UN ESCORT PARA LA DECADA DE LOS 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de enero de 1990 — Núm. 325 • 275 ptas.

BUGATTI 035 EL NUEVO REY

- SUPERIOR AL FERRARI F-40 Y AL PORSCHE 959
- 440 cv. • 350 KM./H • 50 UNIDADES EN EL 91

PARIS-DAKAR: SE HABLA ESPAÑOL

NUEVO ALFA 33 BOXER 16V FRENTE AL GOLF GTI 16V

00325
8 413042 641506

1.990

FIESTA

Coche del Año en España

Fiesta ha sido elegido el Mejor Coche del Año en España.
El título más codiciado en el mundo del motor. Y un galardón concedido por quienes más entienden de coches. Es decir, los periodistas de los medios de comunicación más prestigiosos.

Hay razones para ello.

Por su diseño innovador, por su mecánica infalible y por disponer de la más avanzada tecnología. De hecho, es el único en su clase con ALB, antibloqueo de frenos Ford.

Por supuesto, que esta distinción nos enorgullece. Pero, aún más, la confianza de todos aquellos que han hecho del Nuevo Fiesta, el Coche de su vida.

Ford

PAG.46: RENAULT EXPRESS/CITROEN C-15

Quién tiene la culpa

HAY fechas clave en las que el tráfico se convierte en protagonista de la actualidad. Un hecho inevitable, que nos llena de horror en la misma medida que crecen los trágicos datos estadísticos. Las grandes salidas de vacaciones y puentes sensibilizan sobremanera a los medios de comunicación en este sentido, hasta tal punto que uno puede escuchar las versiones más enloquecidas al respecto. Que la culpa la tienen los coches pequeños (por ser pequeños), que la culpa la tienen los grandes (por ser grandes), y así, un largo rosario de acusaciones y de despropósitos, que poco ayudan a poner orden en este sangriento entramado, porque es verdaderamente cierto que los coches, por si sólos, no tienen culpa de nada.

Los verdaderos culpables, por lo tanto, tendremos que buscarlos entre los propios conductores, entre los responsables de nuestra red viaria y desde luego, en los posibles desaciertos de las autoridades del tráfico patrio. Con buenas carreteras, con la educación y la precaución necesarias y con la ayuda de los agentes, las cosas resultarían bien distintas. No es fácil ponerse de acuerdo quien es, de las tres partes mencionadas, la que debe de cargar con el peso de la responsabilidad, aunque es cierto que los responsables de la Administración en las materias mencionadas sienten una especie de manía persecutoria, al acusar a los conductores de todos los males. Tampoco es eso y ya es hora de que cada parte asuma sus responsabilidades, reconozca sus errores y se ponga, manos a la obra, a solucionarlos.

El estado permanente de obras (tardío pero necesario) no contribuye, desde luego, a solucionar el problema y sería muy conveniente ir rematando, con mayor rapidez, algunos de los muchos tramos en ejecución. Urge poner al dia nuestras carreteras, aunque tenemos la duda de si es conveniente hacer todas las obras al mismo tiempo, aumentando el confusionismo del personal.

La otra cara de la moneda nos la ofrecen los paises que nos rodean, al intentar pintar el cuadro de una España llena de cafres al volante de un automóvil, que persiguen a los pobres e indefensos turistas que deciden visitarnos todos los años. Arreglemos las carreteras, rematemos las autovías previstas, iniciemos la construcción de las autopistas (sobre todo ahora que el Gobierno ya se ha dado cuenta de que vale la pena) y dejemos de decir tonterías y de acusarnos mutuamente en un tema tan delicado y tan serio para la salud de cualquier pais. Al fin y al cabo lo que está en juego es la vida de millares de ciudadanoos.

Felix Lázaro
Editor ejecutivo

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	LO ULTIMO	Bugatti
9		Salón de Detroit
11		Nissan Bluebird
15	MERCADO	Medidores de potencia
16	PRECIO COCHES NUEVOS	
22	PRECIO COCHES USADOS	
28	ACTUALIDAD	Trágico tráfico
32	FRENTE A FRENTE	Alfa 33 16v / VW Golf GTI 16v
46	OCIO	Comparativa para la evasión
59	MOTOS	JJ. Cobas 125
66	DEPORTE	París - Dakar
72		A todo gas
74	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 Garih, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juán Luis Soto. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Arnar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jurgen Tucharer (Alemania). **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Diseño:** Juán González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán 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 Noguerado. **Delegado Zona Norte:** Gerardo Maurique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.86. **Delegado Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. **Delegado Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. **Delegado Zona Levante:** Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. **Sección Comprar y Vender:** María Jesús Sánchez (Madrid), Loles 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 Urizarna Valle. Teléfono: 268.04.02-03. **Fotocomposición:** Galerín, S.A.Alfonso Gómez,42. Madrid 28037. **Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. **Imprime:** COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Conmar. **Dirección Técnica:** José María Herranz. **Dirección de Producción:** Roberto Parras. **Distribuye:** INDISA. San Romualdo,26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

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.**

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjero: Luxemburgo, 118 Francos lux.; Portugal, 440 escudos; Uruguay, 2.600 pesos.

En voz baja

● Las autoridades chinas están cuestionando el proyecto de Citroën de construir una planta para la fabricación de 300.000 coches al año en la República Popular. Este enfriamiento de las relaciones obedece a las sanciones económicas impuestas por el Gobierno francés tras los incidentes de la primavera de Pekín.

● La firma Blaupunkt va a presentar en los próximos meses un nuevo sistema de anti-robo: una tarjeta magnética con número de código sin la cual el auto-radiocassette no puede ponerse en marcha. El sistema de código incorporado está siendo abandonado porque se han detectado ya bastantes casos en que los profesionales del robo han logrado desactivar la protección.

● Uno de los pocos «micro-constructores» que no han caído en manos de multinacionales es, por ahora, Rolls-Royce, que pertenece al consorcio financiero Vickers. Pues bien, RR va a acometer en los próximos años un ambicioso programa de inversiones, de más de 3.600 millones de pesetas que le permitirá el lanzamiento de una nueva gama de automóviles Rolls y Bentley antes de 1996. En medios financieros británicos se especula con que tras estas inversiones, RR sea fruta madura para cualquier gigante de la automoción. En estos momentos, quienes tienen dinero para invertir, son desde luego los japoneses. ¿Al fin el Rolls-Royce amarillo?

● Los coches tipo Espace causarán furor en la década de los 90 en Europa. Entre los fabricantes que se sabe están interesados en fabricarlos: Renault, Ford, Fiat, Nissan y recientemente, Mercedes.

LAMBORGHINI

AUN MAS BRAVO, AUN MAS ESPAÑOL

EL Lamborghini LM 002, el todo terreno más impresionante del mundo, un «monstruo» animado por un motor de doce cilindros en V con 455 caballos de potencia y capaz de rodar a más de doscientos por hora, no cesa de españolizarse, como corresponde a un vehículo que luce un toro bravo en su escudo identificativo. Irizar, la firma vasca radicada en Ormaiztegui que se encarga de su producción recibe ya de Fibertécnica todos los elementos sintéticos hechos en rexina epoxy y fibra de vidrio, tratados con técnicas de la industria aeroespacial. El contrato suscrito entre Fibertécnica, epresa del grupo Gamesa, y Lamborghini permitirá introducir algunos retoques en un diseño que ha seducido a personajes como Keke Rosberg, Silvester Stallone, o los reyes Hussein de Jordania y Hassan II de Marruecos.

UNIROYAL

PREMIO A LA CALIDAD

UNIROYAL, uno de los fabricantes europeos de neumáticos con mayor prestigio, ha vuelto a conseguir el premio a la calidad por sus cubiertas. Ford, uno de los mejores clientes de Uniroyal, ha concedido su Q-1 Award, el galardón más preciado, a la marca de neumáticos por sus instalaciones en Clairoix, Francia, renovadas a lo largo de 1988 tras una inversión superior a los 800 millones de pesetas. Uniroyal produce 24.000 neumáticos diarios en estas instalaciones francesas.

ROVER

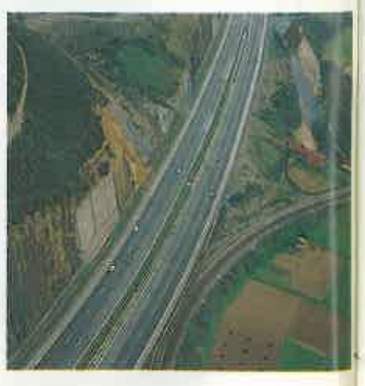
CINCO PUERTAS PARA EL 820 SI

LA gama Rover 820 cuenta con un nuevo componente desde los primeros días de enero, el recién llegado se llama 820 SI, lleva carrocería de cinco puertas y ya está disponible en el mercado español con un precio final de 3.900.000 pesetas. El último modelo de la gama se caracteriza por sus paragolpes, más amplios y envolventes, por su alerón posterior, así como por las llantas de aleación, diferentes a las utilizadas por los modelos que son ya conocidos. El interior del nuevo 820 SI recibe: un cuadro de instrumentos más moderno, parabrisas con banda ahumada, encendedor eléctrico trasero y un soporte de descanso para el pie izquierdo del conductor. El Rover más joven utiliza el motor de cuatro cilindros en línea con culata de dieciséis válvulas, un motor que proporciona 140 caballos de potencia total.

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 autopista del Atlántico. El primero de ellos, Guísamo-Fene, acercará la localidad de El Ferrol a La Coruña y Santiago de Compostela y permitirá



FORD

LLEGA EL SCORPIO SEDAN

LA espera ha finalizado, el Scorpio Sedán, el modelo con carrocería clásica derivado del conocido Scorpio ya es una realidad comercial. Los Scorpio Sedán estarán disponibles en el mercado español desde el próximo 22 de febrero con unos precios comprendidos entre 2.900.000 y 4.600.000 pesetas, precios que pueden ser, incluso, algo más bajos a causa del recorte arancelario. Los últimos ejemplares de la familia Ford conservan la estructura mecánica de los Scorpio habituales y su carrocería sólo tiene 7,5 centímetros más de longitud. El maletero de la versión Sedán tiene 490 litros de capacidad. La oferta mecánica de los Scorpio Sedán estará basada en tres motores, dos de gasolina y uno de gasóleo. Los motores de gasolina son: los cuatro cilindros con dos litros de cubicaje y 125 cabalos de potencia, los Ford DOHC, así como los seis cilindros en V de 2,9 litros de cubicaje con 150 caballos de potencia; mientras que los motores de gasóleo serán los cuatro cilindros turbo de 2,5 litros de cubicaje con 95 caballos de potencia, motores de origen Peugeot.

su enlace con mayor rapidez a otras ciudades de Galicia. El segundo tramo, Rande-Puxeiros, evitará al tráfico de largo recorrido en la circunvalación de Vigo, para entroncarse con la autovía Vigo-frontera portuguesa, cuya construcción está prevista en el actual Plan General de Carreteras.

TOYOTA

DINERO EN INGLES

LA multinacional japonesa Toyota ha dado a conocer la creación de su filial británica, que se llamará Toyota Motor Manufacturing, en la que prevé invertir más de ciento cincuenta mil millones de pesetas. La producción de esta nueva planta, situada al norte de Gales, comenzará a finales de 1992 y de ella saldrán cien mil unidades anuales de turismos con una cilindrada de 1.800 centímetros cúbicos. Esta cifra se elevará a doscientas mil unidades en la segunda fase de explotación, a partir de 1995.

Verde y Rojo

● ESTUPENDO el panel de control del nuevo Lancia Dedra, pero en la marca deberían tener más cuidado con las faltas de ortografía y poner «hasta» en vez de «asta», claro que estos italianos pensarán que en España no pensamos más que en los toros.

● LA Comunidad de Madrid y el Consejo Superior de Deportes se han puesto al fin de acuerdo para ayudar en la financiación de las obras de remodelación del Circuito del Jarama. Este acuerdo entre las tres partes y entre la propia Federación va a permitir una más amplia utilización de estas instalaciones privadas.

● NO deja de ser sorprendente que ninguno de los dos diarios deportivos de la capital, «AS» y «Marca» haya considerado oportuno cubrir el París-Dakar y se contenten con refritos de agencias. En este terreno, otros medios informativos le han metido un gol a los queridos colegas centralistas.

● LAS instalaciones de General Motors en Figueruelas (Zaragoza), han sido distinguidas por el INI con el premio ecológico a su gestión medio-ambiental. Es reconfortante que una instalación industrial de estas dimensiones e importancia, sea también un ejemplo de respeto a la convivencia.

405 MI-16 X 4

DE DOS A CUATRO

EL Peugeot 405 Mi-16 x 4, el modelo más deportivo de la gama, acaba de entrar en el mercado español con credenciales de primera clase; un motor con 160 caballos de potencia, un sistema de transmisión integral permanente y un precio final próximo a los 3.900.000 pesetas definen al último componente de la oferta Peugeot. El 405 Mi-16 x 4 lleva un equipo de serie bastante completo en el que llama la atención no sólo el dispositivo de corrección automática de altura al suelo para el eje trasero, sino también el mecanismo antibloqueo de frenos, el ABR, ambos elementos ofrecidos en serie sin sobreprecio alguno. El nuevo modelo cierra, por el momento la oferta dentro de la gama Peugeot 405.

YA RUEDA EL BUGATTI 035

RENACE EL MITO

Que aparezca un coche nuevo es siempre noticia, pero el hecho de que aparezca una nueva marca, sobre todo si lleva el mítico nombre de Bugatti, es todo un acontecimiento. Ya hace unos meses anunciabamos la creación de esta firma, que con una inversión inicial de 3.000 millones de pesetas tiene el firme propósito de convertirse en el fabricante lider de coches super exclusivos.

A pesar de lo complejo del proyecto, los acontecimientos se suceden sin interrupción. Hace tan solo 27 meses se constituyó la marca y su responsable, Paolo Stanzani, ya anuncia para dentro de un año la materialización de su primer producto, el Bugatti 035. Todo un record. Aunque con la lógica reserva, Stanzani ha desvelado las principales características de su criatura.

Se trata de un deportivo compacto de algo mas de cuatro metros de largo y 1.850 milímetros de ancho. El peso rondará los 1.300 kilos y su velocidad máxima se estima ligeramente por encima de los 340 kilómetros por hora.

El motor sera un doce cilíndros en V a 60 grados con una cilindrada de 3.498 centímetros cúbicos, con culatas de cinco válvulas por cilindro y un sistema de sobrealimentación mediante cuatro turbocompresores. Este motor que se encuentra a punto desde principios de 1.989, desarrolla 440 caballos en su versión atmosférica, 550 sobrealimentado y ha llegado a dar más de mil en el banco de pruebas a 10.000 revoluciones por minuto.

Otra de las características que destacan en el Bugatti 035 es su caja de cambios manual de seis velocidades integrada en el bloque motor. La tracción será permanente a las cuatro ruedas y también se beneficiará de la avanzada tecnología que se amplica en cada uno de los elementos del nuevo coche.

Otro de los elementos que preocupan a Stanzani es la suspensión. Actualmente es casi obligado recurrir a un sistema de suspensión activa para evitar tener que recurrir a unos tarados de compromiso, que finalmente no satisfacen a nadie. El equipo técnico, que en este momento se compone de 55 ingenieros y especialistas, esta investigando en sistemas hidraúlicos y mecánicos, que permitan un comportamiento irreprochable a alta velocidad y un confort de marcha satisfactorio en circulación convencional.

El chasis es una auténtica obra de arte. Está realizado en aluminio y paneles de nido de abeja, soldados con

Estos son los primeros frutos de el trabajo de 27 meses. Paolo Stanzani, muestra orgulloso una de las doce bielas que moveran el Bugatti 035. Dentro de menos de doce meses veremos el resultado final de una inversión de 3.000 millones de pesetas.

técnicas que hasta ahora eran de uso exclusivo de la aeronáutica. Pesa tan solo 110 kilos y resulta 2,5 veces más rígido que el mejor chasis que actualmente se pueda utilizar en un deportivo. Lástima que no nos haya sido permitido fotografiarlo.

Igualmente, la carrocería será realizada según un método absolutamente revolucionario que actualmente está en desarrollo. Entre los suministradores de Bugatti se encuentran firmas tales, como la Aerospatiale y la Sagen Francesas, así como las filiales italianas del Grupo Montedison. En su diseño compiten Bertone y Gandini, así como un tercer diseñador desconocido. Lo que sí se sabe ya a ciencia cierta es que el estudio aerodinámico de la misma será uno de los más avanzados que se han realizado.

Al margen de las dificultades típicas del diseño y desarrollo de un nuevo modelo, lo que más llama la atención es que en Octubre de 1987, lo único que tenía Stanzani era un contrato y un montón de ideas. Hoy tiene un solar de 76.000 metros cuadrados, con una pista de pruebas, un complejo de cuatro modernos edificios de 11.250 metros cuadrados que llegará a tener 32.000 metros cuadrados.

A finales de año, el Bugatti 035 rodará en su versión definitiva y en muy poco tiempo, el complejo industrial creado por Stanzani estará dispuesto para iniciar la fabricación de los Bugatti a un ritmo inicial de unas 150 unidades al año, aunque las instalaciones tienen una capacidad para fabricar 500 unidades al año. Al contrario que otros fabricantes de superdeportivos exclusivos, Bugatti Automobili tiene pensado fabricar berlinas de lujo de igual forma que lo hacía Ettore Bugatti en sus tiempos. Para ello están trabajando ya en toda una serie de evoluciones del motor de doce cilindros en V, que en un futuro podra llegar a una cilindrada de cinco litros.

En estos momentos, con los proyectos en un estado muy adelantado, lo que preocupa a Stanzani es llegar a tiempo para poder desposeer al Lamborghini Diablo del título del deportivo más rápido del mundo tan sólo unas semanas después de que las primeras unidades del mismo sean entregadas a su compradores.

Fotos: **Giancarlo Perini**

FORD ESCORT U.S.A.

UN AMERICANO MUY AMARILLO

FORD acaba de lanzar su ultimo modelo de la gama baja americana, y su primera aparición en público ha sido en el Salón de Detroit. Este modelo es el fruto de una estrecha relación entre la casa matriz y Mazda, marca con la cual mantiene unas fuertes relaciones de tipo tecnológico y financiero.

El nuevo Escort nace con la necesidad de ser un éxito en ventas, ya que la normativa americana obliga a los fabricantes a vender muchos coches pequeños con bajo consumo para poder vender coches grandes con consumos más elevados. Por eso Ford ha hecho un gran esfuerzo para dotar al Escort de gran atractivo y consumo bajo.

Otros fabricantes, para conseguir cumplir esta normativa, han recurrido a la comercialización de coches de otras marcas montados en sus plantas, pero Ford prefiere compartir el diseño y desarrollo. Por esto, el nuevo Escort comparte mucho con el 323 de Mazda. Se aprovecha la plataforma del 323 de batalla larga para los Escort de tres y cinco puertas asi como para el Mercury Tracer en su versión de cuatro puertas. Con el mismo chasis tambien hay carrocerias Station Wagon, tanto con el sello de Ford como de Mercury.

Los equipamientos más elementales estarán disponibles en los Ford, cuya versión Pony solo tendrá carrocería de tres puertas. Dentro de la gama Escort, el GT sera el mas completo, mientras que los Mercury Tracer tie-

La versión del Escort realizada para Mercury, filial de Ford, se llama Tracer y tiene una carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas.

También hay una carrocería de tipo familiar que estará disponible tanto en las gamas Ford, como Mercury.

BUICK BOLERO

ESTILO U.S.A.

COMO es habitual en los Salones, no puede faltar el Concept Car en cada stand. Estos modelos son una exposición de la tecnología y las tendencias tanto de diseño, como de técnica que sigue cada fabricante.

La división Buick de General Motors, presenta en el Salón de Detroit un atractivo coche llamado Bolero. Aún llevando el nombre de una película de Bo Derek, adelanta lo que sera la próxima generación de Buick. El Bolero, tanto por dentro como por fuera, tiene un nuevo nivel de diseño.

Con tracción delantera y la futura generación de motores de 3.300 centímetros cúbicos y 6 cilindros en V, desarrolla 206 caballos de potencia. Está alimentado por inyección electrónica y dispone de cambio automático de 4 velocidades, además de sistema antibloqueo de frenos.

La potencia bajo el capó es sugestiva para este aerodinámico coche, en el que las duras lineas están combinadas con bordes redondeados dándole un aspecto agresivo y deportivo a la vez.

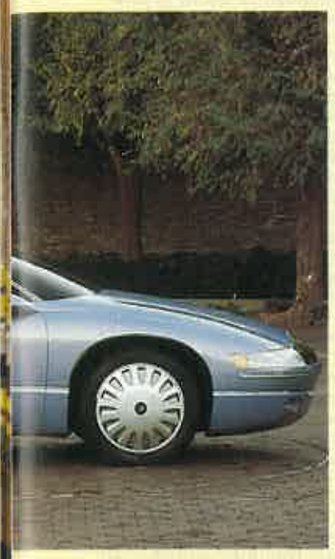
Sin embargo, una de las principales características del Bolero es la instalación, por primera vez, de fibra óptica en muchos de sus componentes y a todo lo largo de la carrocería. Esta es una nueva forma de romper con el uso tradicional de las lamparas montadas en parábolas.

La fibra óptica también esta presente en el panel de instrumentos, controles de mando y puertas. Esta crea una luz uniforme, es fiable y fácil de mantener.

En el diseño también se contempla el confort y el ocio de sus ocupantes, mientras unos leen otros podrán escuchar musica. Esto es posible gracias a la instalación de auriculares portables enfrente de los asientos. Todos los controles de espejos, ventanas, radio, y climatización, funcionan mediante un botón.

El Buick Bolero, es un ejercicio de estilo que muestra el camino por el que evolucionará el diseño norteamericano en los proximos años.

En el interior del Bolero manda la piel, material del que esta totalmente forrado, incluido el panel de instrumentos, la consola, los reposacabezas y también los paneles de las puertas.



Desde cualquier punto, el Bolero resulta agradable y proporcionado, según dice su diseñador, Rohan Saparamadu.

El Mercury Capri, se fabricará en Australia y estará disponible tanto con capota blanda, como con techo desmontable duro.

nen su representante de mas categoria en el LTS sedán.

Donde se diferencian los Escort de los Mazda, es en el diseño y en los motores. El afán de los diseñadores, ha sido conseguir que estos modelos pareciesen de una categoría superior a la que en realidad pertenecen. En su interior se encuentra todo lo que uno espera en un coche de esta categoría: funcionalidad y calidad. El equipamiento es bastante completo, pero todavía se puede ampliar con una generosa lista de opciones.

Excepto en el Escort GT y en el Tracer LTS, el motor elegido es el Ford de 1,9 litros, con dos válvulas por cilindro e inyección electrónica, que desarrolla 88 caballos. Para las dos versiones restantes, se emplea el motor 1.8 de cuatro válvulas por cilindro de Mazda, que desarrolla 127 caballos.

Las suspensiones mantienen el mismo esquema que en el Mazda; columnas MacPherson delante e independiente detrás mediante trapecios dobles.

Estos Escort se fabricarán en Estados Unidos en la planta que la marca tiene en Wayne, Míchigan y en Méjico. El contenido de piezas norteamericanas es de algo más del 80 por ciento.

Otro de los modelos que han hecho furor en el Salón de Detroit, es el Mercury Capri. Se trata de un compacto descapotable diseñado por Ghia, con elementos mecánicos de Mazda y con su interior diseñado por Italdesign.

Es un clásico 2+2, con un motor de 1.600 centímetros cúbicos atmosférico o sobrealimentado, segun se trate de la versión XR2 o Capri. Puede montar una caja de cambios manual de cinco velocidades o automática de cuatro.

El modelo será fabricado en Australia en la planta que Ford tiene en los alrededores de Melbourne. Su producción se iniciará en el primer trimestre de este año, a mediados de año estará disponible en U.S.A. y Australia.

John Lamm

El nuevo Nissan 300 ZX también ha sido objeto de una modificación para convertirlo en cabrio y ser utilizado como Pace Car en las carreras del campeonato Indy.

ASC

ESPECIALISTAS DEL SOL

HACE un cuarto de siglo, la empresa americana de carroceros ASC incorporated comenzó realizando convertibles en los coches de los clientes que querían tener el cielo como techo. Ahora, con motivo del 25 Aniversario, presentan en el Salón de Detroit el Vision II, un «dream car» de cuatro puertas que pretende ser el modelo a seguir en los coches de los 90. La carrocería, construída con paneles de acero, está cubierta por un cristal de efecto invernadero con un sistema de oscurecimiento variable que afecta a parabrisas, techo y luna posterior.

En este vehículo multifuncional, se han sustituído los retrovisores por cámaras de video. Unas luces elipsoidales de gran intensidad aseguran la visión nocturna. El completo interior posee una sofisticada computadora de abordo, fax, impresora, procesador de textos, teléfono y un monitor en color con su correspondiente vídeo.

La otra realización es el Nissan 300 ZX Twin Turbo PPG Pace Car, realizado para el campeonato Indy americano. Gracias al motor V6 de 3 litros y doble turbo, este convertible, derivado del nuevo Nissan, desarrolla 400 caballos.

ASC realiza, desde hace 25 años, atractivas personalizaciones. El Vision II es un «dream car» de diseño futurista y sofisticación técnica. Destaca el fabuloso sistema de comunicaciones, en el que además de un telefax hay una terminal de ordenador conectado con la Bolsa.

NISSAN BLUEBIRD

CAMINO DEL PRIMERA

En el pasado Salón de Tokio, pudimos ver el Nissan Primera, que es el prototipo que propone la marca como berlina de tipo medio para finales de la década que acabamos de estrenar. El Bluebird que aparecerá el próximo otoño, dispone ya de muchas de las soluciones del Primera.

NISSAN ya tiene totalmente programado el desarrollo y lanzamiento del sucesor del actual Bluebird, que ofrece una sustancial mejora de aerodinámica, una mayor habitabilidad y una estética renovada. El próximo otoño iniciará su andadura comercial y aunque mantendrá su nombre, será un coche totalmente nuevo.

Este Bluebird mantiene la misma distancia entre ejes que el actual modelo, pero gracias a un profundo estudio de la carrocería, consigue una gran amplitud interior, que posiblemente lo situará entre los lideres del segmento en este aspecto.

Dada la gran influencia del mercado inglés en las ventas del Bluebird, los ingenieros de Nissan se han fijado mucho en sus más directos rivales: el Ford Sierra y el Opel Vectra. Para competir con estos en igualdad de condiciones, van a aparecer dos versiones, una de tres volúmenes y cuatro puertas, y otra con cinco puertas tipo hatchback. También existirá una versión de talante fuertemente deportivo con un motor de dos litros turbo y 205 caballos de potencia, con una velocidad máxima en torno a los 240 kilómetrospor hora.

El resto de las versiones incorporarán la nueva generación de motores de Nissan denominada Plasma. Además del ya mencionado dos litros con turbo, habrá un dos litros atmosférico que desrrolla 140 caballos y un 1.800 de 110 caballos. La gran ventaja de estos motores es su reducido tamaño y peso, que permiten incrementar el volumen del habitáculo en detrimento del espacio dedicado al motor. Todos estos motores disponen de dos árboles de levas en cabeza, con cuatro válvulas por cilíndro y la distribución accionada por cadena.

La aparición de este nuevo Bluebird, es el primer paso hacia la berlina de tamaño medio de la segunda mitad de los años noventa, que estará basada en el prototipo Primera, aparecido en el último Salón de Tokio.

Las espectativas de fabricación del Bluebird, son de unas 100.000 unidades al año, y el refuerzo de su producción, entra dentro del plan global de estratégia de la marca en Europa.

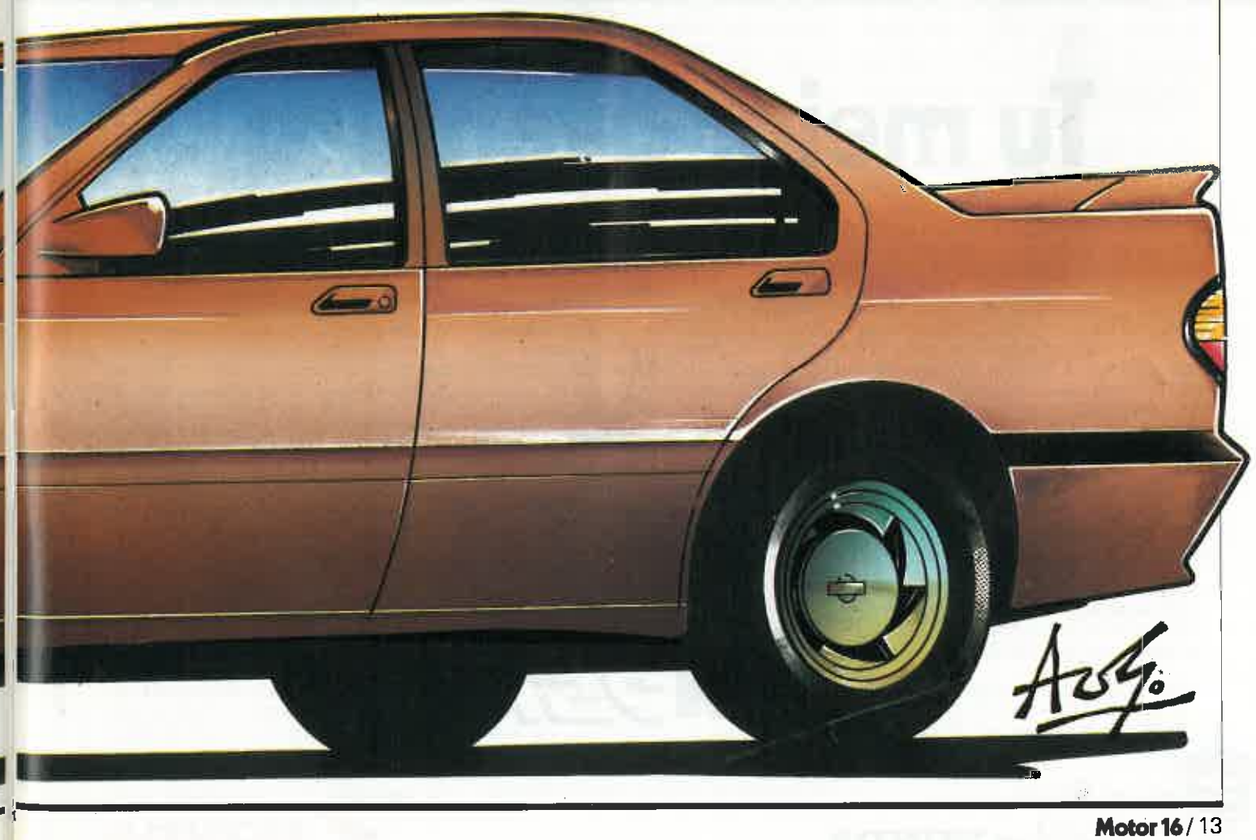
Aunque el nuevo Bluebird mantiene un cierto parecido con su antecesor, lo cierto es que se trata de un modelo totalmente nuevo, que sólo comparte con el anterior las dimensiones de la distancia entre ejes.

Este plan incluye la inversión de 31 millones de libras esterlinas(mas de 5.500 millones de pesetas) en varios centros de investigación tecnológica en el Reino Unido. En estos centros, que estarán localizados en Sunderland y Cranfield, se desarrollarán los nuevos productos para Europa, en estrecha colaboración con los centros de diseño y desarrollo de la marca en Japón y Estados Unidos, así como con las plantas de producción que Nissan tiene en todo el mundo, incluyendo el de Nissan Motor Ibérica en España.

Una de las novedades que se van a aplicar en estos nuevos centros de Investigación y Desarrollo, es que la gran mayoría de los ingenieros y otros empleados cualificados, serán europeos(ingleses principalmente), hasta llegar a una proporción de seis a uno. Para esto se va a comenzar una serie de cursillos en Japón para el personal más cualificado. Esto supondrá que el intercambio de información y de tecnología se va a intensificar, por lo que los centros de investigación y desarrollo de Nissan Motor Ibérica aumentarán su influencia.

Todavía es muy pronto para ver los efectos que pueda tener todo esto en España, pero lo que si es casi seguro es que el lanzamiento del nuevo Bluebird en nuestro mercado será casi a continuación de su presentación europea, que tendrá lugar en el próximo otoño.

El nuevo Bluebird ha sido sorprendido en su fase final de preparación, a menos de diez meses de su lanzamiento comercial. Sus mejoras respecto al actual modelo son notables.



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

AGUSTÍ & PARTNERS

PONTE EL CASCO SIEMPRE HONDA

MOTUL con HONDA

HONDA

NUEVOS PRODUCTOS

POTENCIA A SU MEDIDA

DESDE hace algunos años, gran número de fabricantes europeos utilizan los medidores de potencia que comercializa la empresa suíza SIS (Syntec Instruments Switzerland) y que se conocen bajo la denominación TB 109 y TB 209.

Con estos medidores, que funcionan gracias a la utilización de un nuevo principio de medida de la potencia, es posible determinar de forma rápida y sencilla el par y la potencia de un motor sin tener que desmontarlo; sólo hay que conectar un cable adaptador al encendido y estos aparatos, en alrededor de un segundo, nos ofrecen los datos.

Para efectuar la medición, no hacen falta elementos mecánicos como frenos, rodillos, masas inerciales, etc, pues estos medidores determinan la potencia por medios electrónicos. Tampoco son necesarias instalaciones fijas con banco de pruebas, lo que permite realizar las mediciones con rapidez en cualquier parte y momento.

El SIS TB 109 en sí tiene unas dimensiones de 480 milímetros de largo, 470 milímetros de ancho y 230 milímetros de alto, lo que unido a un peso de sólo 16 kilogramos y a un sencillo manejo que no precisa conocimientos especializados lo hacen muy práctico para su utilización en talleres. Se suministra con un cable de red de dos metros, un mando a distancia de rayos infrarrojos con cuatro funciones, un cable flexible de adaptación al encendido, un trazador de coordenadas X-Y en papel de tamaño DIN A4 con sus plumillas registradoras y hojas, una cubierta protectora y las correspondientes instrucciones de manejo con momentos de inercia. Todo ello con un precio de 3.097.467 pesetas mas el 12 por ciento de IVA. También en opción se puede instalar una impresora y un transmisor óptico del número de revoluciones con un incremento de 522.555 pesetas, IVA incluído.

El sistema de medición de este aparato se basa en un principio de medida dinámica. Si un motor acelera una masa cualquiera, la fuerza resultante de la aceleración es una medida de la potencia entregada. La aceleración se obtiene del número de revoluciones por medios electrónicos.Para el cálculo de la potencia ha de conocerse con exactitud, además de la aceleración, el valor de la carga (el denominado momento de inercia del motor). Cada motor posee un momento de inercia fijo que depende del tamaño y del tipo de motor y que debe ajustarse en el aparato antes de proceder a una medición. Previamente habrá que introducir también el número de revoluciones de medida y de seguridad, para evitar pasadas de vueltas, y el número de cilindros del motor.

Una vez realizadas estas operaciones, con el cable adaptador, el circuito primario del sistema de encendido se lleva a los dos relés del medidor de potencia TB 109. Si se presiona el pulsador de arranque, el circuito de encendido se cierra y el motor puede arrancarse. Cuando se alcanza la temperatura de funcionamiento óptima, se acelera el motor apretando el pedal del acelerador en punto muerto. El TB visualizará entonces la potencia alcanzada al número de revoluciones ajustado de antemano. Al mismo tiempo se corta la corriente de encendido, para evitar que el motor alcance un número de revoluciones excesivo. El trazador de coordenadas X-Y incorporado, dibuja por sí mismo, durante la aceleración del motor, la curva de potencia y la del par motor.

Para los motores diesel, como no poseen sistema de encendido, se desarrolló un sistema óptico de medida del número de revoluciones. Para aplicarlo, se montan en la polea del cigüeñal uno o varios adhesivos reflectantes. El rayo luminoso emitido por el sensor tiene que dirigirse únicamente hacia ellos. La medición se lleva a cabo igual que en los motores de gasolina, con la diferencia de que el número de revoluciones no debe limitarse, ya que los motores diesel tienen su propio dispositivo de regulación. Una vez realizado todo el proceso, la trazadora de coordenadas X (que representa las revoluciones por minuto) e Y (que representa la potencia y el par) dibuja los datos recogidos en hojas de tamaño DIN A4 dotadas de taladros normalizados que permiten archivarlas.

El mando a distancia por rayos infrarrojos permite que una sola persona pueda manejar el aparato y está dotado de cuatro teclas. La de «start» conecta el circuito primario de la bobina de encendido, las de «data» y «head» controlan la impresión digital, y con el interruptor «pen» se conecta la plumilla del trazador X-Y.

Una de las mayores virtudes de este aparato, además de su transportabilidad, es la seguridad que garantiza en el motor. Como éste sólo se carga durante un segundo, el motor apenas sufre esfuerzo, punto que cobra gran importancia cuando el interesado en que se efectue la medición es el cliente de un taller. Además todos los elementos del sistema de interrupción de la corriente de encendido se han equipado por duplicado.

El error de medida es aproximadamente de un tres por ciento en el TB 109 y de un 0,02 por ciento en el TB 209, este último mucho mas sofisticado e indicado fundamentalmente para la investigación en laboratorio.

La aplicación de estos aparatos es también muy útil en los vehículos de competición, ya que permite medir rápidamente la potencia del motor y la curva de par y así determinar su óptimo estado. Sirva como ejemplo el departamento de competición de Seat que desde hace varios años lo utiliza, con plena satisfacción, en la verificación de sus coches de carreras.

En nuestro país, Tecno Metrón, (teléfono 93-212 49 49) es la empresa distribuidora de los medidores de potencia SIS TB 109 y TB 209.

Víctor M. Fernández

Mercado

COCHES NUEVOS

* Probado MOTOR 16

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. **Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en una ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. **Opciones:** En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. **Precio final:** En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 654 40 11

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Sprint 1.7 Q.V.*	1.712	118	196	9,5	13,48	1.937.383
Alfa 33 1.3 S*	1.350	86	177	8,3	12,53	1.587.382
Alfa 33 1.5 Ti*	1.489	105	178	9,2	12,78	1.686.883
Alfa 33 1.5 4/4	1.489	105	182	9,3	13,32	1.877.382
Alfa 33 1.7 i.e.	1.712	110	184	10,1	13,95	1.877.382
Alfa 33 1.7 QV*	1.712	118	196	10,0	13,87	1.922.382
Alfa 33 1.7 SW	1.712	118	168	10,0	13,87	2.071.382
Alfa 75 1.6	1.567	110	180	11,8	16,11	1.895.482
Alfa 75 1.8	1.779	120	184	9,5	14,38	2.036.578
Alfa 75 1.8 i.e.	1.779	122	192	8,9	13,90	2.186.576
Alfa 75 Twin Spark*	1.962	148	198	8,6	15,00	2.609.766
Alfa 75 T. "América"	1.779	155	197	10,7	16,68	2.969.766
Alfa 75 3.0 "América"	2.959	188	214	12,7	18,24	3.579.766
Alfa 75 2.0	1.962	128	194	10,7	9,38	2.449.351
Alfa 75 2.4 TD	2.393	112	184	7,4	9,56	2.731.671
Alfa 164 Twin Spark	1.962	148	210	12,1	16,43	3.899.608
Alfa 164 3.0 V6	2.959	192	230	12,3	16,59	5.019.609
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,94	4.071.513

OPCIONES: Limpiaparabrisas trasero:33 1.7 Q. V: 10.047 ptas. **Antiskid:**75 2. 0 TS. 75 3. 0 : 262.542 ptas. **Techo corredizo:** 75 2. 0 TS, 75 3.0 "América": 102.942 ptas. **Aire Acondicionado:** 33 1.3 S, 33 1.5 TI, 33 1.7 Q.V, 33 1.7 IE, 33 1.5 4X4, 33 1.7 SW: 190. 000 ptas. 75 1.6,75 1.8, 75 1.8 IE, 75 2. 0 TS, 75 2. 0 TD, 75 2. 4 TD, 75 1.8 Turbo "América" y Sprint 1.7 Q.V: 225.000 ptas. **Servodirección:** 75 1.6, 75 1.8: 105.004 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros:** 33 1.3 S, 33 1.5 TI, 33 1.7 Q.V: 25.736 ptas. **Elevalunas eléctricos traseros:** Toda la gama 75 excepto el 75 3.0 "América": 25.736 ptas. 164 T.S, y 164 2.5 TD: 50.000 ptas.**Tapicería de cuero:** Alfa 75 3.0 "América": 225.000 ptas. Toda la gama 164: 300.000 ptas. **Limpiaparabrisas trasero:** 33 1.7 Q.V: 10.407 ptas. Pintura Metalizada: Toda la gama 33: 36.176 ptas.Toda la gama 75: 63.175 ptas.Toda la gama 164 excepto el 3.0 V6: 80.000 ptas. **Llantas de aleación ligera:** 33 1.3 S,33 1.5 TI, 33 1.7 IE, 33 1.5 4x4: 66.833 ptas. 75 1.6, 75 1.8 IE, 75 2.0 TS, 75 2.0 TD, 75 2.4 TD: 84.056 ptas.Sprint 1.7 Q.V: 66.833 ptas. **Llantas de aleación ligera y neumático ancho especial:** Toda la gama 164: 110.000 ptas. **2 Espejos retrovisores exteriores recalentables más asiento posterior con hueco porta-Ski más apoyabrazos central anterior**: 164 TS y 164 2.5 TD: 40.000 ptas. **6 Altavoces más Antena eléctrica:** 164 3.0 V6. **Asientos anteriores con mando eléctrico:** 164 TS y 164 2.5 TD: 170.000 ptas. **ABS:** 164 TS y 164 2.5 TD: 280.000 ptas. **Faros antiniebla:** Toda la gama 164: 20.000 ptas. **Lavafaros:** Toda la gama 164: 45.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

ARO

Remark. Tel.: (93) 668 37 12.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Aro 10 techo lona	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.869
Aro 10 techo duro	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.848
243 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
80 E*	1.781	112	192	9,1	13,52	2.757.619
80 Special	1.781	112	192	9,1	13,52	2.608.919
90 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,34	3.004.744
90 20 V.	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 20 V. Quattro	1.994	160	205	11,0	15,23	4.756.803
100-CD*	2.226	138	202	10,8	14,86	3.454.715
100 CD Avant*	2.226	138	199	10,2	14,42	3.821.848
100 CD TD*	1.986	100	178	8,4	9,59	3.913.865
200Turbo*	2.144	200	226	12,6	16,19	5.854.716
200 Turbo Quattro	2.144	200	223	12,0	17,09	6.652.803
Coupé 2.2E	2.226	136	199	9,9	14,20	3.856.114
Coupé Quattro	1.994	160	215	10,7	14,79	5.068.014
V-8	3.562	250	235	14,0	18,59	9.794.629

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. **Computadora de abordo:** 80, 90, 90 20V , 90 20V Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calentables**: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90: 28.765 ptas. **Spoiler trasero:** 80: 93.604 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual / automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 77.553 ptas. 100 manual / automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manua/automatico y TD, Quattro: 77.553 ptas. **Llantas de aleación.** 80, 90, 90, 20V: 134.444 ptas. **Llantas de aleación-A-:**100 manual/automatico y TD, 100 Avant: 134.447 ptas. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80: 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V Quattro: 18.953 ptas. **Asiento conducctor regulable altura:** 80: 22.883 ptas. **Faros antiniebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FQ Crayon:** 80: 92.597 ptas. **Tapicería cuero (asiento deportivo):** 80: 575.768 ptas. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 90 20V 90 20V Quattro: 115.694 ptas. 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro, 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.610 ptas. **Pintura especial:** 80: 19.950 ptas. **Pintura metalizada:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. **Climatizador:** 90 20V Quattro: 179.241 ptas. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. **Dispositivo remolque:** TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación faros:** 100 manual/automàtico,TD,100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. **Saco portaesquíes:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas. **Precio con IVA incluido.**

BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 572 02 22.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
316 I*	1.766	90	176	9,6	13,89	2.372.183
316 I 4P*	1.766	90	176	9,6	13,89	2.547.183
318 I*	1.795	115	189	7,9	12,64	2.669.919
318 I 4P*	1.795	115	189	7,9	12,64	2.842.918
318 I S	1.796	136	202	8,5	13,51	2.843.319
320 I*	1.991	125	191	9,3	13,75	3.161.014
320 I 4P*	1.990	125	191	9,3	13,75	3.306.01
320 I Cabrio*	1.990	125	191	9,3	13,75	4.674.014
320 I Touring*	1.990	125	191	9,3	13,75	3.891.013
325 I*	2.494	171	221	11,5	16,50	4.086.014
325 I 4P*	2.494	171	221	11,5	16,50	4.253.014
325 ITouring*	2.494	171	221	11,5	16,50	5.011.014
325 I X*	2.494	171	210	11,7	16,65	4.923.014
325 I X 4P*	2.494	171	210	11,7	16,65	5.093.014
325 IX Touring*	2.494	141	210	11,7	16,65	5.971.014
325 I Cabrio*	2.494	171	214	11,5	16,50	5.462.013
M-3*	2.302	200	234	10,6	16,05	7.289.203
324 D*	2.443	86	162	8,0	9,59	3.106.108
324 TD*	2.443	115	193	7,0	9,04	3.763.108
324TD Touring*	2.443	115	187	7,0	9,04	4.489.108
520 I (Nuevo)	1.990	125	189	10,2	14,42	4.246.014
520 I E*	1.990	129	200	10,2	14,34	4.715.919
525 I*	2.494	170	223	12,0	15,97	5.274.202
530 I*	2.693	188	177	14,0	17,45	5.874.203
535 I*	3.430	211	235	14,5	17,60	6.273.014
M 5*	3.535	315	250	16,8	20,66	9.847.929
524 TD*	2.443	115	196	9,0	10,14	4.773.107
730 I*	2.986	197	225	15,0	19,31	6.304.204
735 I*	3.420	220	236	15,0	19,31	8.124.204
735 IL*	3.420	220	236	15,0	19,31	8.744.203
750 IA*	4.988	300	240	15,0	19,33	10.774.529
750 IAL*	4.988	300	254	15,0	19,33	12.674.529

OPCIONES: EH Control: 320 i, 320 ic,325i, 325 ic, 325 ix, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. **Caja de cambio de relación cerrada:** 325i, 325ic, 325ix: 89.693 ptas. **Diferencial autoblocante 25 %**: Toda la serie 3 excepto 325 ix: 73.502 ptas. Todas las series 5 y 7: 78.128 ptas. **ABS**: 316i, 318i, 320i, 520i, 524td: 165.415 ptas. **ASC**: 535i, 735i, 735il:178.029 ptas. 750i, 750il: 122.428 pts. 730i: 183.688 ptas.**Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i: 103.957 ptas.**Servotronic:** 520i, 730i, 735i, 735 IL: 37.008 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** 320i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ix, 324 TD,520i, 525i, 530i,524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas. **Volante deportivo de piel:** Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas. 735i,735 IL,75oi, 750 IL: 7.453 ptas. **Control automático del nivel del eje trasero:** 530i, 535i: 131.199 ptas. 730i y 735 i: 125.092 ptas. 520i y 525i: 111.533 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M-3: 297.606 ptas. 525i, 530i, 535i, 735 IL, 750i, 750 IL: 194.164 ptas.730i, 735i: 309.959 ptas.**Suspensión deportiva**: Toda la serie 5: 11.565 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 316i, 318i: 41.634 ptas. 320i: 32.382 ptas. 320ic, 325 ix, 325i, 325 ic: 17.605 ptas. **Enganche de remolque:** Toda la serie 3: 94.084 ptas. 320 ic, 325 ic: 79.346 ptas.Toda la serie 5 y 7: 98.945 ptas.**Airbag:** M-3: 192.622 ptas. Toda la serie 3: 208.683 ptas. Toda la serie 5 excepto 535i: 239.910 ptas. 535i : 214.467 ptas. Toda la serie 7 excepto 730i: 221920 ptas.730i: 239.910 ptas.**Neumaticos perfil bajo**: 316i: 27.242 ptas. 520i, 524 TD: 55.007 ptas. **Neumaticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera**: 316i: 143.278 ptas. 318i, 320i, 325i: 116.036 ptas. 520i, 524 TD: 194.164 ptas. 525i: 161.640 ptas. 730i: 159.469 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados:** 320ic: 180.622 ptas. 320i: 198.425. 325i, 325ix: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520i, 524 TD: 151.860. 525i: 217.997 ptas. 530i: 57.825 ptas. 735IL: 35.134 ptas. **Neumaticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo:** 530i: 396.551 ptas. 535i: 200.075 ptas. 735i: 237.083 ptas . 750i: 127.601 ptas. **Neumaticos de perfil superbajo de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo:** 316i: 173.732 ptas. 318i,320i, 325i, 325ix, 320ic: 146.490 ptas. **Pintura Metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M-3: 70.161 ptas. 325ic, 320ic: 53.199 ptas. Toda la serie 5: 89.179 ptas. 730i, 735i 735IL: 108.069 ptas. **Cierre centralizado:** 316i: 42.534 ptas. **Cierre centralizado modelos 4 puertas:** 316i: 51.786 ptas. **Antirrobo con alarma:** 316i, 318i, 320i, 320ic: 90.783 ptas. 325i, 325ix, M-3: 64.020 ptas. Toda la serie 5: 49.858 ptas. **Antirrobo con alarma modelos 4 puertas:** 316i, 318i, 320i: 112.358 ptas. 325i, 325ix: 76.753 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** 730i, 735i, 735IL, 750i: 86.481 ptas. 750IL: 45.232 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lado del pasajero:** 316i, 318i: 17.605 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antivaho cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calentables:** 316i, 318i: 34.695 ptas. 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ix, 520i, 525i, 524TD: 17.091 ptas. **Spoilers delantero y trasero**: 316i, 318i, 320i, 320ic: 55.512 ptas. 325i, 325ix: 32.382 ptas. **Parabrisas con franja verde:** Toda la serie 5 y 7: 7.192 ptas. **Techo corredizo e Inclinable (mecánico):** Toda la serie 3: 106.784 ptas. Toda la serie 5: 122.975 ptas. **Techo corredizo e inclinable(eléctrico)**: Toda la serie 3: 144.177 ptas. Toda la serie 5 y 7: 160.368 ptas. **Elevalunas eléctrico delantero:** 316i, 318i, 320i: 81.855 ptas. **Elevalunas eléctrico delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i: 148.803 ptas. 325i, 325ix, 520i,524 TD: 64.020 ptas. **Cortina retráctil de la luna trasera**: Toda la serie 3, 5, 7, excepto el 750 IL: 19.661 ptas. **Regulación eléctrica asientos delanteros y altura de reposacabezas:** 525i, 530i,535i, 730i, 735i, 735IL, 750i: 174.632 ptas. **Bolsas de esquíes incluye reposabrazos traseros**: 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix: 25.443 ptas.Toda la serie 5,7: 17.990 ptas. **Asientos deportivos BMW para conductor y pasajero con regulación de altura inclinación y longitud de banqueta:** Toda la serie 3,excepto versiones cabrio y M-3: 92.392 ptas. Toda la serie 7, excepto el 750 IL: 232.971 ptas. 750IL: 55.649 ptas. 525i, 530i, 535i: 275.650 ptas. **Soporte lumbar de ajuste eléctrico del conductor y del acompañante por separado:** Toda la serie 5,7: 29.170 ptas. **Calefacción asientos delanteros:** 535i, 735i, 735IL: 47.160 ptas. Todos los demas modelos de la gama: 45.746 ptas. **Calefacción asientos traseros:** 735IL, 750IL: 51.400 ptas. **Apoyacabezas asientos traseros (manual):** Serie 3 y 5, 20.817 ptas. **Eléctrico:** 730i, 735i, 735IL, 750i: 30.070 ptas. **Tapiceria cuero:** 320i, 325i, 325ix: 203.416 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 191.337 ptas. 520i, 525i, 524 TD: 244.921 ptas. 530i, 535i: 207.913 ptas. 730i: 263.425 ptas. 735i, 735IL, 750i: 235669 ptas. **Limpia y lavafaros:** Serie 3, excepto cabrios: 60.138 ptas. 320ic, 325ic: 52.685 ptas. Serie 5: 56.026 ptas. Serie 7: 48.573 ptas. **Faros antiniebla combinados con pilotos traseros:** 316i, 318i, 320i, 520i, 525i, 524 TD: 29.555 ptas. **Aire acondicionado:** Serie 3: 265.039 ptas. 520i, 525i, 530i: 220.119 ptas. 535i: 223.538 ptas. **Control automático de temperatura por regulación eléctronica de calefacción y aire acondicionado** : 520i, 525i, 530i, 524TD: 414.300 ptas. 535i, 735i, 735IL: 434.459 ptas. **Control auto mático de velocidad:** Todos los modelos excepto: 316i y el 318i: 58.211 ptas. **Computadora de a bordo segunda generación:** 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ix: 65.150 ptas. M-3: 50.886 ptas. **Computadora de a bordo cuarta generación:** 520i: 70.386 ptas. 525i, 530i, 730i: 75.928 ptas.

CITROEN

Citroèn Hispania, S.A. Tel.: (91) 585 11 00

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
AX 3P 11 RE*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.037.323
AX 5P 11 RE	1.124	55	158	6,3	10,20	1.075.172
AX 3P 11 TRE*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.099.587
AX 5P 11 TRE*	1.124	55	158	5,9	9,59	1.160.586
AX 5P Palmarés	1.360	65	165	6,8	10,42	1.350.587
AX 3P 14 TRS	1.360	70	170	6,8	10,25	1.190.587
AX 3P 14 TZS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.275.587
AX 5P 14 TRS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.251.586
AX 5P 14 TZS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.336.586
AX 3P GT*	1.360	85	177	7,3	10,80	1.389.305
AX 5P GT*	1.360	85	177	7,3	10,80	1.450.306
AX 3P 14 TRD	1.360	53	155	4,7	6,32	1.340.207
AX 5P 14 TRD*	1.360	53	167	4,7	6,73	1.407.333
AX 3p 14 TRD Leader	1.360	53	155	4,7	5,50	1.230.947
AX 5p 14 TRD Leader	1.360	53	155	4,7	6,50	1.230.947
BX 14 RE	1.360	72	161	8,1	11,78	1.574.840
BX 14 TRE*	1.360	72	161	8,1	11.78	1.703.357
BX 14 TE	1.360	72	161	7,2	11,48	1.479.111
BX 16 RS Leader	1.580	94	171	8,0	11,45	1.644.167
BX 16 TRS Athena*	1.580	92	171	8,0	11,72	1.956.721
BX 16 TGS	1.580	94	171	8,0	11,45	1.755.968
BX 19 TRS Athena*	1.905	107	191	8,0	12,12	2.048.485
BX 19 TGS	1.905	105	191	8,0	12,12	1.867.380
BX 19 GTI*	1.905	125	193	9,7	13,64	2.224.857
BX GTI 16 V*	1.905	160	215	9,9	14,20	3.009.143
BX 4x4	1.905	107	191	8,0	12,52	2.527.555
BX 17 D*	1.769	60	155	6,8	8,16	1.866.042
BX 19 Diesel*	1.905	71	151	7,2	8,36	1.980.724
BX 19 TR Diesel*	1.905	71	166	7,2	8,65	2.086.920
BX TRD Turbo	1.769	90	182	7,7	9,97	2.412.508
XM 2L i	1.998	130	205	8,6	14,78	3.805.404
XM V6	2.894	170	206	13,6	18,97	4.635.405
BX Break RD*	1.905	65	151	7,2	8,55	2.272.377
BX Break 19 TRS	1.905	105	191	8,0	12,12	2.334.473
CX 22 TRS*	2.165	115	183	10,7	14,71	2.788.848
CX 25 GTI*	2.500	138	188	12,5	17,24	3.261.127
CX 25 GTI Turbo 2*	2.500	168	211	11,3	16,35	4.498.684
CX 25 RD	2.500	75	158	9,7	11,95	2.995.172
CX Prestige Turbo 2	2.500	168	214	11,9	16,80	5.140.186
CX 25 RD Turbo Fam*	2.500	95	159	10,2	11,70	3.988.217
CX 25 TRD Turbo 2*	2.500	120	194	9,9	11,62	3.874.942

OPCIONES: Pintura metalizada: AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX14 TZS, AX 14 5P, AX14 TZS 5P, AX GT, AX 11 TRE 5P, AX 11 RE: 17.097 ptas. BX 14 TRE, BX 17 D, BX 19 D, BX 19 TRD, BX 19 GTI 16V, BX Break 19 TRS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 36.422 ptas. CX 22 TRS, CX 25 GTI, CX 25 TRD Turbo 2, CX 25 RD, CX RD Fam.Turbo 2: 45. 304 ptas. **Preequipo de radio:** AX 11 TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 10.685 ptas. **Equipo de HIFI:** BX 19 TRD, BX 19 GTI 16V, BX TRD Turbo: 16.899 ptas. **Preg1equipo HIFI:** BX Break 19TRS: 21.374 ptas. **Caja 5 velocidades:** AX 11TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 26.713 ptas. **Asientos AR separados:** AX 11 TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11 TRS, AX 11 RE: 19.234 ptas. **Cristales tintados:** AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX 14 TRS 5P, AX 14 TZS 5P, AX GT, AX 11 TRE 5P: 10.685 ptas. **Lunas tintadas + Cort. AR:** BX 14 TRE, BX 17 D, BX 19 D, BX 19TRD: 17.773 ptas. BX 16 TS: 18.217 ptas. **Lunas tintadas:** BX Break 19 trs, BX Break 19 RD: 33.021 ptas. **Neumáticos 155:** AX 11TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 10.685 ptas. **Elevalunas eléctricos + Cierre:** AX 14 TRS, AX 14 TRS 5P, AX GT: 26.713 ptas.BX Break 19 RD: 51.793 ptas. **Llantas de aleación:** AX 14 TRS, 14 TRS 5P, GT: 42.741 ptas.BX Break 19TRS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo: 60.973 ptas. **Aire acondicionado:** AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX GT: 150.000 ptas. BX 16 TRS Athena, BX 19 TRS Athena, BX 19D, BX 19 TRD, BX 19 GTi, BX 19 GTi 16V, BX Break 19 Rol, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 147.872 ptas. **Dirección asistida:** BX 19D, BX 19 TRD, BX 17 D: 76.339 ptas. BX Break 19 rd: 91.527 ptas. **Frenos ABS:** BX 19 GTi, BX TRD Turbo: 189.915 ptas. CX 25 GTi, CX 25 TRD Turbo 2, CX RD Fam. Turbo 2: 301.530 ptas. **Tableta trasera:** BX Break 19 RD: 19.868 ptas. **VIP telu:** CS 25 GTi, CX TRD Turbo 2: 75.455 ptas. **VIP cuero:** CX 25 TRD Turbo2: 75.455 ptas. **Tapizado de cuero:** CX 25 GTi Turbo 2, CX Prestige Turbo 2: 278.878 ptas. **Precio con IVA incluido.**

DAIHATSU

Nipmotor. Tel.: (91) 733 94 94.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Rocky Wagon TD*	2.765	90	141	15,3	12,54	3.188.538
Rocky Hard Top TD	2.765	90	141	15,3	12,54	2.840.769
Rocky Soft Top TD	2.765	90	141	15,3	12,54	2.810.986

FERRARI

Ferrari Import Española. Tel.: (91) 456 75 64.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Mondial T	3.405	300	255	11,9	17,79	15.908.340
Mondial Cabrio T	3.405	300	255	11,9	17,79	17.937.253
348 TB	3.405	300	275	9,9	10,05	18.979.919
348 TS	3.405	300	275	9,9	10,05	17.400.300
Testarossa*	4.942	390	290	14,4	22,77	28.010.680

FIAT

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Uno 45 3P*	999	45	145	6,4	9,80	1.029.871
Uno 45 S 3P S	999	45	145	6,4	10,19	1.152.609
Uno 45 S 5P* S	999	45	145	6,4	10,19	1.203.149
Uno 60 3p S	1.108	57	152	6,4	10,28	1.219.159
Uno 60 5p S	1.108	57	152	6,4	10,28	1.264.379
Uno 70 IE SX 3P	1.372	72	162	7,0	10,75	1.394.719
Uno 70 IE SX 5P	1.372	72	162	7,0	10,75	1.445.259
Uno Selecta IE	1.372	72	162	7,0	10,75	1.518.409
UnoTurbo IE	1.372	118	196	8,4	12,61	1.686.048
Uno Turbo Antiskid	1.372	118	196	8,4	12,61	1.836.338
Uno Diesel 3p	1.697	58	156	5,0	6,77	1.364.129
Uno Diesel 5p	1.697	58	156	5,0	6,77	1.454.569
Tipo 1.4*	1.372	72	161	7,7	11,03	1.546.689
Tipo 1.4 DGT*	1.372	72	161	7,7	11,03	1.669.049
Tipo 1.6 DGT*	1.580	83	175	7,5	11,90	1.794.458
Tipo 16 V	1.756	138	201	9,2	13,65	1.985.972
Tipo 1.9 TD DGT*	1.929	92	180	6,2	7,58	2.182.488
Regata Mare 1.3*	1.301	65	152	7,9	12,03	1.383.429
Regata Riviera 1.3	1.301	65	152	7,9	12,03	1.551.009
Regata Riviera 1.6	1.585	100	176	8,8	12,92	1.793.128
Regata Riviera TD	1.929	80	175	5,7	8,33	2.010.729
Regata Mare D	1.929	65	156	7,0	8,53	1.651.570
Croma CHT*	1.995	100	178	8,6	13,58	2.375.489
Croma Duemila	1.995	120	193	9,2	14,14	3.121.384
Croma 2.0 IE Turbo*	1.995	155	210	9,3	14,22	3.553.634
Croma Turbo Diesel*	2.445	100	181	7,8	9,57	3.114.969
Croma TD ID*	1.995	92	181	7,8	9,57	2.739.909

OPCIONES: Pintura metalizada: Fiat Uno (toda la gama excepto el 45, el Fire 3p S), 18.620 ptas. Regata Mare 70 S.85 Automático 100 i.e. S y DS. Weekend 100 i.e. S y DS: 32.250 ptas.Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 33.250 ptas. Croma (toda la gama): 42.560 ptas. **Asiento posterior partido:** Regata (toda la gama excepto Mare, Weekend 10 i.e.S y Weekend DS): 19.950 ptas. Croma CHT, 2.0 i.e. TD, Turbo D ABS: 46.550 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. **Espejo derecho:** Uno 5p, S, 60 S3p, DS, 5p: 6.650 ptas. **Cinturones de seguridad posteriores:** Fiat Uno (toda la gama excepto 45 3p S): 18.088 ptas. Regata Weekend 100 i.e. S y Weekend DS y Tipo (toda la gama, excepto el 1400): 19.950 ptas. **Cinturones de seguridad posteriores enrollables:** Croma CHT: 21.280 ptas. **Techo abrible:** Fiat Uno (toda la gama, excepto 45 S 3p y 45 S: 43.890 ptas. Regata DS, Weekend 100 i.e. S: 69.160 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT: 90.440 ptas. Croma (todas las versiones):133.000 ptas. **Llantas de aleación:** Uno, 70 5p y 70 S 3p: 49.875 ptas. Regata 100 i.e.S, Weekend 100 i.e. S: 59.850 ptas. Croma 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Auto Nivelante, 2. 0 i.e. Turbo ABS + Autol: 73.150 ptas. **Llantas de aleación con neumáticos de perfil bajo:** Croma CHT 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo Diesel ABS y Turbo D Autonivelante: 86.450 ptas. **Alzacristales y blocapuertas:** Uno DS 5p: 33.250 ptas. **Alzacristales eléctricos posteriores:** Croma CHT 2.0 i.e.: 26.600 ptas. **Apoyacabezas posteriores:** Regata 70 S, 85 Automático 100 i.e. S. DS, Weekend 100 i.e. S, Weekend DS: 13.300 ptas. **Servodirección:** Regata 100 i.e.S, Weekend 100 i.e. S: 65.170 ptas. **Aire acondicionado:** (incompatible con la servodirección y con el techo abrible). Regata 100 i.e. S: 159.600 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 Turbo D DGT: 155.610 ptas. Croma CHT, 2.0 i.e., 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo Diesel ABS, Turbo D Autonivelante: 239.400 ptas. Check control: Regata Weekend 100 i.e. S: 35.910 ptas. **Lavafaros:** Regata Weekend 100 i.e. S, Weekend DS: 21.280 ptas. Croma 2.0 i.e.: 23.940 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. ABS: Tipo 1900 TD DGT: 269. 990 ptas. Croma 2.0 i.e.: 269.990 ptas. Croma 2.0 i.e.: 252.700 ptas. **Autonivelante:** Croma 2.0 i.e.: 199.500 ptas. **Climatizador automático**: Croma 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo D ABS, Turbo D Autonivelante: 292.600 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Tipo 1400 DGT, 1600 DGT y 1900 TD DGT: 9.044 ptas. **Señal de agua en el gas-oil:** Tipo 1900 TD DGT: 15.960 ptas. **Precio con IVA incluido.**

FORD

Ford España, Tel.: (91) 571 14 44.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Fiesta C 3P 1.1	1.117	55	143	6,1	9,44	1.116.430
Fiesta C 5P 1.1	1.117	55	143	6,1	9,44	1.184.482
Fiesta CL 3P 1.1	1.117	55	143	6,1	9,68	1.179.429
Fiesta 1.1 Catalizador	1.117	50	143	6,1	9,44	1.451.429
Fiesta CL 5P 1.1	1.117	55	143	6,1	9,44	1.247.429
Fiesta CLX 3 P 1.4	1.392	75	166	9,4	12,38	1.240.809
Fiesta CLX 5P 1.4	1.392	75	166	9,4	12,38	1.308.810
Fiesta Ghia 5P 1.4	1.392	75	165	9,4	12,38	1.372.809
Fiesta S 3P 1.6	1.597	90	174	8,6	12,25	1.417.528
Fiesta XR2 i	1.596	110	192	10,8	13,32	1.687.366
Fiesta CD 3P 1.8	1.753	60	152	6,7	7,77	1.330.809
Fiesta CLD 3P 1.8	1.753	60	152	6,7	7,77	1.366.823
Fiesta CLD 5P	1.753	60	152	6,7	7,77	1.432.809
Escort CL 1.3*	1.297	60	149	9,4	12,65	1.460.489
Escort Mark II	1.597	90	174	8,6	12,25	1.576.792
Escort Ghia 1.6*	1.597	90	177	8,6	12,19	1.617.208
Escort Ghia 1.6 I*	1.597	105	177	8,6	12,59	1.762.208
Escort 1.6 Catalizador	1.597	90	172	8,5	12,18	1.832.207
Escort XR3 i	1.597	105	194	8,6	11,93	1.752.207
Escort RS Turbo*	1.597	130	202	8,8	14,50	2.086.434
Escort Cabrio Ghia	1.597	90	174	8,6	12,16	2.191.207
Escort Cabrio XR3 i*	1.597	105	182	9,6	13,48	2.542.207
Escort Country 1.6*	1.597	90	171	8,3	12,36	1.717.068
Escort Ghia 1.6 D	1.608	54	146	6,7	7,43	1.737.489
Escort Ghia 1.8 D	1.753	60	155	6,7	7,77	1.747.489
Escort GT Diesel 1.6	1.608	54	146	6,7	7,77	1.664.479
Escort GT Diesel 1.8	1.753	60	155	6,7	7,77	1.672.383
Escort Country 1.8 D	1.750	60	155	6,7	7,77	1.845.069
Orión CL 1.4*	1.392	75	163	8,6	12,01	1.551.489
Orion GT 1.6	1.597	90	174	7,8	11,96	1.637.607
Orion Ghia 1.6*	1.597	90	174	7,8	11,96	1.701.475
Orion 1.6 Catalizador	1.597	90	172	8,5	12,18	1.935.207
Orion Ghia 1.6 i*	1.597	105	185	7,9	12,04	1.853.208
Orion Ghia Diesel*	1.608	54	146	6,7	7,77	1.823.490
Orion Ghia 1.8 D	1.741	60	155	6,8	7,83	1.844.790
Orion CL Diesel 1.6*	1.608	54	144	6,7	7,77	1.676.489
Orion CL Diesel 1.8	1.741	60	155	6,7	10,39	1.690.620
Orion GT 1.6 D	1.608	60	155	6,7	7,77	1.759.489
Orion GT 1.8 D	1.741	54	155	6,6	7,77	1.767.489
Sierra 3P 2.0 i S*	1.998	125	187	10,0	13,78	2.315.019
Sierra 3P XR 4x4*	2.792	150	208	11,7	15,75	3.712.337
Sierra 4P 2.0 CL*	1.998	109	177	10,7	14,30	1.967.019
Sierra 4P 2.0 i GL*	1.998	125	187	9,9	13,71	2.238.018
Sierra 2.0 Catalizador	1.998	111	178	10,1	14,60	2.350.019
Sierra 4P 2.0 GT	1.998	109	177	11,2	14,50	1.972.018
Siera 4P 2.0 i Ghia*	1.998	125	187	9,9	13,71	2.718.018
Sierra 4P Cosworth	1.993	204	232	12,7	17,61	4.682.203
Sierra 4P Diesel CL*	2.304	67	155	8,1	10,88	2.171.488
Sierra 4P Diesel GL*	2.304	67	155	8,1	9,27	2.376.488
Sierra 5P 2.0 CL*	1.998	109	177	11,1	14,59	2.047.018
Sierra 5P 2.0 I GL*	1.998	125	187	10,3	14,00	2.318.018
Sierra 5P 2.0 GT*	1.998	109	177	10,8	14,37	2.061.018
Sierra 5P 2.0 I Ghia*	1.998	125	187	10,0	13,78	2.797.971
Sierra 5P Diesel CL*	2.304	67	155	8,0	10,82	2.251.489
Sierra Pick-Up*	1.753	75	143	9,5	12,73	1.843.349
Sierra GL 2.0 i Longway	1.998	125	187	10,9	14,99	2.495.018
Sierra GLD Longway	2.304	67	155	7,9	9,25	2.481.019
Sierra Ghia 4x4 Longway	2.792	150	208	11,8	17,53	3.846.899
Scorpio 2.0 EFi CL*	1.998	125	189	9,8	14,04	2.932.019
Scorpio 2.0 EFiGL*	1.998	125	189	9,8	14,04	3.308.018
Scorpio 2.0 EFi Ghia	1.998	125	189	9,8	14,53	3.818.018
Scorpio 2.9 EFi Ghia*	2.933	150	208	12,6	16,41	4.480.303
Scorpio 2.9 EFi Catalizador	2.933	145	204	12,3	16,81	4.683.303
Scorpio 4x4 GL	2.933	150	205	12,1	16,04	4.756.303
Scorpio 2.5 TD GL	2.498	92	173	8,1	9,55	3.570.488
Scorpio 2.5 TD Ghia	2.498	92	173	8,1	9,23	4.283.018

Opciones: Lavalimpia luneta trasera: Fiesta C: 31.000 ptas. Escort CL: 38.000 ptas. Sierra CL y GL (sólo versiones 5 puertas): 28.000 ptas. **Trasmisión automática:** Fiesta CL y CLX: 125.000 ptas. Escort Ghia 1.6 y GT 1.8 D: 174.000 ptas. Orion GT : 174.000 ptas. Sierra CL,Ghia y GL: 73.000 ptas. Scorpio GL: 176.000 ptas. **Radiocassete ESRT 32 P6:** Fiesta todas las versiones: 80.000 ptas. Escort CL y Ghia: 80.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, cabrios y country: 75.000 ptas. Orion CL y Ghia: 77.000 ptas. Sierra CL, GL y Ghia: 77.000 ptas. Scorpio CL 4x4: 77.000 ptas. **Radio EP 326 (incluye código antirrobo):** Escort CL y Ghia: 30.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, cabrios y Country: 25.000 ptas. Orion CL y Ghia: 27.000 ptas. Sierra todas las versiones menos GT: 27.000 ptas. **Radiocassete ECU 2:** Escort Ghia: 100.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, Cabrios y Country: 103.000 ptas. Orion: 105.000 ptas. Sierra todas las versiones excepto GT: 105.000 ptas. Scorpio GL: 105.000 ptas. **Techo solar (apertura manual):** Fiesta todas las versiones excepto C: 60.000 ptas. Escort y Orion todas las versiones: 64.000 ptas. Sierra todas las versiones excepto Ghia (de serie): 77.000 ptas. Scorpio CL y GL 96.000 ptas. **Techo solar (apertura eléctrica):** Scorpio Ghia: 149.000 ptas. **Deshielo eléctrico de parabrisas:** Fiesta Ghia: 27.000 ptas. Escort GT, Ghia, XR3i, RS turbo y Cabrios: 26.000 ptas. Orion: GT y Ghia: 26.000 ptas. Sierra S, Ghia y XR4x4: 34.000 ptas. Scorpio GL 4x4: 40.000 ptas. **Cerradura centralizada:** Escort XR3i y RS turbo: 23.000 ptas. **Pintura metalizada:** Fiesta: 23.000 ptas. Escort: 23.000 ptas. Orion: 23.000 ptas. Sierra: 41.000 ptas. Scorpio: 61.000 ptas. **Sistema antibloqueo de frenos (ALB):** Fiesta todas las versiones excepto automáticos: 99.000 ptas. **Sistema antibloqueo de frenos (SCG):**Orion y Escort todas las versiones excepto RS turbo (de serie): 97.000 ptas. **Frenos ABS:**Sierra todas las versiones excepto RS turbo (de serie): 293.000 ptas. **Asientos delanteros Recaro:** Escort RS turbo: 25.000 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Sierra CL y GL: 10.000 ptas. **Ajuste de altura manual asiento del conductor**: Scorpio CL:18.000 ptas. **Amortiguador trasero autoajustable:** Sierra G L Longway: 34.000 ptas. **Faros delanteros antiniebla**: Scorpio CL: 34.000 ptas. **Lavafaros:** Sierra Ghia,Familiar y XR4x4: 28.000 ptas. **Elevalunas eléctrico:** Fiesta CLX,S y XR2:43.000 ptas. Fiesta CLX (5 puertas): 46.000 ptas. Escort XRi,RS turbo: 53.000 ptas. **Elevalunas eléctrico trasero:** Scorpio GL: 59.000 ptas. **Espejos remotos termoeléctricos:** Escort GT,Ghia,XR3i,RS turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. **Antena en luneta rérmica:** Fiesta CL y Ghia: 9.000 ptas. Escort CL,Ghia, XR3i y Country: 9.000 ptas. Orion CL y Ghia: 22.000 ptas. **Llantas de aleación:** Escort XR3i y Cabrio: 61.000 ptas. Orion Ghia 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. **Equipo opcional:** Fiesta (elevalunas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX,S y XR2:43.000 ptas. Versiones 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escort XR3i y RS turbo: 61.000 ptas. **Equipo Lujo:** Escorpio Ghia: 410.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Honda Accord EX	1.955	106	184	9,2	13,19	3.227.188
Honda Accord Aut.	1.995	106	184	9,9	13,71	3.327.192
CRX	1.590	130	212	7,2	11,71	3.027.188
Honda Civic	1.590	130	191	8,1	12,78	2.725.487

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670	—	—	—	—	—
Ibiza Street 5p	690	620	565	—	—	—	—	—
Ibiza L 1,2 5p	760	675	620	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1,2 5p	820	740	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1,2 5p	895	805	—	—	—	—	—	—
Ibiza GL y Crono 1,5 3p	840	765	695	625	—	—	—	—
Ibiza GLX 1,5 3p	905	810	745	675	—	—	—	—
Ibiza GL 1,5 5p	885	795	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1,5 5p	950	855	—	—	—	—	—	—
Ibiza L y Junior D 3p	760	645	585	475	—	—	—	—
Ibiza GLD 3p	810	685	590	505	—	—	—	—
Ibiza LD 5p	805	685	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLD 5p	845	715	—	—	—	—	—	—
Ibiza SXI 3p	985	—	—	—	—	—	—	—
Malaga L 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 Brisa 1,5	905	775	670	565	—	—	—	—
Malaga GLX 1,5	995	845	730	625	—	—	—	—
Malaga Inyección	980	910	—	—	—	—	—	—
Malaga Premier	1060	—	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	850	720	625	535	—	—	—	—
Malaga GLD	890	755	655	560	—	—	—	—
131 Mirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	—	155
131 Supermirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	205	285
131 Supermirafiori 1600	—	—	—	—	290	245	215	200
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	350	280	255	230
131 Diplomatic	—	—	—	—	410	340	315	—
131 Pan. Superm. 1430	—	—	—	—	—	—	—	195
131 Pan. Superm. 1600	—	—	—	—	300	250	225	205
131 Diesel 5 v.	—	—	—	—	—	160	130	100
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	245	205	180	160
131 Supermirafiori 2500 D	—	—	—	—	320	250	205	180
131 Pan. Superm. 2500 D	—	—	—	—	320	250	205	180
132-2.000	—	—	—	—	—	—	170	155
132-2.200 Diesel	—	—	—	—	—	—	135	115

TALBOT

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	350	—	—	—
Horizont LS	—	570	495	440	405	315	280	215
Horizont GL	—	605	525	475	425	335	280	235
Horizont GLS	—	—	—	490	435	350	315	270
Horizont GT	—	680	595	510	450	—	—	—
Horizont LD	—	—	—	440	395	315	—	—
Horizont GLD	—	615	530	480	425	335	280	—
Horizont EXD y GTD Aut.	—	695	605	535	480	390	—	—
150 LS y GL	—	—	—	—	265	205	160	130
150 GT, GT 8v. y GT2	—	—	—	—	290	225	180	130
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	235	205	170
Solara LS	—	—	—	365	330	270	225	—
Solara GL	—	—	—	395	350	290	245	—
Solara GLS	—	—	—	410	370	305	260	—
Solara SX	—	—	—	455	410	325	270	—
Solara Escorial Aut.	—	620	560	535	—	—	—	—
Solara Escorial D	—	715	650	630	—	—	—	—

VOLVO

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1560	1340	1200	990	830	680	500
244 GLE	—	—	—	—	1100	930	810	700
244 GT	—	—	—	—	—	—	—	580
244 Turbo	—	—	—	—	1480	1340	1220	—
244 GLD	1870	1610	1390	1230	1000	840	690	490
245 GL	1930	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL-DS	2030	1760	1510	1350	1110	940	770	570
264 GLE	—	—	—	—	1220	1070	940	770
265	—	—	—	—	—	1150	1000	880
343 DL y GL	—	—	—	—	—	460	430	370
343/345 GLS	—	—	—	—	760	670	600	540
340 DL	1230	1030	960	880	760	670	590	490
340 GL	1320	1170	1030	—	—	—	—	—
360 GLS	1520	1350	1180	1090	—	—	—	—
360 GLT	1660	1380	1210	1110	950	850	—	—
360 GLT/I 5 p.	1820	1430	1260	1160	1000	890	—	—
380 GLE	1670	1490	1300	1200	1020	—	—	—
480 ES	2210	1920	—	—	—	—	—	—
740 GL	2120	1880	1600	1520	—	—	—	—
740 GLE	2500	2300	2020	1880	—	—	—	—
740 Turbo Int.	3120	2760	2430	2240	—	—	—	—
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090	—	—	—	—
740 GLD/6	2390	2110	1850	1710	—	—	—	—
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430	—	—	—	—
760 GLE	4220	3740	3280	3030	2590	—	—	—
760 GLE Turbo Diesel	4410	3920	3430	3160	2700	—	—	—
760 Turbo Int.	4820	4100	3580	3310	2820	—	—	—
780	6580	5820	—	—	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Bunny	645	585	535	480	—	—	—	—
Polo 40 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	—	—	—	—	—	—	—
Polo Classic C	760	685	630	565	—	—	—	—
Polo Classic CL	850	765	705	635	—	—	—	—
Polo Classic CL D	895	760	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé Fox	695	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé CL	760	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT	860	—	—	—	—	—	—	—
Passat 1.6 CL	960	865	800	670	630	—	—	—
Passat 2.0 GLS	1205	1100	—	—	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	855	780	660	610	—	—	—
Passat 1.6 CLDTurbo	1020	930	—	—	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	680	650	—	—	—
Passat Variant 1.6 GLT D.	—	—	930	770	725	—	—	—
PassatCL mod. 88	1390	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL mod. 88	1560	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL iny. 112 CV	1615	—	—	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	975	890	750	705	—	—	—
Santana GX 5	—	1300	1200	1705	960	—	—	—
Santana GXTD	—	1060	975	830	680	—	—	—
Golf CL 75 CV 2p	1300	1210	1120	1040	880	780	680	660
Golf CL 75 CV 4p	1370	—	—	—	—	—	—	—
Golf CL 90 CV 2p	1460	1360	1280	1170	—	—	—	—
Golf GTI 112 CV 2P	1520	1420	1320	1220	1040	920	790	660
Golf GTI 112 CV 4P	1600	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 2p	1720	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 4p	1800	—	—	—	—	—	—	—
Golf CLD 2p	1360	1270	1180	1090	930	820	710	580
Golf CLD 4p	1410	1290	1170	1050	870	730	590	430
Golf GTD 2p	1510	1410	1310	1200	950	800	—	—
Golf GTD 4p	1590	1480	1370	1260	1000	840	—	—
Golf Cabrio GLI/Cuart.	1820	1700	1580	1450	1310	1160	1020	850
Scirocco GT	1370	1300	1210	1120	920	830	660	500
Scirocco GT 16V	1680	—	—	—	—	—	—	—
Scirocco GTX	1510	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1260	1170	1090	800	720	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2	—	—	3300	3000	2700	2400	2000	1800
Sovereign 4.2	—	—	—	—	—	—	—	—
XJ 12	5000	4500	4100	3800	3400	3000	2200	1900
XJS Coupé V12	5200	4700	4300	4000	3600	3200	2400	2100
XJS 3.6 Cabriolet	4900	4500	—	—	—	—	—	—
XJS V12 Cabriolet	6200	5600	5000	—	—	—	—	—
XJ6 3.6	4700	4400	—	—	—	—	—	—
3.6 Sovereing Aut.	5100	4800	—	—	—	—	—	—
Daimler 3,6 Aut.	5900	5400	—	—	—	—	—	—
900I	1815	1640	1430	1205	890	610	—	—
900 Turbo A.PC	2480	2230	2010	1765	1225	940	—	—
900 Turbo 16v	3090	2780	2270	2115	—	—	—	—
900 Cabriolet	4510	4060	3710	—	—	—	—	—
9000 i 16V	2830	2555	2270	—	—	—	—	—
9000 i Turbo 16V	3790	3420	3025	—	—	—	—	—

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

CRITICA DE TIENDAS

CONSAVA 2
BUENA SITUACION

CONSAVA 2 cuenta en sus instalaciones de Sant Adriá de Besós con una superficie más que aceptable, 7.000 metros cuadrados. Una superficie que ha permitido a los responsables de este concesionario de Renault dotar a todas las secciones de una amplitud considerable.

Esta exposición ha sido equipada con grandes ventanales que permiten a los transeuntes observar todos los modelos con comodidad. En el interior se ha cuidado sobremanera la decoración, para conseguir que el comprador se sienta cómodo en todo momento. En esta exposición se muestran al público todos los modelos que componen la actual gama que Renault comercializa en nuestro país. El equipo de ventas está formado por un numeroso grupo de profesionales, en concreto siete vendedores de vehículos nuevos y tres que se encargan de la comercialización de los usados.

La entrega de cualquiera de los vehículos nuevos se realiza de manera inmediata gracias al amplio stock con que cuenta este concesionario, 150 unidades. Asi mismo se ha reservado una amplia zona para los vehículos de ocasión, un mercado al que que Consava 2 presta una especial atención manteniendo una oferta que ronda las 80 unidades. Estos automóviles se entregan de manera inmediata, ya que los trámites que necesitan son mínimos. De la misma forma en Consava 2 se comercializan todas las versiones de vehículos industriales que Renault fabrica en nuestro país. Para aquellos clientes más caprichosos se ha montado junto a la exposición una boutique, en la que se comercializan accesorios como cazadoras, carteras, llantas, etc....

El servicio técnico cuenta con un completo équipo de diagnosis compuesto por elementos como un microprocesador Sagem, de segunda generación, un analizador de gases de escape catalítico Bosch y un alineador de direcciones óptico Ben-Muller. Además esta sección mecánica dispone de una zona destinada a chapa y carrocería que dispone de todos los elementos para reparar desde un simple toque de chapa hasta el golpe más aparatoso. Consava 2 en Sant Adriá de Besós cuenta también con una amplia sección de pintura. El taller está atendido por un equipo de diez personas que mantiene un alto nivel de éficacia en las reparaciones.

En materia de seguros éste concesionario ofrece a sus clientes un amplio abanico de posibilidades, aceptando sin ningún inconveniente las propuestas que pueda realizar el comprador.

Las financiaciones se tramitan en su mayor parte a través de la financiera de marca, denominada Renault Financiaciones, aunque también, puede optar el cliente por realizarla con bancos y financieras particulares.

Puntuaciones: exposición, 8; vendedores, 8; taller, 9; entregas, 8,5; financiaciones, 8;

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.
APRILIA		
AF-1 Replica	124	594.800
Tuareg Wind	124	624.800
Red Rose	124	544.800
BENELLI		
125 S	124,8	249.119
900 E/VT	900	812.700
900 E/MT	900	1.004.067
BETA		
TR-3 50	49	159.560*
TR-34 50	49	279.600*
TR-34	240	589.500*
BIMOTA		
DB 1 Strada	748	2.350.889
DB 1-S	748	2.456.412
V8 S	1.188	2.919.280
BMW		
R-80	748	1.095.000
R-100 RS	987	1.555.000
R-100 RT	987	1.555.000
R-80 GS	748	1.150.000
R-100 GS	987	1.295.000
R-100 GS Paris Dakar	987	1.430.000
K-75	748	1.195.000
K-75 S	748	1.395.000
K-100	987	1.475.000
K-100 RS	987	1.680.000
K-100 RS Baviera	987	1.725.000
K-100 LT	987	1.825.000
K-100 LT (ABS)	987	2.090.000
K-1	987	1.892.000
CAGIVA		
Ala azurra 350	349	643.563
Alett Electra 125	123,1	338.233
Blues 125	124,6	470.725
Cocis 80	74	378.279
Cruiser 125	124,6	470.585
Elefant 350	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.192.237
Freccia C 12 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tamaco 125	124,6	535.350
DERBI		
Variant California	48,7	99.970
Variant SLX América	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Varint Sport C/I	49,9	121.950
Start49 DS	49,9	151.950
Start 449 DS C/I	49,9	157.950
Start 49 World Cham.	49,9	160.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	164.975
DUCATI		
Indiana 350	348	673.6288
Indiana 650	650	933.180
Paso 750	748,1	1.200.588
Paso 906	898	1.384.130
750 Sport	748	1.330.948
FANTIC		
Oasis 75	74	349.500
Oasis EPV 75	74	389.500
Koala 75	74	379.500
Trial 80	76	388.000
Trial Coach	124	498.000
Trial 305	298	640.000
Tender TC 50	49	129.900
GAC		
Cady	49,9	82.800
Cady LL/A	49,9	89.800
Onix	49,9	95.950
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	96.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	106.500
New TT	49,9	129.950
Chopper	49,9	103.825
GARELLI		
Team Matic	49	119.348
Team Bimatic	49	134.921
Team Bimatic ES	49	147.072
Formuna Raid	49	176.000
GTA 2 FD ES	124,8	373.735
GTA 3 FD ES	124,8	365.900
Tiger XLE	124,8	428.019
Sahel 80	74	375.000
HARLEY-DAVISON		
XLH Sporster 888	883	1.180.447
XLH Sporster 883 Hugge	883	1.232.080
XLH Sporster 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritge Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springter Softail	1.340	2.162.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Clasic	1.340	2.289.481
HONDA		
PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	299.000
NSR 75 II	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	296.000
XL 125 PD	123	380.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125 F	123	449.000
NS 125 R	123	488.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 350	347	599.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V'89	583	1.029.000
XL 600 V'88	583	979.000
NX 650	644	950.00
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 500	598	699.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000' 88	998	1.580.000
CBR 1000' 89	998	1.580.000
GL 1500	1.520	2.990.000
HUSQVARNA		
WR 125	124,8	631.767
WR 250	246	798.001
WR 250	246	680.888*
WR 430	—	857.076
WR 430	—	765.326*
TE 510 4T	503	977.111
TE 510 4T	503	911.513*
ITALJET		
Buster	49	119.950
Victory	49	139.900
Winner	49	169.500
Tiffany	49	124.950
Coyote Quad	49	169.950
Pack-3	49	194.950
JAWA		
350 Twin Sport	343,2	369.970
JJ-COBAS		
TA Minarelli 80	79,6	850.000*
TA Huvo 80	79,9	1.850.000*
TB1 MBA 125 Mono	124	1.750.000*
TB2 125 Mono	124	1.990.000*
JC-2 KTM 250	238,8	825.000*
JC-3 KTM 250	238,8	1.350.000*
JC-4 Yamaha 250	249	1.490.000*
TR-3 Rotax 250	250	2.990.000*
KAWASAKI		
Z-400 F-2	399	699.000
KLR 650 Tengal	648	894.000
GPX-600-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000
KTM		
80 Mini	78,7	368.500*
80 Super Mini	78,7	378.500*
80 MX	78,7	407.300*
125 MX	124,8	569.600*
250 MX	239,8	675.500*
500* MX	485	703.600*
GS 80	78,7	449.300*
GS 125 MXC	124,8	594.500*
GS 250 MXC	239,6	808.500*
GS 350 MXC	345	808.500*
GS 4T MXC	—	899.000*
80 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	239,6	678.500*
350 MXC	345	687.500*
500* MXC	485	698.500*
600* 4T	552,9	777.500*
LAMBRETTA		
200	198	349.390
LAVERDA		
LB Uno 125	123,8	347.873
MECATECNO		
Mini 4*	47,7	117.960
Mini 6 GP*	47,7	123.960
Hurricán*	49,9	129.960
Chic	49,9	131.960
Dragonfly*	325,9	490.000
MERLIN		
DG-2T*	47,6	187.800
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG- 7 125	124,6	324.800
DG 3.50 FIUS E-1*	346,8	457.520
DG 3.50 FIUS E-1 mat.	346,8	563.255
DG 3.50 '88 Lejeune*	346,8	505.120
DG 3.50 '88 LeJeune mat.	346,8	618.780
DG 3.50 Cresta	346,8	504.734
Nomada 500 4T	452	849.205
MONTESA		
Cota 125	124,8	334.320
Cota 304*	237,5	349.440
Cota 304	237,5	439.400
Cota 307*	237,5	396.400
Cota 307	237,5	477.200
Cota 335*	327,5	390.208
Cota 335	327,5	430.912
Enduro 393 H-75	348,8	460.320
MORINI		
XJ 125	124	338.000
Kanguro 350	344,1	619.258
Excalibur 350	344,1	695.185
Camel 501	507	748.930
Excalibur 501	507	876.280
MOTO GUZZI		
V-65 c	643,4	912.734
V-65 TT/NTX	643,4	988.890
V-65 Lario	643,4	969.570
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida c/extras	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
Le Mans 1000	948,8	1.113.516
1000 California III	948,8	1.326.886
MZ		
ETZ 250	242,2	290.000
ETZ 250 c/sidecar	242,2	399.000
PEUGEOT		
Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 ZT-E	49	84.877
103 MTV-E	49	94.992
Country MXR*	—	91.990
SC 80 LE	79,8	218.900
SCL 75	—	216.482
RIEJU		
Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.556
RV 50	49,9	169.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4v FD/M	49	146.500
Supermarathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 k-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320
SUZUKI		
Maxi PA	48	112.900
Maxi PAD	48	115.900
Maxi EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Varlo	73	219.900
TS 125 X	124	409.500
RG 125 Gamma	123	409.800
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	487	709.000
GSX 600 F	599	1.098.000
DR 600 Diebel	589	800.000
DR 750 Big	727	998.000
GSX 750 F	748	1.162.000
GSX 750 R	748	1.485.000
GSX 1100 F	1.127	1.740.000
GSX 1100 R	1.052	1.790.000
TORROT		
City X*	49	91.200
Cyclomatic	49	109.704
Cyclomaster	49	109.704
Cyclosaccster	49	135.564
URAL		
Ural Base	648	569.700
Ural Extra	648	636.293
VESPA		
Vespino Al	49	111.800
Vespino ALX	49	121.600
Vespino XE	49	141.200
Puch Condor	49	181.200
Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elestart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 Elestart	123,5	223.300
Vespa XL 125 Plurimatic	123,5	245.100
Vespa T5 Sport	123,5	257.200
Vespa T5 Sport Elestart	123,5	286.800
Vespa 200 Iris	197,9	274.900
Vespa 200 TX	197,7	291.500
Vespa 200 Iris Elestart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elestart	197,9	322.800
Gilera RRT Nebraska 125	124	421.792
Gilera XR1	124	460.000
Gilera K2 125	124	477.456
Gilera K2 Endurance	124	483.952
Gilera KK	124	499.632
Gilera MX1	124	499.506
Gilera MXR	124	529.000
Gilera Dakota 350 ER	348,9	649.000
Gilera Dakota 500	491,9	754.243
Gilera Dakota ER	491,9	787.493
Gilera Saturno	491	919.163
Gilera XRT 800	598	799.800
YAMAHA		
Yamy	49	125.122
DT-80	72,9	255.100
DT-80 LC	72,9	331.100
TZR 80	72	340.100
TZR 125	124	505.100
RD 125 LC/C	123	425.100
DT 125 LC	123	440.350
SR 125	124	335.100
SR 250	249	430.100
SR 250 E	249	447.100
RD 350 LC/C	347	714.100
XT 350	347	613.000
XS 400	399	700.100
SRX 600	608	785.000
XJ 600	599	938.000
XT 600	595	768.000
XT 600 Tenere	595	930.000
FZ 750	749	1.514.000
FZR 1000	989	1.833.000
FJ 1200	1.188	1.738.000

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Cuéntenos su caso

SUGERENCIAS DEPORTIVAS

CREO que sobre el tema de seguridad se ha hablado muy poco a nivel informativo y aprovechando que la especialidad de los rallyes está aumentando notablemente de nivel y que en nuestro país se desarrollan pruebas del Europeo y que pretendemos tener una prueba del Mundial deberían de estar en conocimiento de todos los conceptos básicos en cuanto a normas de seguridad, ya que ésto iría en beneficio de espectadores, pilotos, etc... Creo que hay mucha gente que no sabe cual

ha de ser la colocación correcta en una curva y que no sabe que el coche en caso de descontrolarse saldrá por allí donde están situados la mayoría de los espectadores.

Si queremos que nuestro deporte siga la trayectoria ascendente de los últimos tiempos debemos cuidar entre todos estos detalles que no parecen tener mucha importancia entre determinadas personas.

Creo que se podría adjudicar otro de los muchos «semaforos verdes» publicando un artículo sobre el tema, para que así, antes del final de siglo tengamos en nuestro país una prueba del Mundial, del cual se podría sacar mucho partido.

Por ejemplo contar con una estructura similar a la inglesa con el ejemplar rallye del RAC y no parecernos cada vez más a nuestros vecinos con sus descuidadas organizaciones, sobre todo en el capítulo de la seguridad. Tan sólo basta con observar las actitudes suicidas por parte de los espectadores que no benefician a nadie. Este es un problema que no se soluciona de la noche al día, por lo que tenemos que empezar a tomar fuertes medidas si queremos mejorar nuestro espectacular y bello deporte. Creo que con una buena infraestructura todos estos inconvenientes podrían solucionarse muy pronto. Posiblemente se correría más deprisa y por supuesto mucho más tranquilo porque muchos pilotos no saldrían atemorizados, pensando que al salir de una curva pueden atropellar a una persona.

Personalmente creo que se podrían tomar soluciones como: Publicar artículos en las revistas especializadas. Repartir folletos sobre la colocación de las personas en los virages, dichos folletos los tendría que proporcionar y distribuir la organización. Estos se podrían sufragar buscando los correspondientes sponsors.

También y aunque sea una solución bastante drástica se podrían poner agentes o vigilantes jurados en distintas partes del recorrido encargados de vigilar el comportamiento de los espectadores. Así mismo se podría obligar a los correspondientes organismos oficiales a que cumpliesen las normas de seguridad a rajatabla, en caso contrario, después de hacer las debidas comprobaciones el rallye no se podría realizar.

Desde mi punto de vista actuaciones como la que os adjunto en la foto no deben de prodigarse por más tiempo si queremos que nuestro deporte vaya hacia arriba.

Jordi Casalé Salas
(Barcelona)

TODO UN CLASICO

SOY un gran aficionado a los autómoviles clásicos y el motivo de mi carta es para recabar de ustedes información de una marca de la que hasta la fecha tan solo conozco el nombre , se trata de la marca Landa. Me gustaria saber en que año se fundó y cual fue su trayectoria en el mercado.

Luis Martín
(Madrid)

R- La marca Landa se fundó en Madrid en el año 1916 y se debió a la iniciativa de Juan A. de Landaluce. El primer modelo que fabricaron fue un deportivo con motor bicilíndrico de dos tiempos, engrase de cuatro y sin mezcla de aceite y gasolina. Un año despues Landa inició la comercializanción de un modelo con cuatro cilindros opuestos. El empleo de una tecnológia tan avanzada creó una aureola en torno a estos automóviles que se vio incrementada por el hecho de que fuese una de las marcas de automóviles preferidas por el Rey don Alfonso XIII.

En 1922, el marqués de Aldama entró a formar parte de la compañia que un año después pasó a denominarse Sociedad Española de Automóviles Landa.

Entre las principales innovaciones técnicas de esta marca destaca su motor de cuatro cilindros , monobloque. Este propulsor constituía un sólo cuerpo con el embrague y la caja de cambio. La potencia era de quince caballos a dos mil doscientas revoluciones por minuto. El enfriamiento del motor se conseguía mediante termosifón y el encendido se realizaba por el sistema Westinghouse de bobinas. La transmisión corría a cargo de un árbol de levas de doble cardan.

Unos años después Landa sorprendió de nuevo a los usuarios españoles , poniendo a la venta un seis cilindros que contaba con patentes americanas.

En los inicios de los años 30 la producción de los Landa descendió notablemente y en 1931 la fábrica se cerró definitivamente. Pese a ello y hasta 1935 aún se comercializaron diecisiete unidades que formaban parte del stock acumulado por la marca. En la actualidad ha pasado ha ser una ilustre desconocida.

NEUMATICOS PARA UN BX

EN el número 313 de Motor 16 aparecía una prueba comparativa de automóviles 4x4 y al hacer mención del Citroën BX se decía que los neumáticos originales no eran los adecuados para circular por carreteras con firme en buen estado, tanto en condiciones normales como en mojado.

Sería de mi interés que me aconsejasen sobre la idoneidad de los neumáticos a montar en una utilización de un 90 por ciento en carretera y un 10 por ciento por pistas forestales.

José Coll
(Barcelona)

R-En su caso y con las necesidades concretas que nos describe en su carta,el único cosejo que podemos darle es: Déjelo como está. Es evidente que se pódrían utilizar unas cubiertas con las que obtener mejor comportamiento en carretera, pero serían poco menos que inutilizables si alguna vez tiene que transitar por caminos forestales, por su fa-

cilidad para pinchar y también debido a su escasa adherencia en suelo blando. Por tanto, aunque con estos neumáticos de dibujo profundo, el coche pierda algo de su característico comportamiento neutro (sobre todo. en asfalto), es la única forma en la que se aprovecha óptimamente su posibilidad de utilización fuera de carretera, con las lógicas limitaciones. Si lo que de verdad quiere es un coche que se tenga de fábula en carretera, cómprese un tracción delantera y aparque sus dudas definitivamente.

NOTICIAS DE EMPRESA

PRIMER TORNEO DE BOLOS MOTOR 16/ GRAN AUTO 16

EL club de fans de Andrés Mas se va a ver considerablemente aumentado tras su victoria en el «Primer Trofeo de Bowling Motor 16/Gran Auto 16» que se ha celebrado recientemente con la colaboración de AMF Bowling y Fiat. Segundo fue Alfonso J. Nieto que no pudo superar la enorme presión ambiental a que fue sometido por el numeroso y enardecido público que abarrotaba las gradas. Tercero en discordia fue Luis Rivas que al final sucumbió ante el empuje arrollador de los hombres de Motor 16.

Pero el récord en una sola partida no fue para ninguno de estos tres «monstruos bowlísticos» sino que fue a parar a manos del «increible Faustino» de Lancia España que, con 206 puntos ha logrado una marca que pasará a los anales de nuestro trofeo.

Las féminas también compitieron y... de qué manera. La victoria correspondió a Pilar Alonso que tuvo como compañeras en el podio a Marisol Borrás, segunda clasificada, y a la señora de Piccione, tercera.

La anécdota del trofeo la constituyeron los premios a los «MAS BOLUDOS», galardones que se conceden a los más «negados» en la práctica de este deporte. En esta ocasión el título masculino correspondió a Ernesto de Salas, tras una dura pugna con Alfonso Ortín y Fernando Cañizal. Entre ellas también hubo «boludas». La agraciada con la gloria que supone este torneo (contratos publicitarios, etc.) fue Ana Hernández. Ambos no pudieron contener las lágrimas al recibir el trofeo de manos de Manuel Doménech que prometió participar en la edición del proximo año.

Parece ser que por el AMF Bowling se dieron cita diversos ojeadores de varios equipos profesionales de este deporte buscando nuevos talentos y, tras observar el maravilloso juego exhibido por todos los presentes, las ofertas millonarias hacia varios jugadores no se han hacho esperar.

Y el año que viene Mas...(Andrés).

CAMEL TROPHY WATCH

LA prestigiosa colección Camel Trophy Watch amplía su gama de relojes con un nuevo modelo, el G.M.T. (Greenwich Mean Time).Este reloj permite un conocimiento de la hora en cualquier lugar del mundo al contar con un segundo uso horario (función G.M.T.) con movimiento sincronizado sobre las 24 horas. El Camel Trophy Watch G.M.T.

esta especialmente dirigido a un sector de público extremadamente exigente como pilotos y profesionales con intereses en diferentes partes del globo.

ANTIRROBO QUARK SERIE "950"

LA gama «950» de la serie Quark, producida por la Elettronica Sicel, se caracteriza por poseer autoalimentación, anulación del encendido del vehículo cuando el sistema antirrobo está funcionando, radiocomando y estructura compacta que incluye una sirena de gran potencia. Los sensores ultrasonoros protegen al vehículo en el caso de una eventual intrusión, en caso de rotura de las ventanillas, o de intento de apertura de las puertas o del portón. Cualquier acon-

tecimiento que comporte un cambio de volumen del interior del automóvil pone en funcionamiento automáticamente

PREMIO BMW DE PINTURA

LA exposición del IV Premio BMW de Pintura fue inaugurada en la sede de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en Madrid. El premio correspondió al óleo de Daniel Alonso, titulado «Invocación». Junto a la obra premiada destacan las distinguidas con la Medalla de Honor, cuyos autores recibieron el galardón de manos de la Reina Doña Sofía, en un acto celebrado en el Auditorio Nacional, previo al homenaje organizado por BMW en conmemoración del 50 aniversario del «Concierto de Aranjuez».

NOVEDADES EN FIRAUTO

LA Feria del Vehículo de Ocasión, «Firauto», ha tenido lugar recientemente. Primeras marcas del automóvil y del sector vehículos de ocasión estuvieron presentes en esta edición, en la que se expusieron en rotación alrededor de medio millar de vehículos automóviles, furgonetas, caravanas, remolques y motocicletas. Los visitantes pudieron encontrar también el nuevo vehículo bicicar.

FEDERAL EXPRESS

FEDERAL Express, compañía dedicada a la carga aérea, ha abierto una oficina en Madrid que está conectada diariamente con Bruselas, utilizando para ello un reactor Falcon 20 con una capacidad de transporte de 2.350 kilos. En su primer mes de funcionamiento, esta oficina transportó más de 13.900 paquetes a España y exportó más de 2.500 paquetes. En el plazo máximo de un año, Federal Express espera poder abrir una segunda agencia en Barcelona, con vistas ha satisfacer las necesidades que generarán los actos intenacionales programados para el 92, así como la creciente demanda de transporte con los paises de la C.E.E.

LA SANGRIA QUE NO CESA

TRAGICO TRAFICO

Un informe de la Secretaría Británica de Tráfico, en el que ponía de manifiesto la peligrosidad de las carreteras españolas, ha originado en diversos medios informativos españoles un interés inusitado por los problemas del tráfico.
Es sorprendente que sea necesario el informe de un organismo extranjero para llamar la atención de la opinión pública nacional sobre un problema acuciante.

TRES diarios de difusión nacional y dos cadenas de radiodifusión abrieron sus ediciones o dedicaron sus matinales programas de gala a especular sobre las razones de esta trágica situación. Lejos de nuestro ánimo el pontificar, dar soluciones mágicas o erigirnos en árbitros y jueces en una polémica que en múltiples ocasiones hemos abordado y que no constituye una novedad específica. Pero sí que es buen momento para reflexionar sobre la tragedia de los accidentes de tráfico.

Decía el excepcional Alfredo Di Stéfano que: «Es j...do esto de trabajar en algo de lo que todo el mundo entiende y en lo que todo el mundo se cree el mejor.» Con el tráfico ocurre algo por el estilo: todo el mundo entiende y todo el mundo aporta sus soluciones menos quienes tienen precisamente la obligación de hacerlo.

Entre la considerable avalancha de opiniones que en las últimas horas se han vertido, hemos elegido tres que, por su absoluta incongruencia, merecen figurar en un retablo de disparates.

En el problema del tráfico no hay «buenos» y «malos», ni los conductores, ni las carreteras, ni los coches, ni la Administración, ni la Dirección General de Tráfico son culpables absolutos, ni están totalmente libres de culpa. Todos y cada uno de los factores y elementos que inciden en la conducción son causantes del problema, en mayor o en menor medida. Por ello, decir que es condenable que los fabricantes saquen al mercado coches potentes y ligeros es una soberana sandez, en contradicción con el más mínimo conocimiento de la física. Afirmar que cuantos más coches hay circulando hay más peligro se opone a la realidad de la mayoría de los países europeos; y esta afirmación es tanto más grave cuando procede de una persona con muy alta responsabilidad en la DGT.

Los responsables políticos del tráfico, la DGT, dan muestras de una absoluta falta de imaginación. La sucesión de directores generales durante las legislaturas socialistas, desde Palacín a Muñoz, pone de manifiesto la inexistencia de unas directrices claras o determinantes sobre un aspecto de la importancia social del tráfico. Con un Código de la Circulación rotundamente obsoleto y sin que ningún equipo

Autovías en medio de las ciudades, como la M-30 madrileña, son una contradicción entre seguridad y velocidad. Se circula como en una calle y se corre como en una carretera.

Un parque rejuvenecido, pero aún con muchos coches viejos y sin revisar.

Los motociclistas son los protagonistas de muchas historias tristes.

El alcohol es un nefasto y frecuente acompañante de los conductores de «sábado noche».

ALGUNAS IDEAS

Para comenzar a aportar soluciones, hay que comenzar por analizar los problemas. La DGT dispone de un servicio de estadística nefasto, sólo enfocado al control de las sanciones. La investigación de los accidentes se ha quedado retrasada en 20 años y sus responsables evidencian un total desconocimiento de los últimos adelantos técnicos.

Uno de los problemas más graves de la circulación por las carreteras españolas es la gran dispersión en las velocidades de los coches. En ningún país como en el nuestro encontramos simultáneamente tantos coches lentos y rápidos. Ello produce que en un viaje por las carreteras españolas el número de adelantamientos sea incomprensiblemente superior al de cualquier otra nación europea.

La disposición radial del sistema principal de carretera proporciona una gran congestión sobre los itinerarios nacionales. El ambicioso plan de carreteras no va a solucionar esta congestión sobre los itinerarios radiales. Se ha decidido la construcción de autovías en función de las carreteras más congestionadas, sin considerar que estas vías congestionadas lo están, a menudo, porque son la única alternativa y otros trazados podrían hacer disminuir la densidad en el tráfico. Parece ser que en los planes futuros se contempla la posibilidad de nuevos trazados de autopistas no radiales.

Existe un verdadero «síndrome» de la señal, acumulando advertencias y prohibiciones que a menudo confunden más que guían. Por si fuera poco, las limitaciones específicas son demasiado drásticas, lo que produce que apenas se cumplan. El conductor español está habituado (mal habituado), a respetar muy poco las señales y el MOPU, con su obsesión señalizadora, no ayuda a corregir este grave defecto.

Peatones, motociclistas y fallecidos en pasos a nivel suponen casi el 60 por 100 del total de muertos y, sin embargo, muy pocas acciones, de formación o de control, se llevan a cabo para reducir esta trágica situación.

Por lo visto nadie se atreve a decir que un conductor respetuoso con las reglas, que no beba alcohol, que no asuma riesgos innecesarios en los adelantamientos y que conduzca relajadamente un vehículo razonablemente conservado tiene escasísimas posibilidades de tener un accidente mortal. Sin embargo, las autoridades y los medios de comunicación se empeñan en convencerle que, aun así, salir a la carretera es una proeza heroica y no salir malparado, una verdadera lotería. Muertos inocentes hay muy, pero que muy pocos... pese al permanente estado de obras de nuestras carreteras.

NUMERO DE VICTIMAS MORTALES POR CADA MILLON DE KILOMETROS RECORRIDOS

	Víctimas/Km	Víctimas totales
Gran Bretaña	255	5.052
Holanda	264	1.366
Alemania Federal	266	8.213
Italia	311	7.425
Luxemburgo	366	84
Dinamarca	371	713
Francia	411	11.497
Irlanda	465	461
Bélgica	495	1.967
ESPAÑA	622	8.252
Grecia	798	1.692
Portugal	1.172	3.263

RED DE AUTOPISTAS EN LOS PAISES DE LA CEE

	Kilómetros	Densidad
Alemania Federal	8.670	34,9
Francia	6.570	11,9
Italia	6.150	20,4
Gran Bretaña	2.980	13,0
ESPAÑA	2.177	4,3
Holanda	1.980	48,0
Bélgica	1.593	52,2
Suiza	1.390	33,6
Austria	1.380	16,4
Dinamarca	630	14,6
Portugal	280	2,6
Luxemburgo	58	22,3

haya sido capaz de sustituir por una moderna Ley; con una desconexión casi absoluta entre la decena de organismos con competencias; sin la presencia de la educación vial en la enseñanza..., en fin, el organismo prioritario en responsabilidades sobre el tráfico no tiene prácticamente nada positivo que ofrecer a la opinión pública y cuando hay miles de muertos y la tendencia es hacia el incremento, no valen excusas.

No es, en absoluto, ajena al problema la estructura viaria de nuestro país. Con la red de autopistas menos densa de Europa (sólo superada por Portugal y Grecia) y con una conservación de la red inexistente durante 15 años, los esfuerzos actuales se antojan insuficientes pese a su cuantía (más de 0,4 billones de pesetas de inversión).

La descoordinación entre MOPU y diputaciones y gobiernos autonómicos, la elección de la autovía como elemento de tránsito rápido y la conservación de la estructura radial son errores y ausencias que en cualquier país occidental costarían el puesto a todo un equipo dirigente. La única tarjeta de visita que hoy pueden presentar los responsables son los centenares de kilómetros en obras, a menudo auténticas trampas para el conductor, cuyo proceso de finalización avanza a un paso mucho más lento del inicialmente previsto. Mientras tanto, algunos de los contratistas, enriquecidos con una pésima utilización de materiales, contempla sin el menor rubor cómo aparecen ya deterioros en obras recién finalizadas.

Y el conductor. Mientras más del 30 por ciento de los implicados en accidentes conducen bajo los efectos del alcohol o un tercio de los muertos se causan en choques frontales a causa de adelantamientos indebidos, nadie en su sano juicio puede eximir de responsabilidades al conjunto de ciudadanos, mal enseñado, irritado por la lentitud de las caravanas, bombardeado por recomendaciones sobrecogedoras y perseguido absurdamente por radares dispuestos a amortizarse en el menor tiempo posible.

José María Cernuda

OPINIONES PARA NO TENER EN CUENTA

DIARIO 16: «Tampoco los fabricantes de automóviles colaboran en la racionalidad del tráfico. Es francamente condenable la práctica de sacar al mercado modelos cuya potencia es desproporcionada en relación con la solidez y el peso de las carrocerías.»

ESTRELLA RIVERA (directora de Seguridad Vial de la DGT): «A medida que hay más coches, el riesgo tiene que aumentar. Los españoles tienen que tomar conciencia del terrible peligro que las carreteras están suponiendo; no por el estado de las carreteras, sino por lo que el tráfico en sí supone.»

NATIVEL PRECIADO (periodista): «La carrocería de los coches es un desastre. Cuando ves un accidente y ves cómo se arruga un coche, como un acordeón; eso no pasa con un coche sueco o alemán, con un aparato de éstos que pueden circular a 200 ó 300 kilómetros por hora. Vas a 60 y te pegan un pequeño golpe y te has quedado abollado totalmente... Yo voy en tren por miedo a la carretera.»

La tira de comics

Este domingo, va a saber lo que es bueno, con Gente del fin de Semana de Diario 16.
El 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.

ALFA 33 BOXER 16V

VIRTUDES
- Motor brillante
- Equipamiento completo
- Estética deportiva

DEFECTOS
- Pérdidas de motricidad
- Pedales desplazados
- Altura interior justa

GOLF GTi 16V

VIRTUDES
- Comportamiento
- Dirección
- Habitabilidad

DEFECTOS
- Interior sobrio
- Opciones caras
- Potencia a pocas vueltas

ALFA ROMEO 33 BOXER 16V CONTRA VW. GOLF GTI 16V

REGRESO A LA LUCHA

Alfa Romeo vuelve a sus orígenes, dando carácter deportivo a sus modelos con el último desarrollo de la marca; un motor boxer con culatas de cuatro válvulas por cilindro para el Alfa 33. Como es lógico, el principal competidor del Alfa es el Volkswagen Golf GTi 16V, que ha sido el ejemplo a seguir.

FICHA TECNICA

	ALFA 33 16V	GOLF GTI 16V
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. transversal
N.° de cilindros	4, boxer	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.712	1.781
Arbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza
N.° de válvulas/cilindro	4	4
Alimentación	Inyecc. elect.	Inyecc. elect.
Compresión	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima (cv/rpm)	132/6.500	129/5 800
Par máximo (mkg/rpm)	15,4/4.600	17,1/4.250
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS		
Sistema (del./tras.)	Disco vent./tambor	Disco vent./disco
SUSPENSIONES		
Delantera/trasera	Indep./eje rígido	Indep./eje torsional
RUEDAS		
Neumáticos (pulg.)	185/60 × 14	185/60 × 14
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	950	960
Capacidad del depósito (l)	50	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad máxima	203	200
Aceleración 0-100 km/h (seg)	8,4	9,0
Consumos (l): A 90 km/h	5,9	6,4
A 120 km/h	7,9	8,0
Ciudad	10,5	11,3
Medio ponderado	8,7	9,5
Autonomía media (km)	525	530

NOTA: Los dos modelos de esta ficha técnica tienen catalizador.

uno de los contendientes. Qué mejor lugar que la enorme pista de pruebas que tiene Alfa en Balocco para realizar los primeros ensayos. Las cartas de ambos contendientes están sobre la mesa. Las dos versiones que tenemos, disponen de motores con catalizador, por lo que la potencia de los mismos es ligeramente inferior a las versiones sin catalizar, que son las que vendrán a España en primer lugar.

Por su parte, el Alfa 33 presenta su clásico motor de cuatro cilindros Boxer, es decir, plano con los cilindros opuestos dos a dos. En su versión catalizada, el Alfa desarrolla 132 caballos de potencia, mientras que el Volkswagen se queda en 129 caballos. En cambio la cilindrada es superior en el coche alemán. La superioridad de la potencia en el Alfa hay que buscarla más en una cierta frivolidad de la marca a la hora de dar las cifras, que una diferencia real.

Sobre el motor del Golf no hay mucho que decir que no se haya dicho ya. Fue el primero en incorporar la tecnología de las cuatro válvulas por cilindro

El Alfa se comporta bien en curva
Su suspensión es más blanda que la del Golf

El Alfa muestra bien su condición de multiválvulas.

El Golf fue el pionero de la moda GTi
Abrió un camino seguido por muchas marcas

El comportamiento del Golf es irreprochable
Este punto marca las diferencias con el Alfa

NADA más mirar en la parte posterior del Alfa, descubrimos debajo del alerón posterior el anagrama que de por sí caracteriza al Alfa: «33 Boxer 16V». Esto suena como un eco de la historia de la marca. Sólo este anagrama es todo un símbolo y una clara provocación para admirarlo. El trébol de cuatro hojas es su tarjeta de presentación.

No obstante, la nueva generación de Alfa 33 puede resultar algo traumática, puesto que los cambios estéticos han supuesto una gran renovación, mientras que en el interior no han cambiado las cosas demasiado.

El nuevo aspecto ha cambiado principalmente el frontal y la parte posterior. Especialmente en el morro, los retoques resultan muy interesantes. Unos faros más afilados abren el camino al estilo que posiblemente marcará los futuros modelos de la marca. Hay un claro retorno a la línea que resalta el emblema en la calandra del radiador. También hay que destacar el faldón con unos faros supletorios y unas generosas tomas de aire. Por detrás, lo más destacable es el espectacular alerón sobre la tapa del maletero. Con el nuevo diseño de los grupos ópticos, este coche parece un modelo totalmente nuevo. En definitiva, hay que reconocer que los ingenieros han realizado un excelente trabajo de diseño y aerodinámica.

Por su parte, el Volkswagen Golf 16V resulta una línea mucho más familiar y, sobre todo, mucho más discreta. Muy pocas concesiones a los generosos apéndices aerodinámicos aparecen en el coche alemán. Sin duda, el gusto del comprador de un Alfa será radicalmente distinto al del comprador del Golf. No obstante, para aquel que le gusten los plásticos en forma de faldones o alerones hay una gran cantidad de estos diseños específicamente para el Golf.

Al margen de estas consideraciones de tipo estético, entramos en lo que es la pura comparación entre el que es considerado como el mejor deportivo compacto y el último de los aspirantes en llegar. Para ello, realizamos un recorrido comparativo durante el cual evaluamos los pros y los contra de cada en este segmento y tiene un funcionamiento suave y brillante, aunque adolece de una cierta falta de potencia a pocas revoluciones. Este mal que era moneda corriente en los primeros motores que empleaban culatas multiválvulas, ha sido sensiblemente mejorado en las últimas generaciones de motores.

Por su parte, el motor del Alfa ha sufrido una revisión completa. La culata de cada una de las dos bancadas dispone de dos árboles de levas, que accionan las cuatro válvulas en cada cilindro. El funcionamiento es muy brillante y le da todavía más aliciente a la conducción de este nuevo 33.

Ambos disponen de sistemas de ali-

Las llantas del Alfa están en consonancia con su agresivo aspecto.

El diseño de las llantas del Golf es espectacular.

CATALOGO

SEMANAL Motor 16 GRUPO

Un año en las carreras

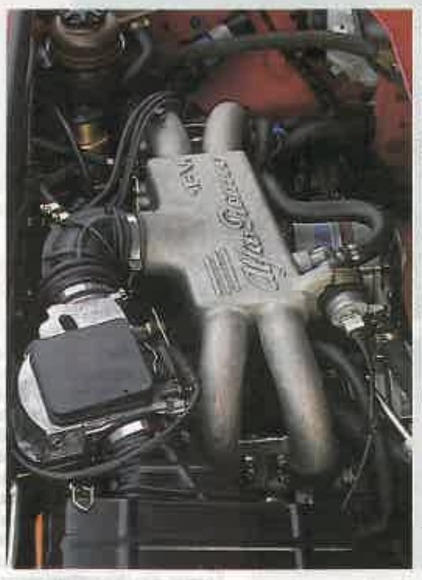
- Circuitos
- Rallyes
- Raids
- Campeones de dos ruedas
- Resultados '89

mentación mediante inyección electrónica, requisito casi indispensable para la utilización correcta del catalizador. En el caso del Alfa es una Bosch ML 4.1, mientras que el Golf lleva la clásica KE Jetronic.

Tradicionalmente el motor Boxer de estos Alfa ha destacado por la facilidad para subir de vueltas desde el primer pistonazo. Con su nueva fisonomía, el Alfa mantiene esta característica y sigue respondiendo con fidelidad a las solicitaciones del acelerador. El rendimiento de ambos, desde el punto de vista de las prestaciones, es excelente, pero el Alfa vence a su rival con claridad en aceleración. Los cien kilómetros por hora se alcanzan en el Alfa en sólo 8,4 segundos, mientras que su rival alemán tarda seis décimas de segundo más en alcanzar dicha velocidad. También el italiano triunfa cuando hablamos de velocidad máxima, con 203 kilómetros por hora para el Alfa, contra 200 para el Golf.

Al margen de lo que revelan los números, las reacciones a las solicitaciones del acelerador son más vivas en el coche italiano e incluso en los regímenes intermedios, se nota más potencia que en el Golf. El Golf exige una conducción un tanto agresiva, llevando la aguja del cuentavueltas continuamente hasta las proximidades de la zona roja. En el Alfa, el margen de utilización es mucho más amplio y permite que el conductor se divierta sin tener que exprimir al máximo el motor.

Ambos disponen de portón trasero
El Alfa tiene algo más de maletero



El compacto motor Boxer del Alfa es muy brillante y ocupa muy poco sitio bajo el capó.

El Golf dispone de un cuatro cilindros de la primera generación de multiválvulas.

En el Alfa, el sonido que procede del motor, alojado en la punta del morro, tiene un toque clásico y redondeado que, aunque es algo más elevado de lo razonable, no llega a ser demasiado molesto. Tan sólo cuando se llega al tope de las vueltas, allá por las 7.300 revoluciones, se hace excesivamente intenso para un conductor normal. El Golf mantiene un nivel sonoro razonable en todo régimen, el Alfa no deja olvidar a los ocupantes que hay un motor trabajando bajo el capó.

Los amantes del Golf quedarán también sorprendidos al ver que, incluso en consumos, el alemán es batido por su nuevo rival. Los ya de por sí recortados consumos del Volkswagen son superados por el Alfa 33, que no obstante resulta más sensible al tipo de conducción que realicemos. En cualquier caso las cifras son muy razonables en ambos modelos y tan sólo si apuramos las posibilidades de los mismos en carreteras muy retorcidas, superamos los doce litros cada cien kilómetros.

Tras esta primera confrontación, en principio favorable al Alfa, los fanáticos de la «Golfmanía» no darán crédi-

El cuadro del Alfa Romeo está diseñado al más puro estilo deportivo, pero mantiene bastante de los anteriores modelos.

Por su parte, el Golf disfruta de un cuadro muy sobrio de corte clásico.

to a sus ojos, puesto que el Alfa 33 ha sido siempre la oveja negra de la marca italiana, y tan sólo hace unos meses nadie hubiese imaginado que en una comparación de este tipo, el 33 saliese airoso.

De todas formas, la revancha por parte del alemán no se hace esperar y la experiencia del Golf durante todos estos años se aprecia en el comportamiento. El Volkswagen sigue siendo un punto y aparte en este aspecto, y pasa por cualquier curva imperturbable, con una eficacia notable, en cambio en el Alfa aparecen en seguida pérdidas de motricidad, balanceos de la carrocería y rebotes del tren trasero, impensables en su rival. La ligera tendencia a tirar de morro, típica de todos los tracción delantera, es perfectamente controlable

El alerón posterior del Alfa Romeo está hecho de espuma dura y deformable.

en el Golf, mientras que en el Alfa requiere una atención especial. La agilidad de la dirección, la palanca de cambios y los frenos del Golf están todavía por encima de los del aspirante. Así pues, ventaja para el alemán.

En lo que se refiere a confort de suspensión, el Alfa aporta una renovada apariencia interna, con un equipamiento verdaderamente estelar. Para acercarse a la categoría del Golf, los italianos no han escatimado en nada y el 33 dispone como equipo de serie una dirección asistida de tipo deportivo, ventanillas eléctricas, limpia-lavaparabrisas posterior, cierre centralizado de puertas, discos ventilados delante y otros muchos elementos, mientras que como opciones aparece el sistema antibloqueo de frenos ABS y el aire acondicionado.

La posición al volante es mejor en el Golf, en el cual los pedales y el volante quedan perfectamente centrados, mientras que en el Alfa el paso de rueda obliga a situarlos ligeramente desplazados. La disposición de los mandos del Alfa puede resultar estéticamente muy agradable, mientras que el cuadro de corte muy conservador del Golf resulta un poco anticuado. No sólo el conductor se encontrará más a gusto en un Golf, sino que los ocupantes disfrutan de un habitáculo sensiblemente más alto, sobre todo en las plazas traseras, mientras que el Alfa dispone de un maletero más grande.

La línea lateral del 33 no varía
Ahora su morro es más aerodinámico

El Golf pasará a ser un clásico
Sin duda su éxito ha marcado una época

Motor 16 *El concepto de coche compacto deportivo que en su día creó Volkswagen con su Golf GTi, ha sido ampliamente seguido por gran parte de los fabricantes europeos y japoneses. Curiosamente, Alfa Romeo, marca con una tremenda tradición deportiva, no había entrado en este segmento que fue abandonado con la desaparición de los Alfasud. Ahora contraataca con fuerza y entra de lleno en el coto de los 16 válvulas, con una remodelación del 33 que no es más que un aviso de lo que será el futuro modelo. El Golf aguanta bien el ataque del italiano y, a pesar de los años y de la dura competencia, sigue despuntando como ejemplo a seguir, tal vez el motor necesita una renovación.*

BALANCE FINAL

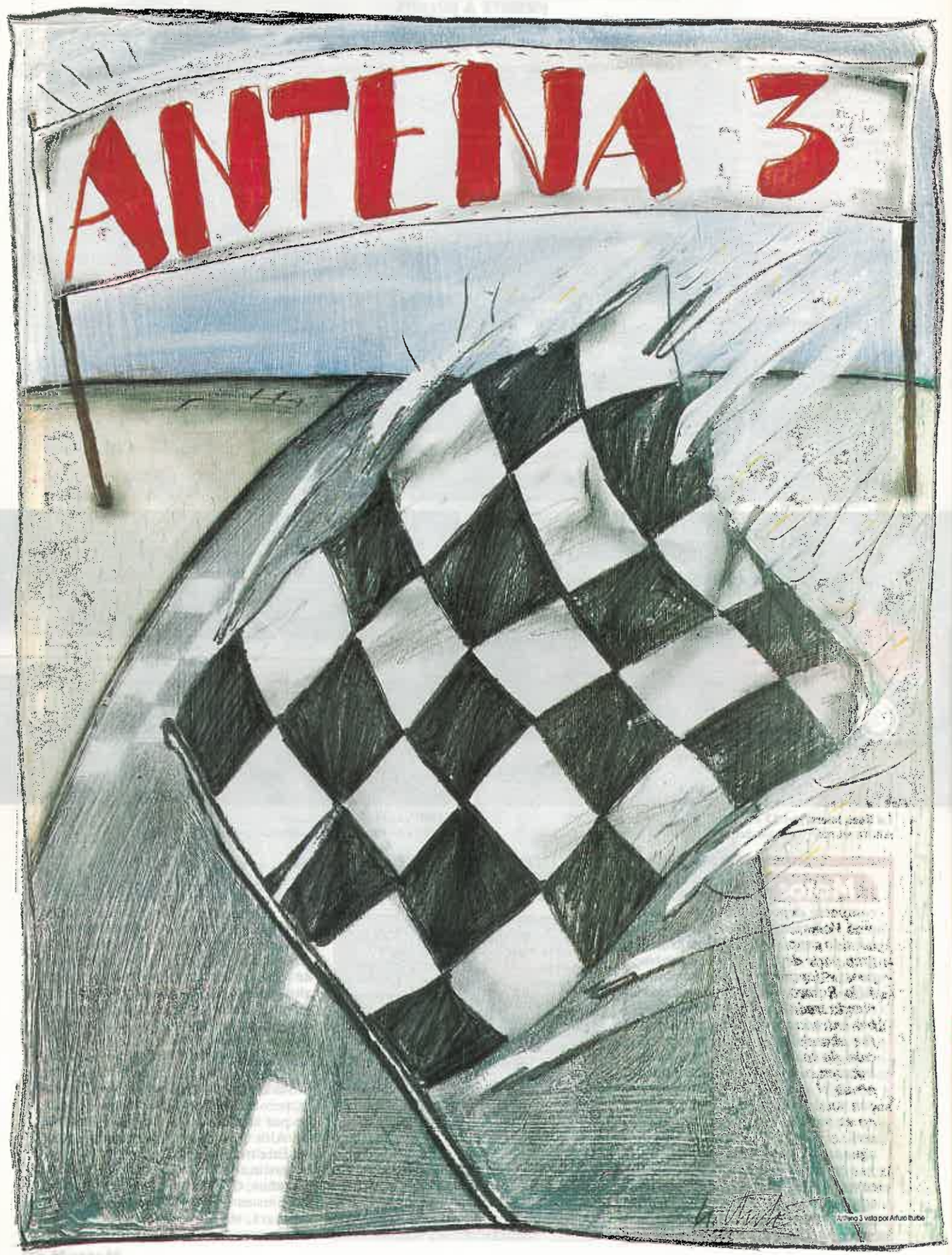
	ALFA	GOLF
Velocidad máxima	1.*****	2.*****
Aceleraciones	1.*****	2.*****
Recuperaciones	1.*****	2.****
Consumo	1.*****	2.*****
Transmisión	1.*****	2.*****
Caja de cambio	2.****	1.*****
Frenos	2.****	1.****
Dirección	2.*****	1.*****
Comportamiento	2.*****	1.******
Aptitudes urbanas	1.****	1.****
Autonomía	2.****	1.****
Habitabilidad	2.****	1.*****
Maletero	1.****	2.****
Confort	1.****	1.****
Posición conductor	2.****	1.*****
Acabado	2.****	1.****
Sonoridad	2.***	1.****
Equipamiento	1.*****	2.****

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

CONCLUSION

Sin duda el recién llegado pisa fuerte, pero el Golf no tiene la fama que tiene por casualidad. Lo más destacable del Alfa es su motor y su nuevo aspecto. Este nuevo Alfa deja ver lo que será su sustituto, que verá la luz antes de dos años. Cuando se inicie la comercialización en España, el precio de venta resultará, sin duda, vital.

Rolf Häring



Antena 3 vista por Arturo Iturbe

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 Herrero

antena 3

LA RADIO BIEN HECHA

RENAULT EXPRESS GTL BREAK CONTRA CITROËN C-15 CLUB

TODO USO

Nacidas para un uso mixto, industrial y familiar, tanto la Renault como la Citroën son dos vehículos que nada tienen que envidiar a los turismos de los que proceden, sobre todo teniendo en cuenta su precio supercompetitivo.

LA Renault Express GTL y la Citroën C-15 Club son furgonetas polivalentes que cubren perfectamente las necesidades de carga de un pequeño transportista, a la vez que pueden ser utilizadas para el transporte de pasajeros, como si se tratara de un turismo normal. El pequeño transportista encontrará en estas furgonetas, tanto una herramienta útil para su trabajo, como un medio de transporte y expansión, para pasear a la familia los fines de semana.

Estos dos vehículos industriales ligeros, van dirigidos a un público que no puede permitirse el lujo de tener dos medios de transporte; uno destinado exclusivamente para trabajar y otro para uso familiar. Así, el precio de estas dos pequeñas del reparto y transporte sigue esta filosofía; la Club es poco menos de cien mil pesetas más barata que la Express, pero en ambos casos el precio está en la línea del Visa y del Supercinco, utilitarios de los que mecánicamente derivan. Son, pues, dos vehículos derivados de turismos populares, pero con la mitad trasera totalmente rediseñada y adaptada para el transporte de mercancías. Las dos tienen el techo de la parte trasera sobreelevado respecto a la parte delantera, para tener más disponibilidad de carga. En la Citroën, la parte trasera es más ancha que la delantera, para tener más carga útil, pero esto no es más que un inconveniente, pues es fácil rozarla.

La novedad fundamental de estas furgonetas es que ahora están mejor acondicionadas para el transporte de pasajeros. Se han mejorado los interiores, equipándolos con los mismos elementos de un turismo, así ambos vehículos llevan pre-equipos de radio; han mejorado los asientos, que son ahora más envolventes e incorporan reposacabezas; se han guarnecido los laterales y el techo y también se ha tapizado la parte trasera destinada al equipaje, con moqueta en la Express y goma en la C-15.

AGILES Y ECONOMICAS PARA CALLEJEAR

Lo mismo la Express que la C-15 se pueden adquirir con motores de gasoil o de gasolina; entre los modelos de gasolina, son los de la Club y de la GTL escogidos para la prueba, los más potentes. El motor de la Express desarrolla 60 caballos, mientras que el de la C-15 tiene 70.

Las prestaciones son buenas y muy similares en las dos furgonetas, pero es en el capítulo de las recuperaciones donde la C-15 aventaja claramente a la Express, esto es debido a unos desarrollos de la caja de cambios de la Renault, en cuarta y sobre todo en quinta, demasiado largos. Desde luego, la quinta velocidad por ciudad, en la Express, es totalmente inservible.

En cuanto a frenos, otra vez es la C-15 la que sale mejor parada con unas distancias de frenado más cortas, aparte que la Renault bloquea con excesiva facilidad las ruedas delanteras al pisar el freno.

Al volante y con los vehículos sin carga, se conducen igual que un turismo normal. El comportamiento es similar al de un coche de tracción delantera. En este apartado, es la Citroën la que mejor se comporta; tiene una suspensión más conseguida, que le ayuda a asimilar mejor las ondulaciones de la carretera. La suspensión más dura de la Renault hace que el tren trasero rebote en cuanto se pasa por algún bache; ésta acusa también, cuando va cargada, una pérdida de motricidad, debido en parte a tener una considerable distancia entre ejes.

En consumos las diferencias son escasas y es la Express la que está por delante de la C-15. En ambos casos se observa que el consumo por ciudad es bastante recortado, hecho bastante importante en dos vehículos de utilización claramente urbana.

Tanto la C-15, izquierda, como la Express pueden ser un perfecto aliado para las familias que necesitan un vehículo amplio y capaz.

COMPARADOS MOTOR 16

DATOS DE COMPRA

Renault Express GTL Break. Fabricante: Fasa Renault. Ctra. Madrid-Burgos, km. 5,5. 28050 Madrid. Telf: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia en toda España. Citroën C-15 Club. Fabricante: Citroën Hispania. Doctor Esquerdo, 62. 28007 Madrid. Telf: (91) 585 11 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 872 puntos de asistencia en toda España.

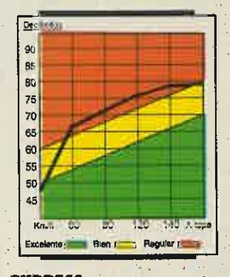
FICHA TECNICA

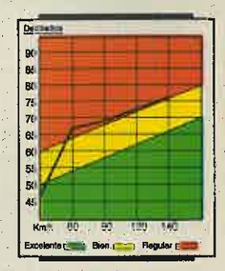
	Express	C-15
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.° de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.397	1.360
N.° apoyos de cigueñal	5	5
Arbol de levas	Uno lateral	Uno lateral
N.° de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador	Un carburador
Compresión	9,3 a 1	9,3 a 1
Tipo de carburante	Gas. 97 oct.	Gas. 97 oct.
Potencia máxima (cv/rpm)	60/5.250	70/5.600
Par máximo (mkg/rpm)	10,2/3.000	11,4/3.400
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual. 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	7,3/13,4/20,7	6,7/12,6/17,9
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	28,5/34,7	23,4/29,7
Embrague	Mando mec.	Mando mec.
FRENOS		
Sistema (d/t)	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 5 B 13	Chapa 5 × 13
Neumáticos	155/70 SR 13	145 R 13
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	835	890
Capacidad depósito (l)	43	48

PRESTACIONES

	EXPRESS	C-15
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	143,5	144,0
ACELERACION		
400 m salida parada	19,9	19,5
1.000 m salida parada	37,8	37,0
De 0 a 100 km/h	16,3	16,2
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,4	19,9
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,4	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	39,4	37,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	43,6	41,7
De 80 a 120 km/h en 4.ª	20,0	19,1
De 80 a 120 km/h en 5.ª	28,9	24,2

SONORIDAD



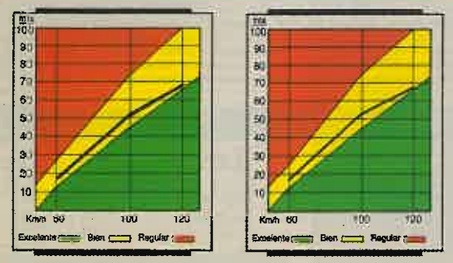


EXPRESS. Al ralentí: **48,3.** A 60 km/h: **67,6.** A 90 km/h: **70,2.** A 120 km/h: **75,1.** A 140 km: **77,4.**

C-15. Al ralentí: **47,1.** A 60 km/h: **66,8.** A 90 km/h: **68,9.** A 120 km/h: **73,4.** A 140 km/h **76,5.**

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

EXPRESS. A 60 km/h: **22,4.** A 100 km/h: **56,0.** A 120 km/h: **70,2.**

C-15. A 60 km/h: **18,6.** A 100 km/h: **52,0.** A 120 km/h: **67,2.**

CONSUMO

	l/100 km	
	EXPRESS	C-15
CIUDAD		
A 34 km/h de promedio	7,1	7,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	6,2	6,8
En conducción deportiva	10,1	9,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	9,5	8,9
A 140 km/h de crucero		
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	7,1	7,6
Capacidad depósito comb. (l)	43	48
Autonomía media	555	581

EQUIPAMIENTO

	EXPRESS	C-15
Cuentarrevoluciones	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	NO
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	NO	NO
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos del./tras.	N/N	N/N
Cierre centralizado	NO	NO
Luz lectura de mapas	NO	NO
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Pre-equipo de radio	SI	SI
Limpia-lava trasero	—	—
Asiento posterior divisible	SI	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	NO

Los cuadros de ambas furgonetas son completos y muy semejantes a los de los turismos de los cuales derivan.

Motor 16 *Estos dos vehículos industriales ligeros sirven perfectamente para el transporte y, dado su carácter urbano, para el reparto; además, se puede hacer de ellos un uso familiar, como si de un turismo se tratase.*

Los mejores argumentos de la Renault Express GTL frente a la C-15 Club son: un diseño más moderno que le permite, aparte de tener una línea más atractiva, adoptar soluciones más funcionales; un mejor equipamiento y un buen acabado adaptado a las necesidades de los posibles compradores. La Citroën C-15 Club, a su vez, destaca por tener mejor comportamiento muy parecido al turismo del que se deriva y una mecánica más aprovechada.

En ambas se han mejorado los interiores y los asientos son ahora más envolventes
Las plazas traseras tienen más espacio que en los turismos originales, aunque en la C-15, izquierda, el depósito resta anchura al asiento

La Citroën se ensancha en la parte trasera.

Las puertas de la Renault también se abren totalmente.

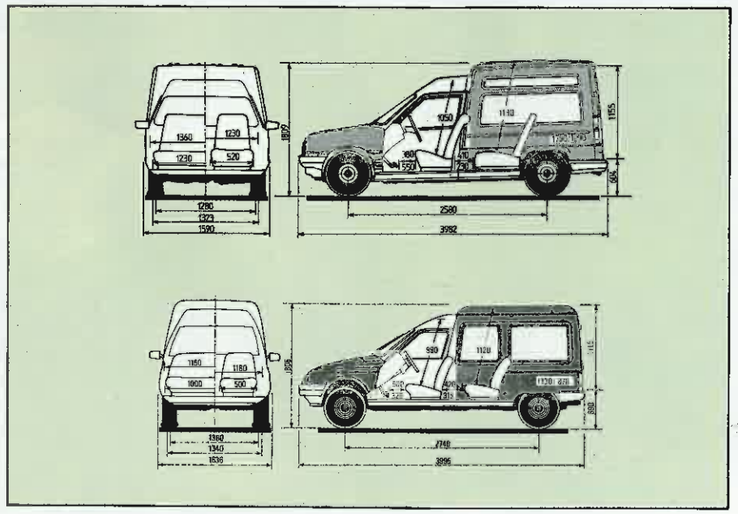
CARA DE AUTO Y COLA DE FURGON

Hay que establecer una clara diferencia entre la habitabilidad delantera y la habitabilidad trasera de estos dos vehículos. Mientras las plazas delanteras no tienen nada que envidiar a las de cualquier turismo, las traseras, aunque en amplitud son superiores al turismo del que proceden, sufren los inconvenientes de ser unos asientos un tanto provisionales, pues éstos se abaten del todo para dejar una plataforma de carga limpia. En ambas furgonetas los asientos traseros son muy planos, cortos e incómodos y carecen de reposabrazos. Los asientos delanteros son confortables en las dos, destacando los de la C-15 Club, que son más grandes y envolventes; en la Express, sin embargo, sólo tiene reglaje el respaldo del conductor, el asiento del acompañante carece de él. Hay que acusar en la C-15 la mala accesibilidad a las plazas traseras, sólo se puede entrar en ellas por la puerta del acompañante y con bastante dificultad. Por la puerta del conductor no se cabe, al no poderse inclinar lo suficiente el respaldo del asiento, pues el reposacabezas choca con el cristal delantero. Mientras que, en la Express, el asiento del acompañante se abate sin ninguna dificultad y además se dobla hacia adelante, para dejar un hueco de acceso a las plazas traseras más grande.

Las dos furgonetas se cargan sin dificultad, una vez abatidos los asientos traseros, pero es en la Express, donde el espacio de carga resulta más liso, sin resaltes. Además hay que destacar, en la Renault, la disponibilidad de abrir una trampilla superior en la parte trasera, que resulta de lo más útil para transportar objetos muy largos, así como tubos, que excedan ampliamente la longitud del vehículo, etc...

En cuanto al equipamiento, el de la Renault, que es el mínimo necesario, gana al de la Citroën, que carece hasta de un reloj de temperatura de agua, así como de una guantera cerrada. Sin embargo, en la C-15 hay que resaltar que el ajuste de altura de los faros se realiza desde el habitáculo, lo que resulta muy cómodo en un vehículo que se dedica al transporte.

Simonetta Garih



BALANCE FINAL

	EXPRESS	C-15
Velocidad máxima	2.° ***	1.° ***
Aceleraciones	2.° ***	1.° ***
Recuperaciones	2.° **	1.° ***
Consumo	1.° ****	2.° ****
Transmisión	2.° **	1.° ***
Caja de cambio	1.° ****	2.° ***
Frenos	2.° **	1.° **
Dirección	1.° ***	2.° ***
Comportamiento	2.° ***	1.° ****
Aptitudes urbanas	1.° ****	2.° ***
Autonomía	2.° ****	1.° ****
Habitabilidad	1.° ***	2.° ***
Maletero	1.° ****	2.° ****
Confort	1.° ***	1.° ***
Posición conductor	1.° ***	2.° ***
Acabado	1.° ***	2.° **
Sonoridad	2.° **	1.° ***
Equipamiento	1.° ***	2.° **
Valor-precio	1.° ***	1.° ***

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

HONDA XLX 350, KAWASAKI KLT 185, YAMAHA AUTOQUAD 250, ISUZU TROOPER

DIVERSION ASEGURADA

DOS, tres o cuatro ruedas; tracción total o parcial; manillar o volante. Todas las posibilidades se ofrecen en esta variada oferta de todo terreno.

Si lo que queremos en gozar en moto por caminos, sendas y carreteras de montaña, la Honda XLX de 350 centímetros cúbicos propone la versatilidad, economía y robustez. Este modelo, de larga tradición en el catálogo de la marca, está englobado dentro de las «trail», motos para todo con una especial vocación excursionista. El motor de cuatro tiempos basa su eficacia en una amplia gama de utilización y, en lugar de buscar la potencia máxima o la velocidad, está enfocado hacia una docilidad en todo tipo de circunstancias. Se trata de una montura ligera y sencilla que viajará todo lo lejos que las inquietudes de su piloto quieran. Por carretera asfaltada se comporta con dignidad, con cruceros superiores a los cien kilómetros por hora, por campo de mueve de forma ágil por terrenos abruptos donde ningún otro vehículo pasaría. Los bajos registros de consumo permiten realizar etapas de más de 250 kilómetros, dato de gran importancia para llegar a lugares apartados de la carretera.

Los «trikes» o triciclos han sufrido una dura persecución por parte de la administración norteamericana que ya ha tenido eco en Europa. Su conducción requiere un periodo de adaptación inevitable, ya que no se conduce ni como una moto ni como un coche. Las bruscas reacciones de su tren posterior deben ser aprovechadas para dirigir el vehículo, teniendo que hacer lo demás

Todas las formas de hacer campo. Los híbridos entre coche y moto completan una oferta tan variada como divertida para disfrutar del contacto directo con la naturaleza.

a base de equilibrio corporal y contrarrestar el derrapaje con la rueda delantera. Los hábitos de la moto deben ser olvidados por completo y hay que «reciclarse». Para empezar, jamás hay que posar los pies en el suelo a riesgo de ser «atropellados» por nuestras propias ruedas. Además, en ocasiones el peso del cuerpo tiene que ser desplazado justo al lado contrario del que lo haríamos con una moto.

En este caso se trata del precioso modelo Kawasaki KLT 185 de cuatro tiempos, una versión «tranquila» de ver los «trike» en comparación con sus hermanos con motor de dos tiempos adoptados del moto-cross. El embrague automático accionado por el propio pedal del cambio, el acelerador de gatillo y el arranque por arrastre similar al de los fuera-borda, terminan de establecer las rotundas diferencias con una moto.

El «quad» tuvo su origen, como el «trike», en añadir ruedas a una moto. Su dirección más firme y su mejor reparto de pesos le dan ciertas ventajas respecto al «trike» que, sin embargo, se muestra más ágil en sus maniobras.

FICHA TECNICA

	Honda XLX 350	Kawasaki KLT 185	Yamaha A. 250	Isuzu Trooper
MOTOR				
Disposición	Vertical	Vertical	Vertical (2 T)	Delantero long.
N.° de cilindros	1	1	1	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	339	182	246	2.771
Diámetro por carrera (mm)	84,0 x 61,3	66,0 x 53,2	68,0 x 68,0	93,0 x 102,0
Arbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza	—	1, lateral
N.° de válvulas/cilindro	2	2	—	2
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Inyección + turbo
Potencia máxima	30/7.500	16/8.400	45/10.500	100/3 700
Par máximo	3/6.500	1,3/7 000	3,6/8.000	21,6/2.100
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera-4 ruedas
Caja de cambios	6 vel.	5 vel., embrague Aut., marcha atrás	5 vel., marcha atrás	Manual, 5 vel
FRENOS				
Sistema	Disco/tambor	Tambor/tambor	Disco/disco	Discos vent./tambor
RUEDAS				
Neumáticos	3,00 x 21/4,60 x 17	21 x 9-8/22 x 11-8	25 x 8-12/22 x 11-8	215 SR
PESO				
En orden de marcha	135	143	158	1 685
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Velocidad máxima (km/h)	135	87,5	130	151,8
Consumo (l/100 km)	4,6	5,2	8,9	9,1
Precio	599.000	330.850	500.000	3.413.306

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: HONDA XLX 350: Montesa Honda, S. A. Avda. Santa Cruz de Calafell, 21-35. Cornellá de Llobregat. Barcelona. Telf.: (93) 377 10 00. KAWASAKI KLT 185. YAMAHA AUTOQUAD: Moto Per Tutti. C/ Ardemans, 13. 28028 Madrid. Telf.: (91) 246 31 65. ISUZU TROOPER: General Motors España, S. A. P.° de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Telf.: (91) 597 30 00.

El Yamaha Autoquad de la prueba está derivado del «trike» Tri-Z 250 de la misma marca al que se ha «añadido» otra rueda, a diferencia de otros «quads» diseñados en su origen para llevar las cuatro. Los últimos modelos de esta «especie» motorizada ya están dotados de sofisticados sistemas de transmisión con autoblocantes que, si bien eliminan en parte los largos derrapajes, quitan bastante la emoción de controlarlos. La principal característica que notamos sobre las cuatro ruedas de los «quad» es el esfuerzo físico que

Las técnicas de pilotaje de los «trikes» y «quads» requieren un periodo de adaptación.

ESTOS VOLANTES SI QUE TIENEN CLASE

No se conforme con simples imitaciones, IRESA le ofrece una amplísima gama de volantes (en piel auténtica o madera) y marcas de 1ª categoria, capaz de satisfacer desde el gusto más clásico al mas deportivo.

Somos importadores de 3 de las mas prestigiosas marcas internacionales de volantes: Nardi, Personal y Moto lita.

Para una mayor información contacte con nuestro departamento comercial mediante carta, fax o teléfono.

Nardi Giugiaro

Nardi classic Line

Personal Condor

Personal Williams

Motolita MK4

Motolita MK9

Motolita Top Line

Personal Ambassador

IRESA
INTERNATIONAL RACING ENGINEERING S A

Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística.
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

La moto sigue siendo el vehículo más ágil para dar rienda suelta a las inquietudes del todo terreno. Es un compromiso ideal entre lo práctico y lo lúdico.

Los coches de todo terreno han evolucionado mucho en los últimos años, sus posibilidades para desplazarse a diario o en largos viajes de aventura son tan amplias como interesantes.

requiere su pilotaje. El ya importante peso y las constantes reacciones obligan a estar muy en forma, sin tener que desplazar el cuerpo tanto como en los «trike», se acaba mucho más cansado.

El Yamaha Autoquad se pilota como una moto en cuanto a sus mandos, heredados al igual que el potente motor de dos tiempos de la moto 250 de motocross (45 caballos nada menos). Sus excelentes suspensiones y el rígido chasis permiten hacer todas las diabluras imaginables. Baste como muestra, que posee en la actualidad el liderato en salto de longitud en «quad» dentro de ese particular mundo de los récords.

Pero si no somos tan egoístas como para divertirnos siempre solos o no queremos ver la naturaleza «tan de cerca», un coche de todo terreno abre innumerables posibilidades para disfrutar de la aventura sin renunciar además a disponer de un espacioso transporte familiar. El Isuzu Trooper es un excelente ejemplo de eficacia campestre. La versión de caja larga permite transportar a toda una familia hasta donde el terreno lo permita. Su motor diesel turbocomprimido rinde unos buenos 100 caballos de potencia, perfectamente aprovechados por la transmisión integral y suficientes para ofrecer unas prestaciones muy notables.

El Isuzu y la Honda presentan dos caras dentro de sus posibilidades. A pesar de convertirse en verdaderos instrumentos de placer pueden ser utilizados a diario de forma «racional». El Kawasaki y el Yamaha, sin embargo y debido a las severas restricciones legales, son sólo utilizables fuera de las carreteras. Su particular conducción tan distinta de la moto o el coche, los convierte en verdaderas máquinas de evasión con las que la diversión está asegurada en unos pocos metros cuadrados de tierra, barro o arena. Las draconianas prohibiciones sajonas han provocado que su precio sea una ganga teniendo en cuenta su calidad tecnológica y las posibilidades que ofrecen.

Juan Luis Soto

Fotos: ***José Robledo y Ramón Rodríguez***

Comprar y vender

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

GARANTIA HASTA 18 MESES

BMW 535 I 1989 FULL EQUIPO 5.700.000 PTAS.

COMPARE NUESTROS PRECIOS ¡¡SALDRA AHORRANDO!!

MERCEDES 300 CE FULL EQUIPO 1988 5.950.000 PTAS.

ESCARABAJOS CABRIOLET ¡¡INCREIBLES!!

MERCEDES 380 SEC FULL EQUIPO 5.250.000 PTAS.

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

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

MASTER CAR. Vehículos de importación. Exclusivamente procedentes servicios oficiales de la marca. Telf.: 563 30 21.

MASTER CAR. ¡¡Vende más!! Porque ofrecemos calidad. Más seriedad. Por precio justo y mejor servicio postventa. Telf.: 564 29 61.

MASTER CAR. Carnet garantía nacional. Mínimo 1 año, piezas, mano de obra. Servicios oficiales. Telf.: 256 62 22.

MASTER CAR. Revisa 140 puntos. Por 2 maestros ingenieros propios. Teléfono: 564 30 65.

MASTER CAR. Marca la diferencia. Exposición y venta: C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). C/ Víctor de la Serna, 8-10 (paralela a Puerto Rico). Telfs.: 256 62 22-563 30 21.

URGE vender Scorpio 2.9 Ghia, automático, 61.000 km, año 87, blanco, perfecto estado, extras, garantía 18 meses. 2.450.000 pesetas. Telf.: 373 45 17.

SCORPIO 2.4 i, automático, año 87, 60.000 km, negro, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 18 meses. 1.950.000 pesetas. Tel.: 373 45 17.

ROVER Sterlin, 1 año. 3.500.000 pesetas. Telf.: (91) 872 80 27. Juan Carlos.

COMPRO Ferraris, Porsches 911, RS'73 turbo, Maseratis, Rolls y similares. Telf.: (93) 422 43 18. Miguel Angel.

OCASION BMW 520i, año 1985, muchos extras, perfectísimo estado, con garantía. 1.775.000 pesetas. Teléfono: 206 23 39.

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

U.S.A motors — Recambios de Vehículos Americanos

TALLERES PROPIOS

C/ Velazquez, 111, bajo dcha.

Teléf.: 563 30 55 — 28006 MADRID

Fax: 564 45 44

Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

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.)

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

DESCUBRA EL VECTRA

McCANN

Descubra la atractiva sensación de conducir al ritmo de nuestros días.

OPEL VECTRA.

En versiones 4 ó 5 puertas. Con el más bajo coeficiente de penetración de su categoría: tan sólo 0,29.

Con una amplia gama de motorizaciones que le permitirán disfrutar de hasta 150 CV de potencia.

Descubra también el Vectra 2000. Con 16 válvulas, sistema antibloqueo ABS y tracción a las 4 ruedas.

ENTREGA INMEDIATA

Nuevo Vectra
¡Opel mejor que nunca!

OPEL GM

EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S.A.
P.º de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S.L.
Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/B.º 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. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tels. 458 03 54

MOTOR GAS
Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(B.º 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 1.º 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 Caidos)

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 P.º 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

Concesionarios Oficiales
OPEL
Mejores por experiencia

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

CAR 10 S.L.

Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.
¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10
Telé. 563 27 28/88
Entre Pº Habana y Serrano

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf. 551 48 00 - Fax: 551 48 06 - 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS AUDI VW
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
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
OPEL Monza, azul, seminuevo, full, 6 m garantía. 1.000.000 de ptas
GOLF GTI, seminuevo, 15.000 km, 6 m garantía 1.625.000 de ptas
ROLLS Royce Silver-Spur, bicolor, 6 m garantía
PORSCHE 924, año 79, azul met .3 m garantía, 1.450.000 ptas
LANCIA Thema, 86, grafito, full equipe, 6 m garantía, 2.300.000 ptas
RANGE T D azul, 6 m garantía, 2.750.000 de ptas
AUSTIN Metro Pla , 6 m garantía, 650.000 de ptas
MERCEDES 300 E, full equipe 4.500.000 de ptas
OPEL Kadett, rojo, A A 1.300.000 de ptas
PEUGEOT 309, seminuevo, 1.000.000 de ptas

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.

BMW 323i, año 84, 60.000 km, extras. 1.400.000 pesetas. Telf.: 541 78 69.
PARTICULAR vende, cambia, Mercedes 450 SLC, año 81, seminuevo. Telf.: (985) 25 76 98.
ALFA 33-QV 105 CV, M-GN, 58.000 km, grafito metalizado, aire acondicionado-Blaupunkt, llantas aleación, cierre, elevalunas, muy cuidado, 850.000 pesetas. Telf.: 207 84 12.
OLDSMOBILE diesel, full equipe, cuidadísimo, impecable. Telf.: (985) 25 76 98.

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

TALLER AUTOMOVILES
Zona López de Hoyos/Cartagena (600m²)
Vende particular totalmente instalado con máquinas, herramientas, muebles oficina, etcétera.
Licencia al día con hipoteca.
Telf.: 521 99 22

Di.tecnica, s.a.

Diseño y técnica para competición - Fábrica Acc. Automoción

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

IMPORTADORES
SERVICIO POST-VENTA
GARANTIA

JEEP CHEROKEE 4 x 4

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

JAGUAR SOVEREIGN
• 295 CV, último mod
• Cuero, climatizado, asientos electr.
• 3.850.000 total. 65.000 mes

BMW 635 CSI
• 218 cv, último mod
• Aire, cuero, etc
• 2.750.060 total
• 46.847 mes

Master Car

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

MERCEDES 190-3
• 122 CV, muchos extras
• 40.000 mensual

BMW 735 mod. 85
• 220 CV, seminuevo
• Climatizado, ABS, asientos electr.
• 2.850.000 total. 47.000 mensual

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

• Audi 200 Turbo Quattro 4 × 4. Nuevo mod. 220 CV, full. 2.850.000.
• BMW 728-I. Climatizado, etc. 2.400.000 total. 40.000 mensual.
• BMW 320-I. 4 puertas. Nuevo mod. Muchos extras. 1.850.000 total. 35.000 mensuales.
• Mercedes (122 CV) 190E, 16 V, 190 diesel, 320E, 260E, 260SE, 300SE, 500SE, 560SEL, varios Jaguar y muchas series nuevas...

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

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

Master Car

VENDE MAS
• Por calidad
• Por seriedad
• Por precio justo
• Por servicio Post-venta

MERCEDES 380 SE
• Carrozado AMG
• Ultimo modelo SEC
• 3.500.000 total
• 66.925 mensual. Full equipe

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

MERCEDES 500 E
• Ultimo modelo, nuevo
• 190 cv, todos extras
• 3.950.000 total
• 78.000 mes. Ultima matrícula

EXPOSICION Y VENTA
C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10

563 29 61

564 30 65

C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66

GOLF 16 v OETTINGER (155 HP)
Aire, servodirección, Pioneer, BBS, P-700 z, suspensión OETT, gas, agosto 1988, 16.000 km.
Telf.: 521 99 22

BMW 635 CSI
Techo, aire acondicionado, gris metalizado, 2.100.000 ptas.
Telf.: 521 99 22

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono: 91- 268 00 69

O·P·A·Z·O automoviles

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.

FIAT Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL
FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial
Avda. San Pablo, 47 - Telfs.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)

Di.tecnica, s.a.

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

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO

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

DESDE 1.590.000 + 12 % IVA
MOTOR PEUGEOT DIESEL

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

LANCIA

LA DIFERENCIA ES VIVIR EN 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
Seat Panda 45 Marbella	85	40.000	425.000
Seat Panda Movida	87	23.000	540.000
Opel Corsa 1.2 S	83	50.000	575.000
Volkswagen Polo Oxford	85	45.000	590.000
Seat Ronda 100 CLX A.A.	84	56.000	645.000
Seat Marbella GLX	88	15.000	660.000
Renault Supercinco TL 5 p.	86	32.000	690.000
Seat Ibiza Street	88	23.000	725.000
Renault Supercinco GTL	87	28.000	745.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 puertas	87	38.000	745.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	11.000	790.000
Ford Escort 1.3 Ghia	86	42.000	790.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	29.000	825.000
Renault Super. GTL 5 p.	88	18.000	845.000
Renault Supercinco GTS	87	32.000	845.000
Citroën AX 14 TZS	87	24.000	845.000
Seat Ibiza 1.5 GL	86	40.000	860.000
Renault Super. TL 5 p.	89	12.000	860.000
Opel Rascal T. E.	89	17.000	875.000
Suzuki Santana SJ 410	87	13.000	875.000
Ford Fiesta XR2	85	39.000	890.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	16.000	890.000
Volkswagen Passat 1.8 CL	85	43.000	890.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5 puertas	87	21.000	920.000
Renault 11 Turbo	87	13.000	950.000
Opel Senator 3.0 E, F. E.	82	85.000	990.000
Peugeot 205 GT	87	19.000	990.000
Ford Fiesta XR2	88	30.000	990.000
Ford Fiesta 1.4 CLX (mod.)	89	8.700	990.000
Ford Orion 1.4 CL	87	28.000	990.000
Renault Supercinco GTX	89	18.000	1.050.000
Fiat Uno Turbo I.E.	86	26.000	1.075.000
Renault 11 TSE	86	21.000	1.075.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	31.000	1.075.000
Renault 11 GTD	88	20.000	1.100.000
Opel Corsa 1.5 Turbo D.	89	15.000	1.100.000
Peugeot 205 SRD A.A.	87	40.000	1.100.000
Ford Orion 16 Ghia A.A.	86	34.000	1.100.000
Ford Sierra 2.0 S A.A.	84	50.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	2 m.	1.000	1.125.000
Seat Ibiza SXI	87	18.000	1.150.000
Suzuki Santana Samurai	88	11.000	1.175.000
Renault 11 GTX A.A.	88	13.000	1.225.000
Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	87	23.000	1.250.000
Opel Kadett 21 GSI	86	40.000	1.290.000
Renault 21 GTD	87	35.000	1.325.000
Ford Orion 1.6 Ghia Iny.	87	28.000	1.350.000
Renault 21 TXE A.A.	87	32.000	1.495.000
BMW 116 4 puertas A.A.	87	36.000	1.950.000
BMW 116 I MTecnic	87	31.000	1.950.000

FERRARI F-40, unidad 25. 30.000.000 pesetas. Admitimos cualquier moneda. Telf.: (91) 265 44 58.

BMW 528i, llantas BBS, techo, asientos térmicos, cierre RC, Blaupunkt, garantía por escrito, urge vender. 1.300.000 pesetas. Telf.: (91) 777 92 35.

VENDO Corrado G-60, color cuarzo metálico, asientos piel, full-equip. Telf.: (93) 212 72 12.

VENDO Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 8.000 km, alarma, extras. Telf.: (947) 37 26 79. 5/89.

PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TECHOS, 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 ocultables para automóviles Mercedes.

GARANTIZAMOS NUESTROS TRABAJOS

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

Hella SPORT

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

25 AÑOS

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.

VENDO Porsche 944 Turbo, azul metálico, full-equip, a. acond. Telf.: (93) 418 66 66.

RS Turbo, Ford Escort, 3 años, 70.000 km, vent. electr., cierre central, asientos Recaro, ABS, gris metalizado, perfecto. 1.400.000 pesetas. Telf.: (952) 81 41 59.

AUTOALARMAS ultrasonidos, mando distancia abrepuertas, sirena. 35.000 pesetas instalada. Telf.: (91) 218 96 59.

VENDO recambios Seat 850 Spider, motor, cristales, carrocería. Telf.: (942) 66 08 18.

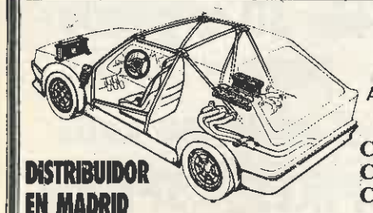
NUMERO 1 en USA — NUMERO 1 en EUROPA

DETECTOR DE RADAR

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

- *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 × 8,1 × 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.



DISTRIBUIDOR EN MADRID

RALLYE MANZANARES

Envíamos a provincias

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

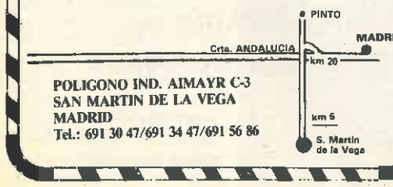
COLECTORES Y SILENCIOSOS. KIT DE CARBURACION. RADIADORES DE ACEITE. ARNES Y CIERRES CAPOT. ROPA IGNIFUGA. AERODINAMICA KAMEI.

IRESA

ALTO

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

¡ANUNCIESE HOY!

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

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

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISA-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:

Comprar y vender

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—

PARTICULAR vende Volvo 760 GLE Turbo diesel, impecable. Telf.: (93) 239 53 12.

COMPRO Simca Rallye, indicar estado actual equipo, apartado 47, Alcacer, Valencia.

PORSCHE 928-S, mal estado para restaurar o restaurados. Viajamos a toda España sin ningún compromiso de venta para usted Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Telf.: (93) 418 40 29-418 50 75 418 48 84. Sr. Jaime.

vendo para despiece. Telf.: (942) 88 37 63.

PARTICULAR: Mercedes 190 16v, full, extras, airbas, techo, cuero, aire y otros. Revisado en Mercedes España (ITRA). Telfs.: Oficina: 429 71 42. Noches: 564 57 28. Madrid.

WORLDCAR ESPAÑA

VEHICULOS NUEVOS
EN EL MERCADO DE OCASION
FORD ESCORT, SIERRA, SCORPIO AÑO 89
PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES
TELEFONO: 373 45 17 **FAX: 373 45 17**

RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA
711 37 12

RENAULT OCASION

Marca y modelo	Año	Km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12 000	4 500 000
Mercedes 300 CE	9/87	24 000	6 800 000
Renault 11 Turbo	85	60 000	890 000
Audi 80 4×4	6/88	16 000	2 900 000

Marca y modelo	Año	km	Precio
BMW 524 TDS6 Clim -Cue	9/88	7 000	5 300 000
Audi 80 4×4	5/88	17 000	2 900 000
Renault 18 GTD	83	65 000	650 000
Renault 5 C	88	9 000	850 000
Mercedes 190 2 3 16V	85	47 000	4 100 000

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

¡¡¡DESCAPOTABLES!!! Cabriolets. Compramos riguroso contado, incluso averiados, sin funcionar, con documentación extraviada, «deportivos», «clásicos», «antiguos», «modernos», pero han de ser descapotables en buen o

JEEP
TEL. (93)
871. 72 20
Wild Life
RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS

M-3 vendo a matricular, color grafito metalizado, 39.000 km, extras. Telf.: (985) 25 76 98.

COSWORTH vende particular, color gris, año 86, impecable, 70.000 km. Telf.: (985) 26 07 39. Horas oficina.

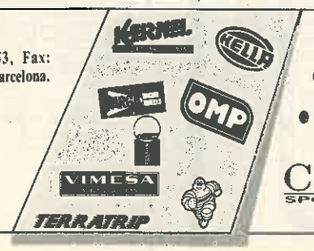
Sólo 30 segundos para vencer el invierno con: SPIKES SPIDER

- El sistema antideslizante más convincente desde que existe el neumático.
- Los SPIKES-SPIDER se montan en 30 segundos.
- Los SPIKES-SPIDER están homologados en todos los países europeos.

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport

CLASS SPORT AUTO
Muntaner, 83 A
Telf.: 93/253 25 53, Fax: 93/253 58 12. 08011 Barcelona.

- ACC. COMPETICION
- AERODINAMICA
- COMPLEMENTOS



- NEUMATICOS
- EQUILIBRADO, etc.
- MONTAJE ACCESORIOS

CLASS 2 SPORT AUTO
Valencia, 169
Telf.: 93/451 38 07.
08011 Barcelona.

J.J. COBAS 125 c.c.

CAMPEONA Y ASPIRANTE

HACE poco más de un año Alex Crivillé dejaba Derbi para pasar a JJ- Cobas. Alex se iba, o le hacían marchar, de la casa de Martorellas a causa de su indisciplina e incluso había quién decía que el «Nen» estaba todavía «verde». Todos sabemos lo que ha deparado 1989. El triunfo sin paliativos de ese chiquillo de Seva, de ese joven intrépido e irrespetuoso con los valores establecidos, que con su inspirado pilotaje y su moto vencedora, la JJ-Cobas, ha echado por tierra aquellas opiniones. Por contra, para Derbi la temporada no era más que un duro «via crucis» salvado «in extremis» por «Champi» y «Aspar» en tierras checas. Pocos dias después los hechos se precipitaban: primero, y estaba cantando, «Aspar» dejaba Derbi. Después, y eso no era tan predecible, Crivillé se iba de JJ-Cobas. El circulo se cerraba al colocarse «Aspar» en el lugar del de Seva -verdadera causa de la partida de éste- quién decidía seguir buscando nuevos horizontes y daba el salto a 250 centímetros cúbicos con Honda. Todo un intenso intercambio de posiciones en el centro del cual estaba una moto, la Campeona del Mundo con Crivillé y ahora aspirante al titulo con «Aspar».

La JJ-Cobas del 90, en manos del periodista piloto una máquina potente y eficaz En manos de "Aspar"será una moto con indiscutibles posibilidades de victoria.

Hoy, en pleno periodo invernal, ya no se piensa en el pasado. Atrás quedan victorias y derrotas, alegrías y momentos amargos. Ahora es tiempo de trabajar con la mirada fija en la temporada que pronto comenzará, una temporada en la que todos confían para vengar derrotas sufridas o confirmar

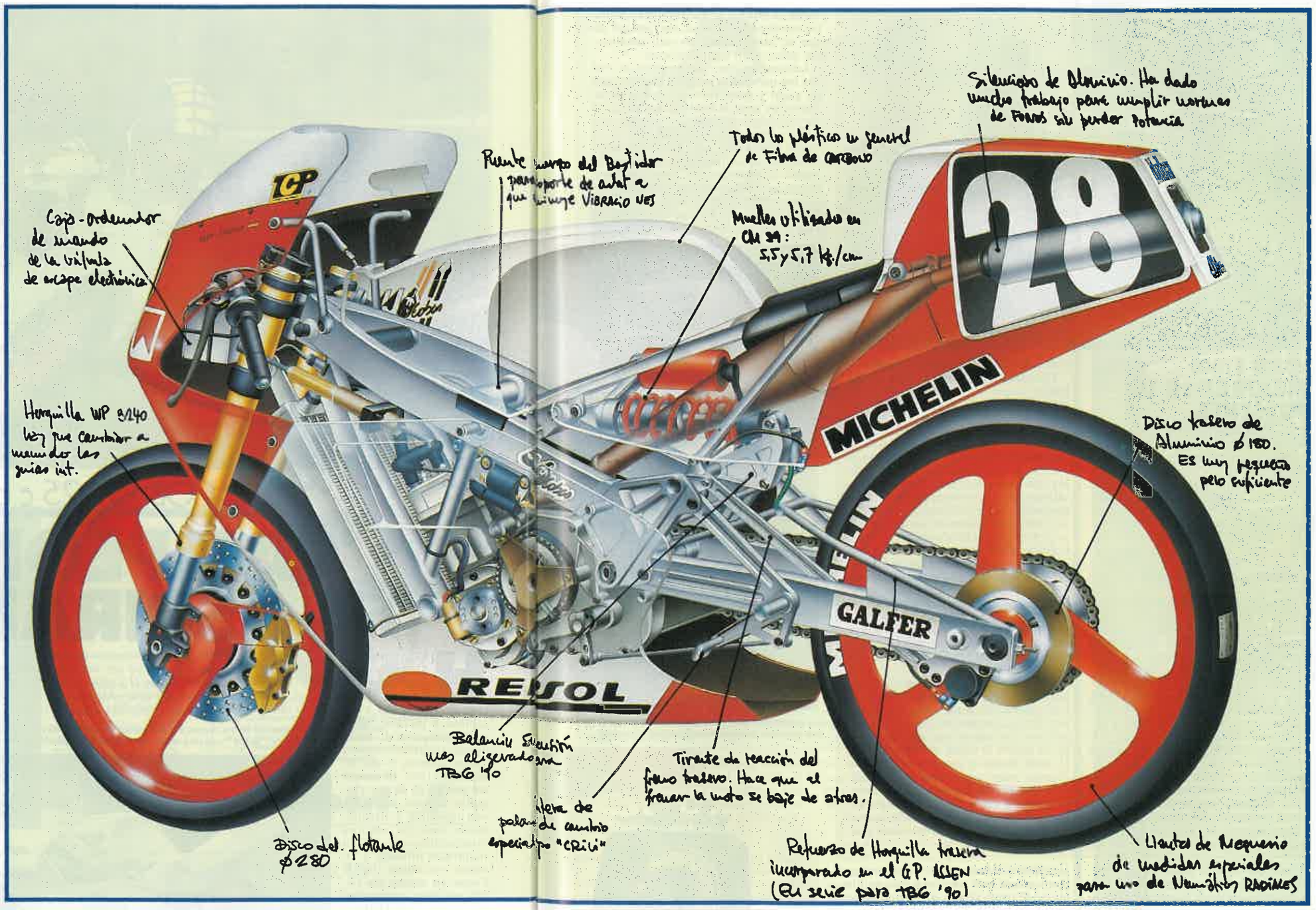
éxitos todavía latentes. En JJ-Cobas no son excepción. La moto de «Crivi» ya casi no existe. Ahora es el banco de pruebas para definir el arma de «Aspar» en 1990.

Cuando llegamos a Calafat nos encontramos a todo el equipo de Jacinto Moriana y Antonio Cobas probando nuevas soluciones, ensayando los últimos diseños. Se estrenaba, por ejemplo, una nueva horquilla White Power con mayores posibilidades de reglaje que la usada hasta el momento. En la mente de Cobas ya «existe» la moto de 1990. Muchas piezas se estan construyendo y entre tanto la moto «vieja» es un laboratorio rodante. Es pues con esta moto con la que rodamos y como debíamos compartirla con «Aspar», ahí es nada, el carenado no lucía los victoriosos colores de Marlboro sino que era blanco pues los de la marca tabaquera serían incompatibles con los patrocinadores del de Alcira...

Cobas, en su visita a Motor 16 escribió las leyendas sobre la radiografía de su moto.

Antes de arrancar me acomodé, es un decir, en la moto: «Mira si cabes» me soltó con una sonrisa sarcástica Joan Jornet, actual responsable de la máquina. Sí, a pesar de los «michelines» de mi barriga, pude meterme aunque me costaba arquearme del todo para esconder completamente la cabeza en la cúpula. Pese a que Antonio Cobas siempre coloca al piloto de modo que cargue mucho peso en la parte delantera, cosa que generalmente no aprecian en demasía las muñecas del probador, en esta ocasión no tuve la sensación de salirme por delante como me ha sucedido en otras motos suyas. Las piernas van dobladas pero no tanto como en la Derbi que probé el año pasado y aquí, también a diferencia de la «Bala Roja», el cambio está a la izquierda con la primera hacia a abajo, ¡como Dios manda !. Y, ya que tocamos este tema, en Derbi están fabricando uno así para Gianola, que no acaba de acostumbrarse con el situado a la derecha y con las marchas al revés...

«Pon primera y casi no dés gas. Ya verás como se pone en marcha enseguida» me decía Jornet al tiempo que un mecánico se preparaba para empujarme. Cuando habíamos adquirido un poco de velocidad solté el embrague de golpe, abrí imperceptiblemente el acelerador y el motor ... no arrancó. Por suerte el mecánico continuó empujando y lo intentamos otra vez, saqué los pies para ayudar «remando», y a la tercera, por fin, el motor cobró vida. Apreté nuevamente el embrague, el motor subió de vueltas y pese a que al soltarlo lo hice con suavidad y dulzura, el motor se vino abajo y no empujó. No quedaba más remedio que «pelar» embrague y así pude, por fin, enfilar la recta de Calafat.



Antes que nada es necesario familiarizarse con los mandos, encontrar la posición ideal, etc ... La primera impresión es, sin embargo, concluyente. Hay más espacio que en la Derbi, se va más «cómodo» pero sin llegar a los extremos de la Honda que, esa no daba la sensación de ser una moto de carreras sino una de calle disfrazada con un carenado. A diferencia de la Derbi, la JJ-Cobas tampoco me masacraba las muñecas ni las vibraciones me adormecian las posaderas. ¡Todo un alivio!. Así pués, una vez a gusto, es cuestión de ir apretando un poco el ritmo. La moto confiere confianza y es fácil ir bajando los tiempos. Seamos sinceros, Crivillé y «Aspar» podían estar tranquilos, sus registros no corrian peligro, pero yo cada vez apuraba más las frenadas y pasaba más deprisa los virajes.

COBAS Y GIRO
MEJORANDO LO PRESENTE

EL ingeniero barcelonés está absorto en su nueva moto. Si estéticamente sólo un carenado más estilizado diferenciará las versiones 89 y 90, dentro, no menos de un sesenta por ciento de las piezas serán nuevas, y de paso, se habrá ganado un kilo: de 67,5 se pasará a 66,5 kilos. Para lograrlo, la mayor parte de las piezas han sido rediseñadas para optimizarlas aunque el nuevo modelo mantendrá invariada la geometría que a fin de cuentas es uno de sus secretos.

Si repasamos los cambios más importantes estos atañen a las suspensiones trasera y delantera, esta una nueva horquilla invertida White Power que si antes tenía seis posibilidades de reglaje en extensión, ahora tiene veinticuatro, mientras que sigue con ocho a compresión y quince en precarga. La trasera también ofrece infinidad de posibilidades de reglaje: once en extensión y siete a compresión, mientras que las precargas del muelle son infinitas pues se regulan a rosca. Las llantas, unas Marchesini, tienen un eje más grueso mientras que el disco delantero es ahora un Brembo, aunque del mismo diámetro que antes: 280 milímetros, y con pinzas del mismo fabricante. Atrás se sigue confiando en el mismo disco, un Zanzani, también con pinzas Brembo.

El chasis es distinto en su parte delantera ya que se ha variado la pieza de sujección de éste a la culata a fin de reducir las vibraciones. Las posibilidades de reglaje del cambio, cuentan con la opción de escoger entre diez primeras, nueve segundas, cinco terceras y cuartas y siete quintas y sextas, más los dos primarios, cuatro piñones de salida y ocho coronas, permite nada menos que siete millones cincuenta y seis mil posibilidades. Y por si quieren seguir emborrachándose con cifras. Cobas nos recuerda que la Honda 500 de Sito tiene más de doce millones. Para su tranquilidad digamos que no todas esas combinaciones son viables pues podría suceder que una marcha superior fuese más corta que una inferior. Para Calafat la moto llevaba una primera de 109 kilómetros por hora y una sexta de 202 kilometros por hora a 13.000 revoluciones.

En cuanto al motor Eduardo Giró también trabaja duro, aunque está limitado por las piezas que vienen de Austria. El sugiere cambios y modificaciones pero no todo lo que pide le llega. En la prueba el motor nos ha parecido fácil de llevar y al comentárselo al «tecnic» este lo corrobora: «es que la moto ha de estar al servicio del corredor y no al revés. El motor ha de ser fácil de llevar, ha de ser una herramienta del piloto». Y en este caso ¡vaya herramienta!.

Como que todo lo bueno tiene su término llegó la hora de entrar definitivamente en boxes. Es el momento de sacar conclusiones. Me han encantado las cualidades del chasis que es rígido y noble, que vira a la menor insinuación que uno haga con el cuerpo y que en los cambios de inclinación se muestra ágil y obediente. El freno delantero, un sólo disco, es potente y progresivo. El trasero, en cambio, parece no frenar y obliga a hacer más fuerza de la que parece conveniente, tanto es así que uno teme que se bloquee. «Es que sólo lo utilizan de timón ya que al frenar con el de atrás la moto se baja gracias al sistema antihundimiento de la suspensión y así gira más plana», me explica Antonio Cobas. El embrague, con ser de competición no es duro y tiene un recorrido aceptable al tiempo que el cambio es suave, rápido y preciso. Tanto es así que una vez concluida la prueba, al repasar mentalmente las incidencias de ésta, me percaté de que no había fallado un solo cambio y eso quiere decir cuan preciso es.

Las suspensiones son progresivas y tal vez me parecieron un pelín blandas para mi gusto y peso, pero eso son apreciaciones un tanto subjetivas que precisan mayor tiempo de ensayo y pruebas con soluciones distintas. Queda por fin el motor. Este Rotax, con sus 40 caballos es fácil de llevar pues tiene una curva de potencia relativamente plana, aunque eso sí, por debajo de las 8.000 revoluciones no hay nada de nada. A partir de ahí y hasta las 10.000 empuja con fuerza y es desde ese valor y hasta las 13.000 cuando se dispara. Naturalmente si tenemos en cuenta qué cantidad de motos de calle al alcance de «casi» cualquier hijo de vecino la doblan en potencia, aunque para eso precisen de cuatro veces su cilindrada, estos cuarenta corceles no asombran demasiado ... Pero es preciso saber dónde estamos y la realidad es que con esos 125 centímetros cúbicos y un sólo pistón se están obteniendo potencias que hasta no hace mucho tiempo sólo daban las mejores 250. Y la verdad, si Crivillé y la JJ-Cobas han sido Campeones del Mundo no lo han sido por motor sino por chasis aunque tengamos que romper una lanza en favor de Eduardo Giró, el hombre de la potencia. Este Rotax es prácticamente un motor de serie al alcance de muchos ya que la firma austriaca trabaja para comercializar grandes cantidades y no hace piezas especiales. Pero a partir de ahí lo que sí es cierto es que el Rotax de Crivillé era el mejor Rotax de la parrilla de salida, el más veloz y el más fiable de todo el Mundial. Y eso se debe a Giró que ha pasado largas horas en el banco de pruebas.

Resumiendo diré pues que la JJ-Cobas me ha parecido una moto fácil de llevar, potente, eficaz y divertida si quién la lleva es como en este caso un periodista-piloto. Cuando quién la pilota se llama Crivillé o «Aspar» es una vencedora indiscutible. Por algo ha sido Campeona del Mundo y espera volver a serlo.

J.L . Aznar
Fotos: *J. Casino*

La suspensión posterior cuenta ahora con mayores posibilidades de variar el reglaje.

Detalle de la salida del tubo de escape por el interior del colín, optimizando el espacio.

"ASPAR"
PILOTAR O SUFRIR

PARA Jorge Martínez «Aspar» el cambio ha sido grande. La Derbi tiene fama de ser difícil de pilotar, muy exigente y de eso el que suscribe, puede dar fe. Con la Derbi se sufre siempre, aunque uno quiera ir sin forzar. Con la JJ se puede pilotar relajadamente, disfrutando. Se ha dicho siempre en el Mundial, que la Derbi estaba hecha a medida de «Aspar», aseveración que explicaría los fracasos que con ella han tenido Millares o el mismo Crivillé. Para Jorge la JJ «es mucho más manejable, más cómoda y menos cansada. También el motor es más suave, aquí se trabaja desde 8.500 hasta 12.500-13.000 revoluciones, mientras que la Derbi empieza en las 10.500 y al abrir gas entraba mucha más potencia, por lo que a veces la moto daba unos tremendos latigazos». Para el de Alcira el motor Rotax «tiene una curva de potencia mucho más plana, es un motor más de calle» y termina sentenciando: «la gran diferencia es que aquí el piloto disfruta mientras que con la Derbi sufría».

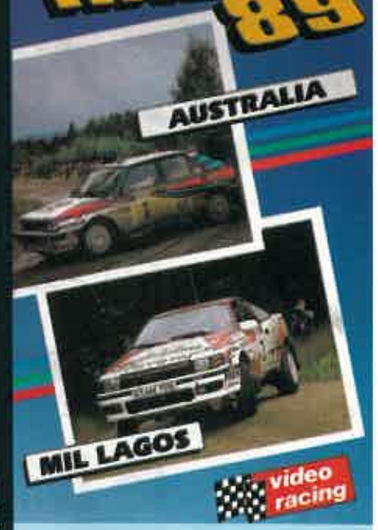
Respecto al equipo también hay diferencias. «Aunque esto sea una fábrica pequeña, aquí la visión es distinta, están más volcados en la competición, mientras que en Derbi es más un departamento de investigación. Allí se trabaja para tener más potencia que nadie, mientras que aquí se busca una buena potencia y más fiabilidad. Esto redunda en que en entrenamientos podemos aprovechar más el tiempo porque hay menos problemas, los pistones, por ejemplo, duran más, y así podemos rodar haciendo menos sustituciones». La última conclusión parece paradójica, pero por venir de quien viene tiene su importancia: «en Derbi el trabajo es mucho más artesanal, es decir, mucho más avanzado, más técnico, al menos en el campo de la competición». En efecto, en Derbi los ordenadores están más ocupados diseñando los productos de serie, mientras que en JJ-Cobas no fabrican motos de calle, solo las venden.

NOVEDAD
MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89
MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89
SUECIA-MONTECARLO 89
PORTUGAL-SAFARI 89
RALLY ARGENTINA-NUEVA ZELANDA 89
RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 89
RESUMEN MUNDIAL 125 c.c. 89

PESOS

PESADOS

RALLY 89



MOTOCLUB General Ricardos, 53
RALLYE MANZANARES Antonio López, 117
PREMIERE Avda. Pío XII, 2 Jumbo
CIRCULO DEL AUTOMOVIL Isaac Peral, 10
BARCELONA
CASA ARMANGUE Rambla de Catalunya, 127
TOTAUTO Corcega, 378

☐ PESOS PESADOS 2.995
☐ R. TOUR DE CORSE-ACROPOLIS 3.995
☐ BOFETADAS-5 3.995
☐ MOTOCROSS HOLANDA-FRANCIA 3.995
☐ MOTOCROSS INGLATERRA-BELGICA 89 3.995
☐ MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89 3.995
☐ MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89 3.995
☐ SUECIA-MONTECARLO 89 3.995
☐ PORTUGAL-SAFARI 89 3.995
☐ RALLY ARGENTINA-NUEVA ZELANDA 3.995
☐ RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 3.995
☐ 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
video racing
TELEF.: (91) 457 05 53. FAX: 457 06 00

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

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de

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.*

SER LA RADIO PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

RICARDO PEREZ ASOCIADOS

RALLYE PARIS DAKAR

CONTINUA EL DOMINIO PEUGEOT

Con dos pilotos automovilísticos entre los 10 primeros y cuatro motoristas entre los quince primeros clasificados, en esta edición del Rallye París-Dakar se habla español. El insolente y abrumador dominio de Peugeot en automóviles sólo se ve ligeramente contestado por los Range Rover y Nissan de Serviá y Prieto mientras que Carlos Mas, segundo entre las motocicletas, también aporta su grano de arena para chafarle la fiesta a Cagiva.

LA segunda semana del Dakar, la que comprende toda la zona desértica de Libia, la más temida por los participantes, se ha cumplido sin grandes sorpresas. El dominio de Peugeot sigue siendo insolente y Ari Vatanen, sin aparente gran esfuerzo, se encamina hacia un récord de victorias en etapa que no es fácil que nadie supere, porque el finlandés lleva tantas victorias como etapas menos dos.

Excepto algunos pinchazos, la historia de la participación de Peugeot en su última carrera, apenas nada tiene que contar. Tras Vatanen, Waldegaard y Wambargue (el cuarto hombre, Ambrosino, marchaba entonces algo retrasado al tener que cerrar el pelotón haciendo de coche de asistencia), Salvador Serviá llenaba de orgullo a los seguidores hispanos. Su Range Rover funcionaba a la perfección. Sólo un susto en la jornada libia, entre Sabhah y Tumu, merece ser reseñado. Su coche, rodando a cerca de 200 por hora, perdió una rueda. Un vuelco en estas circunstancias hubiese sido gravísimo y sólo la pericia de Salvador impidió el desastre. Por parecidas circunstancias pasaron los pilotos oficiales de Mitsubishi, Lartigue y Fontennay, y acabaron su participación en esta carrera.

Sin embargo, en estos días libios quien ha sufrido considerablemente ha sido el equipo Nissan. Sin una de sus asistencias, los nuevos coches han acusado un defecto en la suspensión. Los nuevos amortiguadores son evidentemente muy eficaces, pero su dureza es transmitida al soporte superior, que acaba por romperse. Hay que soldar constantemente los soportes y ninguno de los pilotos se arriesga por la falta de repuestos. Aún así, Porcar está recuperando día a día las posiciones perdidas en la primera jornada cuando el problema de amortiguación le hizo hundirse en la clasificación originando que Babler se detuviese a ayudarle y perdiese igualmente el mismo tiempo.

También Fernando Capdevila, sobre el segundo Range del equipo español de Camel, padeció problemas en las jornadas libias. Se rompió el diferencial delantero, por lo que el canario decidió tomar una ruta más larga, con menos arena y por la que debería circular sólo

Jordi Arcarons, Carlos Mas y Ari Vatanen comentan las incidencias de la etapa. Los dos pilotos españoles se codean con los especialistas de esta dura carrera.

con la tracción posterior. Llegó a perderse pero gracias a un destacamento militar, pudo retornar al camino correcto y sobre todo, reparar la avería.

El equipo Mitsubishi, en el que tantas esperanzas se habían depositado, sigue navegando en la mediocridad. No han pasado por ningún calvario específico, pero lo cierto es que no sólo no están dando la réplica a los Peugeot, como se esperaba, sino que son superados sistemáticamente por los Range Rover y Nissan. Poco a poco van recuperando posiciones, con Cowan en cabeza de la numerosa armada, que ha perdido a dos de sus hombres más rápidos, ambos por accidente, Fontennay y Pierre Lartigue.

Se esperaba mucho de las dos etapas Tumu-Dirkou y Dirkou-NGourti, entre las cuales los coches entraban en parque cerrado, sin posibilidad de reparación alguna. Una nueva modalidad de Gilbert Sabine, que pretende de esta menera, limitar el poderoso dominio de Peugeot, que de esta menera no puede recomponer su armada al finalizar la etapa. Algo así habría que hacer en tres o cuatro

Entre los camiones, los italianos Perlini están masacrando a sus rivales, los Liaz rusos.

ocasiones en la prueba para reducir las abismales diferencias de medios entre los poderosos equipos oficiales y los equipos privados. Sin asistencias a la llegada, los participantes enfocaban las dos etapas con mucho cuidado, ahorrando mecánica. Por si fuera poco, una tormenta de arena del tipo medio, complicaba enormemente la primera de las dos jornadas.

Jean Todt dio órdenes a sus hombres de rodar juntos, no emplearse a fondo y seguir las decisiones sobre navegación de quienes se considerasen más expertos. Por ello, aún sin obtener mucha ventaja sobre sus seguidores, los Peugeot se clasificaban todos juntos. Estas etapas en las que la experiencia es importantísima, sirvió para que hombres como Raymondis (Range Rover), Ickx (Lada-Porsche) o Auriol (Buggy-Renault) se clasificasen entre los mejores y subieran muchos puestos en la general. También fue muy destacable el quinto puesto, primer no-Peugeot, de Fernando Capdevila en el segundo día, con lo que el segundo hombre del equipo Range español, recuperaba parte del tiempo perdido en Libia. Sin embargo iba a ser el

Salvador Serviá ha sido cuarto durante toda la mitad de la prueba. Un problema con la inyección electrónica de su Range le ha hecho perder tres puestos que quiere, a toda costa, recuperar.

Problemas con las suspensiones han retrasado a Miguel Prieto, que está llevando a cabo una participación muy prudente. Al fin parece que se han resuelto sus males y el piloto de Nissan atacará.

Por un error en los encargados de distribuir el combustible, Carlos Mas y otros participantes conocieron la amarga experiencia de ver cómo sus motos eran llenadas de keroseno. El catalán tuvo que volcarla y limpiar el depósito en plena etapa.

canto del cisne para el canario, que dos días después, en la jornada que termina en Agadez, volcaba aparatosamente, dañando muy considerablemente su Range.

Su director deportivo, Raul Boesel decide utilizar la inyección del coche de Capdevila en el Range de Serviá que el día anterior había perdido tres horas y dos puestos en la clasificación por un fallo en este elemento. Capdevila una vez más deja la carrera a la mitad, si bien este año ha obtenido una experiencia que

Hansi Babler, encargado de hacer las asistencias rápidas en el Team Nissan, marcha ahora algo mejor que al inicio del rallye, en que se vio retrasado por prestar ayuda a Juan Porcar.

le ha resultado muy positiva para el futuro.

Quien sigue en carrera también únicamente para adquirir experiencia es Ickx. Perdió 10 horas en los primeros días, pero está empeñado en hacer del Lada un coche ganador. Patrick Tambay, también ex-piloto de Fórmula 1 como su compañero, ha abandonado con las transmisiones rotas y el belga hace día a día auténticas filigranas para que las suyas no sigan dando problemas. Lo cierto es que el potencial del coche es enorme y podrá, si acaba, recuperar mucho tiempo perdido.

Transcurrida la doble etapa marathon, quedaban dos jornadas, alrededor del lago Chad, antes de llegar a la reparadora jornada de reposo en Agadez. Parecía que iban a ser un par de días de transición, sin demasiada transcendencia. Pero lo cierto es que han supuesto un duro trabajo para el equipo Range-Camel español. Como mencionábamos con anterioridad, Salvador Serviá conoció problemas de inyección que le hicieron perder cerca de tres horas. Fue ésta una etapa dificilísima, la más larga del rallye (780 kms de especial) en la que se perdieron incluso todos los Peugeot, aunque pronto retornaron al camino correcto. Ello permitió que la etapa la ganase, al fin, un Mitsubishi, Shinozuka, con lo que el japonés y Cowan pasan ya a talonar a los Peugeot, con Serviá intercalado entre los dos Mitsubishi. Entre el quinto clasificado y el octavo, apenas hay media hora de diferencia, trenta minutos

La escuadra Mitsubishi estuvo muy retrasada al inicio del rallye. Ahora recupera posiciones pero no tiene la menor posibilidad de arrebatarle la victoria a Peugeot. En motos, Eddie Orioli y su Cagiva están cómodamente instalados en cabeza.

El belga Jackie Ickx marcha a más de diez horas de los Peugeot, pero está demostrando las buenas maneras del Lada-Porsche.

Retrasado los primeros días, Auriol está llevando su Buggy Renault más lejos que nunca y haciendo tiempos meritorios.

que pueden cambiar cualquier día. Cualquiera de estos cuatro hombres tiene experiencia suficiente para imponerse, aunque lo cierto es que los tres primeros Peugeot están a más de tres horas de ventaja. Salvo error gravísimo o el robo del coche, es hasta posible que Jean Todt tenga que volver a utilizar una moneda de 10 francos para decidir quien de sus hombres se colocará la corona de laurel.

Todo lo que es monotonía entre los coches, es emocionante entre los motoristas. Por si fuera poco, los españoles Carlos Mas y Jordi Arcarons están bri-

Gravísimo accidente del frances Poli, que se encuentra en estado de coma tras una caída de su moto. Es impresionante la eficacia de las asistencias médicas, aunque no siempre pueden salvar vidas.

llando muy especialmente. Mas tuvo problemas en la salida de la primera de las dos etapas seguidas ya que llenaron su moto con keroseno en vez de gasolina y tuvo que vaciar el depósito, perdiendo cerca de 15 minutos en la operación y bastante tiempo en los primeros 100 kilómetros, hasta que todo volvió a funcionar correctamente y el catalan tomó confianza en su montura.

Pese a todo y favorecido por los abandonos (se quedaron sin gasolina Peterhansel y Neveu en una etapa en la que, mal guiados, los motoristas realizaron cerca de 120 kilómetros de más), ya es segundo, a cerca de una hora del italiano De Petri, con una Cagiva. Arcarons es séptimo y los compañeros de Mas, Fernando Gil y Xavi Riba, están haciendo un excelente trabajo de ayuda a Mas, marchando ya entre los quince primeros.

Muy mala fortuna para los hombres del team Suzuki, Agustín Fernández y Juan Hernández. Ambos han tenido que abandonar. El primero, en la primera etapa marathon, al tener una caída y romperse una clavícula. El año pasado le ocurrió lo mismo a su compañero Juan. Pocos días despues, la moto de Juan conocía un extraño problema de carburador. Su camión de asistencia llegó muchas horas después de que estuviese detenido, con la noche caída, por lo que decidió esperar a la luz para continuar. A los pocos kilómetros, el problema volvió a reproducirse y Juan decidió dejar la carrera. Este año no ha sido el de su buena suerte.

Queda una tercera semana con etapas durísimas y con el temible desierto de Mauritania. Allí los pilotos expertos, como Porcar, Prieto o Serviá tienen mucho que decir, lo mismo que Carlos Mas, que pese a la diferencia con el primero, mantiene la esperanza de llegar como vencedor a las doradas playas de Dakar en una edición que será histórica porque es más que posible que Peugeot logre su victoria 14 de 14 participaciones.

J.M.C.

SABHA-TUMU

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 40.32. **2º Waldegaard-Fenouil** (Peugeot 405) a 4.49. **3º Ambrosino-Baumgartner** (Peugeot 205) a 39.36. **4º Cowan-Delferrier** (Mitsubishi) a 41.48. **5º Raymondis-Destaillats** (Range R.) a 51.16. **6º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 58.24. **7º Zaniroli-Couillet** (Mitsubishi) a 59.00. **11º Porcar-Touriñán** (Nissan) a 1h.08.31. **12º Serviá-Puig** (Range R.) a 1h.15.20. **18º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 1h.19.19.

MOTOS

1º De Petri (Cagiva) 5h.04.30. **2º Peterhansel** (Yamaha) a 6.02. **3º Neveu** (Yamaha) a 6.46. **4º Piccard** (Yamaha) a 8.57. **5º Mas** (Yamaha) a 9.29.

TUMU-DIRKOU

COCHES

1º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405) 1h.13.49. **2º Vatanen-Berglund** (Peugeot 405) a 1.53. **3º Raymondis-Destaillats** (Range R.) a 2.24. **4º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 3.02. **5º Ickx-Tarin** (Lada) a 7.05. **6º Serviá-Puig** (Range R.) a 12.41. **7º Auriol** (Buggy) a 13.09. **15º Porcar-Touriñán** (Nissan) a 24.51. **19º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 32.24. **26. Babler-Ortiz** (Nissan) a 50.38.

MOTOS

1º De Petri (Cagiva) 4h.07.21. **2º Orioli** (Cagiva) a 10.35. **3º Piccard** (Yamaha) a 11.52. **4º Peterhansel** (Yamaha) a 12.14. **8º Mas** (Yamaha) a 15.05.

DIRKOU-N'GOURTI

COCHES

1º Ambrosino-Baumgartner (Peugeot 205) 2h.37.41. **2º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 00.48. **3º Vatanen-Berglund** (Peugeot 405) a 1.51. **4º Waldegaard-Fenouil** (Peugeot 405) a 2.38. **5º Capdevila-Rodríguez** (Range R.) a 7.42. **6º Ickx-Tarin** (Lada) a 12.00. **7º Auriol** (Buggy) a 18.32. **9º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 27.16. **12º Serviá-Puig** (Range R.) a 30.12. **24º Babler-Ortiz** (Nissan) a 1h.00.59.

MOTOS

1º De Petri (Cagiva) 5h.01.20. **2º Arcarons** (Cagiva) a 1.17. **3º Picco** (Yamaha) a 2.19. **4º Peterhansel** (Yamaha) a 3.45. **5º Mas** (Yamaha) a 3.57.

N'GOURTI-N'DJAMENA

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 2h.37.56. **2º Waldegaard-Fenouil** (Peugeot 405) a 00.30. **3º Serviá-Puig** (Range R.) a 12.38. **4º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 15.18. **5º Ambrosino-Baumgartner** (Peugeot 205) a 17.41. **6º Shinozuka-Magne** (Mitsubishi) a 28.37. **7º Capdevila-Rodríguez** (Range R.) a 28.59. **8º Cowan-Delferrier** (Mitsubishi) a 30.49. **9º Weber-Schulz** (Mitsubishi) a 44.56. **10º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 51.05.

MOTOS

1º Orioli (Cagiva) 5h.38.53. **2º De Petri** (Cagiva) a 1.39. **3º Arcarons** (Cagiva) a 22.23. **4º Lalay** (Suzuki) a 8.17. **6º Mas** (Yamaha) a 27.14.

N'DJAMENA-N'GUIGMI

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 1h.31.04. **2º Waldegaard-Fenouil** (Peugeot 405) a 14.35. **3º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 16.49. **4º Serviá Puig** (Range R.) a 26.54. **5º Ambrosino-Baumgartner** (Peugeot 205) a 27.23. **6º Shinozuka-Magne** (Mitsubishi) a 30.57. **7º Cowan-Delferrier** (Mitsubishi) a 33.50. **8º Auriol** (Buggy) a 36.55. **9º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 39.38. **10º Rivière-Lafeuillade** (Lada) a 40.05.

MOTOS

1º Peterhansel (Yamaha) 4h.45.35. **2º Orioli** (Cagiva) a 1.19. **3º Magnaldi** (Yamaha) a 2.25. **4º Lalay** (Suzuki) a 4.40. **7º Mas** (Yamaha) a 11.15.

N'GUIGMI-AGADEZ

COCHES

1º Shinozuka-Magne (Mitsubishi) 3h.26.52. **2º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 1.26. **3º Ickx-Tarin** (Lada) a 2.14. **4º Auriol** (Buggy) a 2.53. **5º Ambrosino-Baumgartner** (Peugeot 205) a 25.53. **6º Cowan-Delferrier** (Mitsubishi) a 32.00. **7º Vatanen-Berglund** (Peugeot 405) a 34.46. **8º Babler-Ortiz** (Nissan) a 36.16. **10º Porcar-Touriñán** (Nissan) a 43.42. **11º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 57.23.

MOTOS

1º Orioli (Cagiva) 10h.12.50. **2º Mas** (Yamaha) a 30.55. **3º Piccard** (Yamaha) a 36.12. **4º Magnaldi** (Yamaha) a 37.31. **5º Wagner** (Suzuki) a 42.17.

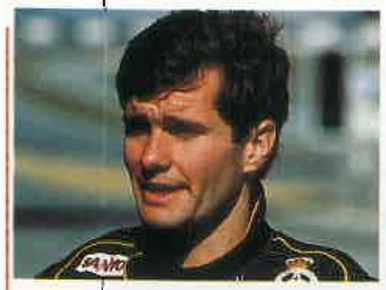
CLASIFICACION GENERAL

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 15h.54.55. **2º Wambergue-Da Silva** (Peugeot 205) a 1h.49.55. **3º Waldegaard-Fenouil** (Peugeot 405) a 1h.56.09. **4º Ambrosino-Baumgartner** (Peugeot 205) a 4h.23.15. **5º Cowan-Delferrier** (Mitsubishi) a 4h.48.13. **6º Serviá-Puig** (Range R.) a5h.41.55. **7º Shinozuka-Magne** (Mitsubishi) a 5h.51.24. **8º Prieto-Juncosa** (Nissan) a 5h.54.28. **13º Porcar-Touriñán** (Nissan) a 9h.19.57. **18º Babler-Ortiz** (Nissan) a 11h.07.19.

MOTOS

1º Orioli (Cagiva) 48h.26.16. **2º Mas** (Yamaha) a 1h.09.46. **3º Picco** (Yamaha) a 2h.23.21. **7º Arcarons** (Cagiva) a 3h.10.25. **12º Gil** (Yamaha)



SEAT SPORT

ADIOS A LA FORMULA 1

TRAS unos contactos con **Coloni y Eurobrun,** el piloto español **Luis Pérez-Sala** abandona sus esperanzas de volver a subirse este año en un Fórmula 1. Luis hará algunas pruebas del mundial de resistencia junto a **Jesús Pareja** y **Oscar Larrauri** en el equipo de **Walter Brun,** quien le ha hecho una generosa oferta económica.

FORMULA 1

A LA CAZA DE GENIOS

A **Ferrari** le ha fallado el fichaje de **Jo Ramírez,** actual coordinador del equipo **McLaren.** A pesar de la excelente oferta económica que ha recibido de la escudería italiana, Ramírez ha preferido seguir fiel a **Ron Dennis.**

Se ha confirmado que la escudería **Brabham** ha pasado a manos de una nueva sociedad. Esta sociedad está formada por **Romeo Casola, Mik Earle y John Chamberlain.** Estos dos últimos han abandonado la escudería **Onix,**que al parecer puede desaparecer de la Fórmula 1.

Se ha firmado el contrato entre **Eurobrun** y la nueva marca **Neotech** para disponer el nuevo propulsor de doce cilindros dispuestos a setenta grados que ha diseñado el ingeniero **Rolf Peter Marlow,** que durante años trabajó en el departamento de competición de **Porsche y BMW.** El presidente de la Neotech, **Manfred Pehr,** ha precisado que el acuerdo entre la nueva marca austriaca y la escudería Eurobrun tendrá la duración de una temporada, renovable si ambas partes están satisfechas de los resultados. Según datos oficiales, el nuevo propulsor tiene un peso un poco superior a los 150 kilos y desarrolla 655 caballos a 12.400 rpm.

PREMIO

PIONEER-MOTOR 16

PIONEER, fabricante de productos electrónicos, especializado en la alta fidelidad para automóviles, ha esponsorizado por tercer año consecutivo el **12.º Rallye París-Trípoli-Dakar.**

Pioneer y **MOTOR 16** han creado este premio especial para distinguir a los pilotos españoles que han encabezado la clasificación final dentro del Raid, para premiar el riesgo y la aventura.

Boxes

EN el próximo **Rallye de Montecarlo, Lancia Martini** vuelve a sus colores tradicionales con fondo blanco y el azul y rojo de Martini. Tras la experiencia de los últimos rallyes de la temporada, en que los Lancia fueron pintados de rojo se comprobó, que la reproducción fotográfica de los coches era muy deficiente.

Y hablando de **Montecarlo,** los pilotos que en estos momentos se encuentran entrenándolo están sorprendidos por la **ausencia total de nieve.** Esto no quiere decir que no la haya dentro de quince días, en cuyo caso los entrenamientos no servirán para nada.

BALESTRE se ha desplazado a **Agadez,** para vender bien a los hombres del Dakar su idea del Campeonato del **Mundo de Raids,** proyecto en el que entre otras marcas está interesada Lancia. En el desarrollo de esta idea está trabajando **Mauricio Serena.**

LA Challenge Opel Lotus de la próxima temporada sufre algunas modificaciones por la incorporación de **catalizadores y gasolina sin plomo** en los motores de 16 válvulas. Se pretende, así mismo eliminar las diferencias de potencia en los motores detectadas durante este año.

RENAULT ha estrenado estos días su nuevo motor de **Fórmula 1, el RS2.** El belga **Thierry Boutsen** ha sido el encargado de realizar los primeros ensayos en el circuito de e Castellet, con el motor montado sobre un Williams FW13, con algunas modificaciones. Los ensayos han sido satisfactorios, aunque uno de los motores se rompió después de rodar 60 vueltas a ritmo de carrera.

DIFICULTADES para el **Circuito de Estoril,** ya que la zona ha sido declarada zona de paisaje protegido. De momento, sólo se han autorizado el **Gran Premio de Fórmula 1** y la prueba-exhibición del **Rallye de Portugal.**

COMO es tradicional, los próximos 1, 2, 3 y 4 de febrero se celebrarán las **24 Horas de Chamonix,** donde se enfrentarán cara a cara los dos especialistas **Stig Blomqvist** y **Ari Vatanen.**

EL **Peugeot 309 GTi 16 V** estará homologado a partir de 1 de junio de 1990. En Italia participará en las pruebas del **Campeonato CIR** y es muy posible que Peugeot Talbot España disponga de una unidad preparada que lógicamente conduciría **Javier Azcona.**

RENE Arnoux podría volver a la competición para participar en algunas pruebas del campeonato francés de rallyes en un **Renault 5 Grupo N.**

PIERRE Lartigue pretende correr el **Rallye de Montecarlo** con un Mitsubishi Galant y Guy Colson como copiloto. El piloto francés, que actualmente está corriendo el **París-Dakar,** también con Mitsubishi, sólo tendrá tres días desde que finalice la prueba africana para tomar la salida en el primer rallye del mundial que comenzará el día 19 de enero.

EL **Rallye de Australia,** en lugar de celebrarse del 13 al 17 de septiembre, tendrá lugar del **20 al 24** del mismo mes. Los organizadores han obtenido de la FISA este aplazamiento para que no coincida con el **Gran Premio de Motociclismo** de 500 centímetros cúbicos que se celebra el 16 de septiembre en ese continente. El único inconveniente de ese cambio es que el **Rallye de San Remo** tendrá lugar menos de **dos semanas después** de la llegada del de Australia.

LA guía del aire libre de Madrid acaba de salir al mercado. Esta guía, de **222 páginas,** ofrece a los aficionados madrileños una completa información sobre distintas actividades así como organismos, entidades o clubs relacionados con los deportes al aire libre, entre los que se encuentra la práctica del **todo terreno.**

EL piloto vigués **«Chano» Carrera** participará en el próximo **Rallye de Montecarlo,** haciendo equipo con el portugués Pedro Pérez e integrado en el equipo Bastos. El veterano y rápido piloto español utilizará el fiable **Toyota Corolla GT** con el que ganase su clase en el último **Rallye de Portugal.**

COLLIN y Biamonti serán, casi con toda seguridad, los compañeros de **José María Ginés** en el equipo de tres coches que **UMM** prepara para la próxima **Copa de España de Raids.**

CUANDO todavía el París-Dakar está en todo su apogeo, los organizadores del **Rallye de Túnez** lo tienen todo listo para celebrar el décimo aniversario de esta prueba, que tendrá lugar del 1 al 9 de abril. La prólogo será en el circuito de Paul Ricard, el 31 de marzo, y el rallye, con **2.500 kilómetros** de recorrido, tendrá siete pruebas especiales, de 300 a 350 kilómetros cada una. Para celebrar el décimo aniversario, el día 6 por la tarde está previsto en el oasis de Nefta un concierto de **Francis Cabrel.**

LA Trucha Team es un grupo que tiene como objetivo **potenciar** la **ecología** y el **todo terreno.** Organizan travesías y excursiones con vehículos 4×4 en las que aprovechan para repoblar zonas forestales por las que pasan. Todos los interesados en participar en las actividades de este grupo pueden dirigirse al Hotel la Trucha, Avenida Doctor Tapia, 17, 40500 Riaza (Segovia), o a los teléfonos (911) 55 00 61-55 00 86.

DONATO Hergueta podría participar en el Campeonato de España de Rallyes con un **Opel Kadett GSi** de **Gr. A ex oficial Opel.**

BARDOLET vende su **Sierra Cosworth** grupo N en siete millones de pesetas. Hay varios contactos, pero todavía nadie se ha decidido. El cántabro **Pedro José Diego** es uno de los más interesados en su compra.

BALLESTA

CATALUNYA EXPRESS

El año sabático de Pérez Sala

J. M. CASANOVAS

PEREZ Sala ha decidido coger el toro por los cuernos. Con la serenidad que le distingue, con la frialdad de siempre y con la lógica por bandera, ha dicho adiós a la **Fórmula 1**. Era una decisión cantada. Sus últimos meses en Minardi le cerraron muchas puertas.

Siempre lo había dicho, **« seguir por seguir, no sigo»**. Tenia ofertas de tres escuderías: Coloni, Eurobrun y Osella. Pero en los tres casos tenía que pasar por las preclasificaciones y no quiere exponer su prestigio a esta lotería donde tan fácil es perder. Sólo hay que recordar lo que han hecho estas marcas la última temporada para percatarse de que clasificarse para disputar un par de grandes premios, ya es un éxito.

« En principio la próxima temporada - explicó Perez Sala a Motor 16 - me tomaré un año sabático, aunque no descarto la posibilidad de disputar alguna carrera de sports. Tenía tres ofertas y mis patrocinadores me apoyaban. Pero no quiero engañar a nadie. Para ser del monton, para correr sin posibilidades, prefiero pararme un año y **esperar**.»

Luis no descarta tampoco la posibilidad de que mediada la temporada surja un volante en una escudería del nivel medio y vuelva a los circuitos, siempre y cuando le ofrezcan un trabajo serio y continuado.

La verdad es que entre Minardi y **Pierlugi Martini** cavaron la tumba de Perez Sala en la categoría reina. La escudería italiana, a raiz de que Lois dejó de ser el patrocinador principal, jugó la carta del piloto italiano que además, consiguió unos registros que incluso llegaron a dejar en evidencia a nuestro compatriota.

Se habló mucho del diferente trato que recibian en los **neumáticos**, pero Luis no quiere hacer leña del arbol caído: «En Minardi he vivido dos temporadas apasionantes en las que he aprendido mucho. He logrado excelentes resultados e incluso he puntuado en una carrera, lo que no pueden decir todos. Sólo si vuelvo a tener un buen monoplaza, volveré a la F-1.»

De momento, sus contactos profesionales se estrechan con las escuderías del **Mundial de prototipos.** Parece claro que su año sabático no será un año en blanco. No ha perdido la ilusión ni la fe en sus posibilidades, pero no quiere dar pasos en falso.

Se condidera un profesional y no esta dispuesto a quemar su prestigio sólo por decir que sigue en la fórmula reina.

Así es Luis Perez Sala. **Reflexivo, serio y honrado**. Quizás su propio carácter ha sido su principal enemigo al volante de un F-1. Quizás para triunfar a 300 por hora, falta más audacia, valentía y un cierto grado de **locura.** Quizás...

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.

ALFA ROMEO

RECAMBIOS ORIGINALES.

En Citroën
LA GRAN OCASION

Al comprar un coche de segunda mano, es fácil equivocarse.
Al comprar un vehículo de ocasión, de Citroën Eurocasión, no hay error posible, porque son coches que están como nuevos.
En Citroën Eurocasión encontrará el coche que necesita, la marca y el modelo que busca, y con todas las garantías.

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.

Todas las marcas. Todos los modelos.
Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que Usted pueda elegir con Garantía.

Garantía hasta 2 años.
Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.
Nuestros vehículos de ocasión cubiertos por la Garantía Oro (2 años) y Plata (18 meses), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

Financiación hasta 48 meses.
Podemos facilitarle, a través de nuestra Financiera de Marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamientos hasta los 48 meses.

1.000 puntos de Asistencia Post-Venta.
Prestamos Asistencia Post-Venta a todos los vehículos cubiertos por una Garantía Eurocasión, en más de 1.000 puntos en toda España, a través de la Red Citroën con los mismos hombres y los mismos medios que dedicamos a nuestros vehículos nuevos.

EN LA RED CITROËN
Eurocasion
Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

UN ESCORT PARA LA DECADA DE LOS 90

SEMANAL Motor 16 GRUPO 16

13 de enero de 1990 — Núm. 325 • 275 ptas.

BUGATTI 035 EL NUEVO REY

- SUPERIOR AL FERRARI F-40 Y AL PORSCHE 959
- 440 cv. • 350 KM./H • 50 UNIDADES EN EL 91

PARIS-DAKAR: SE HABLA ESPAÑOL

NUEVO ALFA 33 BOXER 16V FRENTE AL GOLF GTI 16V

00325
8 413042 641506