, año 89, 6 m garantía, transferido, 740.000 ptas
OPEL Corsa City, año 88, 6 m garantía, blanco, 625.000 ptas
PORSCHE 924, año 79, azul met 3 m garantía, 1.450.000 pesetas

SEAT Marbella, año 88, negro, 6 m garantía, transferido, 580.000 ptas
TRIUMPH TR7, año 80, azul, 6 m garantía, 1.000.000 ptas
LANCIA Thema, 86, grafito, full equipo, 6 m garantía, 2.300.000 ptas

RANGE Rover, EFI, A A, 89, seminuevo, 3.700.000 ptas
GOLF GTI seminuevo, año 88, 15.000 kms, 1.600.000 ptas
MERCEDES 190, 12 meses garantía, nuevo
ROLLS Royce Silver-Spur, 84, bicolor, 6 m garantía

CAR 10, S.A. Vehículos Nacionales y de Importación, nuevos y usados. Tenemos el coche que busca. ¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10. Tel.: 563 27 88/28.

URGE vender Scorpio 2.0 i Ghia automático, 61.000 km, año 87, blanco, perfecto estado, extras, garantía 18 meses, 2.550.000 ptas. Telf.: 373 45 17.
SCORPIO 2.4i Automático, año 87, 60.000 km, negro,

RANGE Rover Vogue 84, azul, 2.500.000, José Fontana. Telf.: 207 86 19.
IBIZA GLX, perfecto estado, M-GT, radio cassette, 730.000 ptas. Telf.: 91/279 59 29, Fernando.
PARTICULAR vende Nissan Patrol Wa-

89, azul, 13.000 km, nuevo, aire, direcc., reductor, 2.400.000. Telf.: 948/26 27 62
SUBARU Coupé Turbo 4x4, aire, direcc. asist., 136 cv, sin estrenar, a matricular, garantía oficial, blanco, full equipo, concesionario de Pam-

Motor Retiro

Considerélo una inversión.



• Somos especialistas VW, AUDI
• Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICION Y VENTA: C/MALDONADO, 50-52. TELF.: 402 89 28/32

TALLER ELECTROMECHANICO MECANICA EN GENERAL TALLERES PORTALEGRE

Benito Prieto, 14 (Detrás Metro Opañel) 322 Carabanchel Bajo 28012 MADRID
Teléf. 2 60 83 12

LANCIA BETA COUPE 2000 AIRE ACONDICIONADO, MAGNIFICO ESTADO, 525.000 PTAS. Manizanas. Carmes. Tfno.: 91/336 14 42.

aire acondicionado, perfecto estado, garantía 18 meses, 1.950.000 ptas. Telf.: 373 45 17.
PARTICULAR vende Ford-A, 1930 Sedan con document, estado excelente, 1.000.000 ptas. Telf.: 964/22 30 33.

gon, año 86, 1.900.000. Telf.: 93/555 71 94, noche.
CITROËN BX Sport, año 86, 50.000 km, r. cassette, aire, alarma, llantas, impecable, 1.650.000 ptas. Telf.: 958/66 20 79.
SUBARU Familiar 4x4, full equipo, año

plona, precio total: 2.750.000. Telf.: 948/26 27 62.
ALFA Romeo Sprint Q.V., 105 cv, 80.000 km, 900.000 ptas. Telf.: 402 64 74.
AX GT, preparado, SMC, puntero en la Copa, 1.300.000 ptas. Telf.: 853 04 67.

IMPORTADORES

GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES

BMW MERCEDES

MERCEDES 560 SEL. FULL EQUIPE 7.300.000

Meléndez Valdés, 18 - Telfs.: 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.

RALLYE MANZANARES

Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES PARA VESTIR SU COCHE... EMPECEMOS POR LAS LLANTAS

DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS: RONAL, ZENDER, TARGA, BRAID, BBS

EN CADA JUEGO DE LLANTAS, INCLUIAMOS VALVULAS, MONTAJE Y EQUILIBRADO. GRATIS

Enviemos a provincias



Master Car

GARANTIA TOTAL POR ESCRITO EN SERVICIOS OFICIALES HASTA 24 MESES EN PIEZAS Y MANO DE OBRA

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

STOK 130 VEHICULOS
91/256 62 22
91/563 30 21
91/256 83 82

EXPOSICION Y VENTA C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10
563 29 61
C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66

Master Car VENDE MAS

- Por calidad
- Por seriedad
- Por precio justo
- Por servicio Post-venta

ALFA ROMEO TURBO-QUATTRO 4x4
• Nueva (Audi) marca modelo
• 200 CV, cuero, climatiz. A/C
• Radio, neblinas, etc.
• 2.950.000 ptas. total
• 38.000 mensual

BMW 635 CSI
• 218 cv, ultimo mod
• Aire, cuero, etc.
• 2.750.000 total
• 46.847 mes

BMW 530i
• Nuevo modelo 89
• Clima, ABS, cuero, etc.
• 170 cv, 67.000 mes
• 4.650.000 total

AUDI 200 TURBO 4x4
• Todos los extras
• Asientos eléctricos, cuero
• Precio 2.850.000
• 50.000 mes

VOLEVO 700 GLE
• 170 cv, nuevo
• Clima, cuero, etc.
• 2.850.000 total
• 49.524 mensual

MERCEDES 380 SEL
• Cerrado AMG
• Ultimo modelo, SEC
• 3.300.000 total
• 66.923 mensual. Full equip

BMW 730i, 89
• 184 cv, full equip
• Ultimo modelo 89
• Cuero, clima, ABS, etc.
• 75.000 mes. Ultima matricula

MERCEDES 300 E
• Ultimo modelo, nuevo
• 190 cv, todos extras
• 3.950.000 total
• 78.000 mes. Ultima matricula

TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto.
Tel. 275 18 38 - 275 12 17. 28801 MADRID.
FINANCIACION EN EL ACTO. 24 MESES

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C-3 SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86



¡ANUNCIENSE HOY!

Enviar a **Motor 16**
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma

AUTOHAUS MARKL
INTERLENC, S.A.

INTERLENC, S. A.
EMPRESA HISPANO ALEMANA
OFICINAS

ALEMANIA

Opladener Strasse, 219
4019 Monheim
Tfno.: 07 49 2173 51081
Tx. 8515941 - Fax: 07 49
2173 31614

ESPAÑA

P.º de la Castellana, 268
28046 Madrid
Tfno.: 314 0536 - Tx. 27245
Fax. 314 0331

- Importe su automóvil directamente de Alemania.
- Más de 100 vehículos en STOCK.
- Consulte nuestros precios sin ningún compromiso.
- Aproveche nuestra organización para importar cualquier producto de la RFA, EE.UU o Asia.

SE VENDE
MITSUBISHI
MONTERO TURBO
INTERCOOLER
Muchos extras,
seminuevo. Telf.:
968/84 17 17,
84 16 00, Antonio.

mas económicos,
1.895.000 ptas.
PARTICULAR Porsche 928 s. equipo completo, impecable, 4.000.000 ptas. Telf.: 357 28 72, ext. 143.
RENAULT Fuego, aire acond., esmerado mantenimiento, blanco, M-FM. Telf.: 91/739 77 09, noches. 925.000 ptas.

M-3 vendo a matricular, color grafito metalizado, 39.000 km, extras. Teléfono: 985/25 76 98.
OLDSMOBILE diesel, full equipe, cuidadísimo, impecable, Telf.: 985/25 76 98.
VENDO Golf Cabrio

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos: Stres Mora Echavarría Copas
Martínez Peñaño



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

ALUMINIO
STRES MORA
ECHAVARRIA COPAS
MARTINEZ PEÑANO

VENDO Camaro Sport Coupé, p. met., A.A., overdrive, impecable. Llamar noches, teléfono: 976/ 31 96 67.

CITROËN GS-X2 M-DH, azul met., muy bueno, 145.000 ptas. Manolo, 21 horas o fin de semana.

pio 2.9 Ghia Automático, 61.000 km, año 87, blanco, perfecto estado, extras, 2.550.000 ptas. Telf.: 373 45 17.

PARTICULAR Kadett 1.8 GT, blanco, 63.000 km, alarma, radio-cassette, antinieblas, amortiguado

Alfa Romeo, 20.000 km, todas las fundas Blaupunt digital, 60.000 km, ABS, etc. 2.500.000 ptas. Telf.: 93/843 83 51, Enric.
KADETT GSI 2.0, julio 1987, 70.000 km, toda prueba. Telf.: 638 76 34, noches.

TOYOTA MR2, 1 año, aire acondicionado, alarma volumé-

bio, cuero, llantas aleación, año 86, 60.000 km, ABS, etc. 2.500.000 ptas. Telf.: 93/843 83 51, Enric.
MERCEDES 190 16

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION



Centro Comercial Jumbo. Avda. Pio XII, n.º 2,

Parking cubierto.

Telf.: 345 78 08

Central, c/Pradillo, n.º 3.

Abrimos sábados todo el día y domingos mañana.

Oferta especial limitada. Presentando este anuncio, 22% de descuento al cuarto neumático.

YAMAHA 250 SR, M-FT, azul met., muy cuidada, 235.000 ptas., Manolo, 21 h o fin de semana.

PARTICULAR Porsche Targa, rojo, alerón, aire, cuero, etc. 4.250.000 ptas. Telf.: 357 28 72, ext. 143.

URGE vender Scor-

res-gas, 1.450.000 ptas., Z-AB. Teléfono: 544 67 66.

RENAULT 25 Turbo Diesel, M-GN, verde botella metalizado, único dueño, 80.000 km, Hifi, computadora con palabra, llantas, pruebas 205, aire, más extras, proble-

Quartett, M-JM, mayo 1989, 8.000 km, gris metalizado, garantía oficial, cinco meses, 2.000.000 ptas. Alonso, telf.: 91/754 50 11, horario oficina.

SPIDER Alfa Romeo 2000, M-GZ, totalmente nuevo, llantas,

trica, radio Alpine, impecable, nuevo, 4.800.000 ptas., ocasión vendo 2.950.000 ptas. Particular, telf.: 447 74 84, horas oficina.

PARTICULAR BMW 325i A Cobra, techo eléctrico, A. Recaro, B-KF, volante y cam-

v, particular, 1985, aire, ABS, techo, elevallas, cierre alarma, instalac. Telf.: 308 48 67, oficina. 4.200.000 pesetas.
PARTICULAR vende, cambia, Mercedes 450 SLC, año 81, seminuevo. Telf.: 985/25 76 98.

FIAT
Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial

Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



La obligación de esta empresa es hacer de un cliente, un cliente satisfecho.

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VAGMA ES LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

López de Hoyos, 62
Teléfono: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02

TALLERES Y SERVICIOS:

Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13
Santa Rita, 12
Teléfono: 416 80 89
Concha Espina, 63
Teléfono: 259 72 66

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 250 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda 35	82	45.000	290.000	Seat Ibiza 1.5	87	18.000	860.000
Seat Panda Movida	87	28.000	540.000	Renault Supercin. TL 5p, FM	89	11.000	860.000
Opel Corsa 1.2 S	83	43.000	575.000	Opel Rascal TE	89	17.000	875.000
VW Polo 1.0 Oxford	85	35.000	640.000	Citroën BX	87	26.000	875.000
Ritmo 100 CLX A.A.	84	51.000	645.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	89	13.000	890.000
Mini Moke	88	3.500	670.000	Peugeot 205 GT A.A.	86	45.000	890.000
Renault Supercinco TL 5 p.	86	31.000	690.000	Citroën AX 11 TRE, 5p	89	9.500	895.000
Renault Supercinco C	87	30.000	690.000	Seat Ibiza 1.5, 5 puertas	87	17.000	920.000
Ford Fiesta 1.1	87	21.000	720.000	Seat Ibiza 1.5, A.A.	87	23.000	960.000
VW Golf GLS 5p, A.A.	82	53.000	725.000	Fiat Regata 79	88	21.000	888.000
Renault Supercinco GTL	87	23.000	745.000	Renault Supercin. GT Turbo	87	36.000	990.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	3.500	765.000	Opel Senator 3.0 E. F.E.	82	85.000	990.000
Suzuki Santana SJ 410	86	24.000	780.000	Peugeot 205 GT	87	23.000	990.000
Ford Escort 1.3	86	36.000	790.000	Citroën AX GT	88	19.000	990.000
Peugeot 205 GR	87	33.000	795.000	Fiesta 1.4 CLX (M. Modern.)	89	9.000	990.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	37.000	825.000	Ford Fiesta XR2	88	25.000	990.000
Renault Supercinco GTS	87	19.000	845.000	Ford Escort 1.4 C.L.	87	19.500	990.000
Renault Supercinco GTL 5p.	88	21.000	845.000	Ford Orion 1.4 C.L.	87	17.000	990.000
Citroën AX 14 T2S	87	21.000	845.000	Citroën BX 19 GT	85	32.000	1.025.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	83	52.000	850.000	Ford Escort 1.6, Ghia	88	19.000	1.070.000

ANUNCIESE
EN
MOTOR 16
NORTE
Teléfono (94)
435 77 86

INNOCENTI
DE TOMASO
(MINI MODERNO)
MOTOR NUEVO
PERFECTO ESTADO
GENERAL, rojo y
negro, todos los
extras, M-DZ,
550.000 ptas.
Telf.: 446 00 40.

PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS
AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TE-
CHOS, PARRILLAS.

- Volantes y llantas MOMO (Distribuidores)
- Techos solares
- Kits de transformación
- Alerones
- Rejillas
- Faros auxiliares
- Interiores de madera
- Tapizados en piel
- Venta e instalación de teléfonos para coche.
- Distribuidor de ALKATEL y AMPER

Distribuidores exclusivos para Madrid de estrellas ocultas para automóviles Mercedes.

RAYS, S.A.

C/ Elvira, 8. Tel.: 409 69 04. 28028 MADRID
FAX: 409 73 53



BMW Z-1 ¡¡ENTREGA INMEDIATA!! DESDE 7.950.000 PTAS.

GARANTIA HASTA 18 MESES

BMW 535 I 1989 FULL EQUIPO 3.700.000 PTAS.

COMPARE NUESTROS PRECIOS ¡¡SALDRÁ AHORRANDO!!

ESCARABAJOS CABRIOLET ¡¡INCREIBLES!!

MERCEDES 300 CE FULL EQUIPO 1988 5.950.000 PTAS.

MERCEDES 300 SEC FULL EQUIPO 5.200.000 PTAS.

AIA

CASTELLO, 98
ALEMANA DE AUTOMOCION S.A. TELÉF.: 411 36 29 MADRID

¡¡¡LOS PRECIOS MAS EUROPEOS DE MADRID!!!

USA motors Recambios de Vehículos Americanos

TALLERES PROPIOS

C/ Velazquez, 111, bajo dcha. 28006 MADRID
 Teléf.: 563 30 55 Fax: 564 45 44
 Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE

Teléfono: 91- 268 00 69

SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y 404 73 57
 DIRECCION: GERARDO CORDON, N.º 1, 28017 MADRID
 TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses Todas las marcas

La Boutique del Automóvil Japonés

Vehículos procedentes de cambio.
TOYOTA SUPRA 3.0, Granate, 4.200.000, año 87.
TOYOTA LANDCRUISER STATIONWAGON Diesel, Marrón, 2.800.000, año 85.

Import Japon, S.A. Exposición, venta y talleres:
 C/ Antonio Leyra, 23, 28019 Madrid. Tel.: 469 27 25. Fax: 469 22 70.

PARTICULAR vende, cambia, Mercedes 450 SLC, año 81, seminuevo. Telf.: 985/25 76 98.
COSWORTH vende particular, color gris, año 86, impecable, 70.000 km. Telf.: 985/26 07 39, horas oficinas.

CITROËN II LIGERO 1952

PINTURA Y TAPICERIA NUEVA
 MOTOR 50KMS.A TODA PRUEBA
MATRICULADO EN FRANCIA
VISIBLE EN MADRID. 1.250.000 PTAS
 07-33-53-051175 (FRANCIA)

D. Izenica, s.a.

JEEP CHEROKEE 4x4

IMPORTADORES

C/ Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama (Madrid)
 Teléf.: 658 13 60

SENCILLAMENTE LA LUNA

Arevalillo Hnos. le ofrece la luna, cualquier clase de luna: normal, templada, laminada, fumée, blindada... además de techos solares, lunas de autocar y autobús. Para cualquier tipo de vehículo nacional o importado (incluso para modelos clásicos).

Arevalillo distribuye, exclusivamente para Madrid, toda la gama de blindados, láminas de seguridad y de control solar 3M.

Arevalillo le ofrece, sencillamente, la luna porque la tiene.

¡NUEVA OFERTA! Nuestros Deflectores Ahora 4.500 ptas. (instalación e IVA incluidos)

Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17. 28008 Madrid. Tel. 542 29 93.* Fax 248 51 36.
 Talleres: Martín de Vargas, 42. Tels. 227 50 73 - 467 33 88. 28005 Madrid. Duque de Sesto, 5. Tels. 275 91 23 - 431 26 27. 28009 Madrid. Sierra de Gredos, 3. Tels. 690 96 86 - 690 97 35. Fuenlabrada (Madrid). Benidorm, 26, y Alava, 7. Tels. 408 57 01 - 408 62 47. 28017 Madrid.

TRES PICOS

Alarma, Alarma, Alarma

VALIDA HASTA EL 31-12-89

— DESCUENTO ESPECIAL EN ALARMAS 10 %. MANO DE OBRA GRATIS.
 — ALARMAS DESDE 9.000 PTAS. INCLUIDO IVA. CIERRES CENTRALIZADOS DESDE 24.500 PTAS. INSTALADOS.

Venta y Montaje
 José M.ª de Pereda, 42. Metro Quintana. Telf.: 408 32 41.

ANUNCIESE EN MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

RENAULT-12 FAMILIAR

M-AB, blanco.
 Telf.: 218 59 04.

ANUNCIESE EN MOTOR 16 NORTE

Teléfono (94) 435 77-86

D. Izenica, s.a.

C/ Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama (Madrid). Teléf.: 658 13 60

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO

- SERVICIO TALLER
- TURBOCOMPRESORES
- KITS MOTOR
- MANTENIMIENTO FLOTAS
- ACCESORIOS

DESDE 1.590.000 + 12 % IVA MOTOR PEUGEOT DIESEL

RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA
711 37 12

P.º Extremadura, 549 - CUATRO VIENTOS - MADRID (Estación RENFE) FAX: 711 37 30 TALLERES: 711 36 12

RENAULT OCASION

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12 000	4 500 000	BMW 524 TDS5 Clim - Cue	9/88	7 000	5 300 000
Mercedes 300 CE	9/87	24 000	6 800 000	Audi 80 4x4	5/88	17 000	2 900 000
Renault 11 Turbo	85	60 000	890 000	Renault 18 GTD	83	65 000	650 000
Audi 80 4x4	6/88	16 000	2 900 000	Renault 5 C	88	9 000	850 000
Renault 21 GTS A A	87	47 000	1 300 000	Mercedes 190 2.3 16V	85	47 000	4 100 000

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00

28045
MADRID



SENCOR ALPINE
FUJITSU TEN
PIONEER
AIWA Philips Car

GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

ANUNCIESE

EN

MOTOR 16

NORTE

Teléfono (94)
435 77 86

FORD SCORT XR3

M-EX, Perfecto estado,
elevación, carro controlado,
techo solar, spoiler delantero,
alerones, alarma, muy cuidado.
Tel.: (91) 776 58 83,
(91) 407 27 00. Ext. 689.
Horas oficina.

Digimóvil, S.A.

ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

C/ Alcamillos, 2. Tel.: (983) 20 80 91.
Fax: 39 43 47. Valladolid.

INSTALADOR OFICIAL ALPINE

- AUTORRADIOS
- ALTAVOCES
- COMPACT-DISC

ALPINE

CAR AUDIO SYSTEMS



AVON

EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES SERIES 50, 60, 65, 70

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



jacsol

C/ VALLESPÍR, 189-91
TELS.: (93) 490 19 26 (6 líneas)
TELEX: 54318. FAX: 491 02 01
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

A. Novedad	Tel.: (942) 21 53 18	Santander
* Discero	Tel.: (957) 25 81 98	Córdoba
* Motos Caparrós	Tel.: (93) 253 53 83	Barcelona
* Neum. Can Pau	Tel.: (971) 75 52 19	P. Mallorca
* Neum. Juan Mut	Tel.: (971) 27 75 66	P. Mallorca
* Silencar	Tel.: (985) 34 26 80	Gijón
* Super-Bike	Tel.: (91) 474 33 09	Madrid
* Vadisa	Tel.: (943) 21 07 08	San Sebastián
* Sólo moto		

Delta mics



OFERTA ESPECIAL
Por cada juego de llantas de aluminio le regalamos una llanta con abrazaderas
OFERTA VALIDA HASTA EL 30 de noviembre

1. MADRID: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
2. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
3. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
4. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
5. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
6. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
7. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
8. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
9. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.
10. BARCELONA: C/ Vallespir, 189-91. Telf.: (93) 490 19 26.

GEVICAR Mercedes 450 SEL año 73.
GEVICAR Mercedes 300 GD todo terreno año 82.
GEVICAR Mercedes 230 SL Pagoda año 66.
GEVICAR Citroën 11 Stromber año 49.
GEVICAR Lancia

Fulvia 1.300 S año 72.
GEVICAR Hillman Minx descapotable año 57.
GEVICAR Telf. (93) 865 04 12. Lunes a viernes de 8 a 13 y de 15 a 19. Srta. Montse.
GEVICAR Austin Devon A-40 año 49.

CATALUÑA

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

CATALUÑA

Teléfono (93)
418 47 79

JEEP

TEL. (93)
871. 72 20

Wild Life
RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS

CITROËN Condesa, varios, año 1984, desde 500.000 ptas. Ideal para publicidad. Telf.: 96/586 28 55.
BLINDADO de ocasión, buen precio. Telf.: 207 87 70.
COSWORTH vende particular, color gris, año 86, impecable,

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

NISSAN PATROL 6 CILINDROS GASOLINA
Prueba a tope Raids 2.º Copa Nissan.
2 últimos años con recambios ex fabrica.
93/235 25 02

70.000 km. Telf.: 985/26 07 39, horas oficina.
FORD Escort RS Turbo, oct. 87, perfecto estado. 1.600.000. Varios extras. 31.000 km. 977/21 18 81-23 60 27.
VENDO BX Diesel año 87, blanco, buen estado, precio 1.300.000. Inter. Llamar telf. 336 52 63 de 12 a 14 horas.
JEEP Comandó HD. B-EJ. Buen estado. Tel.: (93) 387 02 30. 575.000.
OLDSMOBILE diesel, full equip, cuidadísimo, impecable. Telf.: 985/25 76 98.

CONSEJO A LOS ESQUIADORES SIN SPIKES-SPIDER

La nieve es muy divertida. Excepto si la encontramos en la carretera durante el viaje. Puedes hacer 2 cosas: Reservar un viaje a una playa tropical, o llevar SPIKES-SPIDER en el coche.

¿Más información? Esta temporada el nuevo modelo ofrece aún más claridad y hemos ampliado el programa de distribución.



SPIKES-SPIDER. COMO SI NO HUBIERA NIEVE



LLAMANOS o escribe a TURISPORT, S.A.
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona.
Tél. (93) 237 83 24*

FELICIDADES

LES felicito por el eximio artículo titulado «Fuga en dos tiempos» firmado por Rafael Lombar. En este reportaje se rompen los moldes habituales al incluir datos históricos, económicos y sociales en un ameno «cocktail». Es el tipo de artículo que a mí me hubiese gustado escribir y que no esperaba, aunque desearía, encontrar en revistas de coches distintas a la insuperable «CARS» británica. Continúen en esa línea.

Leyendo en el mismo ejemplar las desventuras de la propietaria del Wartburg y las tribulaciones del dueño del Ford Sierra, no puedo menos que congratularme del resultado de mi Peugeot 205 SR que en casi cinco años de uso y con cerca de 80.000 kilómetros no sólo no ha tenido averías graves sino que han estado funcionando correctamente todos los interruptores originales. Los cambios de aceite los he venido realizando con bastante espacio de tiempo y en ocasiones he llegado a realizar 15.000 kilómetros sin sustituirlo sin que el coche se haya resentido lo más mínimo.

E.M. Prieto
(Madrid)

MUY OBSERVADOR

ME considero un fiel seguidor de su publicación y debido a ello y cuando me encontraba hojeando unos ejemplares anteriores, observé que en el número 265 en el que aparece un exclusivo reportaje anticipo del Ford

los árboles paralelos al asfalto, pero luego, si observamos los tapacubos vemos que se encuentran totalmente parados.

¿Se trata de instantáneas coloreadas, detalladas después de obtenerlas, para proporcionar una mejor visualización del modelo al tratarse de fotografías tomadas desde largas distancias?

En el mismo número aparece otro documento espía sobre el Peugeot 605, en el que se puede contemplar el modelo desarrollándose en un circuito muy curioso e intrigante ya que no se observa ningún detalle sobre el espacio en el que se encuentra el coche. ¿Son así los circuitos privados de las distintas marcas?

Alvar Coma
(Barcelona)

R.- Las dos fotografías a las que usted hace referencia pertenecen a modelos de diferente color, lo único que sucede es que están realizadas en el mismo sitio, hecho que puede inducir a confusión.

Con respecto a su segunda afirmación, tenemos que responderle que la práctica totalidad de las fotos espías se consiguen en condiciones bastante adversas, ya que las marcas cuando no prueban sus prototipos en sus pistas particulares, eligen para las mismas, carreteras con poco tránsito y que están bastante apartadas de los núcleos urbanos.

FORD REACCIONA

EN relación con la carta que apareció en esta sección en la que se hacía referencia a los problemas que estaban sufriendo D. Juan C. López Iturzaeta, propietario de un Ford Sierra Cosworth, la marca de Almusafes nos ha remitido a través de su departamento de Asuntos Públicos una comunicación en la que se hace patente el deseo de la marca del óvalo por dar el mejor servicio posible a este usuario e intentar solventarle el problema.

Ford en esta nota informa asimismo que ya se había puesto en contacto con el propietario de este coche antes de que sus quejas aparecieran en nuestras páginas

aunque como se reconoce en la misma nota, es posible que no haya tenido constancia de la notificación.

La nota termina con la solicitud a estos afectados de que comuniquen a Ford la ciudad en la que desean que se realice la correspondiente revisión para indicarle el nombre del concesionario al que podrá acudir.

FUEGO Y SAMBA

EN primer lugar me gustaría que publicasen las características técnicas del Renault Fuego y del Talbot «Samba Rallye». En relación con esta pregunta me gustaría saber si se comercializó en algún momento una versión Turbo del Fuego.

En segundo lugar voy a hacerles una consulta sobre



el mundo de la competición. Me gustaría que me explicasen la forma de puntuar en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto. Por ejemplo un piloto que acaba en primer lugar en cualquiera de las carreras ¿Suma en ambos casos los mismos puntos, o esto depende de la prueba de que se trate? En cuanto a los coches me gustaría saber cuántas divisiones existen en el Grupo A.

Miguel A. Velázquez
(Ávila)

R.- El Renault Fuego se comercializó en cinco diferentes versiones, TS, GTS, Automático, TX y GTX. Las tres primeras equipaban el mismo motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea de 1.647 centímetros cúbicos y 96 caballos de potencia. La diferencia entre los modelos TS y GTS con el automático se encontraba lógicamente en el cambio. Mientras que la versión TS disponía de una caja de cambio de cuatro velocidades, el

modelo GTS empleaba una caja de cinco velocidades, la versión automática utilizaba un cambio de tres velocidades con convertidor hidráulico.

Las versiones de mayor cilindrada eran las TX y GTX que utilizaban el mismo motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea aunque su cubaje era de 1.995 centímetros cúbicos con una potencia de 110 caballos. El cambio era de cinco velocidades con embrague monodisco en seco. La tracción era delantera en todas las versiones y la suspensión era por ruedas independientes delante y eje rígido atrás.

El Talbot Samba Rallye inició su comercialización en el año 1983. Empleaba un motor delantero transversal de 1.219 centímetros cúbicos y 90 caballos de potencia total. La alimentación se reali-

zaba mediante dos carburadores Weber de doble cuerpo 40 DCOE.

En el Campeonato de España de Rallyes de asfalto la puntuación varía en relación al coeficiente de la prueba. Un coeficiente que se aplica teniendo en cuenta la importancia de la carrera. El piloto que gana el rallye suma 20 puntos a los que tiene que sumar 15 por ganar en su clase; después estos puntos se multiplican por el coeficiente del rallye lo que da la cantidad final.

Dentro del grupo A existen cinco categorías diferentes. En primer lugar se encuentra la Clase VI hasta 1.300 centímetros cúbicos. En segundo la clase VII que va desde los 1.301 hasta los 1.600 centímetros cúbicos. La Clase VIII comprende los modelos desde 1.601 hasta 2.000 centímetros cúbicos. En la clase IX se encuadran los modelos que tienen entre 2.001 y 2.500. Por último se encuentra la clase X que comprende los modelos desde 2.501 centímetros cúbicos en adelante.

MOTOR SHOW DE ESSEN

LOCURA ALEMANA

EL motor Show de Essen es uno de los certámenes más espectaculares que pueden darse. En él se dan cita desde los coches antiguos a los últimos prototipos de competición, pasando por las realizaciones más espectaculares de los preparadores más excéntricos.

La edición de este año ha reunido una interesante colección de monoplazas de Fórmula 1, que cubrían prácticamente toda la historia de la competición automovilística. Con tal motivo, se celebró un emotivo homenaje a todos los pilotos de Ferrari, reuniéndose nada menos que trece pilotos ex-campeones del Mundo.

En un breve recorrido por la muestra, se podía contemplar el automóvil más largo del Mundo; el «batmóvil» popularizado por la actualidad del film;



Un Volkswagen escarabajo, alargado hasta 6,5 metros, sirve como coche playero con el nombre de California Sur. Abajo, un carrito de Golf en memoria de Borsalino y Bing Crosby.

un Ferrari prototipo que perteneció al Commendatore y que tiene como peculiaridad sus tres asientos delanteros, con el conductor en el central. Finalmente, una curiosísima colección de «papamóviles», con nada menos que ocho vehículos utilizados por el Pontífice.

No eran ajenas las motocicletas a la exposición germana. Así, se podía dis-





Una extraordinaria colección de motocicletas MV Augusta, con las que tantos títulos mundiales se lograron.



Cerca de medio millón de espectadores pudieron contemplar muchos de los más afamados coches de competición.

El Starfighter, un auténtico monstruo sobre ruedas, dotado de un motor de turbina de F-104, capaz de alcanzar en solamente 5,7 segundos, los 454 kilómetros por hora.



frutar con una completísima colección de MV Augusta y una nutrida representación de Harley-Davidson de estilo «chopper» venidas directamente de Daytona con su característica parafernalia.

Motos de competición, dragsters y cualquier cosa con motor llamaron la atención a los cerca de 400 mil espectadores, que visitaron los más de 1.500 stands de la más importante exposición de automóviles reservada a coches espectaculares, antiguos y de competición.

Junto a lo que podríamos definir como parte «seria» de la exposición, cabe mencionar una parte más frívola, en la que diversos carroceros, sobre todo americanos, enseñaban las infinitas posibilidades de la fibra de vidrio mezclada con el automóvil, la publicidad y, por encima de todo, la imaginación. Coches en forma de bota, de sombrero, de Mickey Mouse o el lucero del alba, sirven para divertirse o para ayudar a vender los más inimaginables productos. En Essen se han mostrado no menos de una docena de estos pintorescos vehiculos.

J.L.A.



La realización más espectacular fue sin duda el automóvil-patín, con una sola plaza, realizado en fibra de vidrio, pero el que más llamó la atención fue el Trabant Big Foot.



PREMIOS A LA CONDUCCION EJEMPLAR DE MULTINACIONAL ASEGURADORA.

Si conduce bien, le aseguramos un premio.



Un año de seguro liberado de pago, una insignia de oro y un diploma acreditativo a la Conducción Ejemplar son los premios que Multinacional Aseguradora otorga a sus mejores conductores. Con los premiados este año en las ceremonias celebradas en el Hotel Majestic de Barcelona y Meliá Castilla de Madrid el pasado mes de Noviembre, ya son 468 los asegurados que han recibido este singular galardón, instituido por Multinacional Aseguradora en el año 1983. Si usted es un buen conductor, asegúrese el premio de una gran compañía: MULTINACIONAL ASEGURADORA.

MNA

MULTINACIONAL ASEGURADORA

Antes Mutua Nacional del Automóvil

Sede Social: Calle Doctor Ferrán, 3 y 5 - Tel. 204 00 12 - 08034 Barcelona

Sucursal Madrid: Calle Agustín de Bethencourt, 19 - Tel. 533 10 00 y 533 10 04 - 28003 Madrid



LA FIERA DOMADA

RENAULT, de la mano de su departamento de competición, capitaneado por Benard Tramont, aprovechando que tenían en Madrid los dos 21 Turbo con los que Tomás Saldaña y Eduardo de Aysa han protagonizado un brillante papel en la Europa Cup, nos convocó en el circuito del Jarama durante unos momentos para tener la ocasión de ponernos al volante de estos vehículos e intentar sentirnos pilotos de carreras. Ya habíamos visto en acción a estos coches y conocíamos de sobra sus elevadas prestaciones, por eso el día de nuestra toma de contacto, que salió muy nublado, con el suelo mojado y con la incesante amenaza de lluvia, un cierto temor nos iba invadiendo a medida que nos acercábamos al circuito madrileño, y durante el trayecto que hay desde nuestra redacción hasta el punto de encuentro, la mayor preocupación era como dominar los 300 caballos de potencia de estos pura sangre.

Nada más llegar al Jarama los técnicos

de Renault nos dieron unas breves pero concisas explicaciones acerca del funcionamiento de estos vehículos y como no unas recomendaciones que tal como estaba de delicado el asfalto del cir-

cuito madrileño lo mejor era aceptarlas. Para esta prueba los coches estaban tal y como participan en la Europa Cup, esto es, con el turbo tarado a 2,6 bares y por lo tanto al máximo de potencia, 300 ca-



Los mandos se manejan muy bien, tienen la misma suavidad que un coche de serie.



La línea es muy agresiva.

ballos. Al abrir la puerta, nos encontramos con un puesto de conducción «racing» al cien por cien, destacando un manómetro de presión de turbo y un cuentarrevoluciones de gran tamaño. Por supuesto el habitáculo es espartano al máximo, ha desaparecido toda la moqueta, asientos, etc. y lo único que salta a la vista es la chapa. La siguiente ma-

niobra es sentarse en el baquet y ajustarse muy bien el cinturón de seguridad, de tipo arnés con cuatro puntos de anclaje, para una vez realizada, disponernos a salir a la pista. Como el asfalto se encontraba mojado, los responsables de Renault decidieron que las pruebas se efectuasen con neumáticos de agua. Nada más comenzar a circular nos llamó

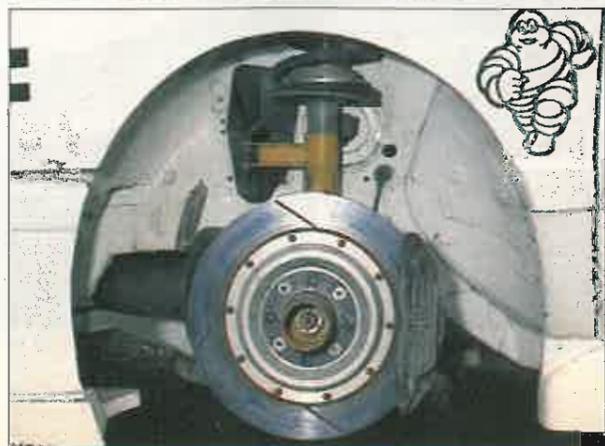
poderosamente la atención la suavidad de los mandos, tanto la palanca del cambio, como los pedales se accionan con la misma suavidad que un coche de serie. La dirección también es muy suave, pero muy directa y con muy pocas vueltas entre topes. Durante los primeros giros la principal tarea consiste en intentar averiguar el funcionamiento de los distintos elementos mecánicos para después intentar ir lo más deprisa posible. A medida que vamos abordando las curvas a más velocidad comprobamos que en el sistema de suspensiones, específicas para circuitos con amortiguadores de gas Bilstein, han realizado un trabajo magnífico, el coche tiene una estabilidad a toda prueba, manteniéndose totalmente plano en los virajes.

Otro apartado que han resuelto perfectamente es el de los frenos; gracias a unos discos delanteros de tipo autoventilados y macizos detrás, con unas pinzas de cuatro bombines aseguran en todo momento una frenada perfecta y eficaz. El mayor cuidado hay que tenerlo en los apoyos rápidos, en los que hay que dosificar muy bien el gas, para evitar que deslice el tren delantero. Por contra en las curvas muy cerradas el coche se aguanta perfectamente pasando como si fuese por raíles. Por supuesto la estrella de este pura sangre es su motor, que rinde a la perfección en cualquier régimen de giro, aunque como buen propulsor de carreras donde mejor funciona es en la zona alta del cuentarrevoluciones. Vuelta tras vuelta, y a medida que nos vamos familiarizando con el coche le vamos tomando la medida. Cuando creemos que estamos en disposición de intentar sacarle la quinta esencia vemos al pasar por línea de meta que nos sacan la bandera de cuadros y con ello se trunca la posibilidad de seguir disfrutando a sus mandos.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz.



El motor con el turbo tarado a 2,6 bares da una potencia de 300 caballos. Los frenos con pinzas de cuatro bombines aseguran en todo momento una frenada perfecta.



La gran evasión

Olvídate de todo y busca nuevas sensaciones, dejando atrás una semana de reuniones, atascos, nervios y stress.



Con la DOMINATOR y en compañía de tus amigos, descubrirás el placer de la aventura. Vivirás momentos inolvidables, en lugares inaccesibles, tranquilos, rodeado de paisaje salvaje.



Dominator



MOTUL con HONDA

HONDA



MIGUEL PRIETO

EL CAID

Miguel Prieto es el piloto español con más experiencia y mejor palmarés en los raids maratón. Su meta, ganar el Paris-Dakar, es seguro que la logrará algún día. Es un hombre hecho a sí mismo, que trabajó desde joven para poder correr en coches.

ESTA convencido de que llegará a ganar el París-Dakar, aunque de momento no le preocupa cuando. También está convencido de que no acabará sus días como piloto sin haber corrido al menos una vez la Baja California. Dos metas que sin duda llegará a alcanzar este hombre voluntarioso y constante que ha vivido, vive, y piensa seguir viviendo por y para las carreras.

Miguel Prieto es sin duda el español con más experiencia en pruebas africanas y también el que tiene el mejor palmarés. A los raids maratón llegó tras probar todas las especialidades del automovilismo y, confiesa que se quedó con la que más le gustó. Nacido en el pueblo zamorano de Fornillos de Aliste el 7 de abril de 1952, muy pronto, por cuestiones familiares, se trasladó a vivir a Vitoria donde mantiene su domicilio habitual. Separado hace ya muchos años, no abandona Vitoria porque allí viven su madre y sus dos hijos, una niña de trece años y un niño de doce, con los que trata de pasar el mayor tiempo posible cuando las carreras se lo permiten.

En cuanto cumplió los dieciocho años se compró su primer coche, y un año después se metió de lleno en el automovilismo; pero su vida deportiva no ha sido fácil. Tuvo una juventud difícil ya que el negocio familiar de transporte no fue bien y su padre acabó trabajando de camionero, mientras Miguel abandonó su Zamora natal y se trasladó a vivir a Vitoria con sus primos. Motivado por su ansia de correr en coche, el muchacho



Nissan y Prieto han formado un buen tandem al que los resultados no le dan la espalda. A fuerza de voluntad, Miguel ha logrado ser el rey español de los raids africanos después de pasar por todas las especialidades.

despierto que era Prieto, se las ingenió de todas las maneras posibles para sacar el dinero necesario. Su primer compañero de carreras fue un Seat 1.430, pero por aquel entonces ya habían quedado atrás la época de ganarse la vida vendiendo bocadillos y su trabajo como camarero.

Su espíritu emprendedor le llevó a

montar el primer negocio, un pequeño bar en el centro de Vitoria que ha mantenido por nostalgia hasta hace unos meses. Ese sería el primero de los numerosos negocios, casi todos relacionados con la hostelería, que ha tenido a lo largo de sus treinta y siete años.

En su larga lista de actividades, Prieto llegó a ser incluso propietario de varios

bares de alterne porque daban dinero, y eso era lo que necesitaba para dedicarse a las carreras. Con cara de niño bueno asegura sin rubor que ha montado todo tipo de negocios sólo motivado por su afición a las carreras. Tenía que ganar dinero para emplearlo en los coches y pagar las facturas del taller, y siempre supo de donde sacar lo necesario para



**INCLUSO A 320 KM/H.
UN SEGUNDO SIGUE
SIENDO UN SEGUNDO.
EXACTAMENTE.**

CRONO FORMULA 1 DE TAG-HEUER:

- Cuarzo. Swiss-made. • Caja de acero inoxidable. • Sumergible hasta 100 m.
- Cronógrafo y totalizador de 30 min.
- Pulsera de ajuste exclusivo. • Disponible en rojo, azul y negro.



TAG-HEUER
Time for action.

Solicite catálogo y lista de
Concesionarios a: TAG-HEUER
ESPAÑOLA, S.A. C/ Preciados, 44
28013 MADRID - Tel.: 542 05 69

poder hacer lo único que le gusta, lo único que le proporciona auténtico placer: correr carreras.

Confiesa que no tiene ni ha tenido nunca vicios, salvo, claro esta, el automovilismo, pasión que le viene desde la infancia cuando prefería ayudar a su padre con el camión antes que dedicarse a cualquier otra actividad.

Como buen aries es cabezón y tarde o temprano consigue lo que se propone. Esta, en este caso cualidad, le ha dado fuerzas para llegar a ser el «rey del desierto» español. Asegura que no corre para vencer a nadie, que lo hace para superarse a sí mismo, y quizás por eso los buenos resultados que ha logrado en algunos de los raids maraton mas duros no le satisfacen. Siempre quiere ganar y apuesta para lograrlo, tanto cuando esta en carrera como cuando tiene que convencer a los sponsors de que necesita más dinero, mejor coche o simplemente de que hay que participar en tal o cual prueba o reforzar el equipo.

Pero además de esa satisfacción de medirse consigo mismo carrera a carrera, reconoce que le gusta la velocidad, aunque en la vida ordinaria confiesa ser un conductor muy prudente ya que en la carretera le asustan sobre todo los demás. De momento para andar por la calle dispone de un BMW, aunque sueña despierto con ser el propietario de un falmante Porsche.

Ante su poder de convicción Nissan entró en el mundo de las carreras, y lo que en un principio fue un contacto tenue, a lo largo de los siete años que dura la colaboración entre el piloto y la mar-

Muy seguro de sí mismo, el piloto zamorano ha sabido luchar para llegar a poder vivir por y para los coches. Esta edición del París-Dakar, prueba que piensa ganar algún día, la ha afrontado con la moral muy alta.



ca se ha convertido en una participación asidua del equipo en pruebas internacionales, un escaparate inmejorable que ha potenciado la imagen de la marca gracias a los buenos resultados obtenidos.

Desde su primera participación con Nissan en la Baja Aragón de 1983, han transcurrido siete años en los que Miguel Prieto se ha ganado un prestigio internacional. De los raids españoles y el Campeonato de España de Rallyes de Tierra,



en el 85, el equipo dio el salto al continente africano. El debut fue glorioso puesto que se saldó con una victoria absoluta, entonces con un motor diesel, en el París-Tunez, el actual Rallye de Tunez. De todas las victorias es ésta la que el zamorano recuerda con mayor cariño aunque en su palmarés hay que añadir el triunfo, también absoluto y con un diesel, en el Rallye de los Faraones un año más tarde; sin contar las numerosas

victorias en la categoría diesel que el equipo se ha ido anotado en la mayoría de las pruebas en las que ha tomado parte. De estas, destaca la lograda en 1987, arropada con una novena plaza absoluta, en la primera participación del equipo en el París-Dakar. Además hay que añadir sus actuaciones en España y su reciente victoria en la primera edición de la Copa de Raids, que ha ganado sin dificultades.

La seguridad que tiene en sí mismo le

ha hecho acometer esta vez el París-Dakar con muchas ganas, sobre todo después de la brillante actuación que el equipo tuvo durante el pasado rallye de los Faraones en el que Miguel Prieto llegó a dar algún que otro susto a los potentes Peugeot aunque al final terminó en un meritorio cuarto puesto.

M^º Jesús Beneit
Fotos: Alfonso J. Nieto

MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89
MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89
MUNDIAL C.P. BRASIL-88/89

RALLY ARGENTINA-NUOVA ZELANDA 89
RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 89
MOTOCROSS INGLATERRA-BELGICA 89

NOVEDAD

BARCELONA
CASA ARKANA GUE
TOTI MOTO Corcega, 378

General Ricardo, 53
RALLYE MANZANARES
PREMIERE AVE. Pto. AVE. 2 Jimbó

Antonio Lopez, 117
Isaac Peral, 10

CIRCUITO DEL AUTOMOVIL

PESOS



PESADOS

RALLY 89



- | | | |
|--------------------------|---------------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> | PESOS PESADOS | 2.995 |
| <input type="checkbox"/> | R. TOUR DE CORSE-ACROPOLIS | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | BOFETADAS-5 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | MOTOCROSS HOLANDA-FRANCIA | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | MOTOCROSS INGLATERRA-BELGICA 89 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | SUECIA-MONTECARLO 89 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | PORTUGAL-SAFARI 89 | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | RALLY ARGENTINA-NUOVA ZELANDA | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS | 3.995 |
| <input type="checkbox"/> | RESUMEN MUNDIAL 125 c.c. 89 | 2.995 |

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

TELEFONO:

ENVIAR A: VIDEO RACING

APARTADO 2119

28080 MADRID

TELEF.: (91) 457 05 53. FAX: 457 06 00





Miguel Prieto, Manuel Juncosa y Rosendo Touriñán, cambian impresiones a la salida de la prólogo en la que los Nissan tuvieron una buena actuación. El comienzo ha sido positivo.



El Nissan de Juan Porcar montaba unos neumáticos especiales, recauchutados, que le proporcionaban una excelente capacidad motriz. En la foto inferior, Hansi Babler y su piloto Ángel Ortiz luchan por salir del barro.



Juan Porcar, que empezó a correr el Paris-Dakar en 1982 con una motocicleta Ossa y que ha pasado de todo en la tradicional carrera del desierto, parte este año entre los favoritos.

PARIS - DAKAR: ETAPA PROLOGO

CON EL BARRO HASTA LAS OREJAS

Polvo, sudor y arena. Las coordenadas básicas del Paris-Dakar no se dieron en la etapa prólogo celebrada el día 24 en París. En su lugar, el barro lo invadió todo y permitió a Juan Porcar y Miguel Prieto brillar de manera especial. Por el contrario, Hansi Babler quedó atrapado en el fango y perdió una hora.

*Enviado especial
Esteban Delgado*



La tira de comics



Este domingo, va a saber lo que es bueno, con Gente del fin de Semana de Diario 16. El nuevo coleccionable «Gente de Comic», le va a divertir un horror. Un coleccionable con todo lo que hay que saber sobre el arte del comic. Los géneros, los autores,

los personajes más conocidos. Y además, en cada número, una historieta completa. Cada domingo tiene una cita. Con «Gente de Comic», en Diario 16.

Diario 16
Cada día más cerca.

El antiguo piloto de Fórmula 1 Patrick Tambay se está mostrando como un especialista del todo terreno. Con el Lada hizo mejor tiempo que su compañero de equipo Jackie Ickx. Los coches soviéticos preparados en Francia pueden ser unos duros rivales para los Peugeot, Nissan, Range Rover y Mitsubishi.



Alain Ambrosinho hizo el mejor tiempo de la armada Peugeot. Con su 205 Turbo 16 se impuso al jefe de fila de la marca, Ari Vatanen.

Salvador Serviá inició el París-Dakar con bastante tranquilidad. El piloto de Gerona sabe que todavía hay mucha carrera por delante.

DESPUES de su paso por Barcelona el pasado año, Gilbert Sabine ha vuelto a traer a sus compatriotas la etapa prólogo de la duodécima edición del Rallye París-Dakar que este año se ha dividido en dos semietapas a celebrar una en París el día de Nochebuena y otra en Marsella el día de San Esteban antes del embarque hasta Trípoli.

La pista trazada en Chevilly Laure, al sur de París, tenía una longitud de 6,5 kilómetros y había sido dispuesta en forma que a lo largo de su recorrido los participantes encontrasen una variada topografía. Para ello los organizadores habían realizado un 'improbo esfuerzo que les llevó a desplazar y distribuir unos 25.000 metros cúbicos de tierra, 8.000 de rocas y piedras y 3.000 de arena. Sin embargo, la climatología se encargó de dar al traste con ello y después de una semana de lluvia ininterrumpida el trazado quedaba convertido en una auténtica trampa de barro.



Las condiciones fueron duras para los motociclistas. Peterhansel perdió siete minutos.

Ante esta situación y después de las desagradables sorpresas surgidas en los prólogos del París-Dakar, casi siempre con el finlandés Ari Vatanen y su Peugeot como protagonistas, los pilotos sólo podían adoptar dos posturas: Primera la de tomarse la etapa prólogo con mucha tranquilidad, toda vez que la suma de las mismas sólo implicaba el orden de salida. Segunda, la de comenzar a hacer efectiva la inversión de sus correspondientes patrocinadores.

«Con cien caballos de potencia menos que nuestros rivales, sólo podíamos jugar con astucia», declaraba el piloto de Nissan, Juan Porcar, autor del segundo mejor tiempo, seguido de su compañero de equipo Miguel Prieto. En efecto, después de un breve estudio del estado del terreno, Paco Crous, director deportivo del team Nissan-Repsol, aparecía con unos juegos de neumáticos, al parecer recauchutados, dotados de unos largos e inmensos tacos, que serían el origen de la excelente tracción mostrada por



Los Mitsubishi oficiales tienen este año aún más posibilidades. Sus prestaciones han mejorado, pero queda por ver como se desenvuelven sobre el terreno.



Jordi Arcarons fue el único español que se clasificó entre los diez primeros de las motos. El piloto de Cagiva puede obtener un buen resultado a su llegada a la playa de Dakar, pero hasta entonces pasarán momentos



Miguel Prieto prefirió montar los neumáticos recauchutados en el tren trasero de su Nissan Patrol, mientras que Porcar lo hizo en el delantero.



Las lluvias caídas en los días anteriores dejaron la pista convertida en un barrizal. Carlos Mas prefirió no arriesgar en una etapa que tan solo sirve para determinar el orden de salida en carrera.



Los «paquetes» de los sides también tuvieron que trabajar duro. En los pasos más difíciles la situación era bastante comprometida para ellos. A la derecha, detalle de los neumáticos recauchutados que se agenció Paco Crous especialmente para la etapa prólogo y que dieron un resultado inmejorable.



Por una vez Ari Vatanen cubrió la etapa prólogo sin accidentarse, como ya le había ocurrido en dos ocasiones, en París y en Barcelona. También es cierto que más que una prueba de velocidad parecía tratarse de una prueba de habilidad y al piloto finlandés lo que le gusta es ir rápido. Tiempo tendrá en el desierto.

los Nissan Patrol de gasolina en la prólogo parisina. Porcar prefirió montarlos en las ruedas delanteras de forma que pudiese inscribir su vehículo en la curva y salir a base de gas, mientras que Prieto lo hizo al contrario, situación que añadida a tener que adelantar en la prueba a los Mercedes de Clay Regazzoni y Klaus Seppi, explican su peor tiempo. Después de ostentar durante largo tiempo el mejor crono, Juan Porcar debía ceder tal honor al Buggy Citroën de Claude Arnoux, aunque muchos discreparon del tiempo obtenido por el piloto francés. Evidentemente no era cuestión de andar con reclamaciones.

Otra sorpresa agradable era la proporcionada por los Suzuki Samurai de Selga y Torra que lograban, gracias a su ligere-

za y buen hacer, colarse entre los diez primeros clasificados, concretamente en sexta y décima posición.

Entre los favoritos, Ari Vatanen se vio superado por el Peugeot 205 Turbo 16 de asistencia conducido por el francés Philippe Wambergue, pero se situó por delante de Raoul Raymond (Range Rover RR200), Pierre Lartigue (Mitsubishi Pajero) y Patrick Tambay (Lada Samara), líderes a su vez de sus respectivos equipos.

En el capítulo de abandonos hay que destacar el del ex-piloto de Fórmula 1, el francés Jacques Laffite, que después de verse obligado a inscribir su Nissan Terrano en la categoría de Prototipos a causa de una colector de escape no homologado, tenía que abandonar con pro-

blemas eléctricos, sin completar siquiera la prólogo de Chevilly. Mejor suerte corrió Hansi Babler que se vio atrapado en el fango con su Nissan Patrol en la primera curva del trazado, perdiendo casi una hora en salir de la trampa después de utilizar piedras y maderas como tabla de salvación. Una hora, que salvo complicaciones, no debe dejar sin asistencia rápida al equipo Nissan en África. En cuanto al resto de españoles, destacar a Salvador Serviá que con su Range Halt Up lograba ser dos segundos más rápido que su compañero Fernando Capdevila.

En el apartado de motos ha causado sorpresa la victoria del francés Laurent Charbonnel conduciendo una moto que muy pocos aficionados deben conocer, una «Jean Stalaven», que además de un

motor Husqvarna de 570 centímetros cúbicos, dispone de un sencillo sistema de transmisión a la rueda delantera y trasera, mediante el uso de tres cadenas, que parece dar resultado ya que otros dos pilotos con la misma moto están entre los siete primeros clasificados.

De los pilotos españoles, tan solo Jordi Arcarons ha sido capaz de meter su Cagiva entre los diez mejores tiempos, sorprendido a pesar de todo de su resultado, mientras que otro de nuestros compatriotas favoritos, el piloto de Yamaha Carlos Mas ocupa por el momento la trigésima posición.

CLASIFICACIONES COCHES

1º Arnoux-Coche (Buggy Citroen) 5.29. 2º Porcar-Tourinán (Nissan Patrol) 5.40. 3º Prieto-Juncosa (Nissan Patrol) 5.46. 4º Briavoine-Caresmier (B.C.B.G.) 5.46. 5º Nemoto-Ono (Nissan) 5.55. 6º Selga-Roqueta (Suzuki) 5.57. 7º El Abdi-Martin (Toyota) 5.57. 8º Gaviot-Bondenel (Toyota) 5.58. 9º Nicoloi-Piron (Range Rover) 6.03. 10º Torra-Bosch (Suzuki) 6.04.

MOTOS

1º Charbonnel (Jean Stalaven) 4.59. 2º Medardo (Gilera) 5.11. 3º Magnaldi (Yamaha) 5.19. 4º Merel (Jean Stalaven) 5.21. 5º Wagner (Suzuki) 5.22. 6º Rahier (Suzuki) 5.25. 7º Pagnon (Jean Stalaven) 5.42. 8º Mandelli (Gilera) 5.44. 9º Signorelli (Yamaha) 5.46. 10º Arcarons (Cagiva) 5.48.



FINAL COPA SUZUKI

ESPECTACULO
BAJO LA LLUVIA

DOS eran las figuras destacadas en esta final de la Copa Suzuki 1989. Por un lado la estrella indiscutible: Kevin Schwantz quien hizo una bonita exhibición contra Ron Haslam, ambos con dos 750 de serie. La otra era Doug Polen, otro

tejano, pero ese corriendo bajo colores japoneses. No en vano durante esta temporada ha arrasado en los Campeonatos de F1 y F3 en el país del sol naciente. Para el primero, la casa estaba fácil ya que si junto con Haslam debía correr dos mangas de exhibición, ambos salieron a dar espectáculo y a repartirse las victorias, aunque finalmente se impusiese el más admirado piloto de cuantos compiten en el Campeonato Mundial.

Por cuanto respecta a Polen, éste arrasó de entrada, abrió el récord del circuito en un amplio margen de segundos y dominó a placer la primera de las dos mangas por delante de Morillas y Gschwender. En la segunda la lluvia dejó empapada la pista y en esas condiciones el germano fue superior alzándose además con la victoria en la general por delante del gallo Morillas y Polen que en esas condiciones decepcionó aunque a su

favor haya que decir que su motor sólo daba potencia en alta y era muy difícil de llevar. En esta categoría corría el maño Luis Carlos Maurel que en la primera manga fue séptimo y en la segunda cayó yendo tercero. Una verdadera lástima.

Si la categoría citada anteriormente era disputada con motos preparadas según la reglamentación de «superbikes», la categoría «A» lo era con motos de estricta serie. Ahí en la primera manga se impuso el australiano Trevor Jordan, mientras que Klaus Liegbel, vencedor en la segunda y tercero en la primera, se anotaba el triunfo final. Aquí había dos españoles, Ernesto Castellar y José Volta. El primero fue noveno tras haber caído yendo tercero en la primera y finaliza quinto en la otra. Voltá era décimoprimeros tras también haber caído en la primera y ser séptimo en la otra, habiéndose disputado ambas mangas en mojado. Cuatro bonitas mangas y un «duelo» en la cumbre entre Schwantz y Haslam, lo suficiente para que el valiente público que aguantó con gallardía la lluvia se fuese contento a casa.

Texto y Fotos:
J.L. Aznar



El equipo español estuvo perfectamente representado por José Voltá, Ernesto Castellar y Luis Carlos Maurel.



Ron Haslam y Kevin Schwantz se enfrentaron en dos mangas, repartiéndose una cada uno. Al final el espectáculo estuvo asegurado.

RENAULT

UN AÑO MAS

COINCIDIENDO con la entrega de los trofeos a los vencedores de las Copas Renault, la marca del rombo dio a conocer sus planes de tipo deportivo de cara a la tempo-

rada 90 en la que seguirán con las dos copas de circuitos, la Iniciación y la turbo, y la de rallyes con los G.T. turbo que tendrán mayores premios. También el sistema de puntuación variará pues sólo puntuarán los diez primeros, mientras que el piloto que haga la vuelta rápida tendrá dos puntos más. Otra cosa impor-

tante es que se va a ejercer un estrecho control sobre los coches para evitar que se produzcan tantas reclamaciones como este año e irregularidades mecánicas. Por otra parte, seguirán adelante con los dos Renault 21 Turbo en la Europa Cup, lo que aún no está decidido es si serán Eduardo de Aysa y Tomás Saldaña los

pilotos. Además, en el momento en que el reglamento del Campeonato de Producción, elaborado por Juan José Pérez de Vargas, esté aprobado, estudiarán si les interesa. De ser así, podrían tomar parte de forma semioficial con dos o tres coches, aunque de momento está confirmada la presencia de Carlos Palau y



LE MANS

SIN 24 HORAS

SIN previo aviso la F.I.A ha borrado de un plumazo la carrera de las 24 Horas de Le Mans. La larga polémica, que enfrentaba a la federación de Balesstre con la veterana organización, no ha suavizado las duras reacciones en el país vecino. El hecho de que la larga recta del circuito pertenezca al estado francés como carretera abierta, ha implicado directamente a la administración. Las obras que allí deberían realizarse, incluyendo una chicane, no son, tanto para la organización como para el gobierno, razón suficiente para este plumazo de claro sello presidencial.

El calendario queda definido así: 8 de abril, Suzuka (Japón); 29 de abril, Monza (Italia); 13 de mayo, Silverstone (Reino Unido); 3 de junio, Spa (Bélgica); 24 de junio, Jerez (España); 22 de julio, Dijon (Francia); 19 de agosto, Nurburgring (Alemania); 2 de septiembre, Donington (Reino Unido); 23 de septiembre, Canada; 7 de octubre, USA y 21 de octubre Méjico.



GRACIAS

A nuestro compañero José Luis Aznar le robaron en Jerez el equipo fotografico valorado en un millón de pesetas. Afortunadamente casi todo el material ha sido recuperado.

En solo tres días la policía ha logrado lo imposible, recuperar lo robado y cazar al ladrón. A ellos mi más sincero agradecimiento. Como me dijo irónicamente el Jefe de la Policía Judicial de Jerez «a veces la policía también funciona». Pero

también debo dar las gracias a mis amigos de Motociclismo y Solo Moto que me prestaron parte de su material e incluso de su ropa, que hasta eso me robaron. Luego están los amigos del Circuito, el director, el jefe de seguridad y el incommensurable Juan Alvarez, director de carrera, además de otros hombres del equipo, así como al hotel y a esta casa, que antes de aparecer lo robado ya había arbitrado medidas para ayudarme. Gracias a todos.

J.L.A.

Boxes



● JORDI GENE tiene la posibilidad de participar en el Campeonato Británico de F-3. Varios equipos ingleses de los habituales de este campeonato están interesados en que Gené, que tiene asegurado el presupuesto por parte de Marlboro, pilote alguno de sus monoplazas. Como todos sabemos, el joven piloto está cumpliendo el servicio militar; el único inconveniente podría venir en caso de que las autoridades no le concediesen permiso para desplazarse a Inglaterra.

● ALVARO DE ARENZANA, no ganó el Volante Auto Hebdo, como dijimos por error en el reportaje dedicado a los tres pilotos madrileños que han corrido en el 89 en Inglaterra. Este triunfo lo consiguió en el Volante Auto Uno, que sigue ayudándole en su carrera.

● OPEL va a contar con dos Corsa GSi de Gr. A en el Campeonato de España de Rallyes del 90. Estos coches tendrán un apoyo semioficial y los pilotos encargados de conducirlos serán Luis Climent y José Piñón.

● ELIDE RACING, equipo dirigido por Eduardo Fernández, tiene en mente montar un equipo de Fórmula Opel Lotus totalmente español. Para ello, van a convocar unas pruebas de invierno para seleccionar al piloto que se encargará de conducir su monoplaza. También, debido a sus contactos con los mejores fabricantes de chasis ingleses, tiene previsto coger experiencia para en 1992 hacer un equipo español de Fórmula 3000

● TONI VIDAL ha sido el vencedor del disputado Volante RACC. El triunfo lo consiguió tras un apretado margen en la última prueba de Calafat en la que necesi-

taba quedar entre los dos primeros. Su victoria le supone embolsarse un premio final de 1.200.000 pesetas y la participación en el 90 en el Campeonato de Cataluña con un Peugeot 309 GTI de Gr. A. Por su parte Ernest Arisa se clasificó primero en el Trofeo FAE.

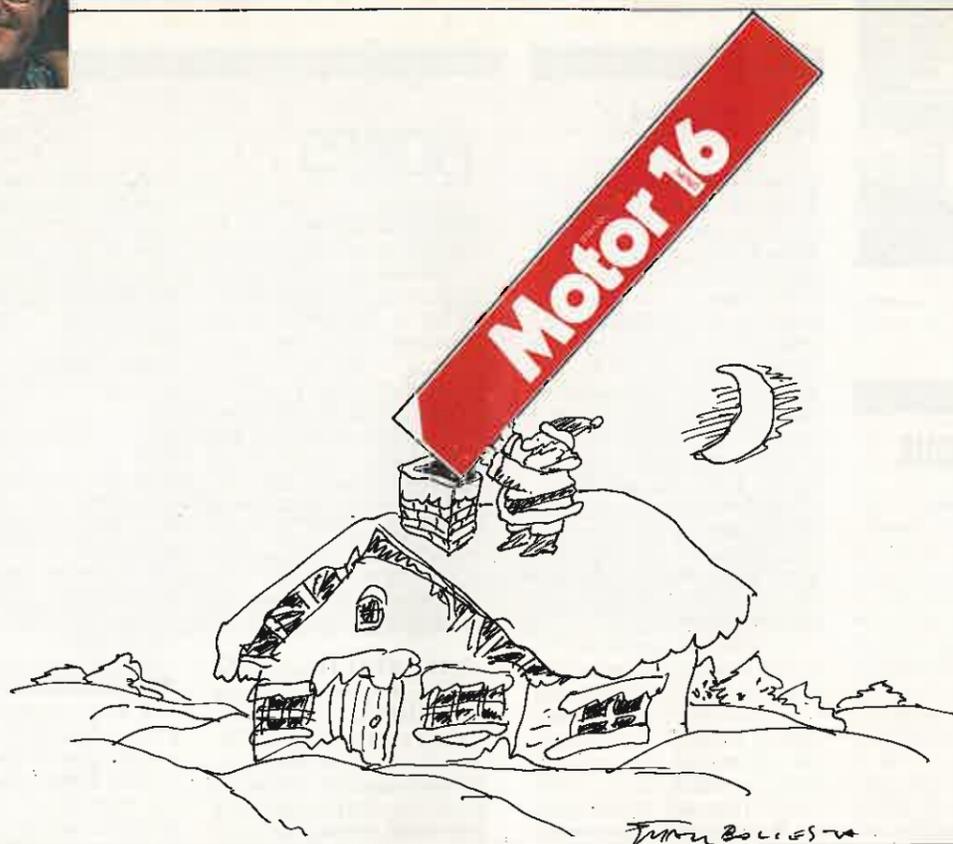
● SUBARU, la marca de motores japonesa ha comprado por tres temporadas el equipo Coloni de Fórmula 1. Durante este periodo de tiempo pondrá en funcionamiento sus nuevos motores y el equipo pasará a tener el nombre del constructor nipón.

● A LA VENTA la edición del 89 de Moto Grand Prix, libro que realizan anualmente Odón Martín y Paco Peña y que recoge una magnífica y amplia selección de fotos, además de todos los resultados, carrera a carrera del Campeonato del Mundo de Motociclismo.

● EL EQUIPO JOEST de Sport Prototipos tendrá como encargados de pilotar los Porsche 962 a Jonathan Palmer, que dejó la escudería Tyrrell, a Hans Stuck, Frank Jelinski y Bob Wollek. Otra novedad en este equipo es que los coches irán equipados con neumáticos Michelin.

● EL GRUPO PETROLIFERO Q8, seguirá apoyando a Ford Motorsport en su programa en el Mundial de Rallyes el próximo año. También continuará su apoyo al piloto italiano Franco Cunico, que participará en cinco carreras con un Ford Sierra Cosworth.

● JORGE RECALDE tiene posibilidades de tomar parte en el Rallye Safari al volante de uno de los Toyota Celica oficiales.



España, tercera en el Dakar



J. M. CASANOVAS

PARA entender lo que es hoy el **París-Dakar**, la gran aventura del siglo XX, hay que hacer un poco de historia y pararse en **1977**, año en el que **Thierry Sabine** se perdió en el **desierto del TENERÉ** y empezó a dar forma a una prueba en la que nadie creía cuando se puso en marcha en 1979.

Por aquel entonces, menos de cincuenta participantes tomaron la salida y la prensa apenas dedicó cuatro líneas para publicar el vencedor de la prueba que en motocicletas

fue **Cyril Neveu** a los mandos de una **Yamaha 500 XT**. Las radios, que hoy dan noticias en cada boletín horario, ignoraron la carrera y ya no digamos la televisión que pasó de esta «aventura de locos».

La **historia española** en el mítico Dakar arranca en **1982**, cuando un periodista amigo, **Juan Porcar**, decide inscribirse a los mandos de una OSSA bicilíndrica. Por supuesto que no llegó a la meta y se quedó en las dunas del famoso Teneré. Sin embargo, África y el desierto impactaron de tal forma en él, que desde entonces Porcar suma ocho participaciones seguidas y ahora se codea con la élite encuadrado en el poderoso equipo **Repsol-Nissan**.

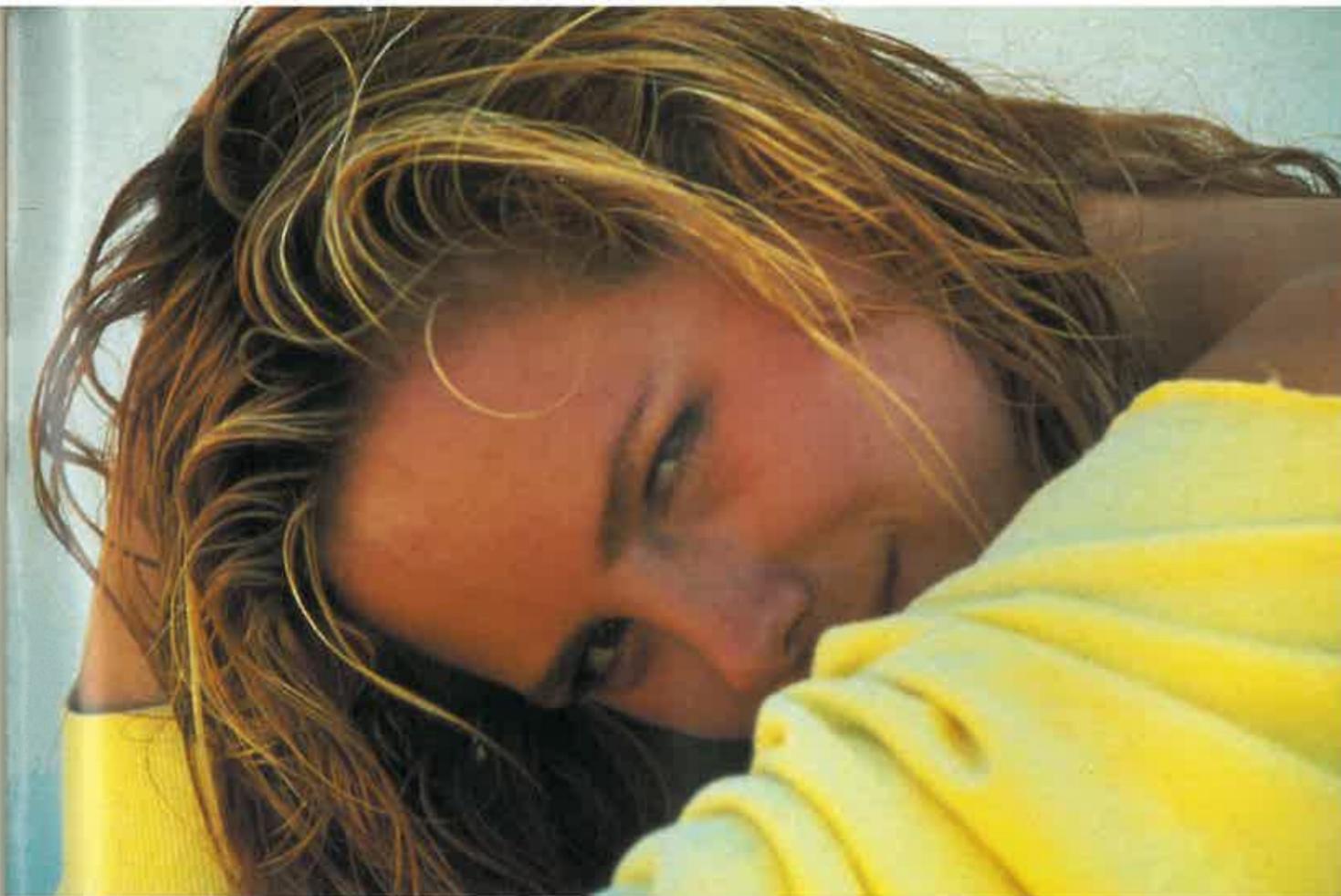
Porcar ha sido el «culpable» de que el Dakar llegara un día a Barcelona y casi un millón de catalanes se

lanzaran a la calle y que en la edición actual, **63 pilotos españoles** tomaran la salida de París. Es todo un récord. España se convierte en el tercer país en cuanto a número de participantes tras Francia e Italia. Hace cinco años, no más de cuatro o cinco aventureros hispanos competían, hoy se habla español en el desierto y además, contamos entre los favoritos.

Los españoles ya han superado la etapa de experiencia y rodaje. Tanto en motos como en 4X4 nos respetan y consideran. **Carlos Mas, Salvador Cañellas, Miguel Prieto, Porcar, Salvador Serviá y Arcarons** han demostrado que, con un buen aparato, pueden estar entre los mejores.

1990 puede ser el año español del Dakar. Carlos Mas cuenta con una de las **cuatro Yamaha 750 XT**, una montura de 70 caballos que alcanza los 200 kilómetros por hora. Una máquina para ganar como reconoce el piloto catalán. Jordi Arcarons por su parte es piloto oficial de **Cagiva**, junto con De **Petri y Orioli**. Si la suerte no le da la espalda, ojo a su carrera.

En cuatro ruedas Serviá luchará con Prieto para ser el mejor español y subir al podium con permiso de los Peugeot. Que nadie lo dude, los españoles jugarán fuerte y darán mucho que hablar. De momento, entre pilotos y mecánicos, hay más de cien españoles. Todo un éxito inicial. Esperamos más...



Tu mejor ligue

Nunca podrías imaginar como ocurrió. Fue por tu simpatía o por tu forma de ser. Quizá todo empezó con la Honda NSR 75.



NSR 75



MOTUL con HONDA

HONDA

Los placeres más intensos
son tan fugaces como el humo...
Pero dejan en el recuerdo
una huella imperecedera.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SEMANTAMENTE LA SALUD.



Regale
Puros Habanos
Únicos desde 1492

SPIDER ALFA PARA SOÑAR

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

30 de diciembre de 1989 Núm. 323 • 275 ptas.

PORSCHE CONTRA PORSCHE

CARRERA 2 FRENTE A CARRERA 4

INFORME
EL 54 POR CIENTO DE LOS COCHES NO PASAN LA ITV

OPEL CORSA ■ FIAT UNO ■ FORD FIESTA

COMPARATIVA NUEVOS 1.400

