

FERRARI P-4



PLAGIO JAPONES

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

20 de enero de 1990

Núm. 326 • 275 ptas.



EL CITROEN XM V6
FRENTE A SUS RIVALES

BERLINAS CON CLASE

ALFA 164 V6 • AUDI 200 TURBO • BMW 530 • SCORPIO 2.9 i
THEMA 2.0 i.e. TURBO • MAZDA 929 • MERCEDES 260 E • SENATOR 3.0
R-25 V6 TURBO • ROVER VITESSE • SAAB 9000 TURBO

PRUEBA DEL PEUGEOT
405 Mi 16 x 4

1990

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.



Adiós, récord, adiós

UN año récord en ventas acaba de pasar al libro de oro del automovilismo español, un año récord que ya de antemano parece indicar que no volverá a repetirse, pues todas las perspectivas señalan una disminución de las matriculaciones de automóviles en España el año que viene.

El balance final del año 89 ha sido positivo. El total de las ventas ha sido de 1.138.589 automóviles de turismo, incluyendo las matriculaciones de Canarias, Ceuta y Melilla. La cifra equivalente en 1988 fue de 1.063.287 automóviles. De enero a diciembre del 89 se ha vendido, pues, un 7,07 por ciento más. El mercado ha crecido, pero en el último mes del año, se ha registrado una disminución respecto al mismo período del año anterior. Y este podría ser el inicio de un período de vacas flacas o al menos de unas ventas tendentes a la baja.

1990 no parece que vaya a repetir las cifras récord del 89. Los fabricantes de automóviles y los importadores (que han copado el 37 por ciento de las ventas) tendrán que echarle grandes dosis de imaginación al mercado. España es todavía un mercado por motorizar, pero la política restrictiva del gobierno en materia crediticia siempre puede suponer un obstáculo difícil de salvar, claro que el

inigualable dinamismo de las marcas con sus nuevos modelos es el que tendrá la última palabra. Desde la A a la Y, desde Alfa Romeo a Yugo, 1990 va a ser un año cuajado de novedades, de nuevos productos que pondrán la oferta cada día más variada y atractiva.

Alfa con el nuevo 33, Audi con la Serie 100, BMW con el 3, Fiat con el Tempra, Ford con el Escort, Nissan con el Bluebird, Peugeot con el 605, Renault con el nuevo 5, Rover con el 214/216,



Volvo con el 460 y Yugo con el inmediato Florida, tienen la palabra. Son modelos enteramente nuevos, que vendrán a competir con los actuales líderes, de los cuales el Renault 19 es el número uno con 91.471 unidades vendidas en los últimos doce meses. Le siguen el Opel Kadett (81.269), el

Ford Escort/Orion (77.194) y el Seat Ibiza (71.857), todo ello dentro de un balance global entre fabricantes en el que Renault es el único que baja (-0,64 por ciento), mientras todos los demás suben en proporciones más o menos discretas, como el 2,48 por ciento del grupo PSA, o notables como el 15,21 por ciento del grupo Seat-Audi-VW. En conjunto, un récord difícil de volver a repetir.

Alberto Mallo

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
8	LO ULTIMO Salón de Detroit
16	ECONOMIA Japón y el mercado europeo
22	FUERA DE SERIE Réplicas japonesas
26	CUENTENOS SU CASO
27	MERCADO Aranceles
28	PRECIO COCHES NUEVOS
34	PRECIO COCHES USADOS
36	CRITICA DE TIENDAS



38	FRENTE A FRENTE Grandes berlinas europeas
50	AUTOSONIDO
51	COMPRAR Y VENDER
59	MOTOS Aprilia Réplica 125
64	DEPORTE Rallye Montecarlo
70	F-1: Pruebas en Estoril
74	París-Dakar
80	A todo gas
82	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 Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Victor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, André Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Poyo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogo) 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 Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnaú. 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), José Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valla. Teléfono: 268.04.02-03. Avda. del Ejército, 11. Galería S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRHL Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. 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. 1983. Difusión controlada por OJD.



PAG.13: A FONDO: PEUGEOT 405 MI 16

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 pts., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 1,8 franco lux.; Portugal, 440 escudos; Uruguay, 2.500 pesos.

En voz baja



Los importadores de coches japoneses se muestran optimistas sobre la tendencia del Ministerio de Economía a aumentar muy considerablemente el número de automóviles autorizados a importarse en régimen de libre práctica. Se habla de que incluso podría doblarse la cantidad respecto a las unidades importadas el pasado año 89.

Y siguiendo con los japoneses, en el primer trimestre de este año, vamos a asistir a toda una ofensiva comercial, con la presentación de no pocas novedades: Mazda RX7 Turbo, Toyota Corolla, Suzuki Swift berlina y el Subaru Legacy.

A la vista de la evolución de la demanda de gasolina sin plomo, en Peugeot han decidido seguir los pasos de Citroën e importar los 605 V6 sin catalizador y por tanto, susceptibles de ser utilizados con gasolina super.

La moda de los años 90 serán probablemente los motores de dos tiempos. La última noticia procede de la firma Subaru, que ha presentado un prototipo de un cuatro cilindros en V de 60 grados, con compresor rootes e inyección directa, en cilindrada de 1,5 litros. No hay más datos. Ya se conocen desde hace algunos meses un motor V6 de 2 tiempos de Toyota, en el que se ha logrado un 50 por ciento de incremento de par y una potencia total de 240 CV.

La venta de coches alemanes en USA ha caído en el pasado año 1989 de una manera más que alarmante. La firma Porsche ha dejado de vender un 24 por ciento (poco más de 10 mil unidades) y Volkswagen un 17 por ciento. Mercedes y BMW el 10 por ciento y Audi el 4 por ciento. En total, frente a las 340.000 unidades del 88, en el 89 sólo se vendieron 305.000.

PARA MADRID

SIN HUMOS

NAUSA, empresa vallisoletana de automoción, acaba de presentar su vehículo no contaminante en Madrid. El prototipo, denominado bimodal, va equipado con dos motores, uno clásico y otro eléctrico. Puede utilizar, in-

bano o reparto de mercancías. El vehículo presentado pertenece a la firma italiana Iveco, está hecho por encargo del Ayuntamiento de Turín y su precio aproximado oscila entre los quince y los diecisiete millones de pesetas. Se contempla, por el momento como una solución interesante.

EL PRINCIPE

CON EL AUTOMOVIL

La afición automovilística de la Familia Real española goza de una salud excelente,

como acaba de demostrar S.A.R. el Príncipe Felipe en la audiencia concedida a los organizadores de la I Semana del Automovilista, una semana de exposiciones y congresos dedicados al estudio de todos los problemas que afectan al usuario. El Príncipe Felipe, tan amante de los coches como su padre, el Rey Juan Carlos, comentó cientos de curiosidades con algunos de



los responsables principales de este acontecimiento, con Víctor Montes, Presidente de ADA, una de las entidades patrocinadoras, así como con Rafael Fernández, Director General de Carreteras.



GASOLINA

BAJARA LA « VERDE »

La gasolina sin plomo verá reducido en los próximos meses su diferencial de precios respecto a la súper ya que en el borrador de los Presupuestos Generales del Estado para 1990 se recogerá una reducción de 2 pesetas -hasta las 35- en el impuesto especial por cada litro de ese combustible. Esta medida busca el fomento del consumo de la gasolina ecológica al asumir el Estado el sobre coste que le supone a las refinerías su producción.

MINIATURA PRECIO POR LAS NUBES

Los Ferrari 330 P-4 del francés Patrice De Conto llaman la atención no sólo por su tamaño reducido, ya que están contruidos a escala 1/8, o por la calidad de su acabado, sino también por sus precios astronómicos, siempre cercanos al millón de pesetas. Los 330 P-4 ensamblados por De Conto hacen gala de una fidelidad absoluta al modelo original; los neumáticos, sin ir más lejos, llevan



distintamente, energía térmica (gasolina, gasóleo, butano), idónea para desplazamientos en carretera, terreno en el que se requiere mayor autonomía y velocidad, o energía eléctrica, idónea para tramos urbanos por las ventajas medioambientales y acústicas de tal sistema. La Concejala de Medio Ambiente, Esperanza Aguirre, consideró la posibilidad de utilizar el vehículo bimodal en servicios municipales tales como recogida de basura, transporte ur-



ELF IBERICA

UN PIE EN EL ACELERADOR

Elf Ibérica, filial de una de las empresas francesas más prestigiosas dentro del mundo de los carburantes y los lubricantes, ha decidido acelerar su marcha en el mercado español; la liberación completa en el capítulo de lubricantes, así como el inicio de la instalación de gasolineras por todo el país ha supuesto un gran paso hacia el futuro. Elf ha creado ya un núcleo central con tres puntos de servicio distribuidos por las provincias de Barcelona y Lérida, en dos de esas gasolineras es posible disponer de gasolina sin plomo. Elf continúa mientras tanto con su política de apoyo al deporte, con una predilección especial por las Copas Renault.

LAND CRUISER

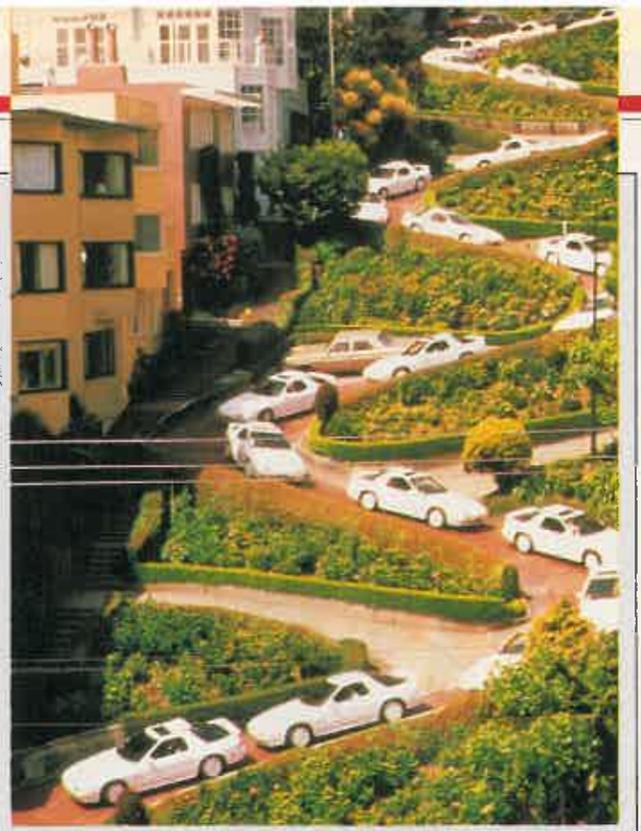
PRECIOS BAJOS

Los Toyota Land Cruiser, los todo terreno más afamados de la marca japonesa,

MAZDA

EL PODER ROTATIVO

El Mazda RX-7 sigue fiel al motor rotativo, al motor creado por Felix Wankel, un prodigio de suavidad y eficacia que ha madurado a las mil maravillas en manos de los técnicos japoneses. La mejor demostración del poderío rotativo está recogida en la imagen, con la cinematográfica calle de Sunset Boulevard invadida por todo un batallón de coupés RX-7 de color blanco. La calle más famosa de San Francisco vivió un día inolvidable en compañía de los deportivos japoneses, coches animados por una mecánica revolucionaria que tiene mucho futuro por delante.



van a ver sus precios rebajados gracias al recorte arancelario que afecta a los vehículos procedentes de la Comunidad Económica. A partir del día 15 será posible acceder a los Land Cruiser 250 TD por unas doscientas mil pesetas menos, de forma que el precio final se quedará en unos tres millones de pesetas. Los 250 TD seguirán llegando de Portugal, de la fábrica de Salvador Caetano, encargada del montaje del todo terreno y de su mecánica italiana VM.

SUZUKI

FABRICA EN HUNGRIA

El fabricante japonés Suzuki ha anunciado la consecución de un acuerdo con Hungría para la instalación de la primera fábrica de automóviles en ese país. La planta, que supone una inversión inicial de 20.000 millones de yens (unos 16.000 millones de pesetas), se instalará en la ciudad de Esztergom y de ella saldrán en 1992 unos 15.000 coches para superar unos años después las cien mil unidades. Por otra parte, Daihatsu ha presentado al Gobierno de Polonia un proyecto para montar seis mil unidades de su modelo Charade en las instalaciones de la empresa pública FSO.

Verde y Rojo



SUPONEMOS que es una desdichada coincidencia, pero no es de recibo que el slogan utilizado en estas fechas por Nissan sea idéntico al empleado por Toyota hace muy poco tiempo. «El mejor en todos los terrenos»... incluso copiando.

NADIE discute la categoría de Amando de Miguel como sociólogo, pero debe tener algún lapsus en temas automovilísticos. Proponer con toda seriedad que la solución para los problemas del tráfico en Madrid es desplazar la capitalidad a 50 kilómetros de distancia, es sin duda ingenioso, pero no deja de ser una perogrullada utópica.

LAS TV autonómicas están dando todo un ejemplo de lo que debe hacerse en una retransmisión automovilística, con motivo del París-Dakar. Tanto TV-3 catalana como TM-3 madrileña, están haciéndolo muy bien. Nuestra enhorabuena a José Luis Merlos y Ramón Rubiales, enviados de cada una de las cadenas.

IGNACIO Medina es uno de esos hombres importantes en el automovilismo nacional, creador de Medinabi Rodamientos. En estos días inaugura una nueva sede social y con tal motivo, le dedicamos nuestra más cordial felicitación.



¿ASESORAR EMPRESAS...?

¿Y QUE EDAD DECIS QUE TENEIS?

"En todos los sitios nos decían lo mismo: que los empresarios no se dejan asesorar por gente tan joven, ni aunque supiéramos toda la informática del mundo..."

Pero nosotras, mientras estudiábamos la carrera, nos habíamos dado cuenta de la desinformación de algunas empresas en temas de informática, y de sus problemas por tener ordenadores antiguos o mal elegidos.

Y nos sentíamos capaces de ofrecerles ese asesoramiento; esa información. Queríamos montar una empresa dedicada a ello. ¡Pero era tan difícil conseguir un crédito...!

Sin embargo, en cuanto les contamos el proyecto, el Hispano 20 nos facilitó las cosas. En 10 días teníamos el crédito.

Ahora, la empresa está montada... ¡Y funciona!

Gracias a que el Hispano 20 confió en nuestro proyecto, hoy son muchas las empresas que confían en nosotros... ¡Y en nuestro trabajo!

JORDI TORRES MATAS
Empresario Informático

HISPANO 20, HOY

En dos años de existencia, 35.000 jóvenes clientes. Apoyo a todo lo que sea nuevo, creativo, emprendedor o, simplemente, joven. Como las Asociaciones de Empresarios Jóvenes. Como los artistas que se lanzan en nuestras salas de exposición. Como tus ideas, tus proyectos. Ven, cuéntanos. Cuenta con nosotros.

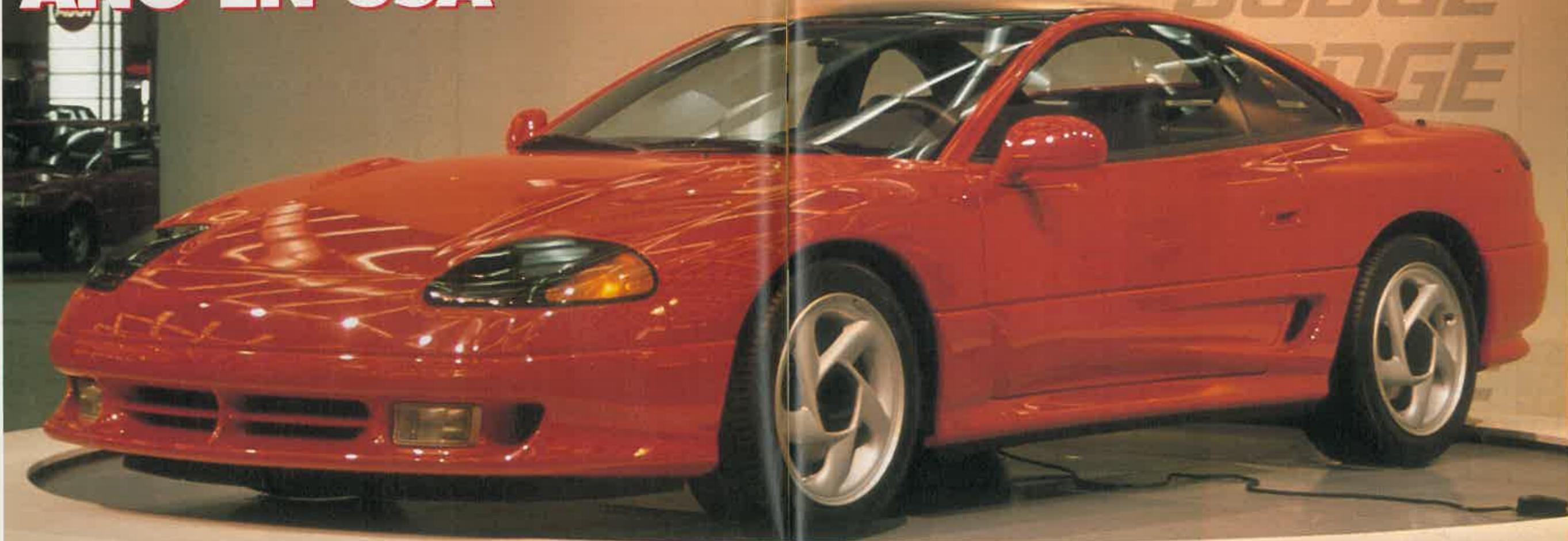
Hispano 20

**NUNCA ABANDONAREMOS
EL ESPÍRITU DE LOS VEINTE**

EXCELSIONA • BILBAO • GRANADA • MADRID • OVIEDO
SALAMANCA • SANTIAGO • VALENCIA • VALLADOLID • ZARAGOZA

SALON DE DETROIT

LO NUEVO DEL AÑO EN USA



La temporada de los Salones Internacionales del Automóvil se ha abierto con el de Detroit en USA. El Cobo Hall, ha albergado una muestra de la industria mundial a la altura de las mejores, en la cual no han faltado novedades mundiales, como el nuevo Ford Escort y Mercury Tracer y el Alfa Romeo 164 Quadrifoglio Verde.

ESTE Salón de Detroit ha estado marcado por el retorno a la actualidad de las grandes berlinas norteamericanas, que siguen siendo el caballo de batalla de las marcas locales. También se han

visto numerosas propuestas de automóviles deportivos, tanto de fabricantes nacionales como de importadores.

Aunque el mercado norteamericano no está pasando sus mejores momentos -las ventas han caído sensiblemente res-



El Dodge Stealth Coupé (arriba) es un deportivo de altas prestaciones fabricado en Japón por Mitsubishi. Desarrolla casi 300 caballos y tiene tracción total.

El nuevo Alfa Romeo 164 Quadrifoglio Verde (izquierda) fue estrella en Detroit. El Cerv III monta el motor del Corvette ZR1.



El Dodge R/T es un estudio muy interesante realizado sobre el Dodge Daytona. Para llegar a este atractivo resultado se ha alargado la anchura de los ejes y se han montado unos neumáticos experimentales Good Year de 275/40.



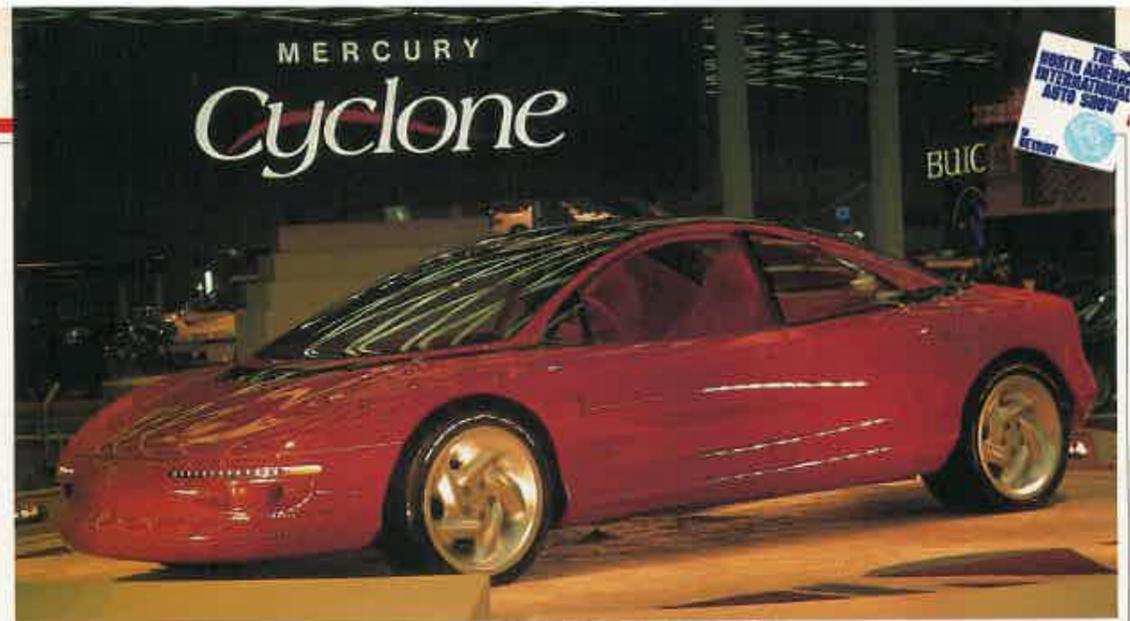
Este cautivador coupé de dos puertas, con una configuración típica de 2+2, dispone de una carrocería de fibra de carbono y con el motor dos litros y 16 válvulas del Opel Kadett pero sobrealimentado por un turbo. La potencia sube hasta 190 caballos a 6.000 revoluciones.

pecto al año pasado- el incremento de las exportaciones y los acuerdos con otros fabricantes animan el ambiente.

Sin duda el bombazo del Salón fue el nuevo Escort versión U.S.A, el cual es fruto de una estrecha colaboración técnica con Mazda.

Como es tradicional en cualquier Salón que se precie, los «concept car» ocuparon un lugar importante y en Detroit pudimos ver un gran número de ellos, entre los que cabe destacar el Vision II, desarrollado por ASC, el

El Mercury Cyclone es un interesantísimo prototipo deportivo de cuatro puertas, muy parecido al Ghia Via que ya vimos en el pasado Salón de Ginebra. La estructura general del coche se mantiene respecto al Ghia, pero es algo más largo y tiene un atractivo techo transparente.



Buick Bolero, berlina de clase media y tracción delantera, y el Cadillac Aurora, propuesta de la división de la General Motors dedicada a los coches de lujo, que dispone de tracción a las cuatro ruedas y un sofisticado sistema de techo solar. General Motors ha hecho un gran esfuerzo en este salón y ha desvelado el Cerv III, prototipo construido por Lotus, así como un motor de dos tiempos que aparecía montado sobre el GM Micro.

Así pues la tónica general

El Oldsmobile Expression es un prototipo que adelanta como serán los coches familiares con cierto toque deportivo. Lo más destacable es el amplio interior y la gran abundancia de elementos electrónicos, tales como la televisión.



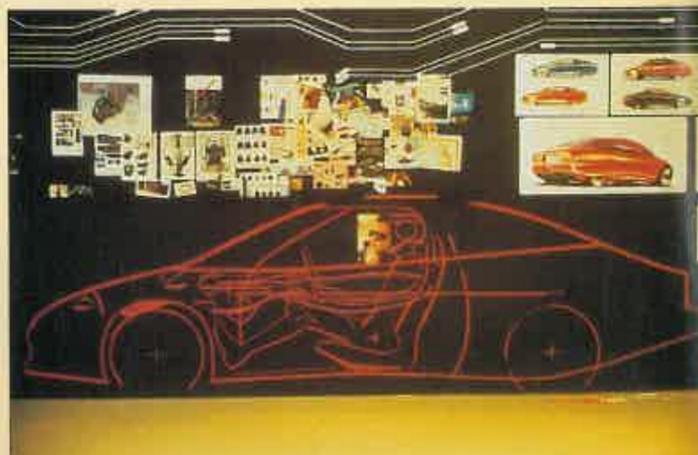
PRESENTADO EL IMPACT GENERAL ELECTRIC MOTORS

EN el Salón de Detroit, el líder mundial en la fabricación de automóviles, General Motors, presentaba un nuevo proyecto de coche eléctrico, en fase de prototipo, bautizado «Impact» y que según palabras del presidente de la compañía, Roger Smith, «se trata del prototipo más perfeccionado del Mundo».

Lo cierto es que el automóvil eléctrico sigue siendo uno de los proyectos en los que con más denuedo se sigue trabajando. Hace 20 años que investigadores de todo el mundo cavilan sobre su posibilidad, sin que hasta la fecha hayan logrado resolver los problemas de almacenamiento energético y autonomía. El avance es muy lento y no parece que nunca llegue el día en que pueda ofertarse como una alternativa medianamente válida.

Pese a todo, el Impact presenta una excelente tarjeta de visita. Así, su velocidad máxima es de cerca de 180 kilómetros por hora, con una capacidad de aceleración muy notable porque es capaz de alcanzar los 100 kilómetros por hora en sólo 8 segundos.

Sin embargo sigue arrastrando algunas rémoras insalvables. Se mueve por dos motores eléctricos de 57 caballos



El Impact que presenta General Motors, tiene un interesantísimo diseño ergonómico para aprovechar al máximo las posibilidades del reducido habitáculo



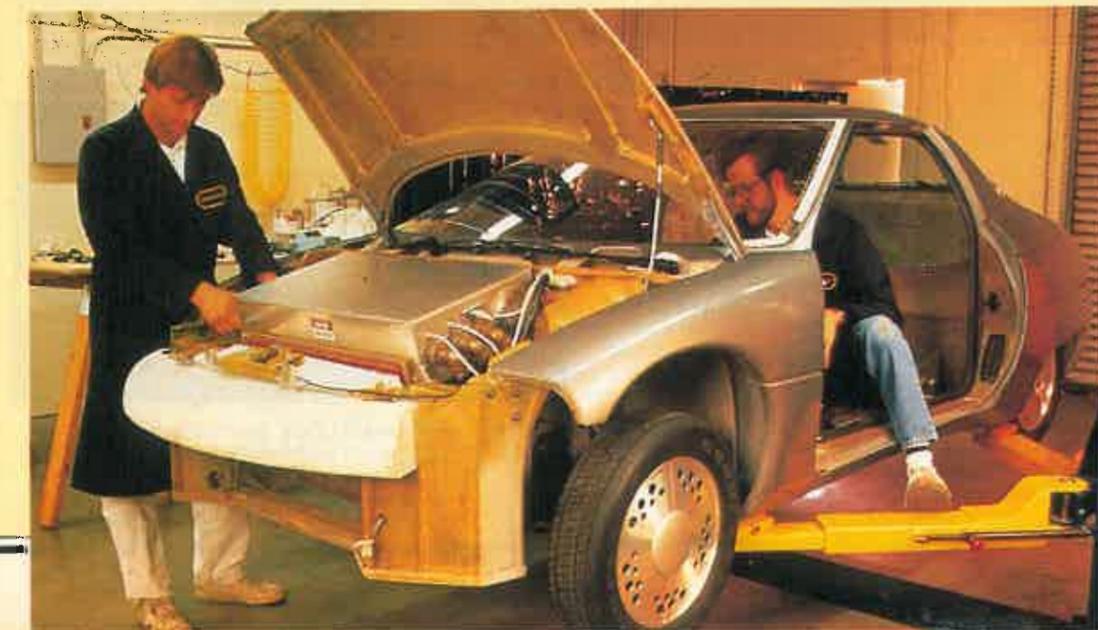
cada uno, acoplados uno en cada rueda delantera, con una velocidad de giro de 6.600 revoluciones por minuto. Utiliza para el almacenamiento de energía, 32 baterías de 10 voltios, ubicadas en el túnel central, con un peso de 870 libras (alrededor de 400 kilos). Esto le proporciona una autonomía de 200 kilómetros a 90 kilómetros por hora, con un tiempo de recarga de 6 a 8 horas.

Como se ve por las características técnicas, el Impact nace con carácter urbano. Sólo tiene dos plazas y su grave problema es el mantenimiento, porque no se trata del coste del kilowatio/hora, sino de que cada 32.000 kilómetros, las baterías deben cambiarse. Esto supone que cada kilómetro recorrido tiene un coste de 10 pesetas sólo en baterías, sin contar con el consumo y otros gastos de rodaje.

Los responsables de la marca han manifestado que harán falta aún tres años de estudios de mercado antes de iniciar su comercialización, que sólo sería rentable para ventas superiores a las 100.000 unidades anuales.

El Impact es un coche pequeño, realizado en materiales de vanguardia, como la fibra de carbono y el compuesto. Su coeficiente de penetración aerodinámica es

excepcionalmente bajo, de 0,19 y la realización del proyecto ha supuesto el trabajo de cerca de 100 técnicos durante dos años. No se trata de un boceto aislado, sino del primero de una serie de trabajos, buscando soluciones al problema de la contaminación, en el que se prevé la generalización de vehículos movidos por metanol y eventualmente, energía eléctrica.



El rendimiento del Impact es muy bueno y puede alcanzar una velocidad máxima próxima a los 180 kilómetros por hora y alcanzar los 100 por hora en tan sólo 8 segundos.



Cadillac, tampoco se podía mantener al margen de la evolución y presentaba el Aurora, un «concept car» muy al estilo americano con una tecnología muy avanzada. Este Cadillac incorpora tracción a las cuatro ruedas y emplea el motor V8 de 4.500 centímetros cúbicos de 200 caballos que lo sitúa entre las grandes berlinas de lujo del mundo. Cada rueda dispone de un sensor de tracción en cada rueda.



Los todo terreno también estuvieron en Detroit. El Hugger, es un curioso prototipo realizado sobre la base del Suzuki Vitara, que en Estados Unidos se denomina Geo Tracker.



El motor de dos tiempos de General Motors, tiene 1.500 centímetros cúbicos y desarrolla 110 caballos gracias a un sistema de inyección directa. Pesa casi la mitad que un motor equivalente de cuatro tiempos.



Los japoneses, siempre tan audaces, han realizado en el centro de diseño de Nissan en California, este prototipo de un mini Pick Up llamado Gobi.



de este Salón, está marcada por la renovación total que corre por el mundillo automovilístico. Tanto técnicamente, como por diseño, las

formas están variando mucho y el mercado americano, uno de los mas conservadores, también lo está notando.

De esta manera el Motor

Show de Detroit se consagra como un auténtico espectáculo, escaparate de nuevas ideas en estilo y tecnología para conseguir el viejo sueño

de hacer coches cada día más bellos, más rápidos, más seguros y a la vez más limpios.

Texto y fotos: G.P.



PEUGEOT 405 Mi 16x4

A POR TODAS

- VIRTUDES**
- Comportamiento
 - Cambio rápido
 - Motricidad
- DEFECTOS**
- Potencia a pocas vueltas
 - Interruptor de la suspensión en el maletero
- PRECIO EN LA CALLE: 3.850.000 PTS**

PEUGEOT presentó hace ahora casi un año las versiones de cuatro ruedas motrices en el 405. En un principio, el modelo que llegó fue el GR, con una filosofía de vehículo con buenas dotes de motricidad para rodar por carreteras habitualmente heladas o muy deslizantes. Ahora llega a España el hermano mayor, con el motor de cuatro válvulas por cilindro y un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas realmente eficaz. Como en el 405 GRx4, el objetivo marcado en este 405 es el de mejorar todavía más el comportamiento en cualquier tipo de condiciones y por lo tanto conseguir un coche de

talante claramente deportivo, sumamente seguro.

Lo primero que destaca de este 405 es el excelente comportamiento. Es francamente difícil que pierda las buenas formas. En carreteras en buen estado y autopistas, las curvas se toman a gran velocidad sin el menor riesgo, puesto que el 405 parece moverse sobre raíles. Si el asfalto está algo más ondulado, entonces, se aprecia como las ruedas posteriores empujan en cuanto las delanteras hacen el mas mínimo intento de perder motricidad.

El sistema de suspensión que se ha adoptado para este modelo, permite que

DATOS DE COMPRA

Importador: Peugeot Talbot España S.A. Ctra de Villaverde, Km 7,5. Madrid. Telf: (91) 347 20 00. Red de postventa: 445 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. Nº apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: Dos en cabeza. Nº de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Compresión: 10,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Potencia máxima: 160 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 18,4 mkg a 5.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,1 km/h; 2.ª, 13,3 km/h; 3.ª, 19,2 km/h; 4.ª, 25,4 km/h; 5.ª, 30,7 km/h. Embrague: Monodisco en seco, mando por cable.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,1. Diámetro de giro: 11,0 m

FRENOS. Sistema: Discos vent./discos. Sistema ABR

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente. Auto-nivelante.

RUEDAS. Llantas: Aleación 6 X 15 pulgadas. Neumáticos: 195/55 VR 15.

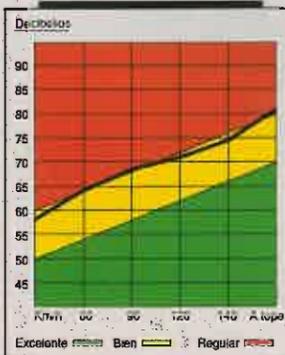
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h..... 208,3

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada..... 17,5
1.000 m salida parada..... 31,9
De 0 a 100 km/h..... 10,6

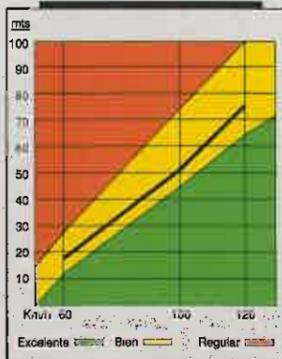
RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4ª..... 19,4
400 m desde 40 km/h en 5ª..... 21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª..... 35,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª..... 39,7
De 80 a 120 km/h en 4ª..... 12,1
De 80 a 120 km/h en 5ª..... 16,5

SONORIDAD



Al ralentí: 58,4. A 60 km/h: 64,1. A 90 km/h: 67,7. A 120 km/h: 71,4. A 140 km/h: 74,5. A tope: 81,3.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 50,4. A 120 km/h: 75,2.

CONSUMO

CIUDAD
A 31,8 km/h de promedio..... 11,9

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo..... 7,8
Conducción deportiva..... 14,2

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo..... 10,3
A 140 km/h de cruceo..... 11,5
A 180 km/h de cruceo..... 13,9

OTROS VALORES
Consumo medio ponderado..... 10,5
Capacidad depósito combustible..... 70
Autonomía media..... 620

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Techo corredizo: 106.100 pts.
Tapicería de cuero: 251.500 pts.

El Peugeot 405 Mi16x4 es claramente una berlina deportiva, lo cual queda claramente demostrado por los alerones y apéndices plásticos que aparecen en su carrocería.



El comportamiento de la versión de cuatro ruedas motrices, es absolutamente irreprochable. El coche pasa por las curvas con toda facilidad y seguridad sin que las diferencias de carga o estado del asfalto se dejen notar.



En el interior del Peugeot 405 Mi16x4 nada ha cambiado, todo sigue igual. Los asientos, que están tapizados en cuero, son opcionales.

el peso no afecte al comportamiento y el coche rueda con la misma soltura y seguridad con el conductor sólo o con cinco ocupantes. Este sistema tiene una electrobomba que actúa sobre un circuito en el cual hay un líquido como el que se emplea en las suspensiones hidroneumáticas de Citroën. La altura al suelo permanece constante, y por lo tanto la geometría de la suspensión no se ve afectada por el peso.

Estéticamente no hay diferencias apreciables, salvo los anagramas posteriores y las llantas que mantienen el mismo diseño, pero son ahora de 15 pulgadas. En el interior tampoco hay grandes novedades, salvo el túnel que aloja la transmisión, que ahora es sensiblemente más abultado que en la versión de dos ruedas motrices.

El secreto de tan buen resultado hay que buscarlo en el refinado sistema de tracción a las cuatro ruedas, que incorpora un diferencial central formado por un tren de engranajes epicicloidales y un

acoplador viscoso, que reparte el par motor en un 53 por ciento hacia el eje delantero y el resto al posterior. En el eje posterior hay un diferencial tipo Torsen, que también actúa de forma que manda el par hacia la rueda que tiene mas agarre, y evita que se pierda la fuerza por la rueda que patina. De esta forma, se consigue que el 405 tenga ahora un comportamiento mucho más neutro y, especialmente, a la salida de las curvas, cuando se aprieta el acelerador con fuerza, el

Motor 16 Aunque con algun retraso, por fin ha llegado el Peugeot 405 Mi16x4, que aporta un sistema de tracción total moderno y eficaz, y que se sitúa casi en solitario en un segmento en crecimiento. En estos momentos resulta la opción más lógica de berlina deportiva de tamaño medio y tracción total que se vende en España.

la pérdida que supone el sistema de tracción a las cuatro ruedas, tiene como resultado unas recuperaciones flojas.

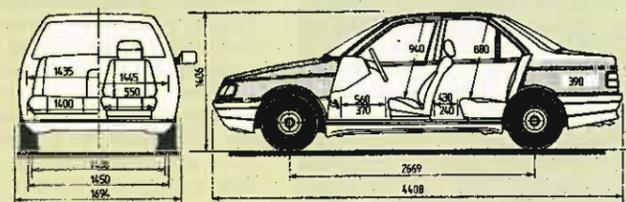
En definitiva, hay que dar la bienvenida al nuevo 405, que es, sin duda la berlina de tracción total más interesante que hay en estos momentos en España.

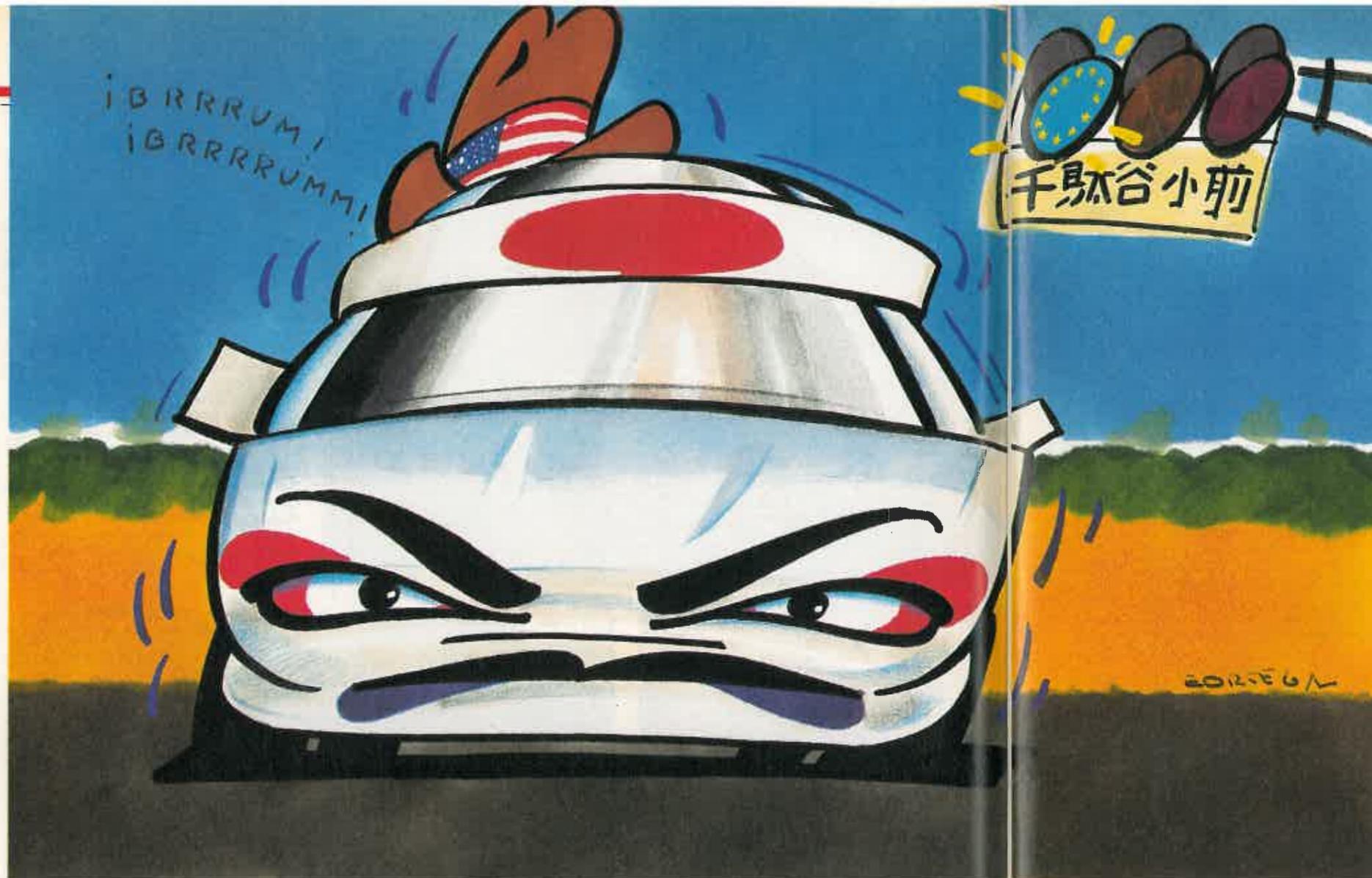
Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

EN el mercado español tan sólo hay dos coches que por concepto y características sean equiparables al Peugeot 405 Mi16x4 (3.850.000 pts): El Ford Sierra XR4x4 (3.712.337 pts) y el Vectra 2.0 16 V 4x4 (3.737.014 pts). El primero de ellos dispone de un motor de seis cilindros en V de 2,8 litros que no obstante desarrolla 150 caballos. El Vectra por su parte es totalmente equiparable, pero tiene el inconveniente de que por ahora tan sólo se comercializa con catalizador.

PEUGEOT 405MI 16X4





Europa se va a convertir en el verdadero campo de batalla de la industria mundial de automoción, después de que los fabricantes japoneses hayan «devorado» el mercado norteamericano. En España, mientras tanto, siguen las presiones del Gobierno ante Bruselas para proteger la industria nacional de la avalancha japonesa.

TRAS ADUEÑARSE DEL MERCADO USA

JAPON SE VUELCA HACIA EUROPA

NO se había difuminado prácticamente el eco de la última campanada del reloj de la madreña Puerta del Sol cuando el Gobierno español presentaba ante las autoridades de la Comunidad Europea una petición de protección frente a la importación de coches japoneses desde otros países de la CE, después de que sólo en la primera semana del actual mes de enero los importadores hispanos hicieran una solicitud que alcanza a cin-

cuenta mil automóviles japoneses. Como se recordará, durante 1989 la entrada de estos coches englobó a seis mil unidades procedentes de países comunitarios y mil doscientas de importación directa. A modo de botón de muestra, ésta es la reacción más próxima del temor que existe en Europa ante la avalancha que se avecina de coches procedentes del Lejano Oriente.

Desde hace tiempo los expertos están llamando la atención sobre el cambio de

estrategia nipón en materia de automoción, que tras hacerse con el mercado norteamericano ha vuelto sus ojos de manera clara y definitiva hacia Europa, pese a las reticencias que algunos países comunitarios han establecido desde siempre. Así se ponía de manifiesto recientemente en un encuentro organizado por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) bajo el lema «El futuro del sector de automoción en España: Una llamada de atención». En ese

encuentro tuvo lugar una interesante intervención de Juan Llorens, presidente de la Confederación Española de Automoción, en la que se pasó revista a la actitud desarrollada en los últimos años por los fabricantes nipones en el mercado mundial y a las características del proceso a que el mercado se encuentra abocado.

En esa ocasión, Llorens hizo especial hincapié en la perspectiva histórica de 1929 a 1988 de la participación de los diversos bloques geográficos en la producción mundial de automoción. Según recogemos en el gráfico que publicamos en estas mismas páginas, destaca la profunda y progresiva caída de la producción norteamericana en el periodo 1950-1980 y los indicios de recuperación de penetración en los últimos años, en parte gracias a las plantas japonesas instaladas en territorio norteamericano. Asimismo resalta el aumento de la penetración de la producción de Europa Occidental y el espectacular crecimiento de la japonesa en los últimos veinte años, de forma que ha pasado desde prácticamente no estar en el concierto mundial hasta 1960 a las cifras de hoy.

También se recoge el modesto crecimiento del «Bloque del Este» aunque,

para Llorens, los últimos acontecimientos, consecuencia de la «perestroika», hacen pensar que aquí se producirá una ruptura de la línea de tendencia, con nuevas oportunidades para las empresas occidentales; una avidez consumidora que conducirá, sin duda, al establecimiento de plantas de marcas occidentales de productos finales, de fabricantes de partes y componentes y suministradores de servicios. No hay que olvidar que en ese área geográfica hay países como la RDA y Checoslovaquia, que tienen una gran tradición industrial, en general, y de automoción, en particular».

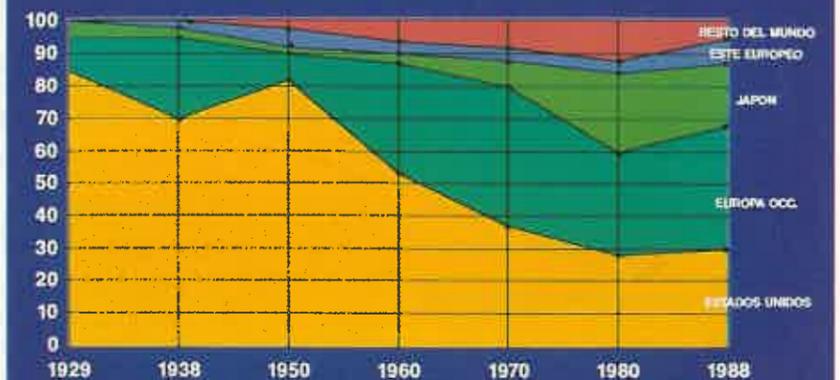
Por último, el crecimiento del área conocida como «Resto del mundo» ha marchado bien hasta 1980, como una demostración inequívoca de la facilidad creciente de absorber culturas, productos y tecnologías.

El hecho evidente destacado por todos los analistas del sector es que, en los últimos veinticinco años, Japón se ha adueñado de los mercados mundiales de exportación, desplazando de los mismos completamente a Estados Unidos y en buena parte a Europa occidental. Y según Juan Llorens, «no hay duda de que las empresas japonesas escogieron a USA como objetivo exportador prioritario, dejando a Europa para una segunda

fase». De hecho, la implantación actual japonesa en Estados Unidos es evidente según se desprende de los siguientes datos: posee diez plantas industriales; absorbe más del 30 por ciento del mercado (se prevé que alcance el 50 por ciento en 1995); a pesar de su reacción y las grandes inversiones realizadas, los «Big Three» (GM, Ford y Chrysler) están aún lejos de la calidad y productividad japonesas; la distribución es todavía el punto débil de los japoneses, sobre todo en el Medio Oeste, pero está mejorando considerablemente; la feroz competencia ha conducido a una lucha de precios, con grandes descuentos, que crean problemas de márgenes a los fabricantes, y los japoneses están ya en todos los segmentos del mercado, amenazando el segmento alto.

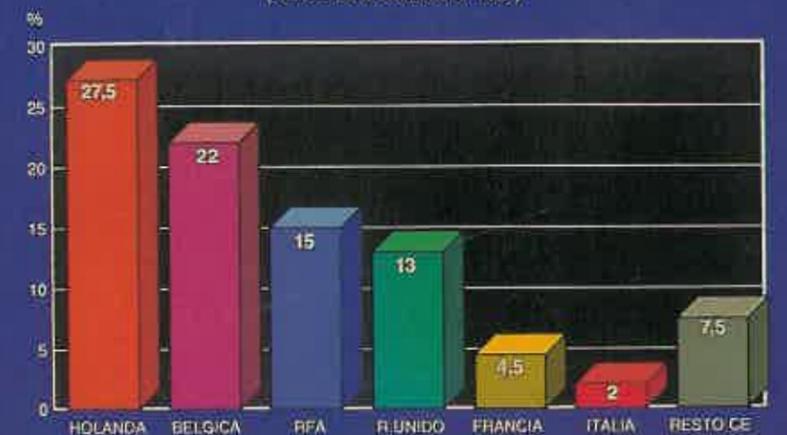
El resultado es que caídas como las de GM (de una cuota de mercado del 48 por ciento en 1978 a una del 34 en el año pasado) han sido cubiertas por marcas japonesas. Al tiempo, se ha registrado un espectacular aumento de los vehículos japoneses fabricados en Estados Unidos, que han pasado de un testimonial 2 por ciento en 1984 a un 14 por ciento en 1989. Es decir, en sólo cinco años. Y para más «inri», la capacidad de producción instalada en aquel país, las

EVOLUCION DE LAS CUOTAS DEL MERCADO MUNDIAL



LA PENETRACION JAPONESA EN EUROPA

(CUOTA DE MERCADO EN 1988)



nuevas plantas japonesas y la recesión de las ventas, han traído como consecuencia un exceso de la capacidad de producción que, a menos que haya un cambio de rumbo importante, dramatizará la situación en los próximos años.

Para el presidente de la CEA, el secreto de este éxito se centra en tres aspectos: productos competitivos diseñados pensando en su fabricación; énfasis en la calidad, y «new deal» en el tema de los recursos humanos, con varias características clave de las plantas allí instaladas como son que sólo tres de las diez actuales tienen sindicatos (las tres son «joint ventures»); las plantas están en áreas rurales del Midwest, con gente joven, poca experiencia y escasos conflictos raciales; importan en gran parte componentes de Japón o compran en proveedores japoneses sin sindicatos, instalados en USA, obteniendo una ventaja de coste de unos 700 dólares por vehículo; mantienen unas relaciones íntimas con los proveedores que no se basan sólo en el precio; han asumido que el coste se reduce con la mejora de la calidad, y hacen especial hincapié en las buenas relaciones humanas.

Llegados a este punto, los expertos piensan que la observación de lo que ha



Para Juan Llorens la «perestroika» dará nuevas oportunidades a las empresas occidentales. pasado en USA puede servir para prever lo que puede pasar en Europa, que es sin duda el siguiente macro-objetivo de los fabricantes japoneses, con la salvedad del diferente enfoque de una economía de corte liberal como la americana frente a la posible «fortaleza europea».

Las posiciones, poco a poco, se están ganando y buena prueba de ello es la posición comercial de Japón en cada país

(ver cuadro adjunto) que varía según su estrategia industrial y/o comercial. ¿Cómo evolucionarán estas condiciones nacionales a medida que nos acerquemos al Mercado Unico? ¿Se tiende hacia una «fortaleza europea» o a un mercado relativamente abierto a terceros? El próximo escenario que se dibuja, según Llorens, podría ser este:

- 1.- Consolidación del Mercado Unico.
- 2.- Estabilización en Estados Unidos.
- 3.- Crecen las importaciones europeas desde Japón y desde plantas niponas en Estados Unidos.
- 4.- Transplante de la producción japonesa a Europa.
- 5.- Globalización de los tres grandes fabricantes norteamericanos.
- 6.- Los japoneses invaden la gama alta, tradicionalmente europea.
- 7.- La gama baja se verá afectada por los nuevos productores mundiales (Corea, Taiwan, Tailandia, etc...) que juegan un papel cada vez más importante.
- 8.- Si se mantienen los cambios políticos de los últimos meses en los países del Este europeo, bien pronto existirá una nueva oportunidad de mercado/amenaza a medio plazo de una importancia trascendental en el concierto europeo.

Raúl R. Sáez

EL PAPEL DE ESPAÑA

En el mismo seminario organizado por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa se puso de relieve que los últimos años han sido de una considerable bonanza, atípica para el sector de automoción, aunque se puede caer en la tentación de confundir coyuntura con características de negocio. Sería grave -se señaló- creer que el sector en España es fuerte e invulnerable y olvidarnos de los graves problemas que subyacen y que ponen en grave riesgo sus posibilidades de desarrollo y prosperidad futuras.

El primer aspecto a prestar atención es el del pobre nivel de motorización de nuestro país en comparación con nuestros más directos competidores (ver cuadro adjunto). Y para los expertos, salvo cambios sociales o de gusto de consumidor imprevistos o medidas disuasorias por parte de la Administración, los índices de motorización deben aumentar considerablemente en los próximos años.

En la misma intervención, el presidente de la Confederación Española de Automoción llamó la atención sobre deficiencias estructurales, que pueden dar al traste con la actual situación de la industria española del automóvil. «En el pasado -dijo- hemos tenido ventajas competitivas, gracias a las cuales (situación estratégica, ayudas de la Administración y capacidad de las propias empresas) hemos alcanzado las cotas actuales. Pero las reglas del juego han cambiado. El mercado es abierto, la competencia es total, el nivel de vida y los niveles salariales

relativos han variado. Ya no somos un país barato al tiempo que competimos con los mejores. Ya no basta con montar empresas que sean islas de eficacia en un caldo de cultivo subdesarrollado. En el Mercado Unico, España debe estar preparada para competir con todos y el desarrollo debe ser armónico y equilibrado entre las empresas y el entorno».

Las soluciones pasan por atajar una serie de deficiencias como las citadas a continuación:

● **Dejades de la infraestructura viaria.** Las 6,9 personas muertas por cada 100 millones de vehículos/kilómetro, tres veces las 2,3 de Alemania Federal, país que tiene velocidad libre en las autopistas, se explica por sí sólo.

Los problemas del tráfico urbano e interurbano ha pasado a ser un tema crítico en España, ocupando las mentes de sus habitantes, agotando su paciencia y acabando con sus nervios. Hay que erradicar desde ya la sensación de estar al borde de un infarto circulatorio.

● **Fiscalidad racional.** Es necesario eliminar el régimen fiscal de usados en las transacciones entre particulares y rebajar el tipo de IVA a los coches nuevos, reduciéndolo gradualmente ante la armonización fiscal del año 1993.

● **Protección tecnológica del parque.** Aplicar más severidad en las estaciones de ITV, extendiendo las inspecciones para asegurar que los vehículos del parque no se han deteriorado.

● **El factor humano.** La ventaja competitiva que significaba la mano de obra barata ya no es válida para España. Hay que mejorar la imagen y valorización social de los trabajadores manuales y técnicos.

● **Medidas económicas indiscriminadas.** El sector recibe un trato indiscriminado por el Gobierno al no considerar al vehículo industrial como un bien importante de inversión y no considerar al turismo como una herramienta de trabajo del individuo.

LA POBRE MOTORIZACIÓN ESPAÑOLA

PAIS	Habitantes en mill.	Superf. Miles Km.2	Autos/kilóm. millas Km.2	Pasajeros veh. en mill.	Habitantes/vehículo	Vehículos/1.000 habit.	INDICE
Alemania F.	61.0	249	8,4	29,6	2,1	476	157
Francia	55.0	551	6,5	24,4	2,3	435	143
Italia	57.0	301	6,0	25,7	2,2	454	150
ESPAÑA	39.0	505	2,1	12,0	3,3	303	100
R. Unido	56.0	230	3,0	20,4	2,7	370	122
Holanda	14.0	41	2,0	5,3	2,7	370	122
Irlanda	4.0	70	-	0,8	4,4	227	75
Portugal	10.0	92	0,2	2,4	4,1	240	79
TOTAL EE	322.0	2.247	3,3	129,1	2,5	400	132
Suecia	8.3	411	1,0	3,6	2,9	435	143
Austria	7.5	84	1,4	2,7	2,7	370	122
Alemania D.	17.0	108	1,6	3,6	4,7	213	70
Chesocovaguia	15.0	128	0,5	3,0	5,2	192	63
Japón	122.0	378	4,0	50,0	2,4	417	138
EE.UU.	242.0	9.363	82,3	176,2	1,4	714	236



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



MOTUL con HONDA

HONDA

CITROËN XM

SEÑOR DE LA CARRETERA.



Tome el mando del Citroën XM. Señor de la tecnología y la belleza. Señor de las prestaciones y la seguridad. Señor de la carretera.

Una clase superior de automóvil, con la magia que imprime el diseño Bertone y con un coeficiente aerodinámico de sólo 0,28, el Citroën XM es señor de la belleza, gracias a una línea elegante, de personalidad magnética y de una belleza extraordinaria.

Señor de la tecnología, señor de las prestaciones, el Citroën XM equipa un brillante motor de 3 litros, seis cilindros inyección, un V6 con 170 CV, capaz de alcanzar 222 Km/h.

Motores dotados de control integral por ordenador electrónico para la inyección y el encendido y que aunan un alto rendimiento, brillantes prestaciones y una elevada eficacia.

Señor del lujo y del confort gracias a un equi-

pamiento de serie en el que no falta ni un detalle: reglaje eléctrico integral de asientos, reglaje del volante en altura e inclinación, cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, pintura metalizada barnizada, dispositivo de bloqueo codificado del arranque, aire acondicionado integral con regulación automática de temperatura: tres sensores detectan cualquier cambio y lo corrigen de acuerdo a la tem-

peratura seleccionada. Ordenador de control, pantalla de información electrónica que dispone de hasta veinticuatro funciones que facilitan la conducción.

Belleza y tecnología son características presentes en un nuevo concepto del automóvil y un nuevo concepto de seguridad activa al incorporar por primera vez la suspensión hidractiva. Un sistema de cinco sensores analiza la dirección,

frenos, aceleración, velocidad y oscilación de la carrocería. Un ordenador recibe las informaciones de los sensores y adapta instantáneamente el estado de la suspensión. La respuesta electrónica, en sólo 3,5 centésimas de segundo, se adelanta a la inercia del vehículo consiguiendo las más elevadas cotas de confort y seguridad.

Unida a la tracción delantera, al frenado de alta presión con sistema antibloqueo de ruedas

(ABS) y a la dirección hidráulica de asistencia variable en función de la velocidad, esta suspensión define un nuevo concepto de seguridad activa.

Tome el mando de un automóvil que a la belleza de su línea y al lujo de su interior une unas brillantes prestaciones con una seguridad inigualable.

Tome el mando del Citroën XM.



CITROËN XM. SEÑOR DE LA CARRETERA.



Coche del Año 1990 en Europa.

1º Citroën XM: 390 puntos.
2º Mercedes Benz S: 215 puntos.

NOBLE P-4

IGUAL QUE EL MAS CARO DEL MUNDO



SE llama Noble P-4, viene desde Japón, está hecho con la minuciosidad del modelo original y su precio alcanza un valor espectacular, aunque no tan alto como el precio mostrado por un Ferrari P-4 original: el coche más caro del mundo, distinción conseguida a pulso tras alcan-

zar la cifra de 1.240 millones de pesetas en una subasta enloquecida celebrada hace escasas fechas.

El Noble P-4, el modelo llegado desde el lejano Oriente, ha vuelto a popularizar un automóvil de carreras muy especial, un prototipo tan rápido como bello que impuso su ley en las pistas a lo largo

de la temporada 1967, hace la friolera de 23 años.

Aquella gloria mecánica ha vuelto a la vida, a la circulación cotidiana, de la mano de unos técnicos nipones capaces de llevar la copia, simple y pura, hasta la categoría de obra de arte. El Noble es casi perfecto y para alcanzar ese grado carece, tan sólo, de un

detalle, del motor. El modelo nipón no ha recurrido a una mecánica gloriosa distinguida por el escudo con el «caballito rampante», a un doce cilindros en V a 60 grados, sino a un prosaico Ford, con raza de carreras como corresponde a motores de seis o de ocho cilindros en V criados en el mundo de la competi-

ción, pero desprovistos de la magia, del embrujo reservado a las máquinas Ferrari.

El P-4 original fue un automóvil prodigioso, un vehículo de gran nivel puesto a punto por personajes del calibre de Franco Rocchi, mago de los motores, y de Piero Drogo, artista de las carrocerías. El trabajo conjunto de

estos dos grandes puso en marcha un coche rapidísimo, capaz de alcanzar los 300 kilómetros por hora, y muy liviano, ya que superaba, por poco, los 900 kilos listo ya para la carrera.

El trabajo de Rocchi sobre el motor, sobre el doce cilindros, fue espléndido. La adopción de culatas con do-

ble bujía y tres válvulas por cilindro, dos de admisión más una de escape, permitió conseguir un rendimiento energético de primera línea. El motor del P-4, con cuatro litros de cubaje y una relación de compresión de 11 a 1, alcanzó la cota de los 450 caballos de potencia, un valor respetable en una época que

desconocía no sólo la electrónica y todo su poderío, sino también las aleaciones ultraligeras y la cerámica, factores clave a la hora de justificar el rendimiento final de cualquier mecánica moderna.

El chasis del P-4 rompió, en cierta medida, la tónica habitual de Ferrari, marca ligada desde siempre a las es-



pectaculares supuso todo un reto en un año como el 67, que vio la entrada en escena del Chaparral 2J, verdadero elefante blanco de las carreras, caracterizado por un alerón monstruoso que iba separado de la carrocería por dos pilares de más de un metro de altura.

El P-4 estuvo siempre en los puestos de cabeza de todas las pruebas de aquella temporada y dio el título de marcas a Ferrari. A su volante se turnaron nombres gloriosos: Chris Amon, Lorenzo Bandini, Mike Parkes, Ludovico Scarfiotti, Paul Hawkins o el entonces jovencísimo Jackie Stewart, que lograría después tres coronas mundiales de Fórmula 1. Todos ellos elogiaron el comportamiento del P-4, su agilidad en cualquier tipo de trazados.

El Noble tiene aspiraciones más limitadas, está creado para rodar por la calle sin mayores problemas. Los motores Ford, potentes pero no salvajes, los intermitentes o los neumáticos de turismo rebajan la fiereza del conjunto al tiempo que posibilitan una



estructuras multitubulares, con entramados ligeros. Para conseguir la rigidez necesaria se recurrió a un refuerzo de paneles de aluminio y de fibra de vidrio para conformar así una célula central muy sólida, célula en la que se incluyeron los depósitos de gasolina, dispuestos a ambos lados del puesto de pilotaje.

La «piel» salió de las manos y los lápices del propio Piero Drogo, que dejó constancia de la elegancia de sus ideas sin romper, en absoluto, las líneas aerodinámicas del conjunto. La buena velocidad punta del P-4, próxima a los trescientos por hora, y la ausencia de deflectores es-

La calidad de la reproducción es sencillamente, excepcional, los artesanos japoneses han creado un nuevo Ferrari P-4 que sólo delata su origen en el motor, un Ford, muy alejado del rugiente doce cilindros en V creado por los técnicos italianos.



utilización tranquila en ciudad y en carretera, privilegio del que sólo podrán disfrutar los afortunados que acudan a la firma japonesa Marukatsu con un buen talonario de cheques. Decir Ferrari es decir dinero, aunque se hable de reproducciones.

El mito de los coches rojos está alcanzando valores excepcionales y no se divisa ningún cambio en el horizonte. La pasión por las mecánicas más nobles, por las mecánicas de doce cilindros ha cristalizado ya en esos 1.240 millones de pesetas, un valor que puede saltar hecho añicos en la próxima subasta.

Angel Marco



En Europ Assistance le asistimos deportivamente.

A la hora de hacer deporte, lleve su Seguro Europ Assistance. Siéntase tranquilo, asistido y a cubierto de cualquier riesgo, en los cinco continentes.

Adquiera su Seguro en su Banco a través de su Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Tebanco 4B.

europ assistance
Asistencia al estilo europeo en todo el mundo



CAMBIO RUIDOSO

ES escribo para solicitarles toda la información posible sobre el Alfa 33 1.7 Q.V. ya que soy propietario de uno de estos automóviles y me gustaría conocer su opinión sobre el mismo. Yo he observado que la primera y la segunda velocidad rascan con más frecuencia de lo debido. Me gustaría saber si existe alguna forma de evitar este problema, ya que puede ser debido a mi forma de conducir o a que el cambio tenga algún problema. También me gustaría que me proporcionasen los números en los que se ha probado el Alfa, tanto en solitario como en comparativas con otros modelos.

German Casares
(Valencia)

R.- El cambio de los Alfa Romeo siempre se ha caracterizado por su rumorosidad, por lo que usted puede estar tranquilo, ya que no se trata de un defecto en su manera de conducir o de un problema del cambio. Si usted quiere evitar en la medida de lo posible el rasquido de la caja de cambio procure introducir las velocidades con suavidad. Si comprueba que de esta manera no se reduce el nivel del mismo pruebe antes de introducir la primera a engranar la segunda velocidad y luego reduzca.

El Alfa 33 1.7 Q.V se ha probado en los números 154 y 194 y si usted desea conseguirlos, únicamente tiene que ponerse en contacto con nuestro departamento de suscripciones.

« ALFETTA »

ES escribo para ver si ustedes me pueden proporcionar algunos datos sobre los míticos

«Alfetta», ya que soy un gran aficionado al mundo de los coches clásicos. Sobre todo me gustaría que me diesen las características técnicas de estos vehículos y quienes fueron sus pilotos.

Fernando González
(Madrid)

R.- «Alfetta» fue el nombre popular que recibieron dos de los modelos de la marca del trébol que más éxitos cosecharon en el campo de la competición. La primera de las versiones se denominaba 158 y se proclamó Campeona del Mundo con Farina a su volante en el año 1950. Además este fue el año del 158 que arrasó en los Grandes Premios, ya que tomó parte en 11 y en todos ellos consiguió la victoria. Este modelo empleaba un motor de ocho cilindros en línea biárbol con 1.479 centímetros cúbicos y 195 caballos de potencia. Empleaba un compresor volumétrico y el encendido se realizaba por un magneto. El cambio de velocidades para favorecer el reparto de pesos estaba situado en el eje trasero. La suspensión era por ruedas independientes delante y atrás y alcanzaba una velocidad máxima de 232 kilómetros.

En 1951 debutó la segunda de las versiones denominada 159 que se proclamó Campeona del Mundo con Fangio como piloto. Este modelo además alcanzó el triunfo en el Gran Premio de Barcelona. El 159 empleaba el mismo motor y tenía la misma cilindrada que su predecesor, aunque la potencia máxima se situaba en 425 caballos. La alimentación se realizaba por dos compresores volumétricos y el encendido se llevaba a cabo mediante dos magnetos. Las suspensiones del 159 eran por ruedas independientes en el tren delantero mientras que en el tren trasero

se recurría al esquema de Dion. El peso de esta versión era ligeramente superior al de su predecesor y en vacío quedaba fijado en 710 kilogramos. La velocidad máxima que podía alcanzar el 159 era de 305 kilómetros a la hora.

PEUGEOT CON FALLOS

EL día 4 de febrero de 1988 adquirí un Peugeot 309 en el servicio oficial de la marca en Colmenar Viejo, Talleres Alfi. Al poco tiempo se me presentó un problema con los discos de freno traseros, que estaban bastante deteriorados formando escalones. Me personé en el taller del servicio en el que había adquirido el coche para que me solucionasen el problema, la respuesta fue que me pusiera en contacto con el jefe de taller del concesionario del que dependían que es Autos FM. Después de hablar con el Sr. Valbuena que es el jefe de taller

estaba al ralentí o cuando se accionaba el aire acondicionado. De nuevo me personé en el taller y allí revisaron el coche, con el resultado de que ya no se paraba, pero el ralentí continuaba siendo inestable. Volví al concesionario donde me aseguraron que el coche estaba perfectamente pero que no iban a realizar una prueba a altas revoluciones.

A los cuatro meses se reventó el amortiguador delantero derecho, se pidió y mientras me lo suministraban sufrí un accidente de circulación que afectó a la zona del amortiguador reventado. Cuando comenté el suceso al gerente de talleres Alfi éste me dijo que el amortiguador no podía entrar en garantía ya que estaba doblado, aunque se detectó que ya estaba reventado antes de sufrir el golpe. Entretanto fue pasando el tiempo y cuando volví al taller para ver si podían solucionarme los tirones que no habían desaparecido, la garantía ya había caducado.

Curiosamente unas fechas



me cambiaron los discos y me comentaron que el problema era debido a que las pastillas de freno estaban defectuosas, pero también me comentaron que este señor había afirmado que este problema era debido a que yo me había dejado el freno de mano puesto, un comentario que me sentó bastante mal. Poco tiempo después me di cuenta de que el coche desgastaba la rueda delantera izquierda por la parte interior, me acerqué de nuevo al concesionario y allí me dijeron que el paralelo no entraba en la garantía. Pero los problemas no terminaron aquí, ya que el coche comenzó a dar tirones entre 4.000 y 5.000 revoluciones y a pararse cuando

después volví al taller y coincidí con el gerente de talleres Alfi y con otros dos señores de la dirección Regional de la firma Peugeot-Talbot. En esta ocasión el gerente se mostró muy diplomático y me dijo que a pesar de que la garantía ya se hubiese pasado, le llevase el coche para que me lo arreglasen definitivamente, así lo hice, pero el coche ha continuado con los mismos fallos.

Yo he intentado que la central de Peugeot me solucionase el problema, pero el interés que se han tomado es mínimo y en la actualidad lo único que quiero es desprenderme del coche.

Javier Basteros
(Madrid)

POCAS REBAJAS

LA llegada de 1990 ha traído un nuevo descenso de los derechos arancelarios. Esta reducción que afecta a los vehículos procedentes de la Comunidad Económica Europea se cifra en 4,6 puntos porcentuales, con lo que los aranceles que gravan a estos vehículos quedan fijados en un 12,8 por ciento. Pese a que a simple vista puede dar la impresión de que esta reducción tendría que haber afectado al precio final de los automóviles, este hecho no se ha dado más que en el caso de contados fabricantes, como viene siendo habitual en el proceso de adaptación del mercado español al comunitario.

Alfa Romeo ha llevado a cabo una revisión del precio de los 164 que se han visto beneficiados de la rebaja arancelaria. El descenso por término medio de estos modelos ronda las 100.000 pesetas. Además se ha incluido en el equipamiento de serie el climatizador automático.

Audi de momento no ha tomado ninguna medida concreta, por lo que los precios continuarán tal y como estaban hasta la fecha.

Por su parte, BMW ha decidido mantener los precios actuales de sus modelos aduciendo que la rebaja de los aranceles absorbe la subida que debería haberse producido. En el mismo caso se encuentra Citroën que tampoco ha introducido modificaciones en el precio de los XM que son sus modelos de importación.

Fiat es de los pocos fabricantes que ha reflejado este descenso en el precio de sus coches. Concretamente el modelo que más se ha beneficiado ha sido el Tipo que ha visto como sus diferentes versiones de gasolina y diesel han bajado entre un 2,5 y un 3,5 por ciento. Además de esta rebaja, Fiat ha introducido como elemento de serie el espejo retrovisor derecho que era opcional hasta el año pasado.

La marca del óvalo, Ford, también ha retocado el precio de algunas versiones

Los Fiat Tipo se han beneficiado del descenso de los aranceles con una rebaja entre el 2,5 y el 3,5 por ciento según la versión.



del modelo más alto de su gama actual, el Scorpio con un descenso que se cifra en casi 200.000 pesetas en el caso de la versión 2.0 Efi CL.

Para Jaguar la bajada de aranceles tampoco tendrá repercusión en el precio final de los coches que se mantendrá igual en los próximos meses.

Lancia, no ha rebajado el precio de los Thema, pero ha enfocado el descenso de los aranceles al equipamiento interior del modelo, incluyendo el climatizador automático. Un elemento que estaba valorado en 304.304 pesetas. Maserati tampoco rebajará el precio de sus modelos, ya que hace unos meses redujo en un 14 por ciento los precios de su gama.

Para Mercedes Benz la rebaja de los aranceles ha supuesto un descenso en el precio de sus modelos que ha oscilado entre el 4 por ciento que han bajado el

190 2.3 y el 190 E 2.6, el 3 por ciento que han descendido las versiones diesel y turbo diesel del 190, el 2,5 por ciento que han bajado las series 200 y 300 y el 7 por ciento de descenso que han sufrido todos los modelos de la serie S. Mercedes también ha rebajado en un 5,5 por ciento el precio de la opción del aire acondicionado.

Otro fabricante germano, en este caso Opel adelantó la realización del descenso arancelario y sus automóviles ya lo reflejan. Peugeot tampoco modifica el precio de sus modelos de importación, los 405.

Dentro del grupo de fabricantes que modificaron sus precios con antelación se encuentra Porsche, que ya llevó cabo esta variación en el pasado mes de agosto.

La marca del rombo, Renault tampoco cambiará el precio de los R-25, que de momento se mantendrán en las mismas cantidades. Rover se encuentra en la misma situación y sus modelos tampoco van a experimentar ninguna modificación.

Por último Saab, Volkswagen y Volvo también han descartado de momento la posibilidad de incrementar el precio de sus modelos, ya que estos fabricantes están llevando a cabo una política de contención de precios y pretenden que la rebaja absorba una posible subida.

En las páginas de precios de este mismo número ya se pueden encontrar los nuevos costes de los modelos en los que la bajada de aranceles ha tenido una incidencia directa.

Gonzalo Serrano



Los Mercedes han experimentado bajadas de precios entre el 3 y el 7 por ciento.

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670					
Ibiza Street Sp.	690	620	565					
Ibiza L 1.2 Sp.	760	670	620					
Ibiza GL 1.2 Sp.	820	740						
Ibiza GLX 1.2 Sp.	895	805						
Ibiza GL y Crono 1.5 Sp.	840	755	695	625				
Ibiza GLX 1.5 Sp.	905	810	745	675				
Ibiza GL 1.5 Sp.	865	785						
Ibiza GLX 1.5 Sp.	950	865						
Ibiza L y Junior D 3p.	780	645	565	475				
Ibiza GLD 3p.	810	685	590	505				
Ibiza LD 5p.	805	685						
Ibiza GLD 5p.	845	715						
Ibiza S90 3p.	965							
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 Brite 1.5	905	775	670	565				
Malaga GLX 1.5	985	845	730	625				
Malaga Inyección	980	810						
Malaga Premier	1090							
Malaga LD	860	720	625	535				
Malaga GLD	890	755	655	560				
131 Mirafiori 1430								155
131 Supermirafiori 1430								205
131 Supermirafiori 1600								230
131 Supermirafiori 2000								255
131 Diodromo								315
131 Pan. Superm. 1430								195
131 Pan. Superm. 1600								225
131 Diesel 5 v								100
131 Mirafiori 2500 D								160
131 Supermirafiori 2500 D								180
131 Pan. Superm. 2500 D								205
132-2.000								170
132-2.000 Diesel								155

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE				235	230			
Samba LS				340	290	245	215	
Samba GL				370	315	255	230	
Samba S				415	330			
Horizont LS		570	495	440	405	315	260	215
Horizont GL		605	525	475	425	335	280	235
Horizont GLS		680	595	545	495	390	315	270
Horizont GT		680	595	545	495	390	315	270
Horizont LD		680	595	545	495	390	315	270
Horizont GLD		615	530	480	425	335	280	
Horizont EVD y GTD Aut.		665	605	535	480	380		
150 LS y GL				285	205	160	130	

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
150 GT, GT Sv. y GTZ				290	225	180	130	
150 SX y Aut.					235	205	170	
Solara LS				385	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	580	535				
Solara Escorial D		715	680	630				

VOLVO		88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1660	1340	1200	990	830	690	500	
244 GL	1800	1660	1340	1200	990	830	690	500	
244 GT					1100	930	810	700	
244 GT								560	
244 Turbo					1480	1340	1220		
244 GLD	1870	1810	1380	1230	1000	840	680	490	
245 GL	1900	1850	1410	1270	1040	880	710	540	
245 GLD	2030	1780	1510	1350	1110	940	770	570	
245 GLE					1220	1070	940	770	
245						1150	1000	880	
343 GL y GL						460	430	370	
343 GLE						750	670	600	540
340 DL	1230	1090	960	880	760	670	590	490	
340 GL	1320	1170	1030						
360 GL	1520	1350	1180	1090					
360 GLT	1530	1380	1210	1110					
360 GLT 5 p.	1620	1430	1280	1150	1000				
360 GLE	1670	1480	1300	1200	1020				
480 ES	2210	1920							
740 GL	2120	1860	1600	1520					
740 GLE	2600	2300	2020	1860					
740 Turbo Int.	3120	2760	2430	2240					
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090					
740 GLD	2390	2110	1850	1710					
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430					
760 GLE	4220	3740	3280	3030	2590				
760 GLE Turbo Diesel	4410	3820	3430	3180	2700				
760 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2820				
780	6580	5820							

VOLKSWAGEN		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 C y Fox	740	670	615	555	500				
Polo Fox Diesel	775								

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Classic C	790	695	630	565				
Polo Classic CL	850	765	705	635				
Polo Classic CL D	895	790						
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	760	680	610				
Passat 1.6 CLD Turbo	1020	930						
Passat Variant 1.6 D			690	660				
Passat Variant 1.6 GLT D			830	770	725			
Passat CL mod. 88	1330							
Passat GL mod. 88	1560							
Passat GL Inv. 112 CV	1615							
Santana LX 1.8		975	890	750	705			
Santana GL S		1300	1200	1705	950			
Santana GTXD		1090	975	830	690			
Golf CL 75 CV 2p.	1300	1210	1120	1040	880	780	680	550
Golf CL 75 CV 4p.	1370							
Golf CL 90 CV 2p.	1460	1380	1280	1170				
Golf CL 112 CV 2p.	1620	1420	1320	1220	1040	920	790	650
Golf GTI 112 CV 4p.	1800							
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/Quart.	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	1280	1170	1080	800	720		

VOLVO		88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1660	1340	1200	990	830	690	500	
244 GL	1800	1660	1340	1200	990	830	690	500	
244 GT					1100	930	810	700	
244 GT								560	
244 Turbo					1480	1340	1220		
244 GLD	1870	1810	1380	1230	1000	840	680	490	
245 GL	1900	1850	1410	1270	1040	880	710	540	
245 GLD	2030	1780	1510	1350	1110	940	770	570	
245 GLE					1220	1070	940	770	
245						1150	1000	880	
343 GL y GL						460	430	370	
343 GLE						750	670	600	540
340 DL	1230	1090	960	880	760	670	590	490	
340 GL	1320	1170	1030						
360 GL	1520	1350	1180	1090					
360 GLT	1530	1380	1210	1110					
360 GLT 5 p.	1620	1430	1280	1150	1000				
360 GLE	1670	1480	1300	1200	1020				
480 ES	2210	1920							
740 GL	2120	1860	1600	1520					
740 GLE	2600	2300	2020	1860					
740 Turbo Int.	3120	2760	2430	2240					
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090					
740 GLD	2390	2110	1850	1710					
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430					
760 GLE	4220	3740	3280	3030	2590				
760 GLE Turbo Diesel	4410	3820	3430	3180	2700				
760 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2820				
780	6580	5820							

OTRAS MARCAS		88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2							2000	1800	
Sovereign 4.2			3300	3000	2700	2400			
XJ 12	5000	4600	4100	3600	3400	3000	2200	1900	
XJS Coupé V12	6000	4700	4300	4000	3600	3200	2400	2100	
XJS 3.6 Cabriolet	4900	4500							
XJS V12 Cabriolet	6200	5500	5000						
XJ6 3.6	4700	4400							
3.5 Sovereign Aut.	5100	4800							
Daimeiler 3.6 Aut.	5900	5400							
9000	1816	1640	1430	1205	890	610			
900 Turbo A.P.C.	2480	2230	2010	1785	1225	940			
900 Turbo 16V	3050	2780	2270	2115					
900 Cabriolet	4510	4080	3710	2115					

CITROËN XM V6

VIRTUDES

- Excelente estabilidad
- Buena habitabilidad
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Dirección muy asistida
- Consumos altos
- Visibilidad hacia atrás

PRECIO EN LA CALLE
4.635.405 pts.

ALFA 164 3.0

VIRTUDES

- Excelente motor
- Silencio de marcha
- Prestaciones y consumos

DEFECTOS

- Acabado mejorable
- Cambio impreciso
- Pérdidas de tracción

PRECIO EN LA CALLE
4.956.567 pts.

AUDI 200 TURBO

VIRTUDES

- Buenas recuperaciones
- Amplio maletero
- Mecánica brillante

DEFECTOS

- Conducción en mojado
- Violencia del turbo
- Reacciones del eje trasero

PRECIO EN LA CALLE
5.854.716 pts.

BMW 530i

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Comportamiento
- Amplitud y confort

DEFECTOS

- Falta de iluminación en algunos mandos
- Muchas opciones

PRECIO EN LA CALLE
5.874.203 pts.

SCORPIO 2.9i GHIA

VIRTUDES

- Confort y amplitud
- Presentación cuidada
- Precio

DEFECTOS

- Motor poco brillante
- Embrague poco progresivo
- Altura de maletero

PRECIO EN LA CALLE
4.480.303 pts.

THEMA T IE 16V

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Acabado y equipamiento

DEFECTOS

- Ruidos aerodinámicos
- Inclinación del volante
- Pérdidas de motricidad

PRECIO EN LA CALLE
4.567.094 pts.

FRENTE A FRENTE

CITROËN XM V6 CONTRA SUS RIVALES

EL CANDIDATO

El recién nombrado coche del año en Europa, el Citroën XM, irrumpe en un segmento del mercado donde la competencia es muy dura. El modelo de la marca francesa, que parte con muy buenos argumentos luchará fuerte para hacerse un hueco importante. Sus más directos rivales se lo van a poner muy difícil. Será muy interesante ver que sucede en los próximos meses.



MAZDA 929

VIRTUDES

- Comportamiento
- Acabado y equipamiento
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Línea anticuada
- Consumo elevado
- Precio elevado

PRECIO EN LA CALLE
5.900.785 pts.

MERCEDES 260 E

VIRTUDES

- Velocidad máxima
- Calidad de acabado
- Comportamiento

DEFECTOS

- Plazas traseras justas
- Equipamiento mínimo
- Volante grande

PRECIO EN LA CALLE
5.345.874 pts.

OPEL SENATOR 3.0

VIRTUDES

- Comportamiento
- Equipo de serie
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Acabado mejorable
- Interior sobrio
- Dirección muy asistida

PRECIO EN LA CALLE
5.035.204 pts.

R-25 V-6 TURBO

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Violencia del turbo
- Ventilación mediocre
- Consumo elevado

PRECIO EN LA CALLE
4.987.844 pts.

ROVER 827 STERLING

VIRTUDES

- Excelente motor
- Equipo completo
- Comportamiento y frenos

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Dirección sensible
- Acabado mejorable

PRECIO EN LA CALLE
5.256.014 pts.

SAAB 9000 CD

VIRTUDES

- Prestaciones
- Frenos potentes
- Acabado

DEFECTOS

- Potencia a pocas vueltas
- Precio excesivo
- Rebotes del eje trasero

PRECIO EN LA CALLE
5.854.763 pts.



FICHA TÉCNICA

	CITROEN XM	ALFA 164 3.0	AUDI 200 T	BMW 530	THEMA T 16V	MAZDA 929	MERCEDES 260	SENATOR 3.0	ROVER 827	R-25 V6 T	SCORPIO 2.9i	SAAB 9000
MOTOR												
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. transversal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. transversal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. transversal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V	5 en línea	6 en línea	4 en línea	6 en V	6 en línea	6 en línea	6 en V	6 en V	6 en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.975	2.959	2.226	2.986	1.995	2.954	2.599	2.969	2.675	2.458	2.933	1.985
Árbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Doble en cabeza	Doble en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Dos en cabeza	Dos en cabeza	Uno central	Dos en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2	2	4	3	2	2	4	2	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elec./turbo	Inyección electrónica	Inyección elec./turbo	Inyección electrónica	Inyección mecánica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elec./turbo	Inyección electrónica	Inyec. elec./turbo
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	8,6 a 1	9,0 a 1	8 a 1	10 a 1	9,2 a 1	9,4 a 1	9,4 a 1	8,6 a 1	9,5 a 1	9 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	170/5.600	192/5.600	200/5.700	188/5.800	185/5.500	190/5.500	170/5.800	177/5.600	177/6.000	182/5.500	150/5.700	175/5.300
Par máximo (mkg/rpm)	24,5/4.600	25/3.000	27,5/4.300	26,5/4.000	32,6/2.500	26/4.200	22,4/4.600	24,8/4.400	23,2/4.500	28,6/3.000	23,8/3.000	27,8/3.000
TRANSMISION												
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera
Capa de cambios	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.	Manual 5 veloc.
Vel. a 1.000 rpm 1º/2º/3º (km/hora)	8,9/15,4/22,66	11,0/17,3/25,4	8,1/13,7/21,4	8,2/14,3/22,5	10,4/16,8/23,5	9,2/16,1/23,3	8,6/15,2/24,1	8,5/15,1/23,9	9,4/15,4/22,6	8,8/14,4/21,4	9,3/17,3/24,9	8,1/15,2/22,8
Vel. a 1.000 rpm 4º/5º (km/hora)	29,23/36,91	34,1/41,6	30,2/37,5	31,5/38,9	31,6/39,9	32,5/40,3	33,3/41,6	34,2/40,7	30,3/36,8	30,7/39,2	31,4/37,8	31,1/40,7
DIRECCION												
Tipo	Crema.asist.variable	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Circ.bolas.asist.	Circ.bolas.asist.	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida	Cremerallera.asistida
Vueltas de volante	3,26	3,8	3,5	2,5	3,2	3,4	3	3,6	3,5	3	2,7	3,2
Diámetro de giro (metros)	12,5	10,8	10,8	11	10,6	10,8	11,2	10,1	11,1	10,8	11	10,9
FRENOS												
Sistema (d/t)	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS	Disc.vent./disc./ABS
SUSPENSION												
Delantera	Seudo McPherson(hidr.)	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Brazos tirados(hidraet.)	Independiente	Eje rígido	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Eje rígido
RUEDAS												
Llantas (pulgadas)	6 x 15	6 x 15	6 x 15	6 x 15	6 x 15	6 x 15	6,5 x 15	6 x 15	6 x 15	Aleación 6 x 15	Aleación 6 x 14	6 x 15
Neumáticos	205/60R 15 MXV 2	195/60 VR 15	205/60 VR 15	205/60 VR 15	195/60 VR 15	205/60 R 15	195/65 VR 15	205/65 VR 15	205/60 VR 15	205/60 VR 15	185/70 VR 14	185/65 R 15
PESOS PESOS Y CAPACIDADES												
Peso en orden de marcha (kg)	1.420	1.300	1.300	1.510	1.285	1.490	1.330	1.418	1.425	1.325	1.340	1.340

PRESTACIONES

	CITROEN XM	ALFA 164 3.0	AUDI 200 T	BMW 530	THEMA T 16V	MAZDA 929	MERCEDES 260	SENATOR 3.0	ROVER 827	R-25 V6 T	SCORPIO 2.9i	SAAB 9000
VELOCIDAD MAXIMA	207	230	226	230	223	216	220	217	220	223	208	229
ACELERACION												
400 m salida parada	16,4	15,7	16,5	16,3	15,3	17,2	16,7	16,8	16,6	16,1	17,1	16,2
1.000 m salida parada	29,9	28,3	29,5	29,8	27,6	31,4	29,9	30,8	29,8	29,2	30,8	29,3
De 0 a 10 Km/h	8,8	7,9	9	9,1	7	10,3	9,4	9,6	8,8	8,2	9,6	8,4
RECUPERACION												
400 m. desde 40 km/h en 4º	17,5	18,1	18,6	19,1	17,4	19	19,6	19,7	18,3	16,4	17,4	19,2
400 m. desde 40 km/h en 5º	19,5	20,2	21,2	21,2	21	21	21,4	21,5	19,8	19,1	21	22,1
1.000 m. desde 40 km/h en 4º	32,1	33,1	32,7	34,8	30,4	34,6	35	35,8	33,3	30,4	35,1	33,6
1.000 m. desde 40 km/h en 5º	35,9	37,3	37,5	39,4	36,4	39,2	38	38,2	36,4	35,2	38,3	39,5
De 80 a 120 km/h en 4º	8,9	10	7,4	10,8	6,1	10,2	9,8	9,6	9,6	7,3	10,1	7,8
De 80 a 120 km/h en 5º	12	13,1	10,5	15,7	8,9	15,6	12,8	10,5	12,7	9,6	14,7	12,1

CONSUMOS

	CITROEN XM	ALFA 164 3.0	AUDI 200 T	BMW 530	THEMA T 16V	MAZDA 929	MERCEDES 260	SENATOR 3.0	ROVER 827	R-25 V6 T	SCORPIO 2.9i	SAAB 9000
CIUDAD												
A 29,7 km/h de promedio	16,2	13,7	14	14,8	11,6	16,2	13,4	14	13,5	14,9	15,3	12,8
CARRETERA												
A 90 km/h de cruceo	10,1	7,1	7,6	7,4	7,4	8,3	7,9	7,9	8,1	7,9	8,2	7,7
En conducción rápida	14,8	14,3	15,6	15,4	17,3	15,1	14,3	15,8	14,8	16,9	15,8	14,3
AUTOPISTA												
A 120 km/h de cruceo	11,6	9,8	10,2	10,2	10,2	9,2	10,2	9,9	9	9,8	9,3	10,3
A 140 km/h de cruceo	12,7	10,8	13,6	12,6	12,4	11,6	11,8	12	11,2	12,9	11,3	11
A 180 km/h de cruceo	18	15,3	16,6	14,7	16,6	15,7	15	15,5	15,6	19,3	14,4	14,3
OTROS VALORES												
Consumo medio ponderado	13,4	11,3	11,7	12,1	10,2	13,1	11,4	11,7	11,4	12,3	12,6	10,9
Capacidad depósito combustible	80	70	80	80	70	75	70	75	68	72	70	68
Autonomía media	525	560	630	610	640	525	560	590	540	530	505	570

EQUIPAMIENTO

	CITROEN XM	ALFA 164 3.0	AUDI 200 T	BMW 530	THEMA T 16V	MAZDA 929	MERCEDES 260	SENATOR 3.0	ROVER 827	R-25 V6 T	SCORPIO 2.9i	SAAB 9000
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO	SI	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	NO	SI	OP	SI	NO	SI	SI	SI	SI	OP	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Antibloqueo de frenos	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Volante regulable	SI	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Retrovisor mando distancia (iz/dcha)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Elevafaros eléctricos (del/tras)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas de aleación	SI	OP	SI	OP	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	SI	SI	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	OP	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

ESTA comprobado que la gran mayoría de los compradores que van a realizar un desembolso superior a los cuatro millones de pesetas en una berlina familiar de lujo, compra entre sí la oferta existente y opta por escoger el modelo que más se adapta a sus necesidades.

El resto se decide y finalmente compra el modelo que más le atrae estéticamente sin darle más vueltas.

Para los primeros, la comparativa de esta semana estará repleta de alicientes, sobre todo si la llegada del nuevo Citroën XM les ha hecho dudar sobre su futura compra o les ha roto los esquemas cuando lo tenían ya casi todo decidido. El XM irrumpe en el mercado español de sopetón, con una respuesta del público suficiente como para inquietar al modelo más afianzado.

Los acontecimientos se suceden. Mejor coche del año en Europa, galardón de una publicación alemana a la novedad más interesante. La comparativa está servida.

Para ello hemos elegido la versión más potente del XM, y la hemos enfrentado a sus más directos rivales, por potencia, precio y concepto.

Los distintos galardones no se le han concedido injustamente. Con la ventaja de ser el último en llegar, el último Citroën aprovecha al máximo las más recientes tecnologías. También cuenta con un diseño moderno y equilibrado y todo a un precio de impacto. Más adelante ya se revisará este último aspecto, pero de momento la maniobra de Citroën ha puesto en evidencia a más de uno.

Los once del equipo contrario tienen sus posiciones tomadas desde hace más o menos tiempo. La competencia es dura y algunos capean el temporal mejor que otros.

Tres de los doce modelos de esta numerosa comparativa, concretamente Saab y Rover y en estos días el Scorpio de Ford, se pueden adquirir en versiones de cuatro y cinco puertas; en cambio el XM y el Renault 25 sólo están disponibles en dos volúmenes y con portón trasero, aunque es cierto que se ha trabajado para que no den la impresión de familiares más vulgares.

Los demás modelos son típicas berlinas de tres volúme-

nes con un tamaño superior a los cuatro metros y medio.

En el aspecto mecánico nos encontramos de todo un poco, aunque lo que más abunda son las mecánicas de seis cilindros con un total de nueve versiones. También dos, utilizan motores de cuatro cilindros (Thema y Saab) y una de ellas un propulsor de cinco cilindros (Audi).

El abanico de potencias se mueve entre los 170 y los 200 caballos, cifras casi obligadas a este nivel. En este sentido cabe resaltar el buen trabajo realizado por los técnicos de las marcas Saab y Fiat en su motor, que con tan sólo cuatro cilindros y una cilindrada inferior a los dos litros, han conseguido una potencia de 175 y 185 caballos respectivamente. Eso sí, utilizando sistemas para incrementar la potencia como el turbocompresor o la culata de 16 válvulas.



Por supuesto, todos superarán los 200 kilómetros por hora, pero también los consumidores alcanzan cotas importantes con una media de 12 litros a los 100 kilómetros de consumo medio ponderado.

El que más anda, es también uno de los más potentes. Nos referimos al Alfa Romeo y a su estupendo motor de 192 caballos.

Por su parte también hablaremos del que más gasta. En este aspecto, el XM se lleva la palma, con una cifra superior en una buena medida a la de sus rivales.

El Lancia Thema es el modelo que puede recorrer un mayor número de kilómetros con un depósito de combustible. No en vano es el que menos consume.

En definitiva los doce modelos más prestigiosos de Europa, que están en el punto de mira de ejecutivos, ministros, etc., que buscan en su coche una tarjeta de presentación.

A. Mas y M. Madrid
Fotos: J. Robledo
y J. A. Diaz



El Citroën XM dispone de un sofisticado y eficaz sistema de suspensiones inteligentes.



CITROEN XM V6

El Citroën XM es el recién llegado a un sector donde hay una gran competencia. Con respecto a sus rivales técnicamente está más avanzado, con un sistema de suspensiones «inteligentes» con un funcionamiento excepcional que varía la dureza y altura del sistema dependiendo de la velocidad del vehículo y del estado del suelo. También es el que tiene una línea más personal, con una excelente aerodinámica. Si lo comparamos teniendo en cuenta su precio final es de los más ajustados, poco más de cuatro millones seiscientos mil pesetas, en el que está incluido un equipamiento de serie muy completo, de los mejores de los doce coches elegidos para esta comparativa. En su contra tiene un acabado mejorable, muy inferior al de los modelos alemanes y el consumo medio más alto de todos. Otros defectos del XM con respecto a sus rivales es la dirección, con un tacto un tanto especial que necesita un periodo de adaptación. También el tacto del freno un poco especial y con muy poco recorrido necesita un periodo de adaptación. En definitiva el XM viene a luchar contra las grandes berlinas alemanas, pero sin duda su más directa competencia la va a encontrar en el Lancia Thema, un coche muy equilibrado, con un precio muy bueno, excelentes prestaciones y un completo equipamiento.

ALFA ROMEO 164 3.0

El Alfa es de los más potentes del grupo, por encima del XM. No es raro pues que alcance una velocidad máxima mayor y unas mejores aceleraciones (en recuperaciones el Citroën lo supera, debido al acertado escalonamiento de los desarrollos del cambio). Lo que sí se sale de lo habitual, es que su consumo sea bastante contenido. En concreto dos litros menos que el XM en el promedio ponderado. Todo ello se lo debe el 164 a su brillante motor V-6 de 3 litros.

Aunque sus 192 caballos le ponen a veces en aprietos, en forma de pérdidas de tracción cuando se acelera con ganas en curvas cerradas.

El italiano cuenta con una de las líneas que resultan más atractivas, incluido un aire deportivo que siempre ha distinguido a la marca italiana y con el que no cuentan sus rivales. En habitabilidad el XM lo supera, también es cierto que dispone de una carrocería más larga y más ancha y de unos asientos traseros abatibles.

También en equipamiento el XM lleva las de ganar. La suspensión adaptable y algún que otro detalle de menor cuantía marcan las diferencias en este apartado.

Sólo nos queda hablar de dinero, y las 300.000 pesetas más que hay que pagar por el 164 sin duda se invierten directamente en línea y mecánica.



El Alfa Romeo 164 dispone de un motor muy brillante, con un rendimiento excepcional.



AUDI 200 TURBO

PARA iniciar la comparativa entre el Audi 200 y el Citroën XM V6, podríamos comenzar diciendo que el modelo de la marca de los cuatro aros, es el más grande de todos, por lo tanto y en consecuencia es el que dispone de una mayor habitabilidad, un aspecto que en este tipo de vehículos cuenta mucho. En este sentido la ventaja para el XM está en la mayor versatilidad de su maletero, que en un momento dado ofrece una mayor capacidad de carga. También el Audi es, de los doce coches comparados, el que dispone del motor más potente, 200 caballos contra los 170 del Citroën, por lo tanto en el apartado de prestaciones sale vencedor el modelo alemán que curiosamente consume también menos que el coche francés.

Puestos a comparar el precio de los dos coches, el Audi 200 Turbo es algo más de un millón doscientas mil pesetas más caro, diferencia muy apreciable y que por supuesto, muchos compradores tendrán en cuenta y pesará a la hora de decidirse por uno de los dos modelos. También, a pesar de ser más caro, cuenta con un equipamiento mucho más inferior, y un interior mucho más espartano. En algo que es muy superior el Audi es en el apartado de acabado final que es donde juega una de sus bazas más importantes. La calidad tanto de terminación como de los materiales es excelente.

BMW 530 I

ESTAMOS ante un modelo que se lo pone realmente muy difícil al Citroën XM.

El equilibrio conseguido por el modelo alemán es uno de los más conseguidos ya que tanto en rendimiento, con su excelente propulsor de 188 caballos de potencia, como en comportamiento, así como en habitabilidad y confort, compite en la cumbre con cualquiera de los doce modelos.

El reciente Citroën lo deja atrás en equipamiento, pero en contrapartida el BMW cuenta con una calidad de terminación impresionante que todavía no ha alcanzado el coche francés aunque el esfuerzo realizado ha sido verdaderamente notable.

Pero uno de los mejores equilibrios se paga con una cifra que supera en más de un millón de pesetas la ofrecida por el Citroën XM. Sólo el Mazda 929 supera esta cifra, cantidad a todas luces exagerada en relación a la de los demás modelos.

En cualquier caso, tanto la firma Mercedes como BMW hacen pagar caro una merecida posición dominante y afianzada dentro del segmento. Y fuera de toda duda, son dos modelos pertenecientes a las marcas más prestigiosas existentes en la actualidad.



De los doce vehículos comparados el Audi 200 es el que tiene el motor más potente.



Los modelos alemanes son los que tienen un mejor acabado, buena prueba de ello es el BMW.





De todos los vehículos de la comparativa, el Scorpio tiene el motor menos potente.



FORD SCORPIO 2.9 GHIA

DESDE que el Scorpio comenzó su andadura, todas las críticas que recibió fueron dirigidas a su mecánica de escaso rendimiento. En Ford se pusieron manos a la obra y el motor de 2,8 litros pasó a tener 2,9. Un aumento de cilindrada que lo único que aportó fue una ligera mejora de rendimiento en bajas revoluciones, mientras que la potencia se siguió manteniendo en 150 caballos, que si la comparamos con el resto de sus rivales en estas páginas es la menor con diferencia; todos los demás sobrepasan la barrera de los 170 caballos. Comparando este dato, sin embargo el Citroën XM, debido a un desarrollo final más corto es un kilómetro por hora más lento en velocidad máxima, 207 contra 208 kilómetros por hora. Pero la diferencia de potencia se hace notar a la hora de comparar las recuperaciones y aceleraciones, mucho mejores en el XM. El Scorpio con respecto al XM, tiene un acabado muy superior, con un equipamiento muy completo, similar al del Citroën pero este último es superior en el sistema de suspensiones inteligentes. El Ford tiene a su favor el precio que es el más asequible de los doce: 4.480.303 pesetas, casi doscientas mil pesetas más barato que el Citroën, que sin duda jugará un papel importante a la hora de la decisión final.

LANCIA THEMA T. i.e. 16V

UNO de los rivales más directos del último modelo de Citroën, va a ser el Lancia Thema, ya que debido a la agresiva política de precios de la marca parte con un costo final muy bueno, casi cien mil pesetas más barato que el XM, con un equipamiento muy completo, éste le supera tan sólo en el sistema de suspensiones inteligentes, que en caso del modelo italiano es opcional. De todas formas equipando al Thema con esta opción los precios de ambos se igualan. También hay que decir que el sistema de Lancia es menos sofisticado que el de Citroën.

Siguiendo con la comparativa, el Thema tiene a su favor con respecto al modelo francés una mayor potencia, mejores prestaciones y mejor consumo. Por otra parte, en su contra dispone de una línea clásica de tres volúmenes, y aunque recibió algunos retoques principalmente estéticos es mucho menos versátil que la de cinco puertas del XM teniendo también peor habitabilidad, siendo el modelo de Citroën en este sentido superior en todas las medidas. Por lo que respecta al acabado en los dos modelos es muy similar, y aunque en general es bueno es también mejorable en algunos sentidos, aunque si es preciso otorgar un orden hay que situar primero al Lancia.



El Thema es uno de los modelos más equilibrados, y uno de los rivales más directos del XM.



MAZDA 929

DE los coches japoneses que se comercializan en España, el único modelo que podemos considerar un directo rival del Citroën es el Mazda 929. Un vehículo que cuando comenzó su venta en nuestro país lo hizo teniendo a su favor unos argumentos muy buenos, como era un equipamiento de primera, un sofisticado sistema de reglaje de las suspensiones y un acabado ejemplar. Hoy por hoy, la mayoría de sus rivales europeos están a su nivel y le superan en diseño de carrocería e incluso sofisticación mecánica. Este es el caso del XM, que cuenta con un equipamiento a la misma altura que el vehículo japonés, el sistema de suspensiones «inteligentes» es mucho más perfecto y la línea es más moderna y original. En este último apartado los modelos de alto prestigio provenientes de Japón están evolucionando de forma considerable y a buen seguro que en breve el Mazda 929 contará con una línea más actual. Otro de los puntos que grava al Mazda es el precio: 5.900.785 pesetas, superior al de las berlinas alemanas más prestigiosas presentes en esta prueba y si lo comparamos con el del XM, 4.635.405, podemos comprobar que la diferencia es muy notable, mas de un millón trescientas mil pesetas, que pesarán como una losa a la hora de tener que elegir.



El único modelo japonés que podemos considerar rival del XM es el Mazda 929.



**DOS SOLUCIONES:
QUEDARSE EN CASA...**



El Mercedes es el más prestigioso, también es de los que tienen el equipamiento más escaso.

MERCEDES 260 E

QUIZA el rival más duro del XM en cuanto a prestigio. El Mercedes 260 E cuenta con el mismo número de caballos que el Citroën y aunque no dispone de suspensión inteligente, su comportamiento no presenta la menor pega a quien lo conduce.

La suspensión multibrazo se encarga de que todo marche bien.

Aunque alcanza una velocidad máxima superior a la del último Citroën, su carácter es más bien tranquilo, el XM acelera y se recupera en menor tiempo.

Sin embargo es en el apartado del equipamiento en el que el coche alemán queda más descolgado. Y no es una exclusiva de este modelo, sino que la política de Mercedes en este sentido, es partidaria de que sus clientes paguen el prestigio e incomprensiblemente aparte un equipamiento que ya incluyen de serie muchos utilitarios.

En cualquier caso, las 700.000 pesetas que hay que pagar de más en relación al XM por este Mercedes, se duplican en el caso de igualar el equipamiento.

Hace poco tiempo, la serie W-124 de Mercedes recibió algunas mejoras. Los asientos ahora sujetan mejor y la utilización de la madera ha aumentado.

En cuestión de espacio, sigue siendo uno de los más capaces y su calidad de acabado es una de las más destacables del grupo.



El Opel Senator también se presenta como una opción muy equilibrada.

OPEL SENATOR 3.0 CD

EL modelo estrella de Opel, dispone al igual que el de Citroën de un motor de seis cilindros, pero en línea, en vez de en V. El Senator en este apartado tiene a su favor una potencia ligeramente superior, que se ve traducida en una velocidad final mayor, pero por contra y debido a unos desarrollos un tanto largos, principalmente la cuarta y la quinta, las recuperaciones y aceleraciones son peores, siendo por lo tanto menos ágil, sobre todo en carreteras viradas de montaña. A su favor, debido a los desarrollos más largos tiene un consumo mucho más ajustado.

Por lo que respecta a su precio es cerca de cuatrocientas mil pesetas más caro, con un equipamiento muy similar al del XM, que incluye también un sistema de reglaje automático de suspensiones, aunque es mucho menos sofisticado que el utilizado en el nuevo modelo de la marca francesa. El Citroën por su parte además de ser más barato, dispone de un habitáculo más atractivo; en el Senator es muy sobrio, tal y como sucede con los modelos alemanes. Por lo que respecta al acabado están muy a la par, siendo en ambos casos mejorable. Por otro lado y siguiendo con el interior, el Opel tiene a su favor una habitabilidad ligeramente mejor que la del Citroën, aunque este último le gana en versatilidad.



RENAULT 25 V6 TURBO

EL modelo de Renault con respecto al nuevo Citroën, tiene muchas cosas en común. Los dos tienen carrocería de cinco puertas y motores de seis cilindros en V. El del 25 tiene algo menos de cilindrada, pero gracias a la sobrealimentación que le proporciona un turbocompresor tiene una potencia mayor, que se ve reflejada en unas prestaciones superiores, principalmente la velocidad máxima. En el apartado recuperaciones y aceleraciones el motor del XM se muestra mucho más progresivo con un mejor rendimiento a bajas revoluciones. El Renault es más perezoso por culpa del turbo que responde más tarde. Por lo que respecta al consumo, el modelo de la marca del rombo es ligeramente más económico.

Una de las cuestiones más importantes a la hora de comparar vehículos de este segmento, es su precio y equipamiento, sin olvidarnos por supuesto del acabado final. En este sentido, el XM es alrededor de trescientas mil pesetas más barato teniendo además a su favor un equipamiento de serie más completo. El Renault 25 para contrarrestar esto cuenta con un acabado mucho mejor. Los dos disponen de carrocería de cinco puertas, pero mientras la del Citroën tiene un diseño moderno y personal, la del Renault es ya un poco veterana.



El Renault 25 a pesar de los últimos retoques sigue teniendo una carrocería veterana.



...O SALIR CON EL NUEVO GOODYEAR GT

Cuando la lluvia convierte la carretera en una pista de patinaje, el nuevo Goodyear GT está en su elemento. Los surcos hiperbólicos de su banda de rodadura —diseño exclusivamente de Goodyear— expulsan el agua lateralmente y hacia atrás, superando el aquaplaning y evitando el derrapaje. En seco y en mojado, el nuevo Goodyear GT se agarra con fuerza. Gira con total precisión. Frena en menos espacio. Le lleva a casa con toda seguridad.

A PRECIO NACIONAL

LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

GOODYEAR

TAKE ME HOME





El Rover 827 tanto en carrocería de cuatro puertas como de cinco tiene un diseño muy elegante.



ROVER 827 VITESSE

El 827 de Rover es un modelo muy compacto, con una línea tanto en cuatro como en cinco puertas, elegante y sugerente.

Su menor tamaño respecto al último Citroën, implica en este caso una menor habitabilidad aunque en ningún momento, el espacio ofrecido se queda justo.

A la hora de hablar de prestaciones las cosas quedan muy igualadas y excepto en velocidad máxima el XM supera al Rover en recuperaciones y se pone a su altura en aceleraciones. Los cortos desarrollos del modelo francés, impiden que se expriman las posibilidades del motor además de perjudicarlo en el aspecto de los consumos. Por el contrario el motor Honda de cuatro válvulas que monta el Rover acusa una falta de potencia a bajas vueltas.

El comportamiento en el 827 es excelente y aunque no cuenta con suspensiones regulables, tiene muy poco que envidiar al XM.

Sus mayores defectos los comparte con el francés. Una dirección demasiado asistida y un acabado mejorable.

El equipo de serie con el que cuenta el Rover es tan completo como el del último coche del año y sólo se diferencia de éste en la ya comentada suspensión hidractiva.



Uno de los coches de la comparativa que tienen mejor acabado es el Saab 9000.



SAB 9000i TURBO CD

El Saab 9000, junto al Rover 827, son los únicos modelos disponibles actualmente en este segmento en los que el cliente tiene la posibilidad de elegir entre carrocería de tres volúmenes con cuatro puertas o de dos con cinco; en breve se les unirá el Ford Scorpio. La potencia de su motor es muy similar a la del XM, tan sólo cinco caballos los diferencian, 175 contra 170, pero sus motores son muy diferentes, mientras el constructor sueco ha recurrido a un bloque de cuatro cilindros con dos litros de cubicalaje con culata de cuatro válvulas por cilindro y turbo, por su parte la marca francesa ha preferido un motor de tres litros de seis cilindros en V. Por lo que respecta a sus consumos en el 9000 son mucho más ajustados, mientras que también es superior su velocidad máxima; referente a las recuperaciones y aceleraciones están prácticamente a la par. Pero en el XM el motor tiene un mejor rendimiento en la gama baja de revoluciones.

Por otro lado el Saab cuenta con una mejor terminación y presentación que el Citroën, pero todo esto a costa de hacer un desembolso de un millón doscientas mil pesetas más, diferencia de precio muy importante y que influirá de forma decisiva a la hora de inclinar la balanza en favor de uno u otro.

El Palacio de Ríofrío, resultó ser un lugar idóneo para el encuentro de estas doce berlinas de lujo.



BALANCE FINAL

	CITROEN XM	ALFA 164 3.0	AUDI 200 T	BMW 530	THEMA T 16 V	MAZDA 929	MERCEDES 260	SENATOR 3.0	ROVER 827	R-25 V6 T	SCORPIO 2.9i	SAAB 9000
Velocidad máxima.....	48 ****	19 *****	18 *****	18 *****	20 ****	38 *****	20 ****	38 ****	20 ****	28 ****	48 ****	18 *****
Aceleraciones.....	28 ****	10 *****	38 ****	38 ****	10 *****	48 ****	38 ****	38 ****	28 ****	28 ****	38 ****	28 ****
Recuperaciones.....	18 *****	28 ****	28 ****	48 ****	18 *****	48 ****	38 ****	38 ****	28 ****	18 *****	38 ****	38 ****
Consumos.....	48 **	28 ****	28 ****	38 ****	18 *****	48 **	28 ****	28 ****	28 ****	38 ****	28 ****	18 *****
Transmisión.....	18 *****	48 **	38 ****	18 *****	38 ****	18 *****	18 *****	28 ****	48 **	38 ****	28 ****	48 ****
Caja de cambios.....	18 *****	48 **	28 ****	28 ****	38 ****	18 *****	18 *****	28 ****	38 ****	18 *****	38 ****	18 *****
Frenos.....	38 ****	38 ****	28 ****	28 ****	28 ****	28 ****	18 *****	18 *****	18 *****	18 *****	28 ****	18 *****
Dirección.....	48 **	38 ****	18 *****	38 ****	18 *****	28 ****	18 *****	18 *****	48 **	28 ****	28 ****	28 ****
Comportamiento.....	18 *****	78 **	78 **	28 ****	28 ****	48 ****	38 ****	38 ****	38 ****	58 ****	68 ****	78 **
Aptitudes urbanas.....	38 ****	18 *****	38 ****	38 ****	18 *****	38 **	38 **	28 ****	28 ****	18 *****	28 ****	38 ****
Autonomía.....	58 ****	48 ****	18 *****	28 ****	18 *****	58 ****	48 ****	38 ****	58 ****	58 ****	68 ****	48 ****
Habitabilidad.....	28 ****	68 ****	18 *****	68 ****	68 ****	68 ****	68 ****	48 ****	68 ****	68 ****	68 ****	38 ****
Maletero.....	18 *****	48 ****	28 ****	38 ****	38 ****	68 ****	38 ****	38 ****	18 *****	18 *****	18 *****	58 ****
Confort.....	18 *****	28 ****	18 *****	18 *****	28 ****	28 ****	18 *****	18 *****	28 ****	28 ****	28 ****	28 ****
Posición conductor.....	28 ****	28 ****	28 ****	18 *****	18 *****	18 *****	28 ****	28 ****	18 *****	18 *****	18 *****	28 ****
Acabado.....	48 **	48 **	18 *****	18 *****	38 ****	38 ****	18 *****	48 ****	48 **	38 ****	28 ****	38 ****
Sonoridad.....	58 ****	28 ****	78 **	18 *****	38 ****	68 ****	78 **	48 ****	78 **	78 **	78 **	78 **
Equipamiento.....	18 *****	68 ****	68 ****	68 ****	28 ****	38 ****	18 *****	18 *****	58 ****	58 ****	48 ****	58 ****
Valor-precio.....	18 *****	48 **	58 ****	68 ****	28 ****	78 **	78 **	58 ****	48 **	48 **	38 ****	68 ****

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



SISTEMAS ANTIRROBO

EVOLUCION NECESARIA

La evolución experimentada en el campo del sonido en el automóvil ha sido brutal. Por momentos se reduce el tamaño de los aparatos sin que éstos pierdan prestaciones, se mejoran los sintonizadores hasta límites insospechados y tanto las pletinas de cassette como los lectores de Compact Disc alcanzan un nivel de perfección muy alto cubriendo por encima las exigencias del usuario medio.

Pero estos modernos aparatos se encuentran todavía con un problema que no ha desaparecido, el de los robos.

No disponemos de cifras reales en cuanto a número de aparatos que desaparecen al año de los vehículos, pero una marca no hace mucho tiempo hablaba de una cantidad superior al millón de unidades robadas.

¿Y qué hacen las marcas de autosonido para evitar lo que supone en la actualidad el mayor freno en la compra de un buen aparato?

El sistema más generalizado entre los fabricantes, además de ser el más económico, es el extraíble. Es el más barato y el más efectivo, pero también es el más incómodo. Hay que cargar con él, o esconderlo bajo el asiento o en el maletero. Estas dos últimas soluciones no son las más

adecuadas, el ladrón ya se las sabe todas.

La alarma no deja de ser un obstáculo importante para impedir que se lleven el coche entero pero los utensilios que utilizan los cacos, permiten que el aparato sea arrancado de su mueble sin que les importe mucho que suenen una o tres alarmas.

Muchas e importantes marcas habían apostado en los últimos meses por el sistema de código secreto. Un método en principio eficaz pero que no

ha respondido a las esperanzas que se habían depositado en él. Los aparatos con código secreto se siguen robando, quizá luego no sirvan para nada o quizá la clave termine descubriéndose pero un aparato de más de 50.000 pesetas «canta» demasiado en el interior del coche.

Y hablemos finalmente del último «invento». Algunas marcas como Grundig o Pioneer ya disponen de aparatos así, aparatos de los que se ex-

trae sólo la carátula frontal y quedan totalmente inservibles; este panel frontal ocupa muy poco y pesa menos. Sin duda uno de los mejores sistemas jamás comercializados.

Otra forma de impedir un robo es camuflando todo el sistema de la mejor manera posible. Sobre este tema se ha trabajado mucho, y muchas son las empresas que se encargan de realizar buenos trabajos.

A.M.



Dos sistemas que ofrecerán más seguridad. El clásico extraíble y la nueva carátula desmontable.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM	FM
LA RIOJA					
RNE/R-1	729	104.9	COPE (Radio Pop de Astorga)	1134	87.6
SER (Radio Rioja)	1485	98.1	COPE (Radio Pop de El Bierzo)		101.6
A-3 de La Rioja		100.7	RNE/R-2		89.7/91.1
COPE (Radio Pop de Logroño)		90.4	RNE/R-3		97.5/89.3
Radio Minuto-Antena Rioja		100.0	RNE/R-4		97.1
Indep. (R. Calahorra-R. Momento)		93.7	Ponferrada	1395	95.6
RNE/R-2		98.2	RNE/R-5	1107	
RNE/R-3		101.4	NAVARRA		
RNE/R-4		88.2	RNE/R-1	855	
RNE/R-5	1395		SER (Radio Pamplona)	1584	92.1
LEON					
RNE/R-1	774/885		A-3 Pamplona (R. Navarra)		94.9
SER (Radio León)	1485		A-3 Tafalla (R. Navarra)		96.3
SER (Radio Bierzo)		90.6	A-3 Estella (R. Navarra)		89.5
A-3 de León		92.6	A-3 Tudela (R. Navarra)		90.3
A-3 Radio 80 Serie Oro		92.6	COPE (Rad. Pop. Pamplona)	1134	87.9
Radio Minuto		90.8	RNE/R-2		93.0
COPE (Rad. Pop. de León)	1269	93.3	RNE/R-3		97.5
			RNE/R-4		95.7
			RNE/R-5	1503	

El eslabón final

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

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

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



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



Comprar y vender

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.

¡MÁS DE 30 AÑOS Y SIGUIENDO!

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

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

RANGE ROVER DE ALEMANIA

Le ofrecemos una variedad de RANGE ROVER usados y controlados técnicamente por nuestros talleres. Además le ayudamos con los trámites de aduana.

Persona de contacto: S. Roppel
Tel: 0749 821 / 49 75 33 Fax: 0749 821 / 71 50 82

AJR british automobile

Industrie Str. 9 8900 Augsburg Alemania

AUTOHAUS MARKL 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
Tx. 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 CITROËN AX-GT (COPA) EXCELENTE PREPARACION BUEN ESTADO. 8000 KM. AÑO. LISTO PARA COMPETIR. TELEF.: (91) 5 33 36 19 Preguntar por José María (a partir 9 noche)

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

Motor Retiro



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

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32. C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20. TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA 711 37 12

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	880.000
Audi 80 4x4	6/88	16.000	2.800.000

RENAULT OCASION

Marca y modelo	Año	km	Precio
BMW 524 TDS5 Clim -Cue	9/88	7.000	5.300.000
Audi 80 4x4	5/88	17.000	2.900.000
Renault 18 GTD	83	65.000	650.000
Renault 6 C	88	9.000	850.000
Mercedes 190 2.3 16V	85	47.000	4.100.000

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

DESCUBRA EL VECTRA



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!*



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

AUTOTODO, S.L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00

Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)

Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)

Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45

Antonio López, 149

(junto Plaza Legazpi)

Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)

Tel. 239 07 16

REVESA

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00

Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)

Tel. 447 53 43

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9

(zona Arturo Soria, 65)

Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80

Hnos. García Noblejas, 128

(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500

Tels. 889 45 12 / 48

Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93

(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3

(paralela al Pº de La Chopera)

Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400

Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

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

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700

Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.

Tel. 639 27 99.

Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52

POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700

Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.

Tels. 617 04 11 / 617 03 61

EXPOSICION: Simón Hernández, 55

(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136 Tel. 6 56 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, 328 08 91 Y 404 73 57
 DIRECCION: GERARDO CORDON, N.º 1. 28017 MADRID
 TELEX: 27482 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses Todas las marcas

CAR 10
 Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

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

U.S.A. motors Recambios de Vehículos Americanos

TALLERES PROPIOS

Paseo de Los Dolores, s/n
 Tel.: 413 85 01 **MADRID**

Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

ALFA Romeo spider, rojo, año 86, 6 m garantía, 2.200.000 ptas
OPEL Monza, año 83, full, azul, seminuevo, 6 m garantía, 1.000.000 ptas
RANGE Rover, T D 88, gris 2.725.000 6 m garantía

BMW 628 CSI, rojo, año 83, full equipo, 6 m garantía, 2.500.000 garantía
OPEL Corsa City, año 88, 6 m garantía, blanco, 625.000 ptas
PORSCHE 924, año 79m azul met, 3 m garantía, 1.450.000 pesetas

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

OPEL Kadett GSI, rojo, 1985 1.300.000 6 m garantía
GOLF GTI seminuevo, año 88, 15.000 kms. 1.600.000 ptas.
MERCEDES 190, 12 meses garantía, nuevo.
ROLLS Royce Silver-Spur, 84, bicolor, 6 m garantía

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

MASTER Car. Vehículos de importación. Exclusivamente procedentes servicios oficiales de la marca. 563 30 21.
MASTER Car. Carnet garantía nacional. Mínimo 1 año piezas mano de obra. Servicios oficiales: 256 62 22.
MASTER Car. ¡Ven de más! Porque ofrecemos calidad. Más seriedad. Por precio justo y mejor servicio post venta. 564 29 61.
MASTER Car. Revisa 140 puntos. Por 2 maestros ingenieros propios. 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 Puerto Rico). Telfs.: 2 5 6 6 2 2 2 / 563 30 21.
URGE vender Scorpio 2.9 Ghia, automá-

tico, 61.000 km, año 87, blanco, perfecto estado, extras, garantía 18 meses. Precio 2.450.000 ptas. Tel.: 373 45 17.
SCORPIO 2.4i, automático, año 87, 60.000 km, negro, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 18 meses. 1.950.000 ptas. Tel.: 373 45 17.
OCASION BMW 520i, año 1985, muchos extras, perfectísimo estado, con garantía. 1.775.000 ptas. Telf.: 206 23 39.
PORSCHE 928-S, vendo para despiece. Tel.: (942) 88 37 63.
¡DESCAPOTABLES! cabriolets. «Compramos riguroso contado» incluso averiados, sin funcionar, con documentación extraviada, «deportivos», «clásicos», «antiguos», modernos, pero han de ser descapotables en buen o mal estado

para restaurar o restaurados. Viajamos a toda España sin ningún compromiso de venta para Vd. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184/186. Barcelona. Tel.: (93) 418 40 29/418 40 75/418 48 84. Sr. Jaime.
COMPRO Ferraris, Porsches 911 RS'73 turbo, Maseratis, Rolls y similares. Miguel Angel. Tel.: (93) 422 43 18.
ROVER Sterlin, 1 año. 3.500.000. Juan Carlos. Tel.: (91) 872 80 27.
FERRARI F-40 unidad 25. 30.000.000 ptas. Admitimos cualquier moneda. Tel.: (91) 265 44 58.
BMW 723i, año 82, V-CD, buen estado, horas oficina. 1.800.000. Tel.: (96) 352 04 26.
MERCEDES 230E 1986, varios extras, blanco, 57.000 km., impecable. 3.200.000

ptas. Tel.: (956) 85 77 25. A partir 18.30 horas.
PORSCHE 924 S Targa, finales 86, no importado, muchos extras, libro de mantenimiento sellado, 20.000 km demostrables. 2.900.000 ptas.
BMW M 635 csi, año 85, motor 0 km, 1 año garantía, negro ceniza, full equip, recién revisado con factura, impecable. 4.700.000 ptas.
PARTICULAR vende Renault 21 Nevada, aire acondicionado, alarma y radio, abril 88, 15.000 km. Lo vendo o cambio por coche más pequeño: Volvo 360, BMW serie 3, con semejantes características. Tel.: (91) 581 12 41 (de 8 a 15 horas). Jesús.
BX-19 GT, 67.000 km, julio 86, nuevo, en garaje, 1.000.000. Tel.: 911-81 08 22
PORSCHE 924 S, full

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.)

INNOCENTI DI TOMASO (Mini moderno)
 Motor nuevo, perfecto estado general. Rojo y negro, todos los extras, M-DZ. 550.000 ptas. Tel.: 556 00 40

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

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

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

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

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

Enviamos a provincias

Master Car

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

BMW 635 CSd
 • 218 cv, último mod.
 • Aire, cuero, etc.
 • 2.750.000 total
 • 46 847 mes.

BMW 524
 • Nuevo modelo 89
 • Clima, ABS, cuero, etc.
 • 170 cv, 67.000 mes.
 • 4.650.000 total

MERCEDES 190-J
 • 122 CV, muchos extras.
 • 40.000 mensual.

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

• Audi 200 Turbo Quattro 4 x 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...

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

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

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

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

563 29 61

C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66

equipe, extras, antracita, metalizado, perfecto estado, B-JY, 1.300.000 a convenir, urge venta. Acepto coche. Soy particular, (93) 408 44 64. Amador Luis.
FORD Sierra Cosworth como nuevo, vende particular. Málaga. (952) 33 45 09.

TALLER ELECTROMECHANICO MECANICA EN GENERAL TALLERES PORTALEGRE

Benito Prieto, 14 (Detrás Metro Opañel) Teléf. 2 60 83 12

Carabanchel Bajo 28012 MADRID

La Boutique del Automóvil Japonés

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

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

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

Mapa: PINTO, Ctra. ANDALUCIA, MADRID, km 20, S. Martín de la Vega, km 5.

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVIENOS al 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 60 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 8.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 68.

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

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION

Centro Comercial Jumbo. Avda. Pio XII, n.º 2,
Parking cubierto.
Telf.: 345 78 08
Central, c/Pradillo, n.º 3.
Abrimos sábados todo el día y domingos mañana.

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



Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf.: 501 40 00 - Fax: 501 40 06 - 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

ANUNCIASE EN MOTOR 16 LEVANTE

Teléfono: 91-268 00 69

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-



FIAT

Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL
FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial

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

DILECENICA, s.a.

IMPORTADORES SERVICIO POST-VENTA GARANTIA



JEEP CHEROKEE 4x4

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

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

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

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 consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda 45 Marbella	86	42.000	425.000	Renault Fuego GTX	86	41.000	990.000
Seat Panda Movida	87	28.000	540.000	Peugeot 206 GT	87	17.000	990.000
Opel Corsa 1.2 S	83	45.000	575.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	8.000	990.000
Volkswagen Polo	86	37.000	580.000	Ford Fiesta XR2	88	21.000	990.000
Mini Moke	88	7.000	670.000	Ford Orion 1.4 CL	87	27.000	990.000
Seat Ibiza Street	88	21.000	725.000	Fiat Uno Turbo I.E.	86	28.000	1.075.000
Renault Supercinco GTL	87	32.000	745.000	Renault 11 TSE	88	19.000	1.075.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 p.	87	38.000	745.000	Peugeot 205 GTX	87	26.000	1.075.000
Seat Ibiza 1.5 GL	86	40.000	760.000	Renault 11 GTD	88	18.000	1.100.000
Renault 11 TSE	86	43.000	785.000	Opel Corsa 1.5 Turbo D.	89	17.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.0 Trip	89	11.000	790.000	Peugeot 205 GRD A.A.	87	40.000	1.100.000
Ford Escort 1.3 Ghia	86	42.000	790.000	Ford Sierra 2.0 5 p. A.A.	84	56.000	1.100.000
Seat Ibiza del Sol 1.2	88	14.000	795.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	2 m.	1.000	1.125.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	28.000	825.000	Seat Ibiza SXI	87	19.000	1.150.000
Citroën AX 14 TZS	87	21.000	825.000	Renault 11 TXE	87	17.000	1.175.000
Renault S. GTL 5 puertas	88	18.000	845.000	Citroën BX 10 GT A.A.	86	38.000	1.175.000
Renault S. GTS, E.E.	87	31.000	845.000	Ford Orion 1.8 Diesel	88	21.000	1.225.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	82	48.000	850.000	Renault 11 GTX A.A.	88	13.000	1.225.000
Opel Rascal T.E. (Furgoneta)	89	17.000	875.000	Renault 21 GTS A.A.	87	23.000	1.275.000
Ford Fiesta XR2	85	36.000	890.000	Opel Kadett GSI 1.8 I.	86	40.100	1.290.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	13.000	890.000	Renault 21 TXE	86	36.000	1.325.000
Citroën AX 11 TRE 5 puertas	89	10.000	895.000	Renault 21 GTD	87	37.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5 puertas	87	23.000	920.000	Ford Orion 1.8 Diesel	3 m.	5.000	1.375.000
Renault 11 Turbo	87	14.000	950.000	Alfa Romeo 75 2.0 A.A.	87	31.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	13.000	975.000	Renault 21 TXE A.A.	87	23.000	1.495.000

DILECENICA, 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

Indicadores con luz propia

¡DESTAQUESE!

TOTALMENTE ELECTRONICOS
FUNCIONAN EN CUALQUIER POSICION
ESTANQUEDAD TOTAL (IP 65)
EXCELENTE VISION NOCTURNA
AVISADOR ACUSTICO DE MAXIMA (°C)



MODELOS:

- VOLTIMETRO
- TEMP. ACEITE
- TEMP. AGUA
- PRESION ACEITE
- RPM MOTOR GASOLINA
- TEMP. MOTOR DIESEL



Fabricado por:
KOPA ELECTRONICA, S.A. Tierra Baja 63, Sobrelló - 08901 L'HOSPITALET (Barcelona)
Tel: (93) 338 50 90 - 338 50 11 Fax: (93) 337 36 12

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TEL.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



Instalación y venta de:

- Autorradios
- Alarmas
- Teléfonos móviles

Especialistas en:

- PIONEER
- KENWOOD
- ALPINE
- BECKER
- PIRANHA

Tel.: 93-630 15 19

Industria, 77. SANT BOI



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



1. ALUMINIO 16" 4x100 5x110 P.P. 23,70
2. ALUMINIO 16" 4x100 5x110 P.P. 23,90
3. ALUMINIO 16" 4x100 5x110 P.P. 24,10
4. ALUMINIO 16" 4x100 5x110 P.P. 24,30
5. ALUMINIO 16" 4x100 5x110 P.P. 24,50

DELTA MICS-SPAIN
C/ Montserrat, 109
08015 BARCELONA
Tel.: (93) 337 50 46
Fax: (93) 337 50 46

TALLER AUTOMOVILES ALEMANES

Servicio independiente
BOSCH

- Preparamos inyección para máximo reparris 28.000 pts.
- Mecánica general
- Inyección gasolina

LUXUS WAGEN S.C.

C/Mallorca, 103 BARCELONA Tel.: 254 44 42

ANUNCIESE EN MOTOR 16 CATALUÑA
Teléfono (93) 418 47 79



TEL. (93) 871.72.20
RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS



APRILIA AF-1 125 REPLICAS

ALMA DE CARRERAS

LA AF-1 125 Réplica es la aportación de la marca italiana Aprilia en el campo de las velocísimas 125 cc de carreras. Es esta una moto llamativa que bajo un atractivo diseño presentado en el último Salón de Colonia esconde una mecánica refinada y veloz, muy veloz. Su ropaje es una neta declaración de intenciones, pues imita el ropaje de las motos oficiales de la marca que compiten en el Campeonato del Mundo de 250 cc. La versión 89, todavía a la venta, luce el número «seis» de Loris Reggiani, mientras que



FICHA TÉCNICA



MOTOR: Monocilíndrico. Dos tiempos. Refrigeración líquida. Válvula electrónica de escape «Rave 2». Admisión por láminas. Contraeje equilibrador. Diámetro por carrera: 54 x 54,5 mm. Cilindrada: 124,7 c.c. Relación de compresión: 15:1. Potencia máxima: 31,8 CV a 11.000 rpm. Par máximo: 2,3 mkg a 9.250 rpm.

ALIMENTACION: Un carburador Dell'Orto PHBH de 28 mm con sección progresiva y toma de aire dinámica. Encendido electrónico con avance variable. Generador 185 W 12 v. Batería 12 v. Arranque eléctrico. Engrase separado.

TRANSMISION: Primaria por engranajes de dientes rectos. Secundaria por cadena. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR: Doble viga de aluminio de sección alveolar. Horquilla delantera invertida de barras de 38 mm y 120 mm de recorrido. Suspensión trasera monobrazo, articulación progresiva APS, amortiguador regulable en precarga, 120 mm de recorrido. Freno delantero monodisco flotante de 320 mm, pinza de cuatro pistones. Trasero, simple disco de 240 mm. Llantas de aleación de 17" con neumáticos 100/80 delante y 130/70 atrás.

DIMENSIONES: Longitud máxima: 2.040 mm. Distancia entre ejes: 1.365 mm. Ancho total: 665 mm. Altura sillín: 800 mm. Distancia mínima al suelo: 140 mm. Peso en seco: 120 kg. Capacidad del depósito: 20 l.

PRESTACIONES



VELOCIDAD

Máxima	166
Máxima con dos personas	147
Aceleración de 0 a 400 m.	15,7

CONSUMO



CIUDAD 5,5

CARRETERA

Conducción tranquila	4,5
----------------------	-----

AUTOPISTA

A velocidad máxima	6
--------------------	---

VIRTUDES

- Estética llamativa
 - Motor brillante
 - Estabilidad a toda prueba
- ### DEFECTOS
- Asiento incómodo
 - Neumáticos duros
 - Precio récord de la categoría

PRECIO EN LA CALLE
594.800 ptas. con IVA

FICHA DEL COMPRADOR

IMPORTADOR: Derbi Nacional Motor. Teléfono: (93) 593 09 90. **Garantía:** un año. **Plazo de entrega:** inmediato.



La estabilidad de la AF-1 Réplica permite abordar las curvas con el «gas» abierto a tope. El cuadro, muy acertado, ofrece una completa información al piloto.



la que estará en las vitrinas poco antes del verano mostrará el «cuatro» con el que Didier de Radigues ha competido en la última temporada. Entre ambas

prácticamente no hay diferencias, salvo el mando de la válvula electrónica de escape, que es mecánico en la primera.

VOLVER A EMPEZAR

«Después de mi accidente en el Gran Premio de Checoslovaquia, en el que fui «atropellado» por otro participante y del cual salí mal parado, con unos cuantos días de hospital, la llamada de José Luis significaba volver a subir en una moto «de carreras», al menos ésa es la sensación que me dio la Aprilia 125 c.c.

De todos modos no estuve muy afortunado en mi «reentré», ya que José Luis se empeñó en hacerme ir por unas carreteras y en unas condiciones climatológicas que más me hubiese valido haber hecho un cursillo de Dir-Track con Kenny Roberts antes de hacer la prueba.

Bromas aparte, os diré que pilotar la Aprilia supone una sensación difi-

cil de expresar en estas cuatro líneas, y en las condiciones que antes os he comentado, pero a pesar de todo sí pude comprobar rápidamente el carácter deportivo de esta moto, el «tacto» tan agradable que tiene, y lo bien conjuntada que está en general.

Estoy seguro que cuando la pilotéis vosotros tendréis tiempo de disfrutarla más que yo, y así comprobar más a fondo el «carácter» de la Aprilia.

Espero sinceramente poder colaborar con José Luis y MOTOR 16 en próximas pruebas, y en ese caso poder detallaros más los resultados, pero pondré sólo una condición... ¡el lugar lo escogeré yo!!

Luis Miguel Reyes

El motor de la AF-1 es un Rotax monocilíndrico capaz de girar a 11.000 revoluciones por minuto, momento en el que ofrece una potencia de 31,5 caballos.



MECANICA Y COMPORTAMIENTO ***

A tal espíritu de competición corresponde una mecánica en consonancia. El motor es un dos tiempos monocilíndrico de 125 centímetros cúbicos de fabricación austriaca Rotax con todos los requisitos tecnológicos que hoy en día pueden pedirse: refrigeración líquida, admisión por láminas, válvula electrónica de escape y con las comodidades también de moda y ya necesarias como son el engrase separado y el arranque eléctrico. Este propulsor es capaz de girar a 11.000 revoluciones, momento en el que ofrece una potencia de 31,5 caballos con la ayuda de un carburador Dell'Orto de admisión progresiva, un encendido digital y un escape que es casi un «tubarro» de carreras. Su respuesta es viva a partir de 6.700 revoluciones y se dispara entre las 8 y 9.000 hasta llegar a su límite. Por debajo de esos regímenes de vértigo tiene una respuesta correcta, incluso con más bajos y medios de los que cabría esperar de un motor del que se espera todo «arriba». Así, en la ciudad es conducible, no es preciso ir «pelando» embrague y se puede arrancar en los semáforos con cierta tranquilidad, sin tener que imitar a Alex Crivillé. Esta compatibilidad entre sus dos personalidades, dócil hasta las 8.000 revoluciones y de pura sangre a partir de ahí, es el mayor acierto de este motor capaz de lanzar la motocicleta a más de 165 kilómetros por hora.

En cuanto al chasis, las virtudes también abundan. Es de aluminio, en forma de «U», como una JJ-Cobas de Gran Premio, o sea, de lo más deportivo que pueda encontrarse. A su altura están las suspensiones: una horquilla invertida Paioli delante y un sistema monobrazo atrás regido por un amortiguador Sebac con precarga de muelle regulable. Los frenos se componen de un enorme —320 milímetros— disco Brembo delantero con pinzas de cuatro pistones, mientras que detrás hay uno más modesto —240 milímetros— con simple pinza. Las llantas, ambas de 17 pulgadas, son preciosas, lacadas en rojo, de siete brazos la delantera y nueve la trasera. Montan neumáticos Dunlop Arrowmax.

Con estos ases en la manga el comportamiento rutero de la Réplica es irreprochable. Hay que ir muy, pero que muy deprisa, para encontrarle defectos. Realmente en carretera abierta la moto se comporta con una precisión y nobleza fuera de lo común: ágil en curvas cerradas y enlazadas, firme y segura en virajes largos y veloces. Sólo en circuito, en donde se puede arriesgar más, es cuando pueden hallarse algunos «defectillos», aunque más bien se trataría de poner la moto perfectamente a punto. Los frenos están a la altura de las circunstancias, de primera el delantero, y sólo pondríamos un ligero



La estética no puede ser más agresiva, para lo cual se ha recurrido a pintar la moto con los colores oficiales y a colocar el número seis en el colín posterior.



La llanta de 17 pulgadas está lacada y cuenta con nueve brazos. El disco del freno delantero tiene unas dimensiones enormes, 320 milímetros. La respuesta es sumamente efectiva.

«pero» a los neumáticos, o más bien a la calidad de la goma, que nos pareció algo dura, aunque sin embargo, para ello hay que hilar muy fino... Para corroborar todo ello tenemos la demostración que aportan las carreras, y es que Puig ha ganado con ella el Critérium de 125 centímetros cúbicos. En suma, una moto casi de carreras, que se comporta como tal, pero que al mismo tiempo se deja llevar con suavidad si así se quiere, porque al fin y al cabo no toda la vida son banderas a cuadros...

ACABADO ***

No hay color, en Aprilia cuidan con tanto esmero el diseño que esta moto es una de las más bellas de la categoría, una categoría en la que abundan precisamente las bellezas: Cagiva, Gilera, Honda, etc. La Aprilia es una moto «molona», con una decoración moderna y agresiva que le impide pasar desapercibida. Ello es debido al atrevimiento y audacia con el que se han combinado unos colores llamativos y en ciertos casos «distintos» como puede ser el malva.

El carenado con su doble faro cubre bastante bien, puesto que la cúpula, sin

ser excesivamente generosa, es más amplia que la de la mayoría de sus rivales. Los mandos están bien realizados y el tablier es de acertado diseño: los relojes grandes y visibles tienen un aire Ducati y respiran ambiente de competición. La posición de conducción es deportiva pero sin exagerar, anchos los semimanillares, pero en cambio el asiento no parece muy acertado: o bien está muy inclinado hacia adelante o bien le falta levantarse hacia el depósito por esa parte, ya que sistemáticamente se termina con «aquello» aplastado y de tanto en tanto hay que ir echando el «trasero» hacia atrás para ir más cómodo...

VALOR PRECIO **

Esta moto es la más cara de la categoría, aunque por escaso margen con respecto a la Cagiva Freccia y una diferencia no muy abultada en comparación con las Gilera y Honda, mientras que la Yamaha es más asequible. A cambio la Aprilia ofrece unas prestaciones de primerísimo orden, un acabado de primera y un comportamiento sin tacha. Unas pesetas de más o menos no serán, pues, un argumento decisivo...

Texto y fotos: J. L. Aznar

VECTRA



Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Porque hay veces que el soñar no basta. La clave del Vectra es la diferencia. No decir nunca demasiado y descubrir que no es otro coche más. Tan sólo conocerlo.

Hemos creado una línea que dibuja el futuro. Un diseño que despierta la ambición. El más completo equipamiento y la gama más diversa. En diesel o gasolina, en 4 o 5 puertas, con versiones GL, deportivos GT, lujosos GLS y CD e insuperable el Vectra 2000 16 V. con sus 150 CV. de potencia.

Cumple sus deseos.

Porque hay realidades que marcan.

La diferencia es Vectra.

*Desde 1.912.000 Ptas.

¡Opel mejor que nunca!

* Transporte, IVA y gastos de preentrega incluidos. Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).



OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

RALLYE DE MONTECARLO

DEL BLANCO
AL AMARILLO

Lo que pasa con la climatología actual no lo entienden ni Charo Pascual ni sus compañeros, los llamados «hombres del tiempo». Sequía en las tradicionalmente siempre verdes regiones del Norte e inundación tras inundación en las tierras resacas del Sur. Y es que los tiempos (climatológicos) cambian que es una barbaridad, que diría Don Hilarión... Lo mismo viene ocurriendo cuando se acercan las fechas del Rallye de Montecarlo, la prueba en su estilo más vieja del

mundo, cargada de historia y tradición. De unos años a esta parte, la nieve y el hielo parecen pasar de largo de las carreteras del sur de Francia, cubiertas de ese blanco elemento que solía asociarse inmediatamente con la prueba monegasca. En las últimas ediciones, la nieve ha sido la excepción, convirtiendo el Montecarlo prácticamente en una prueba sobre asfalto, como probablemente y ojalá nos equivoquemos, será la 58ª edición del rallye más antiguo del mundo.

Del blanco al amarillo, de la nieve a

un nuevo asalto de las marcas japonesas contra ese bastión inexpugnable, por el momento, que constituye el equipo Martini-Lancia, único constructor europeo empeñado actualmente en esta disciplina. Ningún vehículo japonés se ha impuesto hasta hoy en el Rallye de Montecarlo, pero tanto los hombres de Toyota como los de Mitsubishi o Mazda aspiran secretamente a lograr un triunfo que acabaría por consolidar sus ventas en Europa y ampliar su margen de penetración en el mercado continental.



LANCIA DELTA INTEGRALE 16 V

DISPUESTO a situarse de nuevo un escalón por encima de sus rivales, el equipo Martini-Lancia acude al rallye de Montecarlo con su nuevo Delta Integrale 16 válvulas, sin duda, la «macchina» más potente de la actualidad. En condiciones climatológicas secas, sobre el asfalto, pocas son las posibilidades de sus rivales como ya se pudo ver el pasado octubre en el rallye San Remo. Su ligereza, al límite del peso autorizado (1.120 kilogramos), la fiabilidad demostrada por anteriores versiones y el respaldo y la eficacia del equipo técnico, desde Claudio Lombardi hasta el último mecánico, son toda una garantía.

1 MASSIMO
BIASION

Ganador por dos veces de la prueba más prestigiosa del campeonato del mundo de rallyes, además de doble campeón del mundo en las dos últimas temporadas, a priori, pocas pueden ser las ansias de victoria del italiano Massimo Biasion. Sin embargo, la llegada de su rival Juha Kankkunen debe motivar de nuevo al piloto de Bassano del Grappa para imponerse en un terreno que por sí sólo constituye un reto. Por todo ello, Massimo Biasion debe ser considerado como el máximo favorito.

4 JUHA
KANKKUNEN

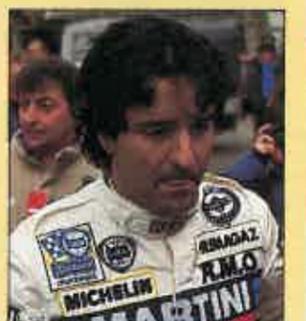
Su vuelta al equipo italiano cabe calificarla como el fichaje sorpresa de la temporada pasada. Su salida en 1987, tras la obtención del título de Pilotos, fue bastante polémica después de lo acontecido en Montecarlo, siendo sus roces con Biasion más que evidentes. Su voluntad de revancha parece clara, y después de un mínimo bagaje, con sólo una victoria en Australia tras dos años de permanencia en Toyota, debe dar alas al otro bicampeón del mundo en activo, sobre todo si la nieve hace finalmente aparición.

7 DIDIER
AURIOL

Después de una segunda mitad de temporada para olvidar, con destrozo incluido de uno de los preciosos Integrales 16V en San Remo, Didier Auriol deberá empezar casi de cero en la escudería italiana a pesar de su triunfo en el pasado Tour de Corse. Su segundo puesto en Montecarlo en 1989, en su primera aparición, puede ser toda una garantía a pesar de que esta vez la oposición, incluso en su propio equipo, será más fuerte que nunca. Pero la determinación del piloto francés y su fortuna en los momentos más difíciles, serán sus más fieles aliados.

8 BRUNO
SABY

A pesar de no lucir los colores de la escudería oficial sobre su Lancia Delta Integrale 16V, el vencedor de la edición de 1988, el piloto de Grenoble, Bruno Saby, merece toda consideración. Conocedor como pocos de la prueba monegasca y «condenado» de nuevo a luchar por el título francés, Saby querrá tomarse la revancha tratando de imponerse a las estrellas de la marca de Turín. Su conocimiento del terreno y de la climatología cambiante sobre los Alpes son su seguro de participación.



TOYOTA CELICA GT-FOUR



2 CARLOS SAINZ

Ascendido por méritos propios a la condición de piloto número uno del equipo de Ove Andersson, Carlos Sainz intentará conseguir su primer triunfo en el mundial de rallyes y ningún lugar mejor para hacerlo que el prestigioso rallye de Montecarlo. Su determinación, su trabajo y ansias de victoria deben permitirle superar la menor potencia de su Toyota frente a sus rivales. En su segunda participación, pesará a su favor un experimentado equipo de «ouvriers» cuyos consejos serán decisivos a la hora de elegir entre la gama de neumáticos de Pirelli.



5 MIKAEL ERICSSON

Su lesión vertebral, mientras probaba su nuevo Toyota en los bosques de Gales, convierte en incógnita la participación del sueco Mikael Ericsson en Montecarlo y en caso afirmativo de si su rendimiento será al cien por cien. No obstante, sus triunfos en Argentina y Finlandia conseguidos con Lancia y Mitsubishi le servirán de acicate, a pesar de que tanto su nueva máquina como la prueba monegasca le son desconocidas, no brillando como el resto de pilotos nórdicos caso de que la nieve y el hielo brillen por su ausencia.



12 ARMIN SCHWARZ

Después de los descubrimientos de Juha Kankkunen y Carlos Sainz, Ove Anderson ha apostado fuerte en 1990 por el joven piloto alemán Armin Schwarz. Doble campeón de Alemania, Schwarz se destapó en el RAC Rallye de 1988, donde copilotado por Arne Hertz logró clasificarse quinto absoluto al volante del pesado y aparatoso Audi 200 Quattro. Octavo en Grecia y dos abandonos prematuros en Italia e Inglaterra el año pasado, son escaso bagaje para el tercer hombre de Toyota, pero siempre hay que otorgar un voto de confianza.



ESPAÑÓLES EN MONTECARLO

A PARTE de Carlos Sainz son cinco los equipos españoles que toman parte en esta 58ª edición del Rallye de Montecarlo. Entre ellos destaca la presencia de Alberto Ruiz-Giménez «El Oso», antiguo campeón de España de Rallyes, uno de los primeros pilotos nacionales en disputar con éxito la prueba monegasca en la década de los sesenta, lo que le ha valido el dorsal 41 para su Lancia Delta Integrale. Los otros cuatro equipos son José Masdeu (Renault 5 GT Turbo, grupo A), con el número 71, Manuel Alfaro con la misma montura con el dorsal 68, Llevat Guinovart con idéntico vehículo y el número 73 y Jordi Perez sobre Fiat Uno Turbo con el número 74.

dum» después de los ensayos realizados por Carlos Sainz tanto en Austria como en Francia (ver Motor 16 nº 322). La segunda es cómo afectarán a cada uno de los vehículos las nuevas restricciones técnicas impuestas por la FISA para 1990 en forma de una brida de admisión de 40 mm de diámetro en los motores sobrealimentados, que según han admitido ciertos técnicos, debe reducir la potencia en un diez por ciento.

En cuanto al recorrido, los 180 participantes convergerán este año en la propia Montecarlo, donde con todo esplendor celebrarán el primer aniversario de la fundación del Automóvil Club de Mónaco, aferrándose al tradicional, pero insufrible para los pilotos, recorrido de Concentración, con salidas en Bad

MAZDA 323 4WD



AL equipo de Achim Warmbold y su pequeño «David», el Mazda 323 4WD sólo le queda esperar que la nieve y el hielo cubran las carreteras del sur de Francia para compensar la poca potencia (250 CV) de su motor con una excelente transmisión y la ya legendaria agilidad del modelo japonés sobre el blanco elemento. Su fiabilidad mecánica ya se encuentra fuera de toda duda y aunque la vida del 323 4WD se encuentra cerca del final (en agosto aparecerá la nueva versión con motor de 1.860 c.c.) no han querido faltar a la cita monegasca.

3 TIMO SALONEN

Imperturbable, con sus grandes gafas y el sempiterno Marlboro en la boca, el campeón del mundo de 1985, el finlandés Timo Salonen nunca pierde la compostura ni su buen humor, ni siquiera a la hora de prestar su Mazda a periodistas nada experimentados. Si el blanco elemento no cae, las posibilidades del ágil pero poco potente Mazda 323 4WD son escasas frente a la mayor caballería de sus oponentes y contra ello ni siquiera las manos del simpático piloto finlandés pueden hacer nada.



6 HANNU MIKKOLA

Con 48 años, el finlandés Hannu Mikkola es el abuelo entre los aspirantes a la victoria en la 58ª edición del rallye de Montecarlo. Poseedor de un larguísimo e inigualable palmarés en el que sorprendentemente sólo falta la victoria en la prueba monegasca, el campeón del mundo de 1983 tampoco podrá hacer mucho contra la climatología benigna, pero la experiencia es la madre de la ciencia y por ello Hannu Mikkola debe ser considerado como un serio aspirante al podium.



Homburg (Alemania), Sestriere (Italia), Laussane (Suiza), Reims y Barcelona, el viernes 19 a las 22h 27m desde la plaza de San Jaime.

El primer tramo que deberán afrontar los participantes será una pequeña variante del Col de Turini, donde dado el

carácter festivo, hora y la cercana frontera italiana es de esperar una masiva afluencia de espectadores transalpinos, franceses y españoles. Ese día casi todos llegarán a Vals-Les-Bains, para afrontar las clásicas pruebas de Le Moulinon, Burzet y St-Jean-en-Royans, con parada

MITSUBISHI GALANT VR 4



SIN duda, la sorpresa en el apartado vehículos, la pasada temporada, la constituyó el Mitsubishi Galant VR4. En sólo cinco apariciones desde el RAC Rallye de 1988, el equipo japonés ha conseguido dos triunfos: Finlandia e Inglaterra. Ello dice todo de un vehículo con aspecto oriental, grande y pesado, con dirección a las cuatro ruedas, pero dotado de un motor que algunos han cifrado en 400 CV de potencia, capaz de llevar a la victoria a quien se sienta a sus mandos, véase Mikael Ericsson y Pentti Airikkala. Y acaban de empezar...

9 KENNETH ERIKSSON

Después de dos temporadas decepcionantes con Toyota, el campeón del mundo del grupo A de 1986 ha decidido cambiar de aires, aunque siempre provinientes del Este, pasando a pilotar el segundo vehículo del equipo dirigido por Andrew Cowan. La demostrada competitividad del Mitsubishi Galant VR 4 y las dotes de malabarista de Eriksson pueden convertir al sueco en un auténtico «outsider» sobre las carreteras del sur de Francia, dando la sorpresa y batiendo a marcas como Lancia y Toyota empeñadas en su lucha particular.



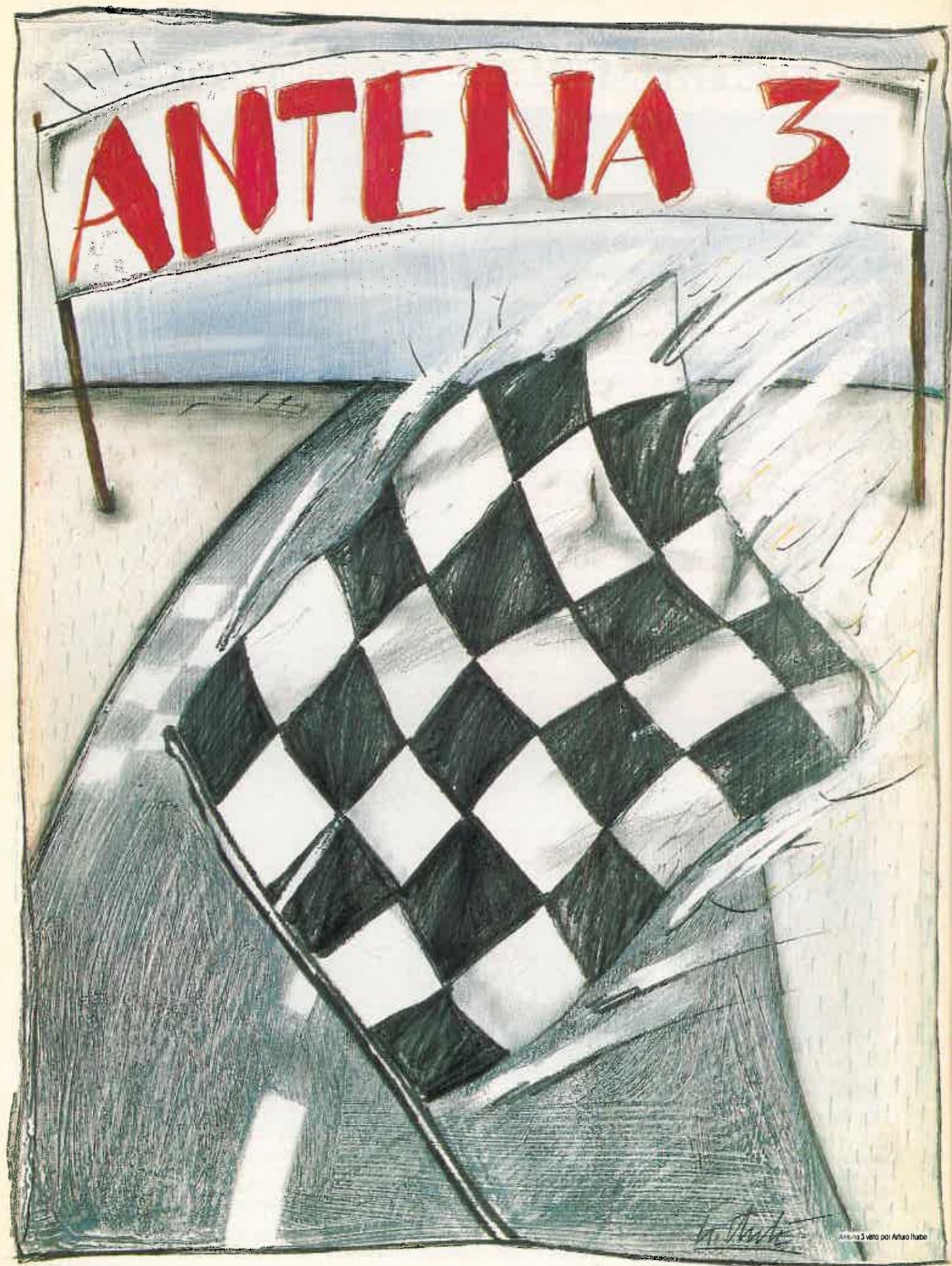
14 ARI VATANEN

Al igual que el año pasado, Ari Vatanen volverá a tomar la salida con un dorsal bajo después de haber perdido la calificación de piloto prioritario A. A ello se sumará el hecho de regresar posiblemente como vencedor del París-Dakar, pasando un año más de la arena y el calor del desierto africano, a la nieve y el frío de los Alpes franceses. Vencido en dos ocasiones por los pilotos «invitados», en 1989, Ari Vatanen volverá dispuesto a repetir su imborrable y difícil victoria de 1985.



en Gap, camino de Mónaco, donde los supervivientes llegaron el martes 23, antes de afrontar la etapa final, que incluye dos pasadas por el Turini, antes de conocer a las 9h 22m del día 24 el vencedor del rallye más antiguo del mundo.

Esteban Delgado



Antena 3 visto 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





Los técnicos de Pirelli toman la temperatura del asfalto para elegir así la mezcla de goma adecuada. Los tiempos conseguidos por los pilotos calzados con los neumáticos italianos consiguieron marcas excepcionales, un buen augurio para la temporada que está a punto de iniciarse.

El francés Olivier Grouillard comenzó su adaptación al equipo Osella. La organización algo floja de la escudería y la poca calidad del coche dieron algún que otro quebradero de cabeza al piloto que el año pasado militaba en Ligier.



Roberto Moreno, el fichaje de Eurobrun, discute con Paolo Pavanella las modificaciones necesarias para que este monoplaza abandone los últimos lugares de la parrilla de salida.

ENSAYOS DE PIRELLI EN ESTORIL

COCHES VIEJOS, ZAPATOS NUEVOS

El circuito de Estoril sirvió durante cinco días como banco de pruebas para sacar conclusiones sobre los nuevos neumáticos experimentales que Pirelli ha estudiado con vistas a la próxima temporada.

Las escuderías Minardi, Osella, Zakspeed, Eurobrun y BMS Dallara, se die-

ron cita en el circuito portugués; sin embargo, Brabham fue el gran ausente debido a que todavía no está terminado el nuevo BT-59, y sus técnicos no consideraron provechoso desarrollar los ensayos con el viejo BT-58.

Las novedades allí presentes se reducían simplemente a los pilotos en sus

nuevos habitáculos, ya que en el aspecto técnico todo estaba como había terminado la pasada temporada.

Algunas de las escuderías ahí presentes, aprovecharon también para dar los primeros pasos con sus nuevos pilotos. Minardi confirmó como compañero de Pierluigi Martini a Paolo Barilla, quien

en su primera fase de adaptación dio cinco trompos, afortunadamente sin consecuencia alguna. También hizo acto de presencia Emanuele Pirro, que a los mandos del BMS Dallara disputará la próxima temporada.

Como de costumbre, con pocos medios y un sinnúmero de chapuzas improvisadas, Osella puso en marcha su colaboración con el gallo Olivier Grouillard, que parecía estar asustado de la organización del equipo y del comportamiento del coche.

A la espera del nuevo monoplaza, Roberto Moreno centró su trabajo en sacar conclusiones con el viejo coche y los nuevos neumáticos respecto al comportamiento de ese mismo coche en el pasado Gran Premio de Portugal.

Según explicó Gianfranco Turchetti, máximo responsable de las pruebas, Pi-



El alemán Bernd Schneider tiene mucho que decir al volante de un Fórmula 1. Los tiempos conseguidos este año son bastante prometedores.

relli ha tomado como punto de referencia para el desarrollo de los nuevos neumáticos, el tipo CD-79 utilizado en 1989. Para los cinco días de ensayos, Pirelli disponía de setecientos neumáticos. A cada equipo se destinaron siete clases diferentes de compuestos de goma, excepto para BMS Dallara y Mi-

nardi, que pudieron probar más variantes.

En cuanto a los neumáticos de clasificación, Turchetti afirmó que se seguirán manteniendo los tipos QD-4 y QD-3, que la pasada temporada dieron un resultado excelente. La filosofía que Pirelli tiene marcada cara a un futuro res-

pecto a la estructura de sus neumáticos, es la de perseguir una carcasa radial de lo más estable y rígida, que permita lograr un neumático sumamente preciso y variar únicamente el compuesto de la goma. Concretamente los que se han probado en Estoril, tenían una mayor resistencia lateral, aunque esta característica infundía a los coches un especial nerviosismo y una gran sensibilidad al «leer» el asfalto.

La primera sorpresa la dio Pierluigi Martini, que en la mañana del viernes, con neumáticos de clasificación, registró el tiempo de 1.14.650, «pulverizando» el récord que Senna había establecido en el último Gran Premio, que era de 1.15.468. Los intentos de De Cesaris de arrebatar a Martini el récord de estos ensayos, se quedó en el tiempo de 1.15.630. En contra de lo que suele ocurrir habitualmente con el motor Yamaha, Bernd Schneider logró finalizar los

EMPIEZA LA POLEMICA

ANTES de que la suspensión activa se emplee en la mayoría de los monoplasas, ha empezado la polémica sobre su peligrosidad, que podría poner de nuevo en entredicho la seguridad en la Fórmula 1. El ingeniero jefe de pista del equipo Minardi, ha manifestado a Motor 16 su desaprobación con las siguientes declaraciones:

«En primer lugar, las suspensiones activas no serán fiables hasta dentro de unos tres años aproximadamente. Esto significa que puede producirse un gran número de accidentes con consecuencias insospechadas.

Las suspensiones activas se emplearán de inmediato con el único fin de lograr ser más competitivas, y como consecuencia, la fragilidad de los sistemas mecánicos-hidroneumáticos provocará, sin duda alguna, una serie de fallos en cadena. Tampoco se debe olvidar que, cuando el sistema de suspensión activa falla, el coche roza totalmente contra el suelo, o todavía peor, el monoplasa podría quedarse a la máxima altura permitida por la suspensión y totalmente rígido.

Por otra parte, -añadió Carletti- si se comparan las prestaciones en curva de un coche actual equipado con suspen-

sión activa respecto a los monoplasas con motor turboalimentado y mil caballos de potencia, se llega a la conclusión de que la suspensión activa permite sobrepasar los límites considerados de alta peligrosidad. El efecto de fuerza G, sobrepasaría el factor 6, circunstancia que iría más allá de la resistencia de cualquier piloto.

Además, al llegar a ese extremo, no tendría sentido pasar por las pruebas de resistencia de choque de los chasis, ya que la conducción sería más peligrosa que en la época de los coches con efecto suelo; buena prueba de ello son los tiempos parciales que se han tomado en toda clase de curvas a coches con suspensión «inteligente». Otro aspecto a contemplar es que los circuitos se quedarían anticuados a una velocidad vertiginosa y las medidas de seguridad actuales envejecerían todas al mismo tiempo.

A todo esto se suma que, una vez más, el elevado costo de los sistemas de suspensión activa generaría una clara discriminación entre los equipos poderosos y los que son más modestos. Para resumir, considero y espero que las suspensiones activas se prohíban antes de que surjan problemas muy serios para los pilotos, y respecto al factor deportivo, en la F fórmula 1 tendrán la voz cantante solamente los equipos punteros».



El último fichaje de BMS Dallara se llama Emanuele Pirro, una sorpresa.

ensayos sin averías en los motores, y su mejor tiempo fue de 1.15.800. Por el contrario, Eurobrun abandonó el circuito con un día de antelación por haber roto los tres motores Judd CV que tenían a su disposición.

Texto y fotos: Gigi Corbetta.

LOS MEJORES TIEMPOS

P. L. Martini, (Minardi) 1.14.650.
A. De Cesaris (BMS Dallara) 1.15.630. B. Schneider (Zakspeed) 1.15.801. P. Barilla (Minardi) 1.15.980. O. Grouillard (Osella) 1.16.888. R. Moreno (Eurobrun) 1.17.122. E. Pirro (BMS Dallara) 1.18.833.

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», **Diario 16** Cada día más cerca.

Los dos pilotos de la escudería Minardi discuten con el ingeniero Carletti, el ingeniero de Luis Pérez Sala en la temporada 89, algunas mejoras.



PARIS-DAKAR

GASOLINA S'IL VOUS PLAÎT



Juan Forcar
(bajo estas
líneas) no
olvidará este
Dakar, en el que
por 15 litros de
gasolina, pudo
estar en el podium.
Mientras, el
dominio Peugeot
continúa

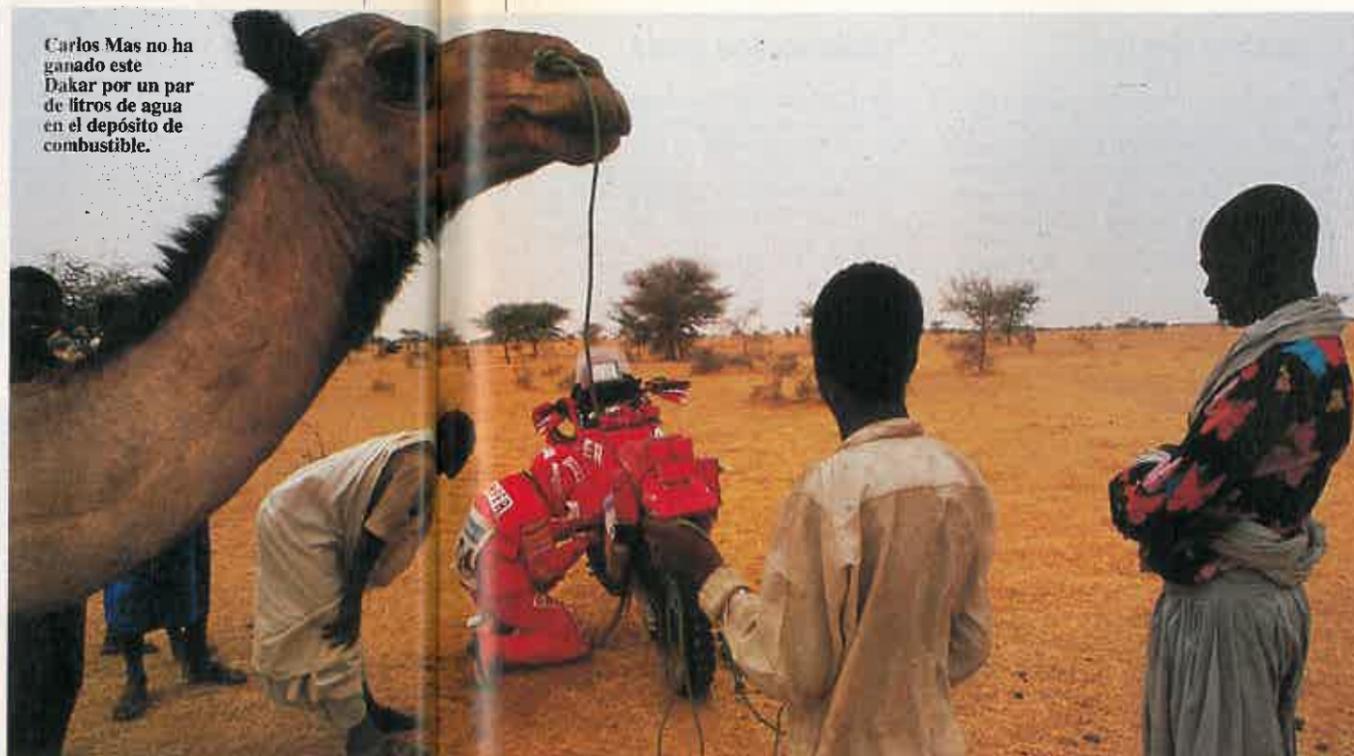
La diferencia entre ganar o perder no siempre está en ser mejor o peor. A menudo, estriba en la dosis de fortuna. Otras veces, en factores ajenos de difícil o imposible control. A Carlos Mas se le escapó la victoria absoluta en esta edición del París-Dakar por dos errores casi consecutivos en los repostajes de gasolina. (¿fruto de la casualidad o intervino la mala fe?) y Juan Forcar a punto estuvo de marcar una victoria de empuje y colarse entre los cinco primeros si en el último momento no hubiese tenido un problema con la gasolina. Una verdadera lástima que esto ocurra con un combustible que, en África, es más barato que el agua.

Tras el descanso en Agadez, con el que se daba por finalizada la fase sahariana, la caravana del Dakar iniciaba la tercera semana de carrera, constituida por las tres primeras jornadas de transi-





La problema con el alfilerado ha afectado a Miguel Prieto de los primeros puestos.



Carlos Mas no ha ganado este Dakar por un par de litros de agua en el depósito de combustible.

ción, sin grandes dificultades y un fin de semana temido y temible, con la entrada en Mauritania. Un país en donde tradicionalmente, han transcurrido las jornadas más duras y transcendentales de esta prueba.

Mientras el rallye permanecía en Malí, apenas ocurrió nada destacable, pero un hecho iba a condicionar toda la estrategia del equipo Nissan-Repsol español: el único camión de asistencia que quedaba en carrera tiene que abandonar, por lo que los hombres de Paco Crous quedan limitados a la logística que proporciona el coche de Hansi Babler. Ni Prieto ni Porcar pueden contar con gran ayuda.

Juan Porcar tiene grandes esperanzas en la etapa de navegación pura del sábado día 13, entre Nema y Tidjikja, con el difícilísimo paso de Nega, donde en años anteriores la mayoría de los participantes se habían perdido. Juan Porcar había estudiado con meticulosidad un paso alternativo, que esperaba fuese practicable. Pero faltaban aún tres días para poder asestar un golpe de mano en la clasificación.

Mientras tanto, Ickx iba remontando posiciones, una vez logrado poner a punto el Lada-Porsche de más de 400

caballos de potencia y que al comienzo del rallye le había proporcionado muchos quebraderos de cabeza y mucho tiempo de penalización. El belga marchaba a más de 12 horas de la cabeza y a 8 horas de Prieto, Serviá y los dos Mitsubishi de Cowan y Shinozuka.

Para Serviá, los primeros días de la semana fueron el inicio de su calvario. Como muchos participantes, se intoxicó en Agadez, sufriendo constantes retortijones que le obligaban a parar constantemente. Hasta seis veces en una etapa, sin que nada fuese capaz de cortar la diarrea. En parecidas circunstancias se encontraba el copiloto de Vatanen, Bruno Verglund.

Cuando el intestino de Serviá comenzaba a tranquilizarse, el Range Rover comenzó a padecer problemas de temperatura. Para paliar el problema, había que echar agua constantemente y agotada el agua, cualquier líquido, incluida la orina de Salvador y su copiloto, que sin duda han vivido una edición del Dakar de lo más escatológica.

Con estas historias, se acercaban a Mauritania. El día de llegada a Nema es el elegido por Carlos Mas para iniciar un ataque al liderazgo de Orioli. El piloto del Team Camper, apoyado en una excelente labor de equipo por Fernando Gil y Xavi Riba, ve que el líder toma una senda equivocada y aprieta el puño con decisión. Conduciendo como un poseso y asumiendo grandes riesgos, llega a aventajar en casi una hora al italiano. Pero cuando van cubiertos 415 de los 675 kilómetros de la especial, la Yamaha comienza a fallar. La gasolina repostada es de ínfima calidad, con agua y barro mezclados y eso daña la carburación.

Carlos tiene que detenerse a limpiar la bomba y el carburador, tarea en la que le ayuda Fernando Gil, que llega 20 minutos después. Limpian el motor y puede utilizar el segundo depósito, ya sin problemas, pero ha perdido cerca de una hora, aunque aún así recupera casi 20 minutos sobre Orioli pero no puede situarse en cabeza.

El italiano, que vio las orejas del lobo, decide perder en los días siguientes el tiempo en que Mas tarda en salir y situarse a rueda del español, decidido a correr su suerte. Mas intenta despegarse, pero es imposible. Entre otras cosas,

porque no cuenta ya con ruedas de repuesto. La suerte está echada y la oportunidad se perdió en Nema.

En esta misma etapa se produce el abandono de Juan Hernández. Con un tensor de la cadena de distribución roto, Juan tiene que esperar muchas horas a que llegue su hermano Carlos, sobre el Pegaso de asistencia. Cuando lo hace, es demasiado tarde para reparar y el madrileño no toma la salida al día siguiente.

Un día siguiente que iba a ser demoleador, tal y como se esperaba. Contra todo pronóstico, Mauritania recibe a la caravana con lluvia. Si el paso de Nega es



En África todo es distinto. Nada hay previsible. Ni siquiera los medios de transporte funcionan con la mentalidad occidental. Ejemplos como el de la foto se pueden encontrar todos los días.



Serviá ha perdido toda esperanza de clasificarse entre los 10 primeros. Arcarons (a la derecha), es el piloto revelación de este año. Juan Hernández ha tenido finalmente que abandonar.

CONVENCION ANUAL GREENS 1989

El pasado día 26 de noviembre tuvo lugar en Benalmádena, Málaga, la Convención Anual de GREENS, representante par España de la maquinaria HONDA.

En las magníficas instalaciones del Hotel Torrequebrada, 200 distribuidores de HONDA Maquinaria asistieron a una jornada de trabajo en la que se analizaron los resultados del año anterior y se presentaron las novedades para 1990, así como el nuevo catálogo HONDA Maquinaria. Este catálogo, sin duda una herramienta muy valiosa y efectiva, muestra la gama completa HONDA:

cortacésped, motobombas, motosierras, etc.



generadores, motobombas, carretillas todoterreno, etc., así como los productos TANAKA representados también por GREENS en España, e incluye, además de las características técnicas de cada uno de ellos, otros temas de gran interés para el usuario.

Tras la comida de trabajo, el Prof. Luis Martínez, del Dpto. de Marketing de ESADE, dio una conferencia sobre «Análisis marginal de la Cuenta de Explotación» y «Problemática Comercial 1993» y, a continuación, la Agencia IMPA de Barcelona, responsable de la Publicidad de GREENS, presentó la Campaña HONDA para 1990.

Ya para finalizar, el Sr. Marcel Pascual, gerente de GREENS, dirigió a todos los asistentes unas palabras de despedida, con lo que quedó cerrada la jornada de trabajo.

Por la noche, en el espléndido Salón Fortuna del hotel, tuvo lugar la Cena de Clausura, en la que se hizo entrega de los Premios HONDA 1989.

difícil embarrado, es poco menos que intransitable. Algunas, pocas motos, lo gran franquearlo, pero no los coches. Tienen que tomar un paso alternativo, navegando a rumbo y la mayoría se pierden. Entre otros, todo el equipo Peugeot. Juan Porcar guía con experiencia a sus compañeros de Nissan, mientras que Ickx y Auriol abandonan a los Peugeot y buscan el camino por su cuenta. Servía, desde los primeros kilómetros, comprueba consternado como la temperatura del motor alcanza valores límite y no tiene ya nada que echar. Con los medios de a bordo improvisa una solución de emergencia pero es consciente de que no queda más remedio que cambiar la junta de culata cuando llegue al fin de etapa, si es que logra llegar.

Con Porcar pletórico, comienzan los problemas. Miguel Prieto rompe el alternador y Hansi Babler se queda junto a él para ayudarlo, mientras Porcar prosigue su carrera. Con la meta a la vista, el bravo piloto catalán comprueba horrorizado que en su depósito no hay gasolina. Cree en un principio que se trata de un error en el reloj indicador, porque según sus



Tras el problema de Carlos Mas, nadie inquieta al líder Eddie Orioli y su Cagiva.

cálculos, aun deberían quedar 60 litros en el depósito. Cuando el Nissan queda definitivamente inmovilizado, comprueba que la realidad es mucho más amarga. Media hora después pasa el belga Ickx, que no puede darle gasolina ni quiere ayudar a un equipo que en los dos días anteriores le había causado muchos problemas porque Miguel no es nada fácil de adelantar. Pasan también algunas motos, pero nadie está en condiciones de dar a Juan ni un litro. Finalmente consigue el preciado elemento y llegar a Tidjikja. Se alza hasta la octava posición, pero a Juan le sabe a poco. Pudo haber ganado la etapa y subir hasta la sexta o séptima posición e incluso haber llevado a su compañero Prieto a situarse a espaldas de los Peugeot, que muy retrasados, a punto estuvieron de perder un rallye que tenían ganado. Lo que resta es un mero trámite. Y es una lástima que un año más los pilotos españoles se hayan visto abandonados por la fortuna cuando ya se vislumbra el Atlántico. Otra vez será.

José María Cernuda

AGADEZ-TAHOUA

COCHES: 1º Waldegaard (Peugeot 405), Wambergue (Peugeot 205), Cowan (Mitsubishi) y Babler (Nissan Patrol), sin penalizaciones. 5º Vatanen (Peugeot 405), a 19". 6º Ambrosino (Peugeot 205), a 41". 7º Raymondís (Range Rover), a 3'42". 8º Servía (Range Rover), a 3'59". 9º Porcar (Nissan Patrol), a 4'22". 10º Shinozuka (Mitsubishi), a 4'40".

MOTOS: 1º De Petri (Cagiva), 1.53'14". 2º Arcarons (Cagiva), a 3'05". 3º Orioli (Cagiva), a 3'14". 4º Rahier (Suzuki), a 3'14". 5º Piccard (Yamaha), a 5'17"...7º Mas (Yamaha), a 6'25"...16º Gil (Yamaha), a 18'06"...18º Boluda (Honda), a 22'14".

TAHOUA-NIAMEY

COCHES: 1º Vatanen, en 1.19'30" de penalización. 2º Cowan, a 1'57". 3º Ambrosino, a 2'07". 4º Waldegaard, a 2'37". 5º Wambergue, a 4'31". 6º Auriol (Buggy Renault), a 4'50". 7º Prieto (Nissan Patrol), a 6'45". 8º Pescarolo (Range Rover), a 7'12". 9º Servía, a 7'54". 10º Shinozuka, a 8'39".

MOTOS: 1º Mas, en 2.21.45" de penalización. 2º De Petri, a 39". 3º Orioli, a 46". 4º Picco (Yamaha), a 1'53". 5º Arcarons, a 3'25"...13º Gil, a 14'11". 14º Moreno (Yamaha), a 14'11". 15º Boluda, a 17'34"...20º Riba (Yamaha), a 24'15".

NIAMEY-GAO

COCHES: 1º SHINOZUKA, en 3.01'11" de penalización. 2º Ambrosino, a 6'21". 3º Prieto, a 6'40". 4º Wambergue, a 6'58". 5º Auriol, a 9'09". 6º Cowan, a 9'33". 7º Wambergue, a 10'12". 8º Raymondís, a 14'42". 9º Ickx (Lada), a 16'56". 10º Ratet (Toyota), a 27'59"...12º Porcar, a 33'15"...20º Servía, a 50'43".

MOTOS: 1º Arcarons, en 5.56'42". 2º De Petri, a 17". 3º Picco, a 2'45". 4º Orioli, a 2'53". 5º Mas, a 3'03"...9º Gil, a 31'02"...14º Riba, a 1.11'04".

GAO-TOMBOUCTOU

COCHES: 1º Wambergue, en 56'13" de penalización. 2º Auriol, a 14". 3º Ickx, a 44". 4º Waldegaard, a 51". 5º Vatanen, a 4'36". 6º Ambrosino, a 4'59". 7º Shinozuka, a 7'22". 8º Raymondís, a 9'13". 9º Salvatore (Mitsubishi), a 10'18". 10º Cowan, a 13'25". 11º Prieto, a 14'37"...13º Babler, a 27'28"...15º Porcar, a 33'12".

MOTOS: 1º Picard, en 3.55'58" de penalización. 2º De Petri, a 2'42". 3º Rahier (Suzuki), a 5'36". 4º Orioli, a 6'15". 5º Arcarons, a 6'26"...7º Mas, a 11'52"...14º Gil, a 35'04"...16º Riba, a 38'58".

TOMBOUCTOU-NEMA

COCHES: 1º Waldegaard, en 2.51'46" de penalización. 2º Ickx, a 5'44". 3º Wambergue, a 7'41". 4º Vatanen, a 8'27". 5º Ambrosino, a 12'59". 6º Cowan, a 33'11". 7º Servía, a 45'58". 8º Raymondís, a 54'25". 9º Rivière (Lada), a 57'00". 10º Porcar, a 1.04'10"...13º Prieto, a 1.20'58".

MOTOS: 1º De Petri, en 7.23'43". 2º Signoreli (Yamaha), a 8'22". 3º Mas, a 13'10". 4º Orioli, a 31'39". 5º Gil, a 32'08". 6º Riba, a 32'35"...16º Arcarons, a 1.44'31".

NEMA-TIDJIKJA

COCHES: 1º Ickx, en 6.25'34" de penalización. 2º Rivière (Lada), a 45'55". 3º Gabiot (Toyota), a 1.04'20". 4º Strugo (Nissan), a 1.08'04". 5º El-Abdi (Toyota), a 1.16'46".

MOTOS: 1º Mandelli (Gilera), en 8.33'30" de penalización. 2º Medardo (Gilera), a 1'56". 3º Arcarons, a 2'17". 4º Mas, a 3'15". 5º Magnaldi, a 3'41"...14º Gil, a 1.05'18"...16º Riba, a 1.09'29".

TIDJIKJA-KAYES

COCHES: 1º Wambergue, en 2.56'20" de penalización. 2º Waldegaard, a 19'45". 3º Vatanen, a 22'02". 4º Shinozuka, a 23'37". 5º Rivière, a 27'02". 6º Ambrosino, a 27'28". 7º Cowan, a 28'22". 8º Ickx, a 35'31". ...11º Porcar, a 58'54". ...14º Prieto, a 1.11.04".

MOTOS: 1º Picco, en 3.31.13". 2º Picard a 14". 3º Wagner (Suzuki), a 1'10". 4º Magnaldi, a 1'22". 5º Medardo, a 2'53". 6º Arcarons, a 4'50". 7º Mas, a 5'37"...15º Gil, a 28'28".

CLASIFICACION GENERAL

COCHES: 1º Vatanen-Verglund (Peugeot 405), en 36.23'34" de penalización. 2º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405), a 1.07'16". 3º Ambrosino-Baumgartner (Peugeot 205), a 3.56'51". 4º Cowan-Delferrier (Mitsubishi), a 5.01'17". 5º Shinozuka-Magne (Mitsubishi), a 6.30'39". 6º Ickx-Tarin (Lada-Porsche), a 10.35'40". 7º Ratet-Vantouroux (Toyota), a 11.24'26". 8º Porcar-Tourinán (Nissan Patrol), a 12.08'58". 9º Raymondís-Destaillats (Range Rover) ...13º Prieto-Juncosa (Nissan-Patrol) a 15.39'52".

MOTOS: 1º Orioli (Cagiva), en 85.31'24" de penalización. 2º Mas (Yamaha), a 55'28". 3º De Petri (Cagiva), a 2.30'26". 4º Magnaldi (Yamaha), a 3.05'32". 5º Picco (Yamaha), a 3.43'00"...7º Arcarons (Cagiva), a 4.15'04"...10º Gil (Yamaha), a 10.23'34".



LUNES



MARTES



MIÉRCOLES



JUEVES



SABADO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO

Cada semana, Diario 16 le ofrece una programación muy completa. Una programación para todos los públicos. A gusto de todos. Con suplementos sobre toros, deportes, negocios del automóvil, libros, educación... Cada día, un suplemento. Y los domingos, además,

le entregamos la revista Gente del Fin de Semana. Si, sobre todo, quiere estar bien informado, durante toda la semana, cuente con el programa más completo. Los suplementos diarios de Diario 16. Cada día más cerca.

Diario 16
Cada día más cerca.



FORMULA 1

MAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

LA FISA ha dado a conocer recientemente algunas de las novedades del reglamento de la Fórmula 1 en el 90. Las más importantes van dirigidas a ofrecer unas mayores medidas de seguridad, sobre todo en los Grandes Premios que se disputan con agua. De esta forma cuando la cantidad de agua que haya sobre la pista sea cuantiosa, el director de carrera podrá retardar la salida 10 minutos anunciándolo con un panel con la inscripción «Start Delay» y fondo rojo. En caso de que persista la lluvia, podrá ir retrasando la salida de 10 en 10 minutos hasta que estime que la pista está en condiciones y en ese caso el cartel será verde. El director de carrera con las nuevas normas también podrá en caso de que las condiciones climatológicas sean muy adversas suspender la carrera. Además las dimensiones de los dorsales de los F-1 van a ser aumentados de tamaño.

También la FISA ha anunciado que todo aquel piloto que no acuda al briefing pasará a ocupar el último puesto de la parrilla de salida y pagará una multa de diez mil dólares. Por otro lado, el tiempo previsto para la conferencia de prensa habitual una vez finalizada la carrera con los pilotos protagonistas de la carrera va a estar rígidamente controlado.



AYRTON SENNA

SIGUE EL ENFRENTAMIENTO CON LA FISA

NADA más lejos de enfriarse el contencioso que protagonizaron al final de la temporada 89 de Fórmula 1 el piloto brasileño Ayrton Senna y el Presidente de la FISA, Jean Marie Balestre, en los últimos días se ha recrudecido más si cabe. Todo ha venido propiciado por unas declaraciones que realizó Senna a un periódico londinense, en las que opinaba sobre ciertas manipulaciones en el Campeonato del Mundo del pasado año y sobre todo las medidas que tomó contra él la FISA, agregando que era vergonzoso para el automovilismo; Jean Marie Balestre ha montado en cólera y ha amenazado al rápido piloto brasileño con retirarle la superli-



24 HORAS DE LE MANS

SIGUE LA POLEMICA

EL enfrentamiento que están llevando a cabo la FISA y la organización de las 24 Horas de Le Mans, el ACO, sigue al rojo vivo, y si cabe en un punto más algado todavía, que lleva camino de convertirse incluso en un problema de estado, ya que la FISA no se está enfrentando sólo con la organización de la prueba, también con algunos dirigentes del gobierno francés, de esta forma, el vicepresidente del Consejo General, ha declarado que la FISA es un grupo de gansters y de mafiosos.

Después de todo esto, la FISA se mantiene firme en sus decisiones con respecto a las obras que quiere que se realicen en el circuito, que como ya se sabe es la de eliminar la famosa y única recta de Les Hunaudières, donde los vehículos alcanzan velocidades superiores a los 400 kilómetros por hora con la construcción de dos chicanes. Los mandatarios de la Federación Internacional de Automovilismo argumentan que los sistemas de seguridad tienen que prevalecer por encima de todo y que sería de asesinos jugar con la vida de los pilotos. Pero además y después de las duras palabras por parte de algunas personalidades de la política gala, exige a las autoridades francesas que rectifiquen en público sus comentarios.

Por lo tanto, con todo esto la carrera más importante de Sport Prototipos sigue en la cuerda floja.

Boxes

EL ACUERDO que une al Brun Motorsport con la firma de motores Neotech, afecta no sólo a los Eurobrun de F-1, los coches de este equipo que participan en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. También en el 90 estarán impulsados por estos motores de doce cilindros en V de 3,5 litros que desarrollan una potencia de 655 caballos. Además de estos nuevos motores de origen austriaco, los Brun también dispondrán de nuevos chasis con un diseño exclusivo. Por otro lado en el equipo seguirá corriendo Jesús Pareja.



riencia a la hora de poner a punto y desarrollar vehículos para rallyes, es por esto que últimamente está muy solicitado. Recientemente Nissan ha establecido contactos con el veterano piloto sueco para conseguir su colaboración en el desarrollo del Nissan Pulsar GTR, modelo que utilizará la marca japonesa en el 91. También entra en sus planes la evolución del Skyline Turbo 4WD. Por otro lado,



SIGUIENDO con el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, una vez desaparecida la categoría C2, el dúo Spice-Chamberlain van a participar en la C1, para ello quieren seguir contando con los servicios de Fermín Vélez, piloto que les ha dado dos títulos del Mundo en C2. El mayor inconveniente del rápido piloto catalán es la falta de presupuesto, problema que a buen seguro solucionará y con unos coches veloces como ya demostraron en el año 89 los Spice C1, pondrá de manifiesto su gran clase.

BLOMQVIST es un piloto con una innegable expe-

en Nissan confían en poder contar con los servicios de Blomqvist en el próximo Rallye Safari y el RAC.

EDDIE CHEEVER parece ser que definitivamente vuelve a defender los colores del equipo Jaguar en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. El piloto italo-americano ya ha efectuado una toma de contacto en el circuito de Sebring con el nuevo XJR11 Turbo.

IÑAKI GOIBURU, va a cambiar de montura, deja el R-5 Turbo con el que tantos éxitos ha cosechado, para pilotar una barqueta Lola-BMW, vehículo con

el que va a participar en el Campeonato de España y Europeo de Montaña.

A FINALES del presente mes, Porsche hará público el nombre de la escudería que en 1991 utilizará su motor de Fórmula 1. A raíz de los problemas que se han generado en el seno del equipo Onyx, los planes comerciales de la firma de Stuttgart han variado.

DESPUES de la marcha del ingeniero Gustav Brunner del equipo Zakspeed, el patrón Eric Zakowski ha contratado en su lugar a Kees Von de Grint, un ingeniero de nacionalidad holandesa que, hasta la fecha, ha desarrollado su trabajo en equipos de Fórmula 3

ALEX CRIVILLE acaba de llegar a un acuerdo con Honda para pilotar uno de los modelos de la marca dorada en la temporada que se avecina. De momento Crivillé se tendrá que conformar durante los primeros Grandes Premios con una versión carreras-cliente, aunque luego y dependiendo de los resultados podría disponer a partir del G.P. de España de una NSR 250 oficial.



EL PASADO viernes, Johnny Herbert firmó el contrato con la escudería Coloni para 1990, cuya duración va a ser de una sola temporada. Por otra parte, la propiedad del equipo Coloni ha pasado a manos de la compañía Subaru, que ensamblará en los chasis Coloni el motor doce cilin-



droso boxer diseñado por Carlo Chiti y construido por Motori Moderni.



ARI VATANEN va a tener un movido inicio de año. Una vez concluido el París-Dakar y casi sin tiempo participará en el Rallye de Montecarlo y los primeros días de febrero lo hará en las 24 Horas de Chamonix al volante de uno de los

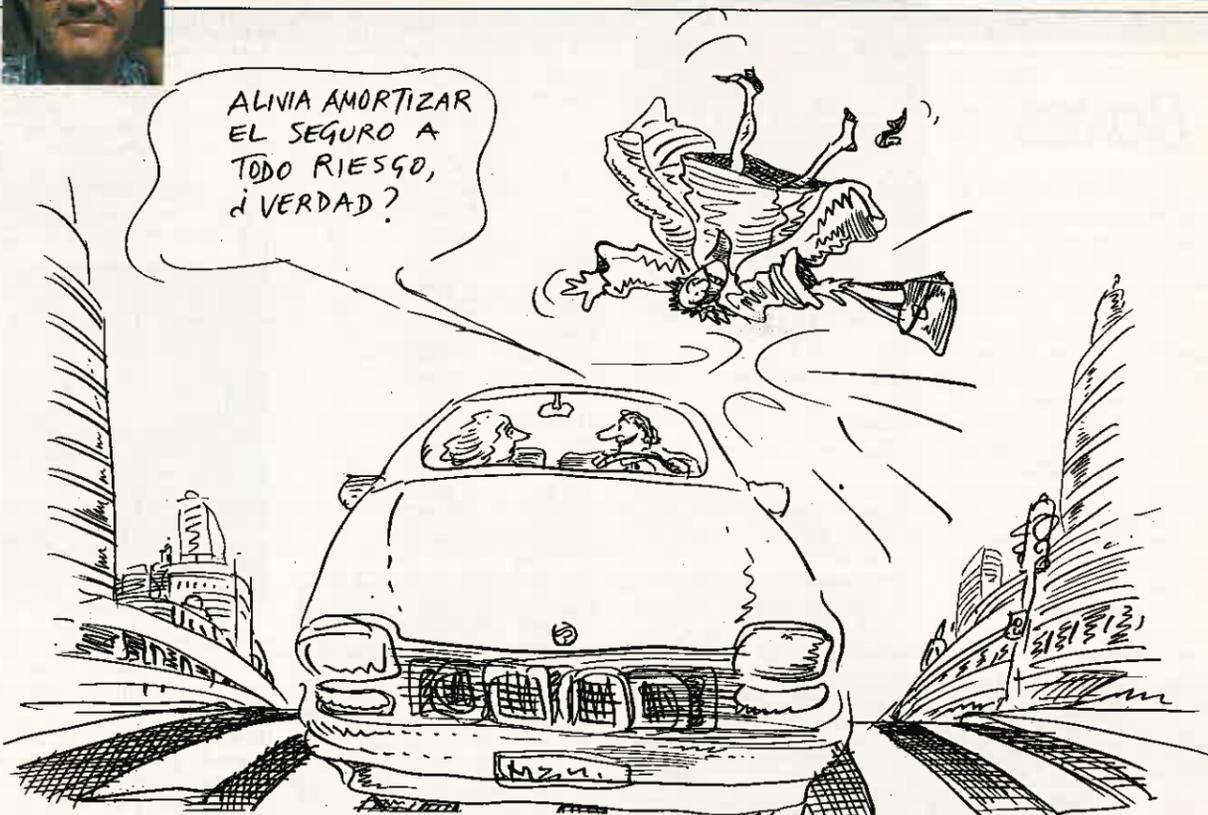


BMW 325 iX de 290 caballos de potencia preparados por CA Sport y que ya fueron los dominadores de la edición 89. El otro coche del equipo estará conducido por el piloto francés Francois Chatriot, un gran especialista de esta prueba sobre hielo.

ALAIN PROST actual campeón del Mundo de Fórmula 1, ha sido nombrado recientemente por la prensa especializada francesa Campeón de Campeones de aquel país, galardón que sin duda se merece el gran piloto de la especialidad reina y que viene a confirmar una trayectoria plagada de grandes éxitos.



BALLESTA



Huelga, dictadores y vetos



J. M. CASANOVAS

DE golpe, como por arte de magia, se ha convertido en un placer circular por Barcelona. La flota amarilla ha desaparecido del asfalto y los ciudadanos han tenido ocasión de comprobar en sus carnes las limitaciones del transporte público. Todo, por culpa de una huelga en la que el alcalde **Maragall** ha rehusado el papel de árbitro y que ha dejado el aeropuerto poco menos que aislado.

Mientras esto sucedía, los llantos y las lamentaciones de los vendedores de coches se dejan sentir con fuerza y es que estaban tan bien acostumbrados, que la llegada de las vacas flacas les ha cortado la respiración de golpe. Entre el **cerrojazo de los créditos y la cuesta de enero**, las ventas van con cuentagotas y los cerebros pensantes del marketing se vuelven locos buscando fórmulas mágicas.

El que también se ha vuelto loco es el «dictador» **Balestre** que en un esfuerzo increíble de torpeza se ha puesto a la altura de **Pinochet y Ceaucescu** amenazando a **Ayrton Senna**. Uno tiene la sensación de que al mandárselo se le ha parado el reloj.

Sus razones son infantiles y obligar a rectificar al brasileño equivale a tanto como obligarle a besarle los pies. Por otro lado, no queremos ni imaginar lo que podría ser un mundial de F-1 sin el esperado duelo **Sen-**

na-Prost en escuderías enfrentadas. Si Balestre nos roba este espectáculo, firmará su acta de dimisión, porque acto seguido tendrá que huir.

Carlos Sainz, más inteligente o apto que **Balestre**, ha firmado como piloto del Real Automóvil Club de Cataluña llamado por su amigo y consejero **Ezpeleta**. Su debut será en Montecarlo con el número 2 en su Toyota y con la vitola de favorito. Si la suerte le acompaña, puede darnos la primera gran alegría del año.

La próxima semana hablaré del Dakar. De momento a modo de avance, cuatro consideraciones a vuela pluma: 1º Los **Peugeot**, a fuerza de ganar, se están cargando la carrera. 2º El segundo puesto de **Carlos Mas** nos sabe a victoria. 3º **Juan Porcar**, el pionero, otra vez es el mejor español en cuatro ruedas. 4º Lección de humildad de dos pilotos de Manresa, **Selga y Torra** que llegaron con sus pequeños Suzuki a la meta.

De todos modos, lo más importante sucedido este año, es la conclusión de **Gilbert Sabine**: «Hay que poner el Dakar al día, menos días y más aventura. Incluso podríamos cambiar los lugares de salida y llegada».

Esto, más que la puesta al día de la carrera, es una revolución. El problema es que la mayoría de los participantes se sabe el recorrido de memoria y que las grandes marcas juegan con ventaja al aplicar la teoría de que lo importante es «ganar, al precio que sea».



Tu mejor ligue

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



NSR 75



MOTUL con HONDA

HONDA

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 facilitar, 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



Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

LEI MOTIV/RSCG

FERRARI P-4



PLAGIO JAPONES



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de enero de 1990

Núm. 326 • 275 ptas.



EL CITROËN XM V6
FRENTE A SUS RIVALES

BERLINAS CON CLASE

ALFA 164 V6 • AUDI 200 TURBO • BMW 530 • SCORPIO 2.9 i
THEMA 2.0 i.e. TURBO • MAZDA 929 • MERCEDES 260 E • SENATOR 3.0
R-25 V6 TURBO • ROVER VITESSE • SAAB 9000 TURBO

PRUEBA DEL PEUGEOT
405 Mi 16 x 4