

QUE PASA CON LOS SEGUROS

Motor SEMANA L. **16** GRUPO

24 de febrero de 1990 Núm. 331 • 300 pts.

TODAS LAS "GANGAS" DEL MERCADO NACIONAL

OFERTAS QUIEN DA MAS

**CROMA JARAMA • IBIZA SLALOM • MALAGA GLX
BX PREMIER • CORSA JACA • R-5 SAGA • 309 LOOK**

PRUEBAS



MAZDA RX-7 TURBO II



LAND ROVER DISCOVERY

**LOS
CHRYSLER
LLEGAN
EN
OCTUBRE**



NUEVO FIAT TEMPRA



**SEIS VERSIONES • HASTA 190 KM/H.
A PARTIR DE MILLON Y MEDIO**



XXVI RALIE
14-18/2/90
CATALUNYA · COSTA BRAVA
CAMPEON



CAMPEONES CON FINA MOTOR OIL

Consiguiendo siempre los más altos rendimientos en la competición deportiva, en las rutas de trabajo y en uso diario de los vehículos.

Lubricantes FINA* para todo tipo de motor y para cada forma de conducir. Con la garantía de alta calidad de una de las más grandes empresas de petróleos del mundo.

FINA es la eficacia demostrada en la competición para su vehículo de todos los días.



Motor Oil
Un Campeón de Uso Diario

* Fabricados por FINA IBERICA, S. A., filial del Grupo PETROFINA, una de las diez primeras Compañías de Petróleos del mundo, con refinerías en tres continentes.

¿ VELOCIDAD ? LA JUSTA

Durante mucho tiempo éste ha sido uno de los mensajes preferidos de la Dirección General de Tráfico. Cada circunstancia requiere un tipo de conducción, una forma de encarar los problemas de la circulación. En cada momento, el asfalto ve como sus características varían a causa de los agentes externos. La lluvia, la niebla, el hielo... Si a esto se suman las trampas de la carretera o de las calzadas de nuestras ciudades, las posibilidades de riesgo se incrementan.

Si fuera posible lograr de una vez por todas unas condiciones de adherencia similares, no ya en la totalidad de nuestras vías públicas, sino al menos en determinados tramos; que no hubiera cambios intempestivos de asfalto, cada uno con unos coeficientes de adherencia diferentes, estamos seguros de que el balance de los accidentes de circulación sería mucho más optimista. Ahora, no ganamos para sustos. Pasamos de un asfalto con buena capacidad de drenaje a otro que iguala las pistas de patinaje artístico. Y si los usuarios de automóviles lo tienen difícil, para los motociclistas aún es peor.

Lograr esa uniformidad podría parecer utópico, pero entretanto no estaría de más volver a recordar a los conductores unas campañas que en los últimos tiempos han perdido importancia debido a la nueva normativa de publicidad en carretera, que prohíbe la presencia de vallas publicitarias. Esas vallas, en las que hay mensajes tan relevantes como aquél de que coche más copa es igual a accidente o como el que encabeza estas líneas, hoy están proscritas. No sería mala idea «legalizarlas», por decirlo de alguna manera: trasladarlas a las cercanías de los núcleos urbanos donde aún se pueden ubicar sin transgredir las leyes. Nunca está de más el recordar que la carretera tiene circunstancias cambiantes a las que hay que adecuar la velocidad. No en vano el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra.

Alberto Mallo



7 LO ULTIMO
Nueva gama Ford Sierra

12 ECONOMIA
Seguros de automóviles

20 MERCADO
Oferta de financiación

36 LO ULTIMO
Fiat Tempra

44 A FONDO
Mazda XR7 Turbo II

52 A FONDO
Land Rover Discovery TDi

70 LO ULTIMO
Chrysler vuelve a España

70 LO ULTIMO
Fiat Panda Elettra

72 ACTUALIDAD
Robo de vehículos en Sevilla

75 AUTOSONIDO
La gran clase media

78 DEPORTE
F-1: entrenamientos en Jerez

82 DEPORTE
Rallye de Cataluña-Costa Brava



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

Motor 16



INFORMACION Y REVISTAS S.A. Presidentes: 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 Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Garin, Simonetta Garin, Manuel Madrid, Andrés 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); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calabuig y María Arana. Pso. de San Cervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pega Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galerín, S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprenta: COBRIL Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuidor: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.16.25.

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.30.247.1989. Difusión controlada por OJD.



YAMAHA 90

LLEGAN LAS REBAJAS

Su imagen es impresionante y su motor un verdadero tiro, se trata de la última Yamaha 1.000 Exup, una fiera con 145 caballos de potencia cuyo precio se sitúa en torno a 1.683.000 pesetas. La gama Yamaha 90 ofrece mejores precios, como es el caso de la RD 350 LC, que cuesta 17.000 pesetas menos o la FZ 750, cuyo precio se ha reducido en 78.000 pesetas



SEAT TERRA AHORA EN DIESEL

Las primeras unidades de la furgoneta Seat Terra con motor Diesel están saliendo ya de las cadenas de montaje catalanas. Los nuevos modelos comerciales de Seat utilizan un motor Volkswagen de 1,3 litros de cubitaje con 45 caballos de potencia acoplado a una caja de cambios de cinco velocidades, el mismo motor de los Polo Diesel. Los Terra Diesel serán los primeros modelos de Seat con mecánicas Volkswagen.

SWATCH CAR RELOJES CON RUEDAS

La afirmación ha salido de los labios de Nicolas Hayek, director general del grupo suizo SHM, padre de los famosísimos y multicolores Swatch. «Es un tema serio, vamos a construir un automóvil de mucha calidad pero con un precio mínimo, será un automóvil ecológico, divertido y un poco provocador». La sorpresa vale su peso en oro y podría ser una realidad absoluta antes de 1993. Hayek se ha puesto en contacto con las grandes marcas continentales para recibir asesoramiento, al tiempo que ha planeado una estrategia antijaponesa para su vehículos. El Swatch Car llevará, casi con seguridad, un motor eléctrico alimentado por energía solar.

SAMURAI MIL

LA OTRA CARA

La última sorpresa de Suzuki se llama Samurai Mil, su imagen externa es la misma imagen de los Samurai 1 300 o Samurai Largo y se ofrece en tres versiones de carrocería, con precios totales de 1 220.800 pesetas para el modelo con toldo de lona, 1 290 240 pesetas para el modelo con techo duro y 1 245 400 pesetas para el modelo con techo metálico. Los nuevos Samurai Mil llevan un motor ya conocido, el cuatro cilindros en línea con 970 centímetros cúbicos y 45 caballos de potencia, acoplado a una caja de cinco velocidades. Los nuevos Mil se identifican de inmediato por sus pasos de rueda, más pronunciados, y por los neumáticos, de gran tamaño. Los últimos Suzuki entrarán en el mercado con tres colores de carrocería: blanco, rojo y negro.



BMW Z-10

LA PROPUESTA BARATA

Los dirigentes de BMW estudian ahora mismo el lanzamiento de un descapotable deportivo, del Z-10, que sería más barato y popular que el rarísimo y cotizado Z-1. BMW Technik, el departamento de la marca alemana especializado en coches «extraños», ha desarrollado el proyecto Z-10 sobre la base mecánica de un 320 i Cabrio, para conseguir así un precio recortado; la otra idea clave en el proyecto Z-10 ha sido la producción en series amplias, el Z-10 se ha concebido de forma que puedan construirse cincuenta unidades diarias. El BMW Z-10, más amplio y más ancho que el Z-1, entraría en el mercado dispuesto a luchar con los Mazda MX-5 y Lotus Elan, coches con precios comprendidos entre los 3,5 y los cinco millones de pesetas.



EN VOZ BAJA



Finalmente, el Ibiza Slalom no ha podido utilizar neumáticos de tipo «contact» por una imprevisión de la marca. Estos neumáticos no están homologados para circular por encima de 160 km/h, velocidad que supera ampliamente esta versión del Ibiza.

General Motors había bautizado a un Chevrolet con el nombre de Beretta, lo que produjo una protesta del fabricante de armas de este mismo nombre. Se zanjó el asunto cuando GM regaló un Chevrolet Beretta al presidente de la

compañía, junto con cheque de medio millón de dólares para la fundación Beretta contra el cáncer.

Conocimiento en el mundo publicitario americano. Tras un programa manifiestamente hostil hacia el automóvil, al que se acusaba de la tragedia de los accidentes de tráfico, la cadena de TV americana ABC ha visto como dos constructores, Chrysler y Honda, han cancelado sus compromisos publicitarios. Otros constructores estudian la posibilidad de sumarse al boicot, con el consiguiente trastorno económico para la cadena ABC.

VERDE Y ROJO



El esfuerzo del MOPU y Ayuntamiento madrileño en mejorar los accesos provisionales desde la N-VI al centro de Madrid, afectados por las obras de Cristo Rey, se ve muy limitado por la desconsideración de los responsables de la Comisaría de Policía de Reina Victoria, que obstaculizan permanentemente un carril y frecuentemente dos.

José Ruiz Mata ha sido reelegido Presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Automóviles (GANVAM), en una asamblea general en la que se recaló la marcha ascendente de tan importante asociación. Ruiz Mata es una de esas figuras del automovilismo español que merecen reconocimiento público por su trabajo.

Nunca nos han gustado quienes esperan a ser echados para hacer públicos los trapos sucios de su casa. Sin entrar en la veracidad de las afirmaciones del cesado Miguel Oliva sobre aspectos de la Federación de Automovilismo, su postura se equipara con las ex-cocineras de la Preysler... con todos los respetos.

A la inventiva de los transportistas británicos encuadrados en la empresa Toleman, que acaban de poner a punto un nuevo transporte para turismo preparado para llevar doce berlinas familiares a sus espaldas. Las pruebas se han hecho con coches tan grandes como los Ford Scorpio o los Opel Omega y no ha parecido el menor problema. Economía para todos.



ANTIGUOS, SI Y BELLOS

El salón parisino Retromobile ha vuelto a reunir los modelos más selectos, más espectaculares de la edad dorada del automóvil, de los años treinta, automóviles como el Bugatti Royale, valorado en más de mil millones de pesetas, o como el Voisin de 1930, recogido en la foto, un modelo único con motor de doce cilindros que no utiliza válvulas. Este coche de gran lujo recurrió a técnicas de vanguardia que el visionario Gabriel Voisin, padre en cierta medida de los españolísimos Biscuter, intentó lanzar en una época gloriosa.

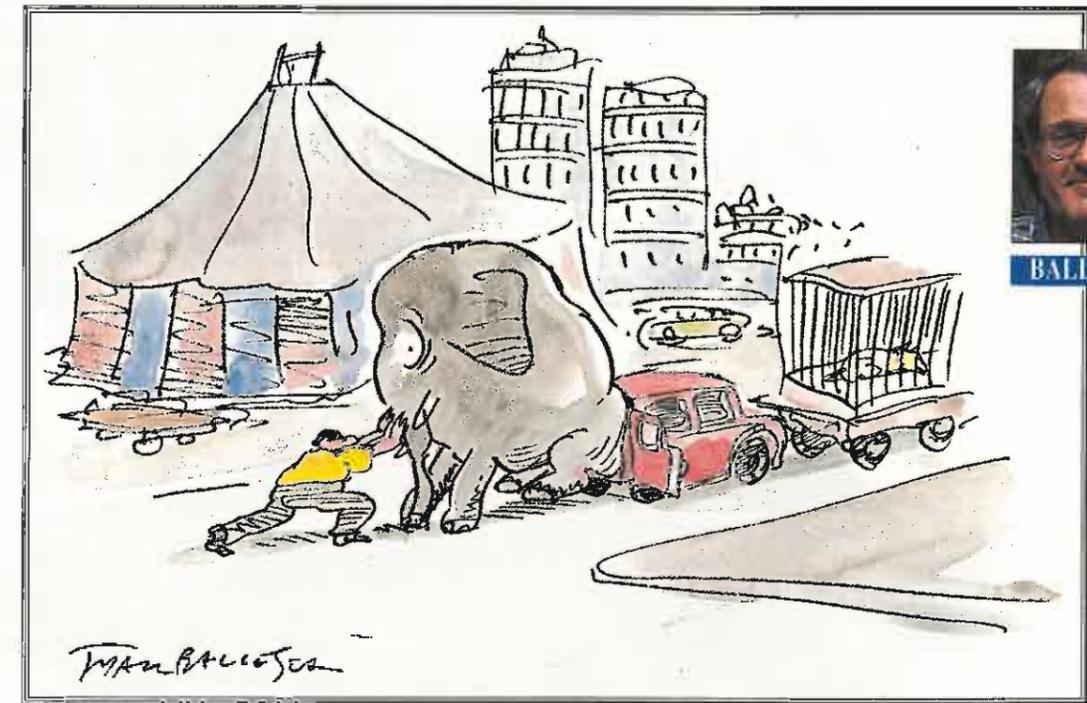
309 GTI 16 Y 309 TD PRECIOS DE PRIMERA

LLEGAN con toda energía, y son los modelos más desarrollados de la gama Peugeot 309, sus nombres imponen respeto ya que se trata de los 309 GTI 16 y los 309 TD. El 309 GTI 16 es un auténtico «avión», un deportivo animado por un cuatro cilindros de dos litros de cubitaje con culata de dieciséis válvulas y 160 caballos de potencia, un coche preparado para alcanzar los 220 por hora, que estará en el mercado español a partir del 15 de abril próximo con un precio



SEÑALES EN USA PROHIBICION

PARACE increíble pero es cierto; las nuevas señales, de factura inusual, se están multiplicando a lo largo de los muelles neoyorquinos de Queen y parecen prohibir, ni más ni menos que, las bodas. Estas señales no pretenden, aunque lo parezca, llegar tan lejos, no pretenden acabar con los matrimonios estadounidenses, sino algo mucho más sencillo, quieren evitar las ceremonias privadas en terrenos públicos.



BALLESTA

LA TRIBUNA

Luigi Colani

Diseñador futurista, creador de prototipos para Audi, BMW y Mercedes, padre de la cámara Canon T-90.

Los grandes fabricantes sólo se dedican a construir salones rodantes con colores estúpidos y símbolos heráldicos que no significan nada.

«Dejad que la naturaleza defina los métodos de transporte del mañana»

«Si fuera Presidente de General Motors querrían asesinarme de inmediato. Sería víctima de un accidente, estoy convencido.»

«Antes de ese accidente construiría un coche sencillo para China, con dos plazas y menos de cien kilos de peso. Habría que producir veinte mil coches al día durante veinte años.»

«No entiendo por qué no se hacen coches de ese tipo en China, India, Indonesia o Filipinas. En esos países necesitan vehículos tan pequeños como simples para transportar cerdos y cocos.»

«El coche del mañana será muy simple. Estoy presentando un familiar de cuatro plazas, movido por un motor de 50 centímetros cúbicos, y un deportivo, de dos plazas, con un motor de 30 c.c. Estas ideas suenan algo ridículas pero un biplaza debería estar hecho de forma que dos personas fueran capaces de transportarlo, mientras que un familiar de cuatro plazas podrían moverlo cuatro adultos.»

«Conduzco un Rolls Royce Silver Spur y tengo un AC Cobra para divertirme.»

de choque cifrado en 2.362.000 pesetas. El 309 TD, con motor turbodiesel de 78 caballos de potencia, llegará a poco antes, a partir del primero de marzo, su precio será de 2.124.000 pesetas y se fabricará en Villaverde.

CRISTALES TINTADOS BARRERAS PARA EL SOL

LANCIA, constructor italiano de coches de lujo, y PPG, fabricante americano de cristales para automoción, han llegado a un acuerdo para el lanzamiento del último vidrio tintado puesto a punto por la marca estadounidense, el Solextra 7010, un cristal preparado para emplearse tanto en los parabrisas como en las lunetas laterales, que es capaz de impedir la entrada del 58 por ciento de los rayos calóricos del sol, una protección suficiente para rebajar la temperatura interior en más de doce grados centígrados. Los cristales Solextra 7010, cristales de «altas prestaciones», serán equipo de serie en los Lancia Thema i.e. Turbo 16 V, V-6 y 8.32.



PERMISO DE CONDUCIR

MAS CONTROL EN EL EXAMEN

LA Dirección General de Tráfico ha dictado una Orden a través del correspondiente Ministerio para atajar algunas deficiencias observadas en la realización de los exámenes de circulación para obtener el permiso de conducir. Según las nuevas normas, los coches de autoescuela deberán llevar unos avisadores acústicos y ópticos para detectar el uso del doble mando por parte del profesor o acompañante siempre que no sea en caso de emergencia. Asimismo se obliga a instalar cinturones en el asiento posterior.

NISSAN

SIEMPRE HACIA ARRIBA

JUAN Echevarría, presidente de Nissan Motor Ibérica, acaba de anunciar los resultados económicos de su marca en el año 89, un año brillante ya que la facturación ha aumentado en un veinte por ciento, mientras que el número de unidades vendidas ha crecido en un 16 por ciento. Nissan ha puesto 90.605 vehículos en el mercado y ha facturado 161.146 millones de pesetas.

RACC

CON LOS CONSUMIDORES

EL Real Automóvil Club de Cataluña, la única asociación de usuarios del automóvil reconocida en Cataluña, una entidad apoyada por 260.000 socios, acaba de inscribirse en el registro de Organizaciones de Consumidores abierto por la Generalitat.



IMPUESTO CIRCULATORIO

CON MALA LEY

ESPAÑA tiene tradición como país con un buen número de Leyes, que muchas veces no se cumplen o no se hacen cumplir, y de legislaciones contrarias a las razones más lógicas. Algo así ha sucedido con la nueva Ley de Haciendas Locales, que acoge en su seno el impuesto de circulación de vehículos. Hasta ahora, con la vieja Ley de Régimen Local, cuando un automovilista vendía su coche, sólo tenía que avisar a la Jefatura de Tráfico de esa circunstancia para quedar exonerado del pago del citado impuesto municipal. Esta era la norma y,

pese a ella, cuantos ciudadanos han debido sufrir el acoso de un Ayuntamiento empeñado en cobrar el «numerito» de un coche que ya no se usaba. Con la nueva Ley, el impuesto se pasará al titular del Permiso de Circulación, por lo que si el comprador o el concesionario que se ha quedado con el coche viejo no legaliza la transferencia, el anterior problema, se va a ver agravado.

Varias instancias, entre ellas el Comisariado Europeo del Automóvil, ya han puesto el grito en el cielo para que se ponga coto a semejante aberración jurídica.

TODOS LOS PRECIOS

CL2.0 4P	1.927.000 ptas.
CL1.8 TD 4P	2.117.000 ptas.
GL2.0i 4P	2.135.000 ptas.
GLS2.0i 4P	2.204.000 ptas.
Ghia2.0i 4P	2.445.000 ptas.
Ghia2.0i 5P	2.525.000 ptas.
XR2.0i 5P	2.410.000 ptas.
XR 4x4 5P	2.980.000 ptas.
CL1.8 TD Fam.	2.284.000 ptas.
GL2.0i Fam.	2.284.000 ptas.



GAMA SIERRA '90: MAS MODELOS Y BAJAN LOS PRECIOS

FORD ABRE FUEGO

Tres versiones con motor de dos litros, una de ellas con tracción integral, y una nueva motorización turbodiesel llegarán a España el próximo mes de marzo. El Cosworth 4x4 de 220 caballos se hará esperar hasta octubre y se anuncia un precio muy competitivo.

LOS planes de Ford para Europa incluyen una política muy agresiva. El segmento de las berlinas medias, en nuestro país acaparado por los R-21, Peugeot 405 y Citroën BX es un terreno donde la marca del óvalo quiere potenciar sus ventas. Para ello, unos

particularidad de que todos los cuatro puertas costarán 80.000 pesetas menos que sus homólogos de tres.

Como principales novedades técnicas dentro de la gama Sierra, y exceptuando el especial Cosworth, se han presentado un tracción integral de dos litros y una

nueva motorización Diesel turboalimentada.

Para España, la posibilidad de 4x4, extensiva técnicamente a toda la gama, se reserva exclusivamente para el modelo XR con motor 2.0 inyección. Este motor, de dos árboles de



CAMBIOS EXTERNOS

Todos los Sierra se sirven con lunas tintadas y a partir del CL las llantas son de 14".

COSWORTH 4x4 ESPECIAL Y MEJORADO

HABLAR del Cosworth ya condiciona a priori. Pero el nuevo modelo desarrollado por la División de Ingeniería de Vehículos Especiales no defrauda en absoluto las expectativas.

Todo el coche ha sido profundamente revisado y mejorado para ofrecer más potencia, más fiabilidad, más par y adaptarlo para recibir la tracción a las cuatro ruedas. No es de extrañar que el 80 por ciento de sus componentes hayan sido modificados. Por lo tanto puede hablarse de otro coche distinto, mucho más efectivo y con prestaciones notablemente mejoradas. El minucioso trabajo de Ford en las culatas y un

nuevo bloque se traducen en unos rotundos 220 caballos que se notan desde muy bajas revoluciones. Velocidades sobre los 240 kilómetros por hora y aceleraciones de cero a cien inferiores a los siete segundos hacen de este Ford un auténtico «coche de carreras».

Pero si las prestaciones son apabullantes, no lo es menos su comportamiento. El sistema de tracción total desarrollado por Ford reparte la potencia entre un 66 por ciento a las ruedas traseras y un 34 por ciento a las delanteras mediante dos diferenciales con autoblocantes. Siempre tres ruedas están traccionando el coche y no se nota ninguna inter-



ferencia con el sistema de antibloqueo de frenos. Para adaptar esta nueva transmisión se ha variado la configuración del chasis y la geometría de la suspensión, que se muestra enormemente eficaz a la hora de contener la importante caballaría del motor.

La dirección y los frenos están a la altura de las circunstancias en cuanto a precisión y eficacia, mientras que la nueva caja de cambios MT 75, de menor recorrido en su pa-

lanca que la anterior, sigue siendo algo lenta para este supercoche que está muy próximo a la competición.

Ford quiere traer el Cosworth a España con todas las garantías. Se espera su comercialización para octubre, con aire acondicionado de serie y un precio todavía secreto. Con las primeras cinco mil unidades fabricadas, el nuevo Cosworth 4x4 quedará homologado para que Pentti Airikkala pueda pilotarlo en el próximo Rallye de los Mil Ldgos.



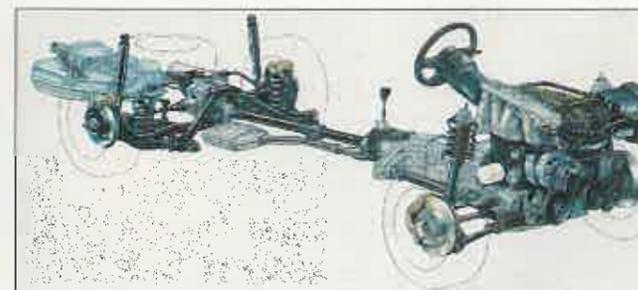
EL Ghia, con un alto nivel de equipamiento y el nuevo motor DOHC, será el más vendido de los Sierra.

levas por culata, será también el que equipen los otros dos modelos de gasolina importados, el Sierra CL 4 y el Ghia. Para estos dos últimos se han adelantado unos competitivos precios de 1.927.000 y 2.445.000 pesetas respectivamente, que en el caso del Ghia se hace especialmente atractivo dado su nivel de equipamiento y una sustanciosa reducción respecto al anterior modelo, nada menos que 233.000 pesetas. Ford quiere que éste sea su caballo de batalla en el segmento y prevé unas ventas para el Ghia del 25 por ciento dentro de la gama Sierra.

Trescientos cincuenta millones de dólares es la inversión que respalda al nuevo motor DOHC Ford que vio la luz el pasado mes de mayo. Los esfuerzos en su desarrollo se vieron enfocados a un consu-

mo óptimo y una mínima emisión de contaminantes, todo ello sin perjudicar una buena respuesta a cualquier régimen. Los GL de 4 y 5 puertas podrán equipar la versión ecológica del motor DOHC. Su limpieza de combustión se basa en un sensor que mide constantemente la presión del aire utilizado en la carburación dependiendo de la altitud. Así, el reglaje se ajusta automáticamente a pesar de variar la altura donde se encuentre el coche, consiguiéndose una mezcla aire/gasolina óptima. Su rendimiento, de 120 caballos en lugar de los 125 de la versión de inyección normal y sin catalizar, no se ve pues sensiblemente perjudicado. Además, el catalizador estará disponible en el mercado al tiempo que los nuevos Sierra, incrementándose el precio final en 98.000 pesetas. Ford ha optado por traer a Espa-

MÁS DEPORTIVOS. Los XR, tanto en la versión de 2x4 como en la 4x4, disponen de un motor nervioso y unas suspensiones deportivas.



INVERSION TECNOLÓGICA. Si la línea no ha variado sustancialmente, la mecánica ha conocido una profunda revisión. Los nuevos motores y la tracción integral son un exponente de la gran inversión realizada en este sentido.

ña solamente los motores 2.0 atmosférico y EFI de inyección, reservando los modelos CVH 1.6 monoárbol para ciertos países europeos donde estas cilindradas gozan de ventajas fiscales mayores.

En cuanto al nuevo motor turbodiesel, se trata de un 1.8 de cuatro cilindros e inyección de combustible electrónica. Este propulsor, que sustituye al anterior 2.3 atmosférico, ha incrementado su potencia hasta los 75 caballos, registrando un bajo nivel de consumo rondando los siete litros según fábrica. El secreto de esta sustancial mejora ha consistido en rediseñar los conductos de admisión y escape, cámaras de combustión y aumentar el diámetro de las válvulas.

Juan Luis Soto
Motor 16 / 9

EFICACIA TOTAL.

Con la adopción de la transmisión integral, mejoras en el bloque motor y suspensiones rediseñadas, el Cosworth impresiona por su eficacia tanto a altas velocidades como en curvas de pequeño radio. Las aceleraciones son igualmente impresionantes.



FICHA TÉCNICA

	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat	COSWORTH	1.8 TD
MOTOR					
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.993	1.753
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4	2
Alimentación	Carburador	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección+Turbo	Inyección+Turbo
Compresión	10,3 a 1	10,3 a 1	10,3 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110cv (81kw) / 5.600	125 cv (92 kw) / 5.500	120 cv (88 kw) / 5.500	220 cv (162 kw) / 6.250	75cv (55 kw) / 4.500
Par máximo / r.p.m.	17,8 mkg(174Nm) / 3.000	17,7mkg(174Nm) / 3.000	17,7 mkg(174Nm) / 2.500	29,6mkg(290Nm) / 3.500	15,5 mkg(153Nm) / 2.200
TRANSMISION					
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	A las cuatro ruedas.	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1
FRENOS					
Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos	Discos/Discos	Discos/Discos	Discos/Disco	Discos/Discos
SUSPENSIONES					
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg.)	1.040	1.020	1.040	1.02	1.040
Largo/ancho/alto (mm)	4.405/1.678/1.397	4.405/1.678/1.397	4.405/1.678/1.397	4.405/1.678/1.39	4.405/1.678/1.397
Capacidad del depósito (l)	50	50	50	50	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS					
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,0	10,4	9,0	10,4	9,0
Velocidad Máxima (km/h)	200	185	200	185	200
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3	10,4	10,3	10,	10,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,1	6,4	6,1	6,4	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,1	7,8	8,1	7,8	8,1



Para BMW los años 90 no podían empezar mejor. Con la Nueva Gama 90, BMW vuelve a demostrar que es capaz de sorprender a todos una vez más. Que reunir bajo una sola marca lo mejor de cada categoría no es un sueño.

Motocicletas que incorporan avances únicos en su tiempo. Y que ninguna otra pue-

de ofrecerle. Es el caso del ABS, que BMW lleva incorporando en exclusiva a sus motocicletas desde hace ya dos años. Un sistema que constituye el máximo exponente de la seguridad sobre dos ruedas. Y que ahora está disponible en toda la Serie K, incluidas las K-75.

O como el sistema Motronic, inédito has-

ta ahora en una motocicleta, que controla electrónicamente todas las constantes vitales del motor. Entre ellas, la inyección electrónica, presente en casi la totalidad de la gama.

Son rasgos capaces de convertir a cualquier motocicleta en una número uno. Como pronto lo serán las novedades del 90: La nueva K-100 RS, a la que se ha incorporado toda

NUEVA GAMA BMW 1990 LA DÉCADA PRODIGIOSA.



la tecnología de la última generación BMW y un motor de 16 válvulas. La nueva K-75 RT, el auténtico touring BMW, ahora más accesible. O la R-100 GS París-Dakar, la bicilíndrica mejor equipada para la aventura.

Todas ellas forman una gama que se encuentra ya disponible y cuyos precios, la hacen aún más atractiva.

Le invitamos a descubrir los 90 en su concesionario. Una década prodigiosa para llegar aún más lejos en el placer de conducir.



La adaptación del seguro español del automóvil al comunitario, la elevación de las indemnizaciones cuando media una sentencia judicial y la modernización del sector y su servicio están dando como resultado alzas espectaculares en el valor de las primas, que se han convertido en un elemento muy a tener en cuenta a la hora de asegurar un coche.

LAS SENTENCIAS JUDICIALES DISPARAN LAS PRIMAS

QUE PASA CON LOS SEGUROS

Si usted tiene menos de 27 años, la antigüedad de su carné de conducir es de menos de dos años y adquiere un coche de altas prestaciones, prepárese si es que se acerca a una compañía de seguros. Este es el retrato robot diseñado por las aseguradoras como la cota de más riesgo a la hora de contratar una póliza. Y es que el seguro español ha iniciado una escalada en los últimos años que está poniendo en grave riesgo los baqueteados bolsillos de muchos automovilistas.

Las razones de esta situación son muchas y variadas. Por un lado, el proceso de adaptación del seguro español a la normativa comunitaria. Como ya es sabido, nuestro país tiene que adaptarse al acervo CE relativo al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor en un plazo de tiempo que va desde la adhesión en 1986 hasta 1995, prebenda también concedida a Grecia, Portugal e Irlanda. Esa adaptación se está haciendo paulatinamente, pese a lo cual su efecto sobre el costo de las primas es evidente. El 28 de diciembre pasado el BOE publicó un Real Decreto del Ministerio de Economía que regulaba el seguro obligatorio y ampliaba las cuantías de las indemnizaciones de acuerdo a una escala que va desde los siete millones de pesetas en los supuestos de más gravedad hasta doscientas mil pesetas en los más leves.

El resultado es que las pérdidas técnicas registradas por las compañías aseguradoras en el pasado año se elevaron a 130.000 millones de pesetas y todo anuncia que, de seguir por los actuales derroteros nuestra alta siniestralidad vial, las pér-

didadas para el ejercicio actual pueden alcanzar los 180.000 millones. Hay que tener en cuenta que en el pasado año se registraron más de cinco mil accidentes graves de circulación, con un saldo de unas siete mil víctimas mortales.

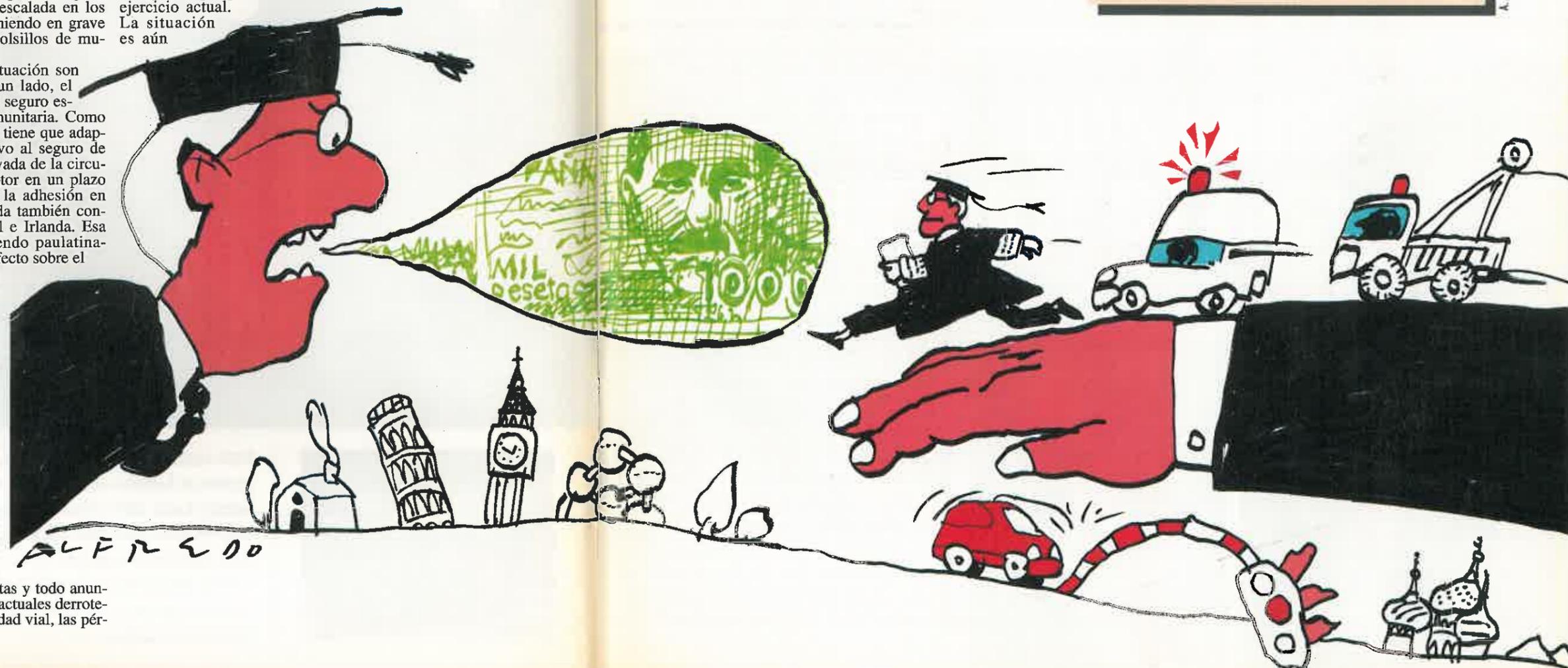
Según fuentes del sector consultadas por esta revista, hay una honda preocupación por las perspectivas del sector ante el ejercicio actual. La situación es aún

más dramática si se tiene en cuenta que durante este año las primas que se recaudarán por seguros del automóvil rondarán sólo el medio billón de pesetas. Además, y según cálculos de las propias compañías, el desfase entre ingresos por primas recaudadas y pagos por siniestros se estiman entre un 22 y un 25 por ciento en contra de las aseguradoras, porcentaje medio que es el que se ha aplicado a las tarifas en el ejercicio actual.

Una de las raíces de este desfase se encuentra en las indemnizaciones que se están dando cuando media sentencia judicial, extremo que ha sido denunciado más de una vez por el sector (ver MOTOR 16 núms. 266 y 309). Según las compañías, y con la lentitud del aparato judicial, siniestros registrados en 1985 se están resolviendo ahora con el pago de indemnizaciones más elevadas que las que regían cuando se cobró la prima del seguro. Por ejemplo, un siniestro con resultado de muerte de un ocupante de un vehículo ocurrido en 1985 se indemnizaba con dos millones de pesetas; sin embargo, si el fallo judicial se produce ahora, la indemnización puede llegar a cinco millones de pesetas, lo que origina importantes tensiones de tesorería en las aseguradoras, que a su vez provocan una subida generalizada y fuerte de las primas de los seguros.

Situaciones de este tipo son de lo más

EL TODO RIESGO DEL B-10 TSE	
MAPFRE	116.837
MUTUA MADRILEÑA AUTOMOVILISTA	111.718
U.A.P.	114.838
LA UNION Y EL FENIX (*)	153.329
LA ESTRELLA	125.000
AEGON	136.000
(*) Poliza "Cinco Estrellas"	



El fraude al sector y la escasa utilización de la Declaración Amistosa, son otros elementos distorsionantes que afectan al valor de las primas.



INDEMNIZACION MULTIMILLONARIA

UNO de los ejemplos más claros del nivel que han alcanzado las indemnizaciones de los seguros por sentencia judicial se daba la pasada semana. Los hechos son los siguientes: en octubre de 1988 en la N-501, en la provincia de Salamanca, un Ford Sierra ocupado por dos personas iniciaba un adelantamiento de dos vehículos que le precedían. El primero de ellos, un Citroën BX, giró en ese momento hacia su izquierda colisionando con el Ford. El conductor de este último no se percató del interminable del que le precedía o tal vez -esto no ha quedado aclarado- no lo llevaba encendido. El resultado fue que un pasajero del Ford, una mujer de 47 años, resultó con invalidez total. Los daños sufridos por los coches ascendieron a 800.000 pesetas.

La sentencia del Juzgado de Instrucción número 6 de Salamanca condena a pagar 112 millones de pesetas a las dos aseguradoras,

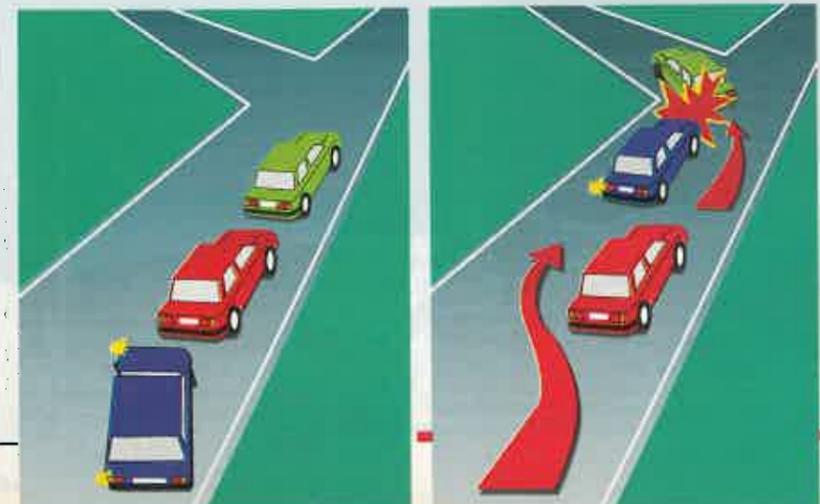
AGF, la del Ford, y Aegon la del BX, a la víctima más grave del accidente. Al mismo tiempo se condena a pagar al conductor del Ford 28.000 pesetas a la conductora del BX y a ésta a abonar al primero 386.000 pesetas.

Los abogados de ambas compañías ya han presentado recursos contra esta sentencia que consideran disparatada y no tienen muchas esperanzas de que sus correspondientes apelaciones sean escuchadas. Por las mismas fechas del año pasado se dio a conocer un fallo por un caso similar en el que se pedían un total de 150 millones de pesetas, cantidad que tras la correspondiente apelación quedó fijada en 90 millones de pesetas. Ahora, la sentencia comentada ocupa el primer puesto de este «ranking» tras otra decisión judicial del verano de 1988 en que un juzgado concedió una indemnización de 108 millones de pesetas.

habitual y a ellas se suman las sentencias judiciales que, en algunos casos, sitúan las indemnizaciones «en cotas disparatadas», según se afirma en el sector (ver recuadro adjunto). Es evidente, además, que el proceso no se va a parar aquí, ya que esas tensiones se han originado simplemente por la duplicación de las indemnizaciones en un solo año, y peor va a ser cuando se alcance la cuantía máxima fijada actualmente en la Europa comunitaria que es de unos 47 millones de pesetas.

No sólo el tema de las indemnizaciones genera este desfase en las cuentas de las aseguradoras. Por un lado, éstas se han cansado de denunciar el alto nivel de fraude existente en el sector. Ahora mismo las primas del seguro del automóvil están incrementadas en un 7 por ciento para compensar a las compañías la siniestralidad fraudulenta, una práctica que mueve al año en torno a 30.000 millones de pesetas. Este fraude, que no es privativo de España (ver núm. 264 de esta revista), supone que desde la clásica picaresca española hasta el organizado, el seguro español ha tenido que soportar una verdadera sangría económica en un ramo que, además, es el que mejor se presta a ello. Usuarios, talleres, peritos y compañías, bajo la mirada más o menos «distráida» de la Administración, constituyen los vértices de un problema que afecta de manera directa a los consumidores del seguro del automóvil.

Otro elemento distorsionador es la escasa utilidad de la Declaración Amistosa de Accidentes, al menos en nuestro país, y que las expectativas generadas por la despenalización de los accidentes leves de tráfico no han incrementado esos partes amistosos. Como se recordará en el pasado año entró en vigor una modificación del Código Penal que despenalizaba las faltas por daños, con la idea de descongestionar los juzgados de lo penal, pasando el grueso de los procesos por acci-



LAS TRAGICAS CIFRAS DE LAS ASEGURADORAS

LAS compañías aseguradoras españolas han hecho público recientemente un balance de situación -a través de su patronal, Unespa- que se puede sintetizar en los siguientes puntos:

- En el pasado año se produjeron **más de cinco millones de accidentes**. De ellos, unos 180.000 lo fueron con víctimas (muerte o lesiones corporales), número que equivale a un colectivo semejante a las poblaciones de Burgos o Tarrasa. La **cifra de muertos alcanzó a 6.000 personas** (3 por ciento de las víctimas) y unas 75.000 personas quedaron **parcial o totalmente inválidas**. Además, 95.000 personas estuvieron incapacitadas temporalmente con los consiguientes costes y pérdidas de actividad productiva.
- Las entidades aseguradoras indemnizaron **más de 340.000 millones** de pesetas a causa de los accidentes de circulación (unos mil millones de pesetas diarias).
- Los **conductores de 18 a 25 años** son responsables de más del 31 por ciento de los accidentes mortales (sólo representan el 16,7 por ciento del censo de conductores). Más de 60 por ciento de los siniestros gra-

ves, en gente joven, se producen durante los **fines de semana**, entre las 22 y las 6 horas de la **mañana**.

• Según estimaciones del sector asegurador, el **alcohol** es uno de los factores determinantes en la ocurrencia de los accidentes de circulación, principalmente durante los fines de semana.

A pesar de ello, este dato no llega a probarse en la mayor parte de los casos (sólo en los muy graves o en aquellos en que intervienen las autoridades).

• En gran parte bajo la influencia de la adaptación de las garantías de seguro a las magnitudes fijadas por la CE, las **indemnizaciones por daños corporales** han crecido muy por encima de las previsiones técnicas. Su repercusión en los precios del seguro elevará éstos muy por encima de las **posibilidades económicas** de gran parte de los españoles.



centes de tráfico a la jurisdicción civil. Esta nueva fórmula ha dado lugar a la consabida aparición de pícaros que alegan cualquier tipo de «molestia», secuela del accidente, para que el asunto acabe ante la jurisdicción penal, evitando los procedimientos lentos de la vía civil. Todo ello aderezado por el preocupante hecho de que cada vez es mayor el número de vehículos que circulan sin ningún seguro, incluido el conocido como obligatorio.

En fuentes del sector se manejan varias cifras «oficiosas», desde los treinta mil vehículos sin ningún tipo de cobertura, hasta el considerado como más exagerado, pero aún no desmentido, de un diez por ciento del parque, lo que daría la friolera de más de un millón de vehículos en la más absoluta impunidad de responsabilidad respecto a los demás.

SEGUROS: LA BUENA ELECCION

Es tal el cariz que está tomando este tema que afrontar la contratación de un seguro se está convirtiendo en una tarea de ▶

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



LAS MEJORES OFERTAS DEL MERCADO

HEMOS recopilado una serie de ofertas atractivas en materia de seguros, que consideramos representativas de por dónde va este servicio. Obviamente no están todas, pero puede servir de guía a la hora de optar por una fórmula o compañía.

La Unión y el Fénix tiene una póliza conocida como «cinco estrellas» que para dos años sin siniestros representa una reducción del 20 por ciento de la prima. Con tres años, un 30 por ciento y con cuatro años un 40. Respecto a daños, en los dos primeros años se abona el cien por cien del valor de nuevo, para situarse en el 75 por ciento del valor venal después. En robo se cubre el cien por cien del valor si el coche tiene menos de dos años. Posteriormente se pasa al cien por cien del venal. La póliza incluye a todos los ocupantes y el conductor está cubierto con doble capital. También contempla la asistencia para el coche desde el kilómetro cero, gastos sanitarios hasta medio millón de pesetas y seguro de indemnización por privación del permiso de conducir.

En una de las primeras mutuas del país, la Madrileña Automovilista se cubre en daños el cien por cien del valor venal, similar a lo que ocurre en robo. En este último caso incluye los daños que se produzcan durante el periodo de la sustracción. La póliza puede cubrir a todos los ocupantes del coche y la opción de contar con una cobertura en caso de accidente o muerte fuera del coche. Se da asistencia desde el kilómetro 30 y, si hay siniestro, desde el cero. Cubre la reparación del vehículo y el traslado de heridos y fallecidos.

winterthur La firma Winterthur ha introducido el sistema «bonus-malus». En una tabla con 18 niveles, los nueve primeros corresponden al «bonus» con descuentos que van desde el 10 al 55 por ciento -según los niveles- por la ausencia de siniestro. En el lado contrario los recargos oscilan entre el 10 y el 300 por ciento para los recalcitrantes. Si en doce meses consecutivos no se producen siniestros, una póliza de nueva emisión desciende un nivel y se bonifica. La responsabilidad civil voluntaria incluye a cualquier pasajero. Además se adelantan indemnizaciones en defensa penal y reclamación de daños. Precisamente en daños en los tres primeros años se cubre el cien por cien del valor de nuevo, al igual que ocurre en robos. Se anticipan doscientas mil pesetas en caso de fallecimiento de cada ocupante.

También quedan incluidos en la protección los teléfonos de los vehículos. El sistema de esta compañía tiende a la personalización de la póliza.

MAPFRE Los daños en Mapfre se cubren al cien por cien del valor de nuevo durante el primer año, pasando después al mismo porcentaje pero del valor venal. En robos se cubre el cien por cien del valor venal, incluyendo los daños que se producen durante la sustracción. Contempla la defensa penal y la reclamación de daños para el conductor autorizado e incluye a todos los ocupantes del vehículo. Concede asistencia a partir del kilómetro 15 y en coches sólo abarca Europa y los países del Mediterráneo.

AEGON En Aegon también se aplica la fórmula «bonus-malus». Después del primer año puede aumentar o disminuir la prima un 60 por ciento según la siniestralidad. El valor asegurado es total durante los primeros doce meses e incluye responsabilidad civil de equipajes, bacas, remolques, etc. Como opción cubre la privación de uso, equipajes y subsidio mensual por retirada de carné. La cobertura es desde el kilómetro cero.

AGF En la compañía AGF se contempla una bonificación de hasta el 50 por ciento de la prima por no siniestralidad, e incluye un incremento gratuito de las indemnizaciones por el uso del cinturón de seguridad. Los daños en el primer año se cubren al cien por cien del valor nuevo y a partir del segundo el valor de compra. Porcentajes similares se aplican en robo. En ocupantes abona un anticipo de 200.000 pesetas por víctima.

La mutua Pelayo aplica indemnizaciones con valor de nuevo en caso de siniestro o robo durante el primer año y amplía las garantías al extranjero sin recargo. Aplica descuentos del 25 por ciento de la prima por no siniestralidad y considera la bonificación por este concepto en el seguro de la anterior compañía del nuevo suscriptor.

PLUS ULTRA Plus Ultra aplica en daños el valor de nuevo en los dos primeros años y ofrece otro coche si la reparación dura más de quince días. En robos aplica el cien por cien del valor venal. Cubre asistencia en viaje desde el kilómetro 25 y gastos sanitarios hasta 500.000 pesetas. En responsabilidad civil voluntaria cubre los daños hasta los 20 millones de pesetas.

lo más peliagudo. En principio, hay que tener en cuenta que si se es joven, hay poca experiencia con el volante y el coche es potente y/o caro, apañado va quien se encuentre en tal situación. La gran duda inicial es elegir entre una mutua o una compañía de seguros.

Las mutuas son más competitivas en cuanto al costo de la prima y, además, el asegurado se convierte en mutualista, lo que le permite, en principio, participar en el control de la entidad. Los inconvenientes son que su cobertura y expansión geográfica es menor y el mutualista sólo puede acudir a los talleres de reparación que tienen suscritos convenios de colaboración con esas entidades. Las compañías de seguros, por su parte, son más caras pero disponen de una cobertura geográfica mayor, con oficinas o redes de agentes por todo el territorio nacional. La principal ventaja es que el asegurado puede elegir taller.

Una vez resuelta esta duda, la decisión se centra en el tipo de póliza a suscribir. En primer lugar no hay que olvidar el seguro obligatorio que cubre los daños a terceros. Después viene la eterna duda y las condiciones que aporta el usuario. A la hora de fijar sus primas, además de las cuestiones de edad citadas más arriba, las compañías miran con lupa el vehículo. Si es de color rojo, turboalimentado o de muchas válvulas, prepárese a pagar un buen puñado de pesetas. Las mujeres, a pesar de su mala fama como conductoras, encuentran sustanciales descuentos en algunas compañías.

Al llegar a la «letra pequeña» hay que tener en cuenta que existen coberturas de protección de incendio, daños al vehículo, robo, defensa personal, reclamación por daños, ocupantes, asistencia en viaje y gastos sanitarios. El potencial usuario debe examinar con la máxima atención las condiciones del contrato y las ofertas de cada compañía (ver recuadro adjunto) y preguntar hasta la extenuación ante la más mínima duda.

Inicialmente se recomienda contratar un seguro a todo riesgo cuando el coche se ha adquirido mediante financiación. Después, una vez rodado y devaluado, entra en vigor el valor venal y se recomienda asegurarlo a todo riesgo con una franquicia muy alta, o bien contratar modalidades de protección determinadas, como daños por colisión, pérdida total, etc. Cuando han transcurrido cinco años, los técnicos consideran que el vehículo se ha depreciado tanto que es conveniente no pagar más que la responsabilidad civil, aunque sobre esta idea hay comentarios para todos los gustos.

En medios de las organizaciones de consumidores se recomienda acudir a una compañía grande, con solvencia y prestigio. Y de lo que hay que huir siempre es de la prima «tirada» de precio, porque de estafas e insolvencias está lleno este mundo.

Cuando las compañías de seguros se aprestan a pasarse información sobre los conductores reincidentes en siniestrali-

Contratar un seguro se ha convertido en una ardua tarea que requiere conocer todas las ofertas y la «letra pequeña»



dad, es conveniente exigir en el contrato que se especifiquen claramente las bonificaciones por no siniestralidad y los recargos por frecuente accidentalidad. El sistema «bonus-malus» ofrece enormes ventajas al conductor que sabe comportarse, pero encarece el seguro si se visitan frecuentemente los talleres. Por último, es conveniente acostumbrarse a la declaración amistosa de accidentes, ya que evita el siempre desagradable papeleo y acelera

la resolución de los siniestros al quedar el contencioso en manos de las compañías.

Sea como fuere, es conveniente suscribir seguros en todo caso y, salvo el obligatorio, dentro de las posibilidades o apetencias de cada uno. El español tiene merecida fama en Europa de ser uno de los usuarios más «rácanos» del seguro en todas sus modalidades. Y eso, a la larga, se paga.

Raúl R. Sáez

El sistema «bonus-malus» es el que ahora mismo ofrece mejores ventajas para el usuario si no pasa excesivamente por el taller.

...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 rodamiento —diseño exclusivo 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

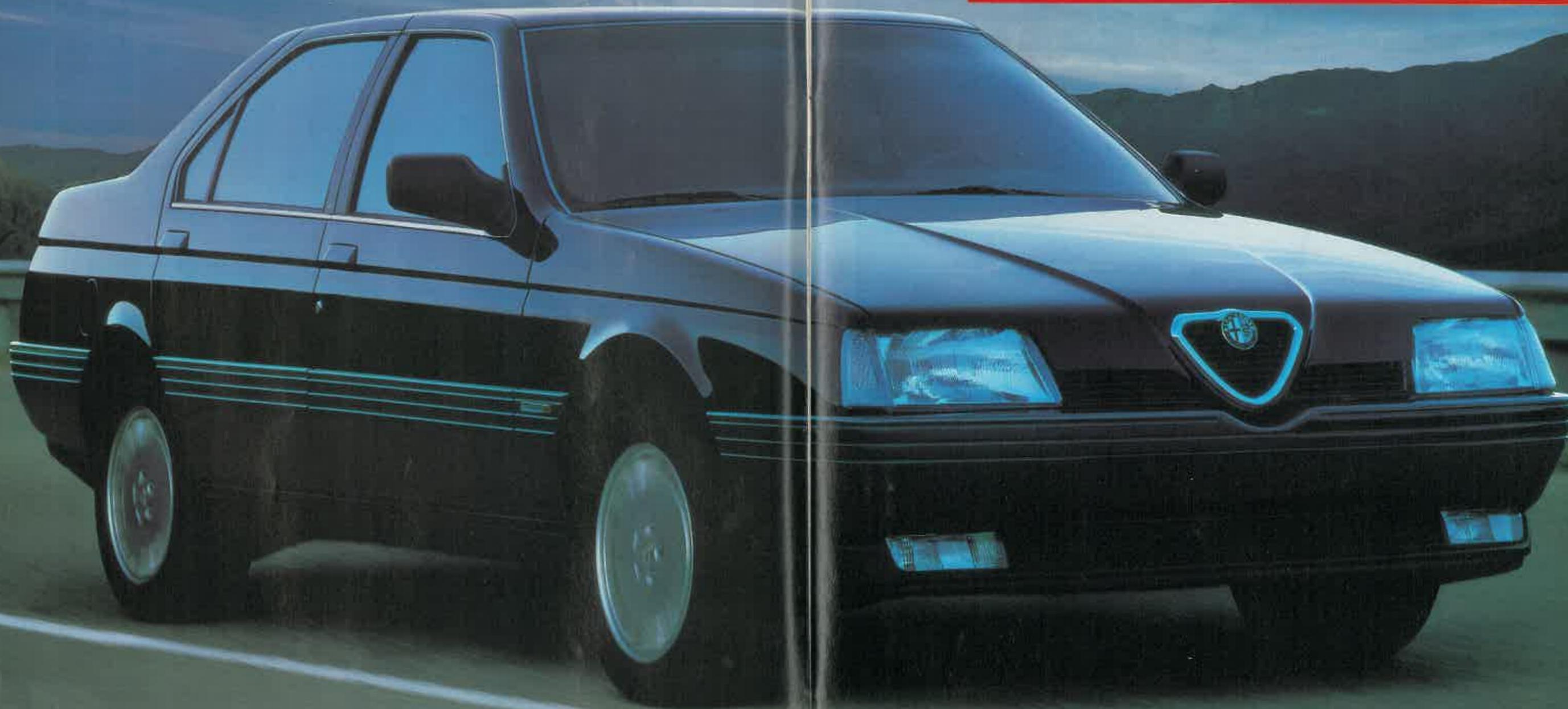
LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

GOODYEAR

TAKE ME HOME

ALFA 164

SIN FRENNOS



Hay personas que se frenan ante un coche como éste. Se paran ante su elegancia y categoría. El Alfa 164 es un coche que sorprende. Por su potencia y tecnología: 192 CV, más de 230 Km/h., 6 cilindros en V e inyección electrónica.

Por el diseño exclusivo, deportivo y aerodinámico de Pininfarina. Por el confort de su habitáculo: climatizador automático, servodirección, volante y asientos regulables en altura y profundidad, cierre centralizado, elevallas eléctricas. Todo de serie.

Por su estabilidad y seguridad activa integrada con un sistema de frenos ABS. Y si con todo esto Vd. piensa que el precio puede ser un freno, no lo crea. Puede disfrutar de un Alfa 164 a partir de 3.590.000 Ptas., IVA incluido. Desde ahora, ya no hay frenos que valgan.

164	POTENCIA	VELOCIDAD MAXIMA	CLIMATIZADOR AUTOMATICO	ABS	PRECIO (IVA incluido)
2.0 TS	148 CV	Más de 210 Km/h.	Serie	Opcional	3.590.000
2.5 TD	117 CV	Más de 200 Km/h.	Serie	Opcional	3.935.000
3.0 V6	192 CV	Más de 230 Km/h.	Serie	Serie	4.915.000

Alfa 164 desde 3.590.000 ptas., IVA incluido.



Alfa: la pasión de conducir.

LAS MEJORES OFERTAS

HASTA LA ULTIMA PESETA



Angel Marco. Fotos: Alfonso J. Nieto

El mercado va caldeándose a medida que se aproximan las fechas vacacionales; las ofertas se multiplican cada vez más, los descuentos saltan a primer plano y

los precios se recortan poco a poco hasta unos valores repletos de seducción. Las ofertas vigentes a mediados del mes de febrero se extienden a un buen número de los automóviles disponibles, son el mejor reclamo.

CITROËN BX PREMIER

PONGA UNA RADIO EN SU VIDA

Los familiares BX, los más veteranos de la familia Citroën, están peleando en el mercado con un nombre de choque, el nombre Premier, distintivo de una serie que se caracteriza por la incorporación de un equipo de radio Philips cuyo precio ronda las cincuenta mil pesetas.

Todos los modelos de la serie limitada BX Premier, una serie compuesta por los BX 16 TS, BX 16 TGS, BX 19 TGS, BX 19 TRS Athena y BX 19 GTI, disfrutaron de un recorte considerable en el precio final, un recorte que va desde el seis por ciento aplicado en las versiones 16 TS, que se quedan en 1.524.667, hasta el 9,8 por ciento de las versiones 19 TRS Athena.

Los precios finales de los cinco componentes de la gama Citroën BX Premier son los siguientes: 1.524.667 pesetas para el 16 TS; 1.640.640 pesetas para el 16 TGS; 1.700.000 pesetas para el 19 TGS; 1.840.532 pesetas para el 19 TRS Athena y 2.019.537 pesetas para el 19 GTI.



FIAT CROMA JARAMA

IMAGEN DE CARRERAS

Fiat ha elegido Jarama, el nombre del primer circuito permanente abierto en nuestro país, para distinguir a los componentes de su última serie especial, creados sobre la base de los Croma, los familiares de lujo de la marca italiana. Los dos componentes de la serie Croma Jarama se distinguen por los elementos aerodinámicos que personalizan su carrocería, elementos creados por Abarth.

Los Croma Jarama salen al mercado con el mismo precio de las versiones ya conocidas, 3.078.950 pesetas para el 2.0 i.e. que cuenta, además con llantas de aleación y climatizador automático en su equipo de serie, y 3.511.200 pesetas para el 2.0 i.e. Turbo.

Los paragolpes, más amplios y perfilados, los listones dispuestos en los bajos de carrocería y el alerón posterior sobre el portón, son los distintivos de unos coches algo más eficaces que sus hermanos de gama en todo lo referente a aerodinámica.

Las mejores introducidas pueden valorarse en una cantidad próxima a las cien mil pesetas.

OPEL CORSA JACA

PARA QUEDARSE HELADO

El lanzamiento de una candidatura olímpica, la candidatura de la ciudad aragonesa de Jaca, ha servido de base para la puesta en el mercado del Corsa Jaca, un Corsa 1,2 cuyo precio final, con IVA y gastos de pre-entrega incluidos, se queda justo por debajo de la barrera del millón, en 999.999 pesetas, traducible a 1.070.000 pesetas con el coche en la calle.

Los Corsa Jaca forman parte de una serie especial basada en un modelo ya conocido, el Corsa 1,2 Swing, con motor de 55 caballos de potencia, cuyo precio final se aproxima al 1.177.000 pesetas. La rebaja neta aportada por los Corsa es de cien mil pesetas, sin incluir el costo del equipo extra montado por el modelo más joven.

Tal diferencia explica la avalancha de compradores, que ha obligado al lanzamiento de una segunda serie de Corsa Jaca en color blanco, que llegará a los concesionarios dentro de pocos días. Para abril se espera ya la llegada de otras versiones en colores rojo y negro.



Los modelos de la serie especial Corsa Jaca se caracterizan por su equipo extra, un equipo valorado en unas noventa mil pesetas repartidas en los siguientes elementos: neumáticos anchos, que suponen unas 26.000 pesetas; embellecedores de rueda, 7.400 pesetas; pintura en el faldón frontal, 15.000 pesetas; retrovisor derecho, 6.900 pesetas; y lunas tintadas,

10.000 pesetas, que son elementos visibles desde el exterior.

En el interior llaman la atención: el volante deportivo, idéntico al utilizado por las versiones GT, con un precio de 7.100 pesetas, y el cuadro de mandos de la versión más deportiva, con cuentarrevoluciones incluido, que alcanza las 20.000 pesetas.

RENAULT 5 SAGA

A TODA MUSICA

Los Renault 5 Saga juegan fuerte en cuanto a financiación, no se paga a excepción de la entrada ni una peseta durante el primer año, y como equipamiento extra, incluye un radiocasete en todos los componentes de la gama, TL, GTL, GTX, TD y GTD.

Los Saga salen al mercado con unos precios finales de: 1.131.758 pesetas el TL tres puertas, 1.196.759 pesetas el TL cinco puertas, 1.236.118 pesetas el GTL tres puertas, 1.321.068 pesetas el GTL cinco puertas; 1.493.837 pesetas el GTX tres puertas; 1.317.249 pesetas el TD tres puertas, 1.427.249 pesetas el GTD tres puertas y 1.491.118 pesetas el GTD cinco puertas. A esas cantidades hay que restarles las noventa mil pesetas de sobretasación por el coche usado.

Los GTL y GTD cuentan con faros antiniebla, paragolpes y espejos retrovisores en el tono de la carrocería y embellecedores de rueda con el estilo de las llantas de aleación. Los TL y TD tienen caja de cambios con cinco velocidades, calandra frontal y paragolpes tintados en el tono del conjunto, así como embellecedores de rueda especiales.



PEUGEOT 309 LOOK

TRAJE DE FIESTA

Bajo el distintivo Look, se esconde un Peugeot 309 GL Profil mejorado tanto en su apariencia externa como en su equipamiento interior, elementos que llevan el precio final del conjunto hasta 1.470.000 pesetas con IVA y transporte incluidos, precio superior en unas treinta mil pesetas al mostrado por los modelos básicos de la gama 309 con carrocería de cinco puertas.

Los 309 encuadrados en la serie especial denominada Look cuenta con todo el equipo básico de los 309 GL Profil más los siguientes complementos: espejo lateral derecho, con un precio próximo a las ocho mil pesetas; faros antiniebla delanteros, que suponen unas 16.000 pesetas más; embellecedores de rueda, alrededor de 14.000 pesetas más, y limpiaparabrisas posterior, el elemento más importante desde el punto de vista económico, ya que supone unas 35.000 pesetas.

Dentro destacan: el volante de cuatro radios y recubierto de cuero, cuyo precio se eleva hasta las 12.000 pesetas, y la tapicería, de color antracita con hilos laterales en tono naranja.



SEAT IBIZA SLALOM

CON TODA FRESCURA

SEAT ha querido jugar con el deporte de la nieve, para la caracterización de su primera serie especial sobre la versión SXi, la versión más deportiva de la gama, con inyección electrónica de carburante y cien caballos de potencia. Los Ibiza Slalom acaban de salir al mercado por 1.620.000 pesetas, precio final recomendado en el que se incluyen tanto el IVA como el transporte. Esta cifra se sitúa unas 80.000 pesetas por encima del precio del SXi básico.

El Slalom se caracteriza por el techo solar practicable, un extra que puede valorarse en unas 50.000 pesetas, así como por el color exclusivo de la carrocería, el tono blanco extendido a los retrovisores y la calandra frontal.

Los Slalom reciben el equipo de lujo que caracteriza a los SXi; asientos envolventes de estilo deportivo y volante especial. En el exterior del conjunto se aprecian: el faldón aerodinámico frontal con faros aerodinámicos integrados, el alerón posterior, situado al pie de la luneta trasera, los bajos de carrocería, los pasos de rueda plásticos y las llantas de aleación.



SEAT MALAGA GLX

CON OTRA IMAGEN

El argumento principal de los Málaga GLX generación 90 entra por los ojos, es un argumento aerodinámico de peso. En efecto, los faldones dispuestos entre los pasos de rueda, los paragolpes, más grandes y perfilados, junto con el alerón posterior, dispuesto sobre el capó del maletero modifican la imagen de un familiar medio que se ha convertido en un clásico del mercado.

Los nuevos Málaga GLX no constituyen una serie especial en el más estricto sentido de la palabra, ya que su producción continuará durante bastante tiempo, pero merecen toda la atención por la competitividad de sus precios.

Los precios de los cuatro modelos nuevos: 1,2 GLX, 1,5 GLX, 1,5 Inyección GLX y 1,7 Diesel GLX, han crecido entre cuarenta y cincuenta mil pesetas con respecto a los precios mostrados por las anteriores versiones GLX, pero esa diferencia económica se justifica por la adopción de los elementos aerodinámicos dispuestos en el exterior de la carrocería, así como por la inclusión de los apoyacabezas en los asientos posteriores y de nuevas tapicerías.



ALEGRÍA CON PESETAS

LFA Romeo: Su esfuerzo promocional se centra en los 33; los precios de los modelos de coche de la marca han experimentado un descenso considerable que se resume así: 33 1,3 S de 1.591.000 pesetas hasta 1.395.000 pesetas. 33 1,5 de 1.693.000 a 1.530.000 pesetas. 33 1,5 4x4 de 1.850.000 a 1.600.000 pesetas; 1,7 i.e. de 1.863.000 a 1.690.000 pesetas; 1,7 QV de 1.944.000 a 1.730.000 pesetas; y 1,7 SW de 2.057.000 a 1.750.000 pesetas; una reducción media del 10 por ciento.

Citroën: Los AX están compartiendo su campaña promocional con los BX Premier. Las rebajas establecidas para los modelos más pequeños se cifran en cien mil pesetas cuando la compra se efectúa al contado y llega hasta las 125.000 pesetas cuando se trata de una financiación.

Fiat: El familiar medio de la gama, el Tipo, refuerza sus argumentos de venta con una sobretasa del automóvil usado que se valora en cincuenta mil pesetas y afecta a todos los modelos de gama con una excepción, el recién llegado Tipo 16 V, con un precio supercompetitivo.

Ford: las facilidades económicas se centran en los familiares Escort y Orion. Los Escort 1,3 se benefician de un descuento de 150.000 pesetas,

mientras que el resto de la gama, con la excepción de los XR 3i y los Diesel, reciben una «prima» de cien mil pesetas. Los Orion CL 1,4 también tienen descuento de 150.000 pesetas, cien mil pesetas en todos los Orion restantes con la excepción de los Diesel.

Lancia: El capítulo promocional se centra en los modelos Delta. Las versiones World Champion con motores de 1,3 y 1,6 litros no sólo disfrutaban de una rebaja de cien mil pesetas, sino que reciben además, sin el menor sobreprecio, los faldones laterales aerodinámicos y los faros antiniebla. El HF Turbo goza de un descuento de 150.000 pesetas.

Opel: Oportunidades para todos los modelos. Los Corsa cuentan con una «prima» de compra valorada en cien mil pesetas. Los Kadett y los Vectra también están primados con 40.000 pesetas si el modelo que se entrega a cambio va a la chatarra. En la gama Omega la sobrevaloración del usado es de cien mil pesetas.

Peugeot: El esfuerzo se ha dirigido al capítulo financiación con un modelo es-

trella, el 205, que se puede adquirir a base de cuotas mensuales de 16.990 pesetas si la entrada alcanza el 33 por ciento del precio total del coche, mientras que en el caso de abonar sólo el diez por ciento los intereses son del 3,75 por ciento en el primer año, del 6,75 por ciento en el segundo, del 7,75 en el tercero y del 8,30 en el cuarto año.

Renault: Los R-5, R-19, R-21 y Nevada también luchan en el mercado con una financiación agresiva, cuyo tipo se mueven entre el 16 y el 17 por ciento. En el caso del R-5 se ofrece una «prima» de 90.000 pesetas si en la operación entra un coche de segunda mano, cien mil pesetas si la compra es un R-19.

Seat: Las ofertas se orientan a Marbella e Ibiza. La compra de un Marbella está primada con 65.000 pesetas de descuento, mientras que las bonificaciones en la gama Ibiza van desde las 90.000 hasta las 150.000 pesetas en función del modelo elegido.

Volkswagen: Los Polo Coupé disfrutaban de una rebaja sustancial de cien mil pesetas. Los restantes modelos de gama cuentan con una oferta de financiación en la que se incluyen pagos extraordinarios en los meses de junio y diciembre.



FUJITSU TEN

Sound Contemplation

Experimente el sonido real de la Serie D de FUJITSU TEN, y disfrute de un audio para coches libre de distorsión con 4 altavoces y 4 amplificadores post-atenuador.

FUJITSU TEN ofrece a los entusiastas del audio para coches algo realmente nuevo; el sonido verdadero de 4 amplificadores y 4 altavoces.

El sistema de audio para coches de la Serie D tiene amplificadores individuales post-atenuador tanto para los altavoces delanteros como para los traseros, asegurando sonidos de claridad óptima y eliminando al mismo tiempo el deterioro de los tonos, incluso para los mayores niveles sonoros.

El sistema de audio móvil de la Serie D

también se caracteriza por su comodidad de manejo. Viene prerregulado para 12 estaciones FM y 6 estaciones AM, y trae incorporada una función de memoria que busca automáticamente las 6 emisoras más potentes.

Obtenga todos los beneficios del audio para coches FUJITSU TEN de 4 amplificadores y 4 altavoces. Pensándolo bien, realmente no existe mejor forma de escuchar.

Y ahora FUJITSU TEN le permite alcanzar la Serie D a un precio verdaderamente razonable.



D series

MUSICOM sa

Car Audio
Consejo de Clientes: 403 Bajos. Telf. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUJYC-E. Barcelona 08009 (España)



FIAT TEMPRA

VOCACION EUROPEA

El grupo Fiat da el pistoletazo de salida a las novedades del año '90 con el Tempra, un coche familiar de gama media que está destinado a competir en lo más duro del segmento. Su lanzamiento mundial tiene lugar en estos días y la llegada a España no se va a demorar mucho.

CON el Tempra, Fiat culmina la etapa de renovación que en su día inició con el Uno. El Tempra llega al mercado en un momento en el cual la marca italiana se había quedado sin un modelo con el cual defenderse de la durísima competencia.

Por su tamaño, 4,35 metros de largo, este nuevo Fiat entra en competencia con los R-19, Chamade, Opel Kadett, Ford Orion, etc... Frente a esta durísima competencia, los hombres de Fiat, han elaborado un coche con los imperativos de conseguir un habitáculo muy amplio, con unas formas aerodinámicas y modernas, con lo cual también pueden optar a el segmento superior formado por los Renault 21, Opel Vectra, Peugeot 405, etc...

Básicamente, el Tempra aprovecha la planta del Fiat Tipo, pero en Fiat no se han querido limitar a realizar un Tipo con maletero, sino que han dotado al Tempra de personalidad propia, con una carrocería totalmente diferenciada. El coeficiente de penetración aerodinámica, de 0,28 da idea del fino trabajo realizado por los diseñadores. Lo mejor de este trabajo es el buen compromiso logrado para conseguir una buena amplitud interior y una climatización eficaz, que suelen ser los puntos débiles de los vehículos muy aerodinámicos.

La gama que ahora se presenta dispone de seis versiones básicas, que se pueden ampliar en función de los diferentes acabados.

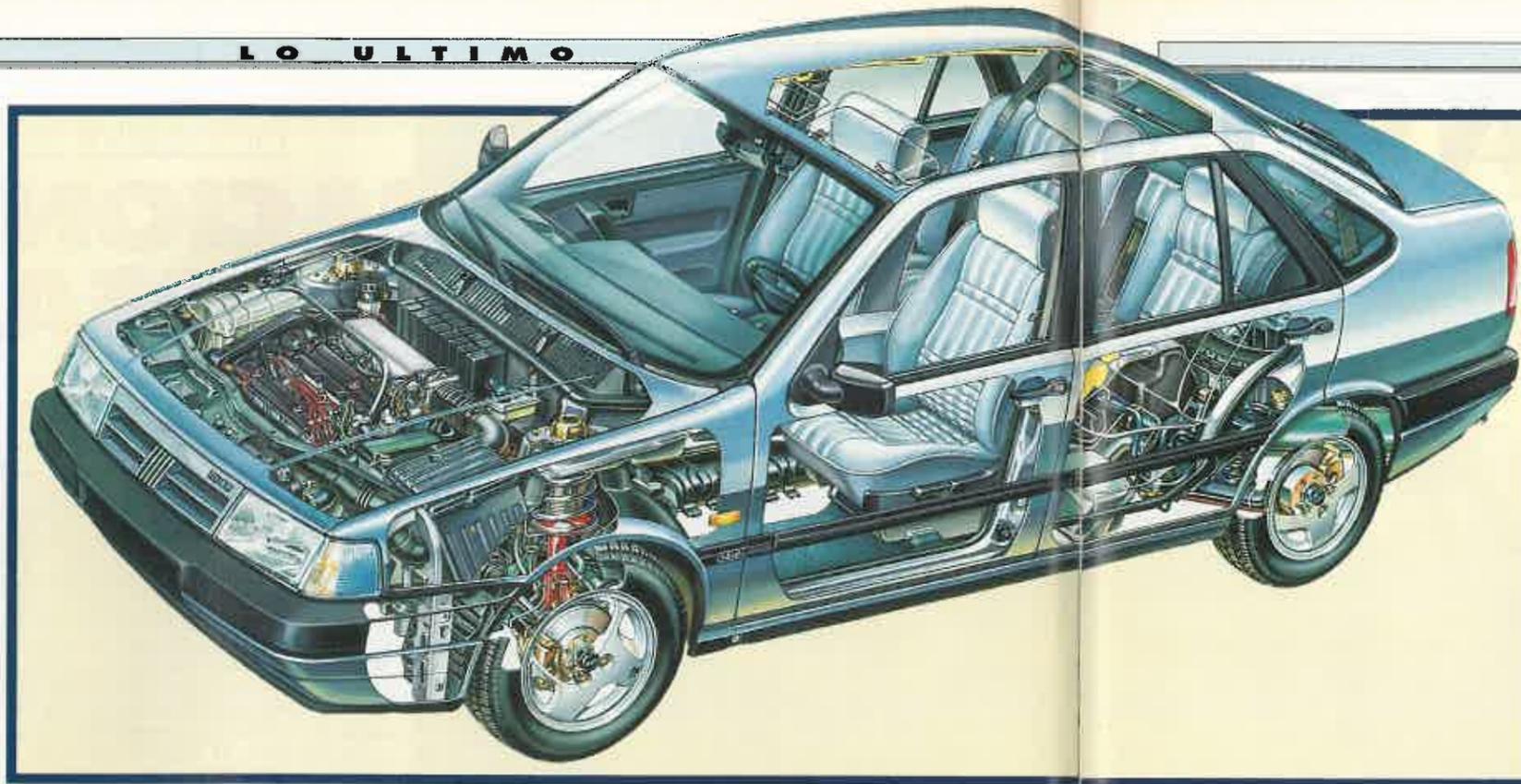
En toda la gama están previstos dos niveles de acabado, el normal y el SX. Dentro del normal hay una serie de elementos, tales como el volante regulable en altura o la preinstalación de radio con antena. Por otra parte en los SX las principales diferencias se centran en el cuadro que es digital en lugar de analógico, en el cierre centralizado, o en la salida de aire de la climatización a las plazas traseras. A esto se une toda una serie de opciones que ponen al Tempra al más alto nivel de equipamiento.

El más sencillo de los Tempra, dispone del motor 1.4 de 78 caballos que destaca por lo bajo de los consumos. Dispone de una caja de cambios de cinco velocidades y se presenta tanto con la terminación normal, como con la SX. El siguiente escalon lo ocupa el motor 1.6 de 86 caballos, que tiene la peculiaridad de poder montar la caja de cambios manual de cinco velocidades o bien la automática de variador continuo. Los últimos desarrollos realizados sobre este tipo de caja de cambios automática, permiten su utilización sobre coches, cuyas cifras de par se-



ELEGANCIA Y AMPLITUD.
Las líneas del Tempra derrochan estilo y no ocultan el inconfundible aire de los últimos modelos de la marca italiana.

El Tempra está a caballo entre los dos segmentos de mayor competencia en este momento en Europa.



rán superiores a los 10 metros kilo. Tanto el 1.6, como el Selecta, así se llama la versión con cambio automático, aparecen en versión normal y SX.

El caballo de batalla de la gama es 1.8 iE, que con sus 110 caballos se permite el lujo de aproximarse al segmento inmediatamente superior.

Para cumplir con la normativa anticon-

taminación, también se han previsto unas versiones dotadas de catalizador. Estas emplean el motor 1.6 con inyección electrónica de un solo inyector, que pasa de 86 caballos a 80, o el motor 2.0 con 115 caballos. Al igual que en los motores sin catalizador, los 1.6 están disponibles en versión selecta. Estas versiones no es probable que vengan a España, puesto que

AL DESNUDO.

El Tempra no puede ocultar la herencia mecánica del Fiat Tipo, con el cual comparte la plataforma y la gama de motores.

GRAN CONFORT.

Los asientos están estudiados y moldeados de forma que resulten cómodos incluso en largos viajes.



INTERIOR SOFISTICADO.

En el interior se ha buscado la amplitud. En las versiones normales el cuadro es analógico, mientras que en el SX es digital.

FICHA TÉCNICA

	1.4	1.6	1.6 SELECTA	1.8 I.E.	1.9 DS	1.9 TURBO DS
MOTOR						
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea					
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.581	1.581	1.756	1.929	1.929
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble cuerpo	Carburador doble cuerpo	Carburador doble cuerpo	Inyección electrónica	Bomba de inyección	Bomba de inyección
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	21,0 a 1	19,2 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	78 cv (56 kw) / 6.000	86 cv (62 kw) / 5.800	86 cv (62 kw) / 5.800	110 cv (80 kw) / 6.000	65 cv (48 kw) / 4.600	92 cv (66 kw) / 4.100
Par máximo / 1 p.m.	11,0 mkg (106 Nm) / 2.900	13,5 mkg (130 Nm) / 2.900	13,5 mkg (130 Nm) / 2.900	14,5 mkg (140 Nm) / 2.500	12,1 mkg (119 Nm) / 2.000	19,4 mkg (186 Nm) / 2.400
TRANSMISIÓN						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Automática, variador	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCIÓN						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3
FRENOS						
Sistema (Del/Tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores
SUSPENSIONES						
Delantera	Tipo Mc Pherson					
Trasera	Indep. brazos tendidos					
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	1.030	1.035	1.085	1.140	1.130	1.160
Largo/ancho/alto (mm)	4.354/1.695/1.445	4.354/1.695/1.445	4.354/1.695/1.445	4.354/1.695/1.445	4.353/1.695/1.445	4.354/1.695/1.445
Capacidad del depósito (l)	65	65	65	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	13,4	12,3	14,4	10,9	18,9	12,1
Velocidad Máxima (km/h)	172	177	167	190	162	178
Consumo Urbano (l/100 km)	9,0	9,4	10,0	10,1	6,4	6,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	5,6	5,8	6,3	4,5	4,9
A 120 km/h (l/100 km)	7,4	7,6	7,6	8,3	6,3	6,5

hoy por hoy no parece muy sensato comprarse un coche que solo consume gasolina sin plomo.

Para finalizar el repaso a los motores, queda por hablar del diesel de 65 caballos y del Turbodiesel de 92.

En el interior, aunque se ha primado la amplitud, tampoco se ha descuidado la capacidad del maletero, que es de 500 litros. La tapa del maletero se abre mas de 90 grados y permite cargar objetos de gran tamaño. Los asientos posteriores pueden ser abatibles asimétricamente en

opción. De serie disponen de un paso para llevar esquis.

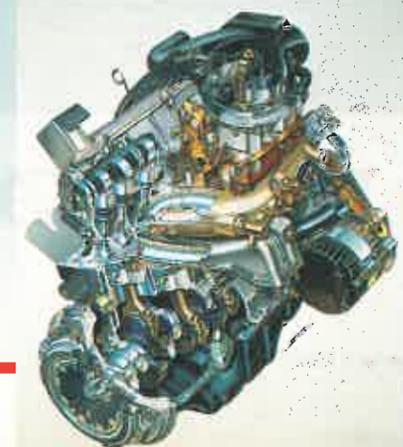
El lanzamiento del Tempra a nivel internacional se realiza en estos días, y su comercialización en nuestro país no se hará esperar, ya que España es uno de los objetivos primordiales de la marca. Lógicamente para que resulte competitivo, los precios del Tempra oscilarán entre 1,5 millones para las versiones más económicas y algo menos de dos millones para el modelo 1.8 I.E.

Victor Piccione

La gama de motores abarca desde un 1.400 de 72 caballos hasta un 1.800 de inyección, pasando por dos diesel.

LAS MECANICAS

Al igual que en el Tipo, los Tempra disfrutan de una amplia gama de motores donde ha primado la elasticidad y la economía de consumo, y el bajo nivel de emisiones contaminantes. El motor 1.4 con carburador destaca por un consumo ajustado, mientras que el 1.6 tiene una gran elasticidad, siendo el motor ideal para quienes realizan una conducción tranquila y reposada. El 1.8 tiene un rendimiento más brillante y permite viajar a alta velocidad con un consumo razonable. Por último los motores diesel resultan económicos y han sido mejorados en ruido y en el arranque en frío.



AMA A TU PROJIMO...

Amales más. Como se merecen. Elige un coche capaz de ofrecerles el espacio que necesitan. Como el **Renault 21 Nevada**. Amplio en espacio interior.

Con capacidad para 5 ó 7 personas, según versiones.*

El confort y la seguridad están garantizados: Aire acondicionado. Frenos ABS.* Cierre de puertas centralizado. Y asientos traseros abatibles.

* Versiones TXE y TURBO DX.



* Estructura original del coche alterada para ficción fotográfica

NUEVO RENAULT 21 NEVADA.



...COMO A TI MISMO.

Para tu propia satisfacción, el nuevo **Renault 21 Nevada** ha renovado su línea, incorporando paragolpes envolventes, llantas de aluminio,* y una nueva calandra.

En el interior, continúan los detalles: Ordenador de abordaje.** Elevadas eléctricas delanteras. Dirección asistida. Volante de nuevo diseño y reglaje interior de faros.

El motor, cumplirá tus expectativas: 1.995 c.c. y 120 CV** de potencia que te llevarán muy lejos. Hasta donde tú quieras llevarles.

* Versiones TXE y TURBO DX.
** Versión TXE.



NUEVO RENAULT 21 NEVADA.



MAZDA RX7 TURBO II

PODER DE ROTACION

PRUEBA

Motor 16

Probar un deportivo de 200 caballos tiene un importante aliciente, sobre todo si se trata de un modelo capaz de plantar cara a los conocidos productos alemanes. En este caso el interés aumenta al utilizarse un silencioso y brillante motor rotativo.

EL para muchos inalcanzable segmento de los deportivos, aumenta por momentos en nuestro país, con nuevos y atractivos representantes generalmente llegados del Japón.

Modelos bajitos, con mucho morro y poco espacio para ocupantes y maletas. Casi siempre con los faros escondidos bajo dos portezuelas que se abren ante la mirada atónita de más de un curioso.

Normalmente en colores vivos y visto-

sos. Su poder de atracción es irresistible e irremediamente hay que volver la cabeza cuando pasan a nuestro lado.

Pero el nuevo Mazda RX7 Turbo no solamente pertenece a este grupo de privilegiados, sino que además es el único coche del mundo con un motor rotativo de serie. Exteriormente ningún logotipo lo anuncia, pero quien se sienta al volante, nota enseñada la diferencia.

El espectacular éxito de este modelo en

El RX7, ha tenido siempre éxito en Estados Unidos, un mercado difícil copado por marcas de élite

el especial mercado de Estados Unidos y en el mismísimo Japón, ha obligado a la marca nipona a mejorar constantemente el producto. Este se ofrece ahora en dos nuevas versiones, Coupé y Cabrio Turbo II, con mayor potencia. Por otra parte, también el modelo atmosférico, ha evolucionado para mejorar de manera importante su rendimiento.

A simple vista los cambios no parecen importantes, pero además de las mejoras técnicas, el Mazda RX7 Turbo se ha renovado en muchos aspectos.

El motor rotativo se ha perfeccionado aún más con un objetivo claro, aumentar en lo posible la potencia y también la fuerza a bajas revoluciones. Ello no quiere decir que antes el coche pecase de lentitud de respuesta, pero las mejoras han influido mucho en la progresividad con que ahora se transmite al suelo una potencia aumentada hasta los 200 caballos.

Para reducir el consumo, bastante elevado en relación a otros modelos de sus características, se ha trabajado en la gestión electrónica del motor. El trabajo realizado ha servido además para mejorar el

rendimiento. Sin embargo el objetivo se ha cumplido a medias, pues el motor rotativo del RX7 sigue resultando más sediento de lo normal.

Lo que sí ha mejorado de manera importante son las prestaciones, lo que sirve para, de alguna manera, paliar esos litros de más.

El silencio de marcha, la suavidad o la progresividad, son virtudes muy claras del nuevo RX7.

Cuando se gira la llave de contacto acelerando ligeramente, se da uno cuenta enseñada de que bajo el capó delantero no se mueve un motor tradicional. Este, «tira» desde tan pocas revoluciones, que la entrada del turbo sólo se aprecia por su sonido característico, un sonido que en este caso se une al peculiar ronroneo del propulsor rotativo.

Ya puestos a hablar de novedades en cuanto a sonidos, diremos que a diferencia de otros modelos, el RX7 no corta au- ➤

VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Acabado impecable
- Motor progresivo

MAZDA RX7 TURBO II
PRECIO: 6.485.550 ptas.

- Plazas traseras simbólicas
- Consumos
- Asientos sin memoria

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal rotativo con dos rotores en línea. Cilindrada: 654 x 2 equivalente a 2.616 centímetros cúbicos. Sistema de encendido: electrónico SSD Plugs. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: inyección turbo-alimentada 13 B-Turbo. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida, endurecimiento proporcional a la velocidad. Vueltas de volante

entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 9,8 metros.

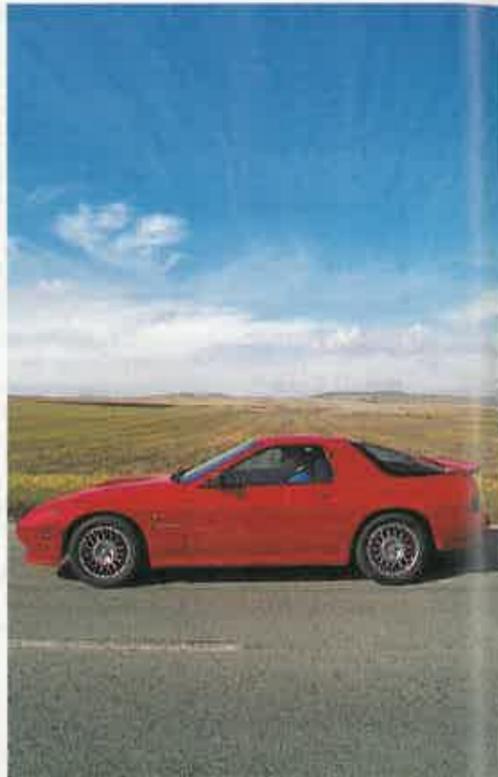
FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 4 pistones. Traseros: Discos ventilados de 1 pistón. Sistema antibloqueo: ABS.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo Mac Pherson con barra estabilizadora, Amortiguadores de gas de baja presión. Trasera: Independiente con sistema de guiado del eje «Dynamic Tracking». Amortiguadores de gas de baja presión.

CARROCERIA: Autoportante. Coupé de dos puertas con portón trasero. Coeficiente aerodinámico (Cx): 0,31.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 ZR 16, radiales sin cámara. Llantas de aleación de 7 J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.360 kg. Capacidad del depósito de combustible: 72 l.



ATRACTIVO. El RX7 tiene una línea muy parecida a la de los deportivos con más solera.

tomáticamente la inyección a un determinado número de vueltas para impedir dañar la mecánica, sino que utiliza un avisador acústico parecido al de un despertador.

Dejando a un lado la parte exótica del RX7, se puede hablar de un vehículo noble, con un comportamiento eficaz que permite acostumbrarse a conducir rápido sin arriesgar más de lo necesario. Para conseguir este compromiso, el RX7 Turbo II, también recurre al sistema de suspensiones de los anteriores modelos. Así, se controla la convergencia y divergencia de las ruedas traseras tanto en el trazado de curvas, como en situaciones extremas de aceleraciones fuertes o frenazos. La convergencia retardada, así se llama el sistema, ayuda a garantizar la estabilidad del vehículo. A ello se le suma un diferencial autoblocante de serie que facilita el agarre en las situaciones límite.

En la práctica el resultado es muy positivo, y hay que conducir de una manera muy brusca o muy al límite para que el tren trasero deslice, eso sí muy progresivamente.

Para tomar asiento tras el volante de este Mazda, hay que dejarse caer casi al ras del suelo, dado la altura mínima del habitáculo. Los asientos entonces, recogen el cuerpo gracias a un buen diseño tipo baquet. Esta sensación aumenta a medida que nos adentramos en una carretera de curvas.

Sentarse a los mandos de una avioneta, debe ser muy parecido a conducir el RX7.

COMO UNA AVIONETA.

El cuadro del nuevo Mazda destaca por su completa información. El acabado es impecable y los materiales se han escogido con verdadero mimo. El espacio para los pasajeros de las plazas traseras, es mínimo, así como el maletero. Los delanteros sujetan a la perfección.



Una multitud de relojes inunda nuestra visión y los interruptores que nos encontramos al alcance de la mano, son numerosos.

El reloj cuentavueltas manda sobre el cuadro para que se controle este aspecto por encima de los demás. El volante es agradable al tacto con el grosor preciso, aunque nos hubiese gustado con un menor tamaño.

Todo encaja a la perfección y una vez que hemos situado todos los mandos, la conducción se vuelve mucho más agradable.

Cuando son más de dos los ocupantes que tienen que ocupar las plazas disponibles se presenta una de las mayores limitaciones del RX7, ya que los dos huecos reservados tras los asientos delanteros son meramente simbólicos.

Además de esto, nos encontramos con la misma pega de otros modelos de la marca, la ausencia de memoria en el reglaje del respaldo. Lo que obliga a poner-



Combinar, un gran equipamiento con un precio atractivo siempre ha dado buenos resultados

lo de nuevo en posición cada vez que alguien accede a los huecos traseros.

El frontal del nuevo Mazda, incorpora de serie unos nuevos faros antiniebla, además se han sustituido las llantas por otras con un nuevo diseño y con un peso menor. Por otra parte, ahora el RX7 utiliza un spoiler trasero de mayor tamaño que incide en la aerodinámica y la estabilidad a alta velocidad, algo que sin em-

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,2 km/h de promedio.....	13,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,2
En conducción rápida	16,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,4
A 140 km/h de cruceo	13,8
A 180 km/h de cruceo	18,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	551

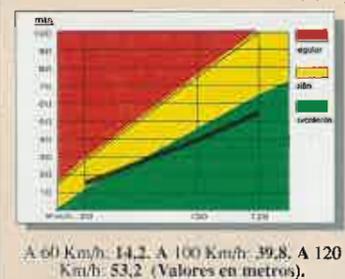
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	234
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,3
1.000 m salida parada	27,5
De 0 a 100 km/h	7,4
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,7
Recorriendo (metros)	156
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,3
Recorriendo (metros)	256

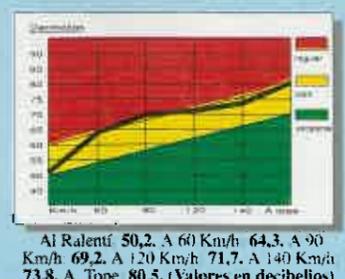
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite	SI
Termómetro de agua	SI
Indicador de carga batería ..	NO
Control de vel. de cruceo ..	SI
Ordenador de viaje	NO
Volante regulable	SI
Faros antiniebla	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.	SI
Retrovisores regul. electric.	SI
Techo corredizo eléctrico ...	SI
Elevalunas eléctricos (D/T)	SI/-
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros	SI
Asiento posterior divisible..	NO
Luz interior orientable	SI
Faros regul. desde el interior	SI
Tapicería de Cuero.....	SI
Pre-instalación de radio	SI
Luz antiniebla trasera	SI

FRENOS



SONORIDAD



LA MAGIA DE LA EXCLUSIVIDAD

La utilización de motores rotativos tipo Wankel, se limita hoy en día a la marca japonesa Mazda, que los monta en la producción en serie de todas las versiones del Mazda RX7.

Este tipo de mecánica fue desarrollada por el ingeniero alemán doctor Felix Wankel y fue utilizada por vez primera en un modelo NSU, hasta que la marca pasó a manos de Volkswagen. Finalmente la única que decidió utilizarla masivamente, primero en alguna berlina y más tarde únicamente en su modelo deportivo de más éxito, fue Mazda.

Las ventajas de un motor rotativo, hay que buscarlas en su menor peso y tamaño. El número de piezas en movimiento es menor, además este movimiento es circular desde el principio, mientras que en un motor de pistones alternativos tradicional,

el movimiento longitudinal se convierte en circular con las vibraciones extras que esto conlleva.

El motor rotativo funciona de forma sencilla. La mezcla aire gasolina entra en el motor por las tomas de admisión. El pistón rotativo, gira excéntricamente comprimiendo la mezcla, que recibe los dos chispazos de la bujía.

En el caso de la versión Turbo, la cilindrada sigue siendo la misma. 1.308 centímetros cúbicos, aunque en realidad es el doble, ya que en cada vuelta del rotor se llenan dos cámaras, pero la potencia aumenta, y el par se han aumentado considerablemente gracias a la ayuda de la sobrealimentación y de una gestión electrónica más sofisticada.

La fiabilidad de este tipo de motores, queda asegurada, por las múltiples pruebas a que son sometidos.



En un modelo potente se agradece una suspensión como la del RX7. Su particular sistema, ayuda a negociar las curvas

bargo apenas puede apreciar un conductor normal.

Los pilotos traseros se han adecuado discretamente al mercado americano, y decimos discretamente porque ahora cuentan con tres bombillas circulares que resaltan dentro del grupo óptico tradicional cuando se encienden.

Los importadores de vehículos japoneses en España, saben que tienen una importante batalla ganada en el tema de equipamiento. Por lo general este aspecto se tiene muy en cuenta puesto que la competencia europea no lo tiene. El RX7 no es una excepción y se ha puesto un empeño especial en que no le faltase de nada, ni siquiera ese aire acondicionado que se echaba de menos en los anteriores modelos. La lista por lo demás, es interminable. Desde ABS hasta control de ve-

FRENTE A SUS RIVALES

Tres son los rivales directos del Mazda RX7. Porsche 944 S-2, Renault Alpine V-6 Turbo y Toyota Supra.

El alemán cuenta con el mejor rendimiento de todos y también con el consumo más contenido, pero es el más caro con diferencia y no el mejor equipado. En este aspecto, los japoneses llevan la delantera y encima la combinan con un precio super interesante. El Mazda se sitúa detrás del Porsche en prestaciones apartado en el que el Toyota queda relegado al último puesto.

Mazda RX7 Turbo II: 6.485.550 pesetas. Porsche 944 S-2: 8.042.714 pesetas. Renault Alpine Turbo: 6.854.708 pesetas. Toyota Supra: 6.512.898 pesetas.



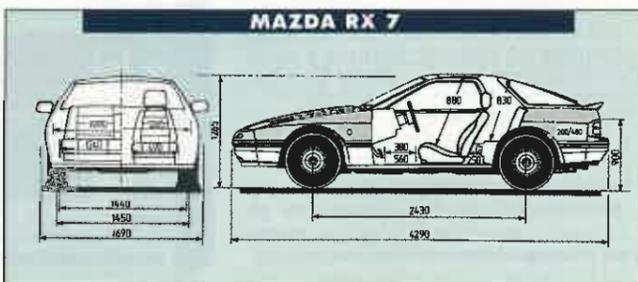
COMO UNA LAPA
Para que el nuevo RX7 Turbo nos responda con un mal modo, hay que forzar exageradamente el ritmo. Se tiene como una lapa.

locidad de cruceo, un sistema muy útil en autopistas, pasando por cantidad de mecanismos con mayor o menor utilidad pero que acentúan el carácter exclusivo de un producto que, sin embargo, se ofrece por un precio atractivo teniendo en cuenta lo analizado hasta ahora.

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Tecnitrade S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Telf.: (91) 262 42 35. Garantía: tres años o cien mil kilómetros. Red de postventa: 20 puntos de asistencia en toda España.



MECANICA		
MOTOR	Bueno	Empuja con fuerza desde el principio, además no se nota el típico tirón del turbo.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Se maneja con precisión y los recorridos se han acortado en relación a los anteriores modelos.
TRANSMISION	Buena	Se complementa bien con el motor. Esto se nota particularmente en las recuperaciones.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Los asientos de diseño deportivo, sujetan bien en los momentos más comprometidos.
CLIMATIZACION	Buena	La aireación en verano no es buena pero ahora se incluye de serie el aire acondicionado.
SONORIDAD	Buena	Para un coche de su carácter, a ello contribuye el silencioso motor rotativo.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es asistida de serie y no peca de falta de sensibilidad a alta velocidad.
FRENOS	Excelente	La adopción de los cuatro discos ventilados y el complemento del ABS son sus armas.
SUSPENSION	Excelente	Su particular sistema de suspensiones, favorece cualquier tipo de conducción.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Regular	Como cualquier coupé deportivo, las plazas traseras son mínimas.
MALETERO	Regular	Hay que pensar en viajar con poco equipaje, lo justo para dos personas.
CALIDAD	Excelente	Como en general nos tienen acostumbrados los japoneses, un trabajo esmerado.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Su línea afilada contribuye a lograr una buena cifra. Sin ser espectacular, está a un buen nivel.
ACELERACION	Buena	La respuesta del turbo no se hace esperar mucho tiempo, lo que favorece la aceleración.
RECUPERACION	Buena	La brillantez de la mecánica desde bajas revoluciones, permite unos buenos resultados.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Aunque se han mejorado los datos, sigue gastando más de lo esperado.
EQUIPAMIENTO	Excelente	No se le puede pedir más. Supera a otros productos del segmento.
PRECIO	Excelente	Frente a su competencia. El equipamiento se combina con un precio muy atractivo.

Ella es sólo para tí



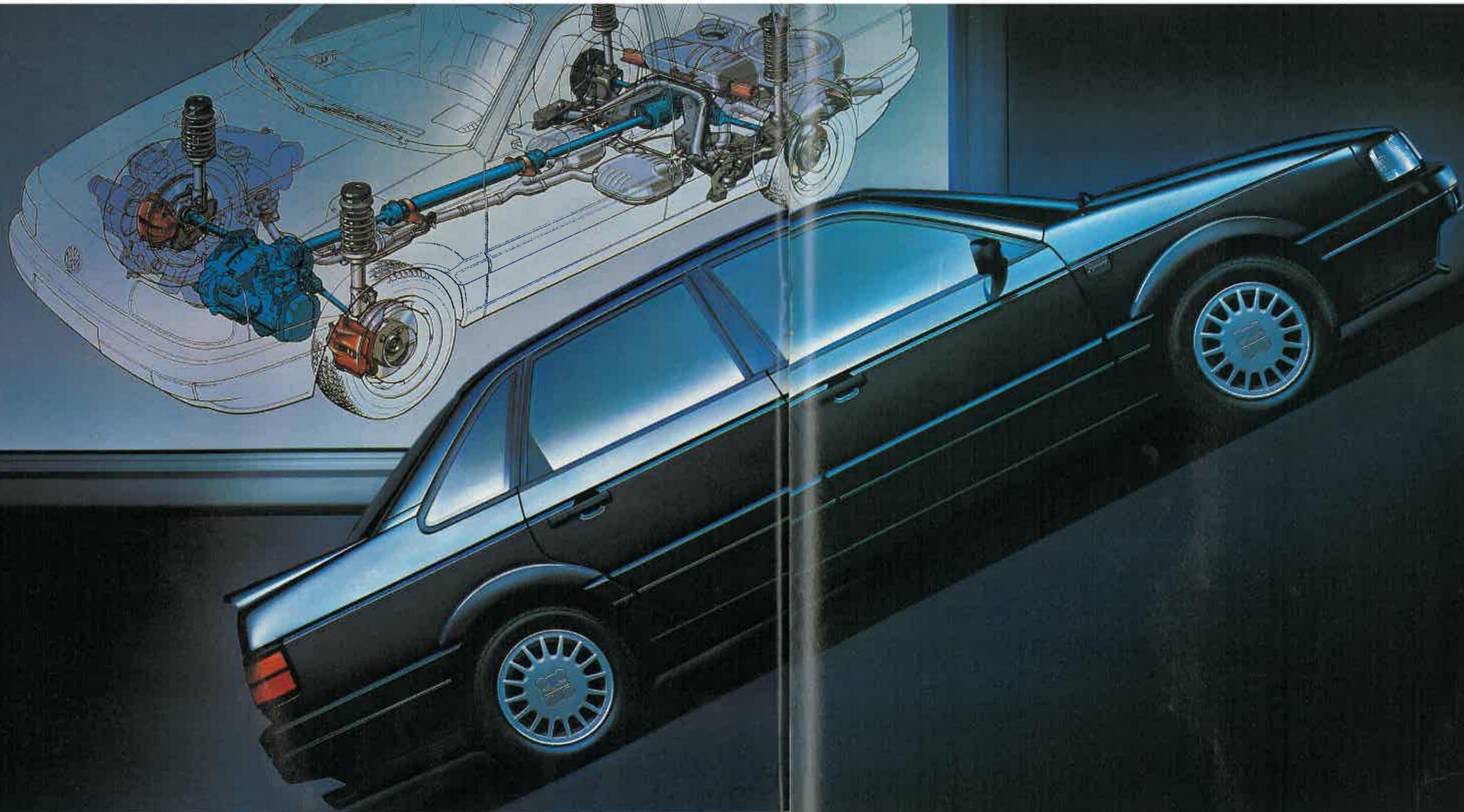
...porque tú sabes como tratarla

Motor dos tiempos, monocilíndrico, transversal. Diámetro x carrera: 30 x 41.8 mm. Cilindrada: 49.9 cm³. Carburador Dell'Orto SHA 12/12 con sistema manual de arranque en frío. Encendido electrónico con sistema CDI. Refrigeración líquida en cilindro y culata por termosifón. Sistema de transmisión HPAD (High Performance Automatic Drive). Suspensión: delantera por horquilla telescópica IDEAL. Trasera: por brazo basculante con dos amortiguadores PAIOLI regulables de gas. Velocímetro y cuentavuelvas. Llantas Grimeca WM 1.6" x 17". Neumáticos: Hutchinson GR 1.

TOP Racing

MOTOGAC
Hacia la libertad...





Passat G 60 syncro: Conduzca una década por delante.

Este coche pertenece a la década de los 90. Con una tecnología que es noticia en las revistas especializadas. Porque sólo la ingeniería Volkswagen podía reunir en un solo coche todos los avances que, uno por uno, serían nuevos modelos.

En tracción

Con un sistema de tracción total syncro® que, a diferencia de otros, va distribuyendo la fuerza a las cuatro ruedas según las necesidades de la carretera. Con el sistema EDS, que en caso de aceleraciones bruscas evita el

deslizamiento de las ruedas delanteras.

El resultado es un control sin precedentes y nuevos coeficientes de adherencia sea cual sea la superficie.

En prestaciones

Basta un toque de acelerador para que sienta una concepción de poderío desconocida. Porque su motor de inyección Digifant está dotado del compresor G-Lader® (G60) diseñado por Volkswagen, capaz de desarrollar hasta 160 CV y relegar al pasado otras ideas de sobrealimentación. Actuando desde el ralenti.

En seguridad

Sistema ABS de antibloqueo de frenos. Diseñado para garantizarle que cada rueda frena en la proporción correcta, independientemente del estado de la carretera.

En espacio

Una nueva categoría en amplitud interior que supera a coches de mayor tamaño. Con niveles de confort tan exigentes que incluso le ofrece, de serie, asientos traseros reclinables.

Con un equipamiento standard que desconoce los límites habituales.

Para estar al volante de un vehículo tecnológicamente nuevo. Conduciendo una década por delante.

Passat GT syncro® G 60

Motor	G-Lader® (G 60)
Potencia máxima (CV/r.p.m.)	160/5600
Par máximo (Nm/r.p.m.)	225/3800
Velocidad máxima (Km./h.)	215
Frenos	ABS
Sistema syncro®	Tracción total con EDS

Equipamiento de serie: Motor de inyección Digifant con G-Lader® (G 60). Tracción total syncro®. Sistema de frenos ABS y antideslizante EDS. Dirección asistida. Elevalunas eléctrico delantero. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura). Computadora de a bordo. Llantas de aleación 6J x 15 con neumáticos de perfil bajo 195/55 R 15. Cristales tintados. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Cierre centralizado. Cinturones delanteros enrollables con regulación de altura. Faros antiniebla. Volante deportivo. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asiento posterior abatible con respaldo reclinable. Tapizado especial. Spoiler trasero en color carrocería.

Equipamiento opcional: Tapicería de cuero. Techo corredizo eléctrico. Aire acondicionado. Tem-

pomat (regulación automática de la velocidad). Asientos delanteros térmicos.

Elija entre la completa gama Passat CL, GL, GT 16V, GT syncro® G 60 en versiones Berlina o Variant. O en la versión CL equipada con el potente motor Turbo Diesel.

Volkswagen Passat desde 2.177.000 pts. PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.



INGENIERIA: WOLFGANG LANGHANS, UNIVERSITÄT DUISBURG
 DISEÑO: GERT HOFFMANN, UNIVERSITÄT DUISBURG

LAND ROVER DISCOVERY TDi

EL HIJO DEL REY



El Range Rover esta considerado como el no va más en coches de campo.

Este reinado se lo ha labrado a pulso durante una larga presencia en el mercado. Ahora llega el Discovery, con un importante herencia técnica que lo sitúa en un lugar privilegiado.

LAND Rover es, sin duda, un nombre que tiene un peso específico muy importante dentro del mundo de los todo terreno. En España, a lo largo de mucho tiempo, este nombre ha sido sinónimo de vehículo robusto a prueba de todo. Ahora han llegado los nuevos Land Rover Discovery, que representan un término medio en la gama del fabricante inglés.

El Discovery aprovecha muchos elementos mecánicos de sus hermanos, el Range Rover y los Land Rover 90 y 110. El bastidor es el mismo del Range Rover, por lo que sus dimensiones básicas son semejantes, no obstante el Discovery resulta mucho más manejable y desde el puesto de conducción se dominan mejor las dimensiones.

Uno de los puntos más brillantes del Discovery es su motor de inyección directa sobrealimentado por un turbocompresor que desarrolla 113 caballos de potencia. Lo más llamativo de este motor es la alegría de funcionamiento que tiene que permite subir de vueltas con toda facilidad desde el régimen de ralentí. Las relaciones de cambio permiten aprovechar bien la fuerza del motor. Ya en torno a las 1.000 revoluciones por minuto, se nota un fuerte empuje, que no cesa hasta superar las 4.000 vueltas y se aproxima al corte de la inyección. También en consumos este motor rompe moldes, puesto que para tratarse de un coche que casi alcanza las dos toneladas de peso, el gasto de combustible siempre se mantiene en términos razonables. El precio que hay que pagar por tanta bondad es el ruido. Tradicionalmente las mecánicas de inyección directa sufren dos inconvenientes: el arranque en frío y el ruido. En cuanto al primero está todo solucionado y lo cierto es que el Discovery arranca a la primera incluso después de una severa helada. En cambio en lo que se refiere al ruido, no se ha conseguido un resultado demasiado espectacular. El motor se deja oír como en los diesel de antaño y, sin llegar a ser molesto, el nivel sonoro no está a la altura del resto del coche.

Las aceleraciones y recuperaciones son muy buenas y permiten circular con alegría por cualquier carretera. La velocidad máxima roza los 150 kilómetros por hora y aunque ésta tarda en conseguirse, una vez que el Discovery está lanzado sube y baja sin inmutarse.

Como ya decíamos, las relaciones de cambio están bien adaptadas y el mecanismo funciona con bastante precisión, aunque en frío resulta un poco duro. Según aumenta la temperatura del aceite del cambio, la palanca mejora en facilidad de funcionamiento.

Al acomodarnos en el puesto de con-

VIRTUDES

- Comportamiento general.
- Confort de marcha.
- Motor brillante.

LAND ROVER DISCOVERY TDi
precio: 3.299.919 pts.

- Motor ruidoso.
- Pedales desplazados.
- Dirección sensible.

DEFECTOS



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.495 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 97 mm. Compresión: 19,5 a 1. Potencia máxima: 113 CV (83 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 27 mkg (265 Nm) a 1.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica directa sobrealimentado mediante turbocompresor e intercambiador de calor. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central con bloqueo manual. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Veloci-

dad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,9. En 5ª a 1.000 rpm: 40,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De tornillo sinfín y rodillo asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: discos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Eje rígido, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra Panhard. Trasera: Eje rígido, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 205 R 16. Llantas de chapa de 7 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.720 kg. Peso máximo remolcable con freno: 4.000 kg. Capacidad del depósito de combustible: 88,6 l.

A TODA MAQUINA.

A pesar de su apariencia muy doméstica, el Discovery es una verdadera máquina de trepar, con una capacidad para el todo terreno sorprendente para un coche de su tamaño y peso.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,6 km/h de promedio.....	9,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	7,9
En conducción rápida.....	12,5
En Conducción T.T.....	19,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	13,1
A 140 km/h de cruceo.....	15,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	956

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	148,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	20,8
1.000 m salida parada.....	39,1
De 0 a 100 km/h.....	19,9
Recorriendo (metros).....	373
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	43,9
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	19,9
recorriendo (metros).....	512
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	24,9
recorriendo (metros).....	709

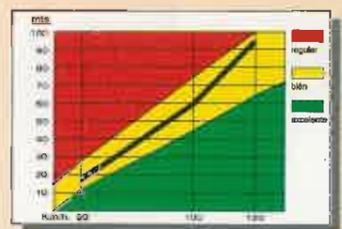
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	NO
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricam.....	NO
Mando a distancia.....	NO
Elevallas eléctricos (D/T).....	NO/NO
Cierre centralizado.....	NO
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

OPCIONES:

Radiocassette stereo: 45.000 pts
Pintura metalizada: 24.640 pts
Pintura metalizada 2 tonos: 41.070 pts

FRENOS



A 60 Km/h: 18,9 m.
A 100 Km/h: 59,5 m.
A 120 Km/h: 94,3 m.

SONORIDAD



Al ralentí: 49,2. A 60 Km/h: 53,1. A 90Km/h: 65,0. A 120 Km/h: 71,4. A 140Km/h: 75,7. A Tope: 79,1.

ducción, lo primero que nos sorprende es que los pedales quedan ligeramente desplazados a la izquierda. Desde luego no lo están tanto como en los Land Rover tradicionales, pero no quedan centrados con el asiento y el volante. También este último elemento resulta chocante en un principio. Es de buena dimensión y con un aro muy grueso. No obstante con el uso se aprecian las virtudes de este volante, que facilita una conducción cómoda y relajada. Los asientos están bien diseñados y responden bien a un uso descuidado, puesto que se limpian bien. En general, el coche resulta muy amplio y confortable. El buen diseño de los asientos se completa con una suspensión suave y progresiva. Tan sólo hay un punto en el cual el diseño podría mejorarse. Este es el caso de las manillas de los elevallas, que están muy alejadas y bajas. Esto no se aprecia en la versión lujo que dispone de ventanillas de accionamiento eléctrico. También se echa en falta un reposapié a la izquierda de los pedales.

En asfalto, el Discovery no niega en ningún momento su parecido con el Range Rover. La suspensión de muelles es suave y resulta tan confortable como muchos turismos. Esta suavidad de marcha pasa factura en las curvas cerradas, en las cuales la carrocería del Discovery se inclina bastante. Estas inclinaciones de carrocería no llegan a comprometer el buen comportamiento del coche, pero tampoco resultan agradables. Por lo demás, tanto en tráfico urbano, como en carretera, este todo terreno se mueve con gran soltura.

La dirección se maneja con toda facilidad y los frenos responden con eficacia en todo momento, por mucho que se abuse de ellos. Suponemos que ahora que ya existe una versión con ABS del Range Rover, no tardará mucho en aparecer en el Discovery un sistema semejante. Por su parte la dirección resulta muy ligera cuando se rueda por carretera a alta velocidad.

Las verdaderas virtudes del Discovery se materializan en cuanto se deja atrás el asfalto y nos adentramos en el campo. En este elemento, el confort se mantiene a unos niveles muy buenos. La precisión de marcha se mantiene incluso a buen ritmo y en pistas rápidas el Discovery invita a correr. Aunque las dimensiones de este Land Rover son muy semejantes a las del Range, se mueve con mas agilidad y supera las zonas trialeras con gran soltura. Las reductoras son sólo necesarias en sitios verdaderamente difíciles, ya que el tremendo par del motor permite superar fuertes desniveles con las relaciones largas. Las reductoras se engranan con una palanca situada en la consola central, que también se encarga de bloquear el diferencial que reparte la fuerza entre los dos ejes.

Aunque a primera vista, parece que el voladizo posterior va a tocar con facilidad, lo cierto es que el ángulo de salida es considerable y no es fácil quedarse colgado del paragolpes posterior. Lo que sí se echa en falta es algo más de protección en los bajos, ya que la caja transfert queda muy expuesta a posibles golpes.

En lo que se refiere a la carrocería y a

las posibilidades de uso, sin duda, las amplias dimensiones del Discovery cubrirán las necesidades de la familia mas exigente. Estamos seguros que en muy poco tiempo veremos una versión del Discovery con cuatro puertas, que redondeará la faena, puesto que el único inconveniente que se puede achacar al modelo en este aspecto es lo dificultoso del acceso a la parte posterior.

Las verdaderas virtudes del Discovery se aprecian en cuanto se deja atrás el asfalto y nos adentramos en el campo.

TODOS LOS DISCOVERY

EL Discovery se comercializa en España en dos versiones. La que aparece en estas páginas es la versión básica, pero también existe el Discovery Lujo con un precio de 3.590.144 pesetas que dispone de elevallas eléctricos, cierre centralizado y algunos elementos tales como la bolsa guantera. En el maletero se pueden montar opcionalmente dos asientos supletorios. En el exterior ambas versiones se diferencian por las barras portaequipajes y por la gama de colores.





El motor colabora en convertir al Discovery en un coche muy agradable de conducir.

FRENTE A SUS RIVALES

El Discovery entra en lucha directa con los todo terreno japoneses, que tan buena acogida han tenido en nuestro mercado sus rivales más directos son el Toyota Land Cruiser 250 Turbo (3.082.308 pts), el Mitsubishi Montero (3.685.759 pts), el Nissan Patrol 6 cilindros Turbo (3.342.742 pts), el Isuzu Trooper (3.413.306 pts) y el Daihatsu Rocky (3.508.538 pts).

El más equipado de todos es el Patrol, pero el que mejor se adapta a un uso mixto de ocio y campo es el Discovery, que presenta una mayor amplitud interior. Estos son sus rivales, pero tampoco hay que perder de vista a las versiones básicas del Range Rover o el mismo Berrone Freeclimber.

MECANICA

MOTOR	Excelente	Tira con mucha fuerza desde muy pocas revoluciones. Gasta poco.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	El mecanismo es suficientemente preciso, aunque en frío resulta un poco dura de manejar.
TRANSMISION	Buena	Es permanente a las cuatro ruedas con bloqueo de diferencial central manual.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Los asientos son cómodos, pero los pedales quedan ligeramente desplazados a la izquierda.
CLIMATIZACION	Regular	Es potente y tiene salidas a la parte posterior, pero no desempaña las ventanillas.
SONORIDAD	Regular	El motor resulta ruidoso en todo régimen. Cuando se rueda rápido también se oye el arrastre.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Buena	Es suave y fácil de manejar en ciudad y campo, pero es muy sensible a alta velocidad.
FRENOS	Buenos	Son potentes e infatigables en cualquier terreno. El pedal dosifica bien la potencia.
SUSPENSION	Excelente	Es la principal responsable del buen nivel de confort del coche. Permite un ligero balanceo.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Excelente	Tiene un interior amplio con espacio suficiente para cinco ocupantes.
MALETERO	Buena	Es amplio y de formas muy aprovechables. Se pueden poner dos transportines.
CALIDAD	Buena	Se nota el esfuerzo realizado por el fabricante. Todo encaja en su sitio y no hay ruiditos.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD	Buena	Casi se llega a 150 kilómetros por hora. Se puede mantener un crucero de 120 con facilidad.
ACELERACION	Normal	La buena disposición del motor permite circular sin ser un estorbo para el tráfico.
RECUPERACIONES	Normal	Las relaciones de cambio no son muy largas y no es necesario recurrir mucho al cambio.

ECONOMIA

CONSUMO	Buena	El Discovery consume bastante menos de lo que se podría esperar de un coche así.
EQUIPAMIENTO	Buena	Sin alardes, se puede calificar como suficiente para un coche que debe de ser funcional.
PRECIO	Normal	Dado lo competido del mercado el Discovery se sitúa en una posición muy interesante.

BUEN DISEÑO.

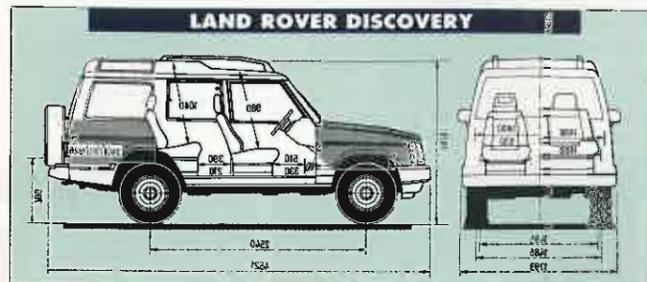
En términos generales, el Discovery hace gala de un buen diseño de asientos y de todos los elementos del interior.

La instrumentación, sin ser exagerada, resulta suficiente y en este aspecto sólo habría que mejorar el sistema de desempañado de las ventanillas laterales, que al no disponer de salida de aire, obliga a mantener la calefacción a una potencia muy alta.

Por último, hay que mencionar, que se nota el gran esfuerzo realizado por el fabricante por mejorar el nivel de acabado de este producto y nos atrevemos a calificar al Discovery como el Land Rover con mejor calidad de acabado.

Víctor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Land Rover, Mar Mediterráneo s/n. N-II km 18,6. 28033 Madrid. Red de postventa: 57 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

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

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



Propositor de patente europea de más de 100 patentes. Todos nuestros filtros han sido diseñados cuidadosamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo así lo indica y con garantía, si un equipo control de calidad.

FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 2011 • Teléfono: 250480 - 305112 - 325200
Avenida 5001 • Telex: 38137 • Telefax: 347514
Telegramas: Filros Mann
50014 • ZARAGOZA (España)

MASTER DEL MOTOR

EN un número del mes de diciembre del pasado año se daba cuenta de un acuerdo que iban a firmar la Universidad Complutense y un grupo de revistas relacionadas con el mundo del automóvil para organizar un Master. Según esta información a este Master podrían tener acceso todas aquellas personas que estuviesen en posesión de una titulación superior o de una diplomatura universitaria. Me gustaría saber si este acuerdo ha sido firmado y en qué facultad se va a desarrollar este Master.

J. Aguado Alonso
Madrid

R.- El acuerdo para la celebración de este Master de especialización en temas del motor, ha sido recientemente firmado por la Facultad de Ciencias de la Información y el grupo Luike-Motorpress. Este curso se impartirá en esta facultad y tendrá acceso a el todos los titulados superiores que lo desee. Para mayor información puede usted ponerse en contacto con la Facultad de Ciencias de la Información, donde podrá recabar toda la información que precise. El teléfono es el (91) 4490300.

de 13,01 litros. En conducción todo terreno, 22,41 litros. Estos consumos aumentaron considerablemente cuando se midieron en autopista. En este capítulo el Patrol consumió 19,93 litros a 120 kilómetros y 25,91 litros a 140 kilómetros a la hora. En ciudad circulando con el Nissan a una media de 32,4 kilómetros el consumo se situó en 16,71 litros. El consumo medio ponderado de este todo terreno se sitúa en 15,8 litros y su autonomía es de 419 kilómetros.



MAS PROBLEMAS

EN varios de los últimos números publicados por ustedes he leído cartas de lectores en los que se quejaban de las caóticas condiciones del tráfico en Madrid. Yo personalmente estoy totalmente de acuerdo con estas críticas y quiero sumarme a estas denuncias con una más. Se trata de la situación en que se encuentra el túnel que une el final de la calle Menéndez Pelayo con Méndez Alvaro. En este túnel, por el que paso con asiduidad, se puede encontrar uno con sorpresas como neumáticos tirados en el suelo, cajas, etc... Elementos que pueden originar en cualquier momento un serio accidente. Además, y esto es debido a la proximidad de una serie de chabolas, se produce un reguero de agua que sale de una fuente instalada en la calle, en la que los habitantes de estas chabolas lavan su ropa. Este reguero produce más de un susto a los conductores, que en ocasiones ven como su coche derrapa a causa de su extensión y longitud.

A. J. de la Mata
Madrid

R.- En la prueba del Nissan Patrol, los consumos que se obtuvieron fueron los siguientes: en carretera y circulando a una velocidad de cruce de 90 kilómetros a la hora se marcó una cifra

que parece que únicamente les preocupa el que los madrileños no aparquen en doble fila.

Javier Rodríguez
Madrid

RECTIFICACION

SOY lector de Motor 16 y en ocasiones han publicado reportajes sobre estudiantes de diseño de carrocerías y sus escuelas. Desearía que me proporcionasen información sobre los estudios que habría que cursar para poder ir a una de estas escuelas. También me gustaría que me diesen las direcciones de estas escuelas. Tengo 20 años y ya he cumplido el servicio militar por lo que no tendría problemas para irme a estudiar al extranjero.

Miguel Verdager
Barcelona

R.- En nuestro país, desgraciadamente, no está contemplado de manera oficial el estudio del diseño de automóviles por el momento. Lo más recomendable es que usted, si así lo desea, curse la carrera de ingeniería industrial y luego intente especializarse en alguna de las numerosas escuelas



que existen en el continente Europeo y en los Estados Unidos. A continuación le proporcionamos las direcciones de algunas de estas escuelas. Art Center College of Design. Chateau de Sully, Route de Chailly número 144. Case Postale 19. CH-1814 La Tour de Pellia (Suiza). En Estados Unidos puede dirigirse al Art Center College of Design que está en el 1.700 de Lida Street. Pasadena (California). Otra de las escuelas con más renombre es el Royal College of Arts que se encuentra en Londres. De esta escuela tan sólo conocemos el teléfono, que es el 01-584-5020

Y

YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

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

SE VENDE **BMW M-5 AÑO 89 TODAS EXTRAS**
TELEF: (968)61 31 58
61 56 95
horas oficina :Antonio

OCASION COLECCIONISTA VENDE **PORSCHE MODELO 911-T**
SPORTSMATIC, CRISTALES ELECTRICOS, AIRE, SILLONES RECAMI PERFECTO.
PTAS 2.400.000
TELEFONO: 2 77 323

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



PATROL TOP-LINE

ME gustaría que me informasen sobre los consumos que han obtenido ustedes en la prueba que han realizado del Patrol Wagon Top Line, motor gasolina.

A. J. de la Mata
Madrid

R.- En la prueba del Nissan Patrol, los consumos que se obtuvieron fueron los siguientes: en carretera y circulando a una velocidad de cruce de 90 kilómetros a la hora se marcó una cifra

CR MOTORS

¡¡ OFERTA !!
R - 5 GTX,
BLANCO
AÑO 88
900.000 PTAS

GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES
HASTA 5 AÑOS FINANCIACION

Exposición: C/ Vuelta Arrieta nº 11
Tel.: 447 93 41 Fax: 447 93 45
28015 MADRID

OFERTA ESPECIAL

AUTOTELEFONOS
No se deje seducir por una sola marca. Tenga la oportunidad de elegir entre las mejores marcas

y además:
- Línea 48 horas
- Seguro de robo (gratis)
- Instalación en talleres propios (Técnicos especialistas en Mercedes, BMW, Audi, VW...)
- Financiación inmediata
ERICSSON-TYX-ALCATEL-DANIEL-INDITEC

AIRE ACONDICIONADO
¡¡No espere hasta el último momento!!
Aproveche de las ventajas de instalar aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Llámennos. Accesorios, autorradios, aerodinámicos, llantas. Venta de vehículos de importación, nuevos o semi-nuevos.

INSTAL AUTO

C/ MIGUEL ARACIL Nº66. TEL.3 73 84 56-3 73 82 56 FAX:3 73 84 56. 28035 MADRID. PEÑAGRANDE

La Boutique del Automóvil Japonés
SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

1 AÑO GARANTIA

TOYOTA LAND CRUISER CORTO LJ-70
Incluye: Kit de cromados
Pintura metalizada
Dirección asistida
Cierre centralizado
Elevavolantes eléctricos
Altímetro e inclinómetro
Conexión del 4x4 eléctrico
Suspensión por muelles y amortiguadores
3.100.000 ptas. matriculado

TOYOTA • MAZDA MITSUBISHI

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

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)
Ctra. de Villaverde a Vallecas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(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)
Ferrocaril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al 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 COSLADA

SINTA, S.A.

Marconi, 10. (Pol. Ind. Coslada-Madrid)
Tel. 669 00 04

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia



SERMARE

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

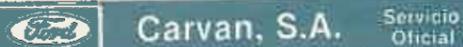
Todo tipo de recambios importación
americanos y japoneses
Todas las marcas



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



2.500.000 ptas.
SCORPIO 2.0i GL 88
EQUIPO EXCEPCIONAL (ABS,
A/A, ORDENADOR, TECHO
SOLAR, ECU-2, ETC.)



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

FIAT Uno, 88, seminuevo,
blanco, 6 m garantía,
780 000 ptas
ROLLS Royce Silver Spur,
84, bicolor, 6 m garantía
PEUGEOT 205 GTL, 86,
rojo, 6 m garantía, facilida-
des, 800 000 ptas

OPEL Kadett GSi, 87, rojo,
A A, 6 m garantía
1 250 000 ptas
OPEL Monza, 83, full equi-
pe, azul, seminuevo, 6 m
garantía, 1 000 000 ptas
BMW 628 CSi, rojo, 83, full
equipe, 6 m garantía,

2.500 000 ptas, facilidades
PORSCHE 924, 79, azul
metalizado, 3 m garantía,
1 450 000 ptas, facilidades
GOLF GLD, 83, rojo, 6 m
garantía, 750 000 ptas
LANCIA Thema, 86, grafi-
to, full equipe, 6 m garan-

tía, 2 300 000 ptas, facili-
dades
MERCEDES 300 E, 86, Full
equipe, 6 m garantía,
4 500 000 ptas
FORD Fiesta, 80, grs meta-
lizado, 6 m garantía,
315 000 ptas

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



AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS ELECTRONICAS. LAMINAS DE
SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL. ACCESORIOS

DESCUENTO A LOS LECTORES DE MOTOR 16
PRESENTANDO ESTE ANUNCIO

AVDA.FELIPE II S/N (APARCAMIENTO) FNO. 2 76 97 67.
28009 MADRID

Colaboramos con economato de banca, DYS (Economato y
servicios) y empresas de seguridad



AUTORRADIOS-TELEFONOS-ALARMAS

Hot Line
OFERTA



TELEFONO COCHE 400.000 PTAS.
IVA E INSTALACION INCLUIDO

CAMPOMANES, 55.

POZUELO. TFNO. 352 52 77

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las
precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sras. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCAION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

RENAULT 11 GRUPO A
RENAULT 5 GT RALLYE
RENAULT 5 GT
COPA RENAULT
TELF.: 691 37 63

PARTICULAR VENDE

FORD SIERRA 2.0i SP
AIRE ACONDICIONADO
DIRECCION ASISTIDA
40.000 KM IN-IS
ABRIL 88. GARANTIA 3 AÑOS
1.800.000 PTAS. COLOR AZUL
METALIZADO. CIERRE CENTRAL
VENTANILLAS ELECTRICAS

TELF.: 402 86 14
de 21 a 22 HORAS

Motor Retiro



Considérelo una inversión.



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

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

RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA
711 37 12

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12 000	4 500 000	Mercedes 190 2.3 16V	85	47 000	3 700 000
Mercedes 300 CE	9/87	24 000	6 500 000	BMW 524 TD S5 Full Equipe	9/88	10 000	4 900 000
Renault 11 Turbo	85	60 000	800 000	Renault 5 C	88	9 000	650 000

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



AUDI 200 TURBO-QUATRO 4x4
• Rineses (Aventi) nuevo modelo
• 200 cv, 2000 cc, (metalizado) ABS,
Barras, elevador, etc
• 2 950 000 ptas. total
• 38 000 mensual



BMW 635 CSi
• 218 cv, último mod.
• Aire, cuero, etc
• 2 750 000 total
• 46 847 mes.



BMW 528i
• 180 cv, seminuevo
• Climat., llantas, ABS, etc
• 45 000 mes
• 2 750 000 total



MERCEDES 230 E
• 116 cv, último mod.
• Aire, barras, ABS, llantas, eleva-
dor, etc
• 40 000 mes



BMW 724i mod. 86
• 200 cv, seminuevo
• Climat., ABS, barras, etc
• 2 450 000 total, 47 000 mensual

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

- PORSCHE 944 TURBO, modelo 88.
- BMW 520i, 86, todos extras, 2.400.000 total.
- MERCEDES 190 DIESEL, modelo 88, 50.000 mes.
- AUDI 200 TURBO, último modelo, 200 cv, aire, ABS, etc., 2.400.000 total.

STOK 130
VEHICULOS
91/563 29 61
91/563 30 21
FAX: 91/259 56 41

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD



PORSCHE 944 TARGA
• 218 cv, último modelo
• Aire, elev., barras, accesorios, etc.
• 68 000 mes. 1 670 000 total



MERCEDES 260 E
• 170 cv, nuevo modelo 88
• Aire, ABS, llantas, elev.
• 68 000 mes.
• 1 750 000 total



BMW 320i 24 puertas
• 125 cv, último modelo
• Aire, llantas, etc
• 26 000 mes



BMW 524 TURBO DIESEL
• 115 cv
• Aire, ABS, llantas, etc
• 40 000 mes.
• 2 400 000 total



MERCEDES 190 E
• 122 cv, seminuevo
• Muchos extras
• 26 000 mes
• 2 400 000 total



AUDI 200 TURBO QUATRO 4x4
• 200 cv, último modelo
• Climatizador, ABS, llantas, asien-
to, etc., elevador, etc.
• 50 000 mes.
• 2 875 000 total



BMW 730i 89
• 184 cv, Full equip.
• Último mod. 89
• Cuero, clima, ABS, etc.
• 74 000 mes, última matrícula

Master Car
VENDE MAS

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



JAGUAR SOVEREIGN 3.6
• 224 cv, nuevo, modelo 89
• Climatizado,
etc.
• 5.200.000 total
• 89.000 mes



SEGURIDAD EN SU COMPRA
Master-Car selecciona los mejores automóviles de
prestigio procedentes de los servicios oficiales a
través de nuestros propios maestros ingenieros:
Mayer Bauman y Grelinger.

GARANTIA
Carnet garantía total piezas y mano de obra en
toda España, hasta 2 años en todos los servicios
oficiales.



EXPOSICION Y VENTA
C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10
Tels.: 91/563 29 61-563 30 21. FAX: 91/259 56 41.

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.
Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00

28045
MADRID



PIONEER
Philips Car
KENWOOD
GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

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

PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TECHOS, PARRILLAS.

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

Distribuidores exclusivos para Madrid de estrellas ocultables para automóviles Mercedes.

GARANTIZAMOS NUESTROS TRABAJOS

RAYS, S.A.

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

Hella SPORT

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Volkswagen Polo 1.0	85	45.000	445.000	Suzuki Santana SJ 410 TDD	87	16.000	875.000
Opel Corsa 1.2 S	83	52.000	675.000	Seat Ibiza 1.5 GL Sp.	87	21.000	880.000
Renault Supercinco TL Sp.	86	28.000	690.000	Citroën C-15 Diesel	87	34.000	890.000
Renault Supercinco TL	87	11.000	690.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	19.000	890.000
Seat Ibiza Street	88	13.000	696.000	Ford Escort 1.4 XTRA	87	28.000	890.000
Renault Supercinco GTS	86	38.000	690.000	R-Supercinco GTS Sp. A.A.	87	32.000	895.000
Opel Corsa City	89	11.000	690.000	Seat Ibiza 1.5 GLX	87	29.000	925.000
Citroën AX 11 RE	88	14.000	696.000	Peugeot 205 SRD	86	43.000	960.000
Ford Fiesta 1.1	87	26.000	720.000	Peugeot 309 SR	87	38.000	975.000
Seat Ibiza 1.2	87	34.000	725.000	Fiat Regata 70 S	88	26.000	990.000
Opel Corsa 1.2 TR 4p.	87	38.000	745.000	Renault Supercinco GT Turbo	87	38.000	990.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	29.000	750.000	Rover 216 SE	86	39.000	990.000
Ford Escort 1.6 Ghia	85	47.000	755.000	Seat Málaga SXI	88	21.000	1.025.000
Renault Supercinco GTL Sp.	87	23.000	790.000	Citroën BX 19 GT Dir. Asist.	85	38.000	1.025.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	13.000	790.000	Peugeot 205 GR	89	7.000	1.040.000
Seat Ibiza del Sol	88	19.000	795.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	36.000	1.050.000
Renault Supercinco GTS	87	31.000	845.000	Renault 11 TSE	88	19.000	1.075.000
Renault Express Diesel	87	43.000	825.000	Peugeot 205 GTX	87	29.000	1.075.000
Citroën AX 11 TRE Sp.	89	10.000	845.000	Ford Escort 1.6 GT	89	14.000	1.090.000
Citroën AX 14 TRS	89	13.000	845.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	38.000	1.100.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	82	55.000	850.000	Renault 11 GTD	88	24.000	1.100.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	27.000	860.000	Peugeot 205 SRD A.A. Dir. Asist.	87	41.000	1.100.000
Seat Ibiza 1.5 GL A.A.	87	31.000	870.000	Suzuki Santana SJ 413 TDD	87	16.000	1.100.000
Renault 11 GTX A.A.	86	38.000	875.000	Seat Ibiza SXI	88	21.000	1.150.000
Fiat Uno 70 SL Sp.	87	35.000	875.000	R-Supercinco Baccara Full Equip	89	21.000	1.225.000

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

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

NUMERO 1 en USA

DETECTOR DE RADAR

NUMERO 1 en EUROPA

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

BEL-TRONICS LIMITED
The Intelligent Choice

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
 - Totalmente indetectable.
 - Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
 - Garantía de 1 año.
 - Instalación inmediata al mechero.
 - Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
 - Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
 - Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275 45 47.
- Distribuidor Bel-Tronics en España:
Paseo de la Castellana, 40.
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.
Ventas País Vasco: AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

DITECNICA IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



GARANTIA SERVICIO POSTVENTA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

1 TALLERES ESPECIALIZADOS. REPARACION Y MONTAJE DE ACCESORIOS

2 PREPARADORES DE VEHICULOS TODO TERRENO



3 EQUIPOS DE TURBOCOMPRESION

4 DISTRIBUIDOR OFICIAL KAWASAKI (JET-SKI)

DITECNICA

C/ Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60



sparco

Todo para la competición: Casco Bell, Mod. Jet rally y F-1.

Monos-tres capas, Guantes, Botas y botines, homologados FIA. Asientos-arneses-sotocascos. Kit suspensión-Pastillas freno-Cierre capot-Tirantes-Lector notas, etc. TODO DISPONIBLE.

Mickey Thompson PERFORMANCE TIRES

NEUMATICOS

Baja belted hp
Baja belted 4x4

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. IMPORTADO EN ESPAÑA POR AMR IBERICA, SA. C/Padre Claret, 282-284 BARCELONA. Telf.: 347 63 00, Fax: 347 64 22.

BBS RONAL BRAID ZENDER TARGA

RALLYE MANZANARES

Antonio Lopez, 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

Delta mics

OFERTA ESPECIAL
Por cada juego de llantas de aluminio le regalamos una llanta con un neumático.
OFERTA SALIDA HASTA EL 30 de noviembre.

DELTA MICS SPAIN
C/ Montserrat, 178
08011 SARADELLA (BARCELONA)
Tel.: (93) 727 50 46
Fax: (93) 727 50 99

AUDI Quattro Coupe 200 CV Turbo, impecable, matrícula M-GC. Particular, Sr. Vega. 556 10 65.
SE vende Golf GTi 16V, 40.000 km, año 88, BBS, 195 x 15, 1.750.000.
¡¡ATENCIÓN!! Si Vd. ha comprado un coche nuevo y no quiere seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la deuda por usted. Compramos y recogemos vehículos en cualquier ciudad de España. Mitre Automóviles, Av. Ronda

BBS

De venta en distribuidores autorizados

Turisport

Parque Comercial VILARROCA, BARCELONA 22 - TEL. 337 8323

CLASS SPORT AUTO

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

- ACC. COMPETICION
- AERODINAMICA
- COMPLEMENTOS

CLASS 2 SPORT AUTO

Valencia, 169
Telf.: 93/451 38 07. 08011 Barcelona.

- NEUMATICOS
- EQUILIBRADO, etc.
- MONTAJE ACCESORIOS

Logos: KERNAL, HELIX, OMP, NIMESA, TERRATRIP

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Ferrari Testarossa, nuevo.
- 2x Ferrari 328 GTSi, nuevo.
- Ferrari 288 GTO, seminuevo.
- Mercedes 500 SL (año 90), nuevo.
- Porsche 959 «Race», nuevo.
- Porsche Carrera 4, nuevo.
- Porsche 959 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Targa, nuevo.
- Mercedes 190 E 2.3 16v., seminuevo.
- Lamborghini Countach 25.º Anni.

Telf.: (9738) 28 4 59 FAX: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

General Mitre, 184-186, Barcelona.
Telf.: 93/410 48 99 ó 418 48 84 ó 418 50 75.
CITROËN GS-X2, M-DH, azul met., muy bueno, 145.000 ptas. Manolo, 21 horas, fin de semana.
Telf.: 676 08 33.

MOVAL motor

Desde 1.585.000 ptas.

LADA OVERLAND UAZ MARTORELLI

C/Francesc Macià, 46 · 08400 Granollers · Telf. (93) 870 14 86

NUEVO ALERONES BRAVO
DISPONIBLES PARA :

BRAVO-92 OPEL KADETT-3V R-19 CHAMADE
BRAVO FORD SIERRA-3V FORD ORION OPEL KADETT-3V PEUGEOT 405 R-21 (ANTIGUO) R-9

DE VENTA EN LOS ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO Y SERVICIOS OFICIALES

EUROPA CAR SL C/Barra de París, 22 08005 BARCELONA
Tel.: (93) 340 74 00. FAX: (93) 340 00 07

MODELO BRAVO 92 **MODELO BRAVO**

Programa para todos los públicos.

DEPORTES **TOROS** **CUADERNOS**

LUNES **MARTES** **MIÉRCOLES**

LIBROS **CULTURAS** **DOSSIER**

JUEVES **SABADO** **DOMINGO**

DINERO **CIENCIA** **AUTOMÓVIL**

DOMINGO **DOMINGO** **DOMINGO**

GENTE

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.

Diario 16
Cada día más cerca.

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



La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de
Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*



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

La retransmisión CASI TOTAL del partido local. Y ahí no queda todo.
Todo el fin de semana haciendo deporte. Desde el "CARRUSEL"

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de
"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS
POR LA NOCHE.



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

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



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

CHRYSLER VUELVE A ESPAÑA

AMERICANOS EXCLUSIVOS

CHRYSLER está siendo objeto de muchas especulaciones en los últimos tiempos y, la milagrosa recuperación económica de la marca gracias a la hábil gestión de Lee Iacocca, parece tambalearse ante el anuncio de las enormes pérdidas que alcanzan los 664 millones de dólares durante el último trimestre.

Al margen de esto, lo que más nos interesa a los españoles son los insistentes rumores de la importación a nuestro país de coches de la marca fabricados en Estados Unidos. A falta la confirmación oficial, parece ser que Nipauto, el actual importador de Toyota en España, ha conseguido hacerse con la importación de estos coches. Y, aunque todavía es muy pronto para adelantar cuantas unidades serán las que vendrán a España, sí que hemos sabido que hay tres modelos en el punto de mira.

El primero es el Chrysler Le Baron, un lujoso coupé de dos puertas al más puro estilo norteamericano que se podría importar también en versión descapotable. Este coche dispone de un motor de cuatro cilindros de 2,2 litros sobrealimentado que desarrolla 177 caballos.

El otro producto que ha despertado el interés de los importadores, es el Voyager, vehículo a caballo entre las típicas van norteamericanas y los modelos familiares.



FAMILIAR AMERICANO. El Voyager es un término medio entre familiar y furgoneta, del estilo del Renault Espace.

Este coche vendría a competir directamente con el Renault Espace y el Nissan Prairie, que hoy por hoy siguen estando solos en nuestro mercado.

El Voyager es un tracción delantera y probablemente se importaría en su versión con motor 2.5 de 150 caballos.

Otro de los modelos codiciados es el deportivo fabricado con Mitsubishi en la planta conjunta de Bloomington (Illinois), llamado Plymouth Laser o bien Mitsubishi Eclipse. Este es un deportivo con motor de cuatro cilindros de dos litros sobrealimentado, que desarrolla 190 caballos. Lo más atractivo del modelo, es que



UN GRAN BARON. El Chrysler Le Baron es uno de los coches americanos hechos al gusto europeo.

JAPONES O AMERICANO. El Plymouth Laser tiene la tecnología japonesa, el precio americano y el gusto europeo.



su precio podría estar en torno a los tres millones y medio de pesetas, teniendo en cuenta lo que cuesta actualmente en Estados Unidos.

De estos acuerdos quedan excluidos los todo terreno puesto que la marca tiene un acuerdo con Renault para fabricarlos e importarlos.

Si los rumores se confirman y Nipauto firma con la marca americana para ser el importador de sus coches, todo esto supondría el retorno de los americanos de

Chrysler a España, después de vender sus fábricas en Europa al grupo francés P.S.A. ○

CON O SIN TECHO.

El Le Baron en su versión descapotable puede resultar muy atractivo para el comprador Español.



FIAT PANDA ELETTRA

UNO MAS A PILAS

FIAT ha anunciado recientemente la intención de vender una nueva variante de su modelo más pequeño, el Fiat Panda Elettra que tendrá un motor eléctrico.

Según Giuseppe Perlo, director del departamento de marketing de la marca italiana, el Panda Elettra podrá ser comprado en cualquier concesionario Fiat y el plazo de entrega será de tres meses aproximadamente, ya que se irán realizando,



PILAS PARA EL PEQUEÑO.

El Fiat Panda Elettra pesa 1.050 kilogramos, acelera en 10 segundos hasta los 40 kilómetros por hora y es capaz de superar una pendiente máxima del 25 por ciento. La ciudad es el lugar donde mejor se desenvuelve, aunque en carretera se defiende sin ningún problema.

previa petición del cliente, en las instalaciones de Steyr Daimler Puch en Austria.

El Panda Elettra alcanza una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora y puede rodar a una velocidad constante de 50 kilómetros por hora durante 100 kilómetros en carretera y 70 kilómetros en ciudad. El motor tiene una potencia nominal de 9,2 kilovatios y la energía es acumulada en unas baterías de plomo. En opción pueden ser montadas unas baterías alcalinas con las que la autonomía aumenta hasta 180 kilómetros en carretera y 100 kilómetros en ciudad a una velocidad constante de 50 kilómetros por hora.

Fiat está desarrollando, también, otra versión de pruebas que puede circular con un motor Fire de gasolina en carretera y otro eléctrico de 6 kilovatios de potencia para ciudad. ○

G.Perini

Sevilla, como el resto de las capitales españolas, no es ajena al robo de coches o a la sustracción de objetos de su interior. Durante 1989 un total de 3.951 vehículos fueron robados en toda la provincia. Sevilla, además, se ha ganado buena fama en este sentido por la calidad y originalidad de sus rateros. Y todo esto, claro, en puertas de la Expo'92.

LOS RATEROS DEL SUR APUESTAN POR EL FUTURO

EXPO-ROBO '92

UNA media de siete vehículos son robados diariamente en Sevilla, aunque los fines de semana, especialmente los viernes y sábados, la cifra se dispara. Tan sólo serán recuperados la mitad. Alguno de los robos realizados en la capital andaluza no difieren de los efectuados en otras ciudades, pero el ingenio, arte y poderío de los «rateros del sur» sitúan a Sevilla como una de las capitales con más robos peculiares, algo que sólo da la tierra.

Este es el caso de los «semaforos». Aquí el protagonista es un vehículo con matrícula de fuera de Sevilla. Al llegar a los primeros semáforos de la ciudad sus ocupantes, ensimismados por el bello paisaje y olor a azahar, sufren un fuerte impacto en la ventanilla. Ante esta situación los turistas quedan desconcertados, no pueden dar crédito a sus ojos: dos jóvenes a bordo de una moto les están requisando la cámara de fotos y también los bolsos. Todo transcurre en unos segundos. La Giraldá, piensan, ya no es tan bonita. Aquí también hay «chorizos».

Generalmente los «semaforos» se producen en la avenida del Aeropuerto de San Pablo (carretera de Madrid), a la altura de la carretera de Su Eminencia o por zonas próximas a la barriada de los Pajaritos, junto a la carretera de Málaga. Los asaltos se venían efectuando a una media de 8 ó 10 diarios, pero los controles montados por la policía y seguimiento de los autores los han hecho disminuir considerablemente. Un dato a tener en cuenta: durante la última quincena del pasado mes de diciembre no se produjo ningún «semaforo».

Otro tipo de robo sevillano es el protagonizado por jóvenes de barrios periféricos que se acercan al centro de la ciudad a tomarse unas copas y deciden utilizar cualquier vehículo aparcado para regresar a casa. Se trata de raterillos de poca monta y con escasos escrúpulos que no cuidan el coche y fuerzan sus motores. Es-

to no es nada si no se les ocurre utilizarlo como un todo terreno de grandes prestaciones o darle un bordillazo que se cargue, además de la ruedas, la dirección y el sistema de amortiguación. Los vehículos robados aparecerán en el triángulo de los desaparecidos, es decir, entre los polígonos de San Pablo, Tres Mil Viviendas y Norte.

Hace unos meses estuvo de moda en Sevilla «tomar prestado» un vehículo para robar en establecimientos. Con este objetivo se utilizaban los Opel Kadett por sus características: maletero amplio, altas prestaciones y, sobre todo, fáciles de robar. Por norma general, el robo del Kadett se llevaba a efecto de forma vulgar, rompiendo un cristal o saltando la cerradura con una ganzúa.

Los turismos robados para estos casos son los que sólo cuentan con el bloqueo de serie ya que, según pudo comprobar esta revista, los sevillanos son muy poco dados al empleo de barras de seguridad. Sin embargo, éstas no ofrecen gran resistencia al amigo de lo ajeno, pero resultan muy prácticas como medida disuasoria para los «chorizos» de salón. Este tipo de robo no es muy preocupante, puesto que tras hacer el servicio para el que fue sustraído el coche, el dueño conseguirá recuperarlo.

Solamente



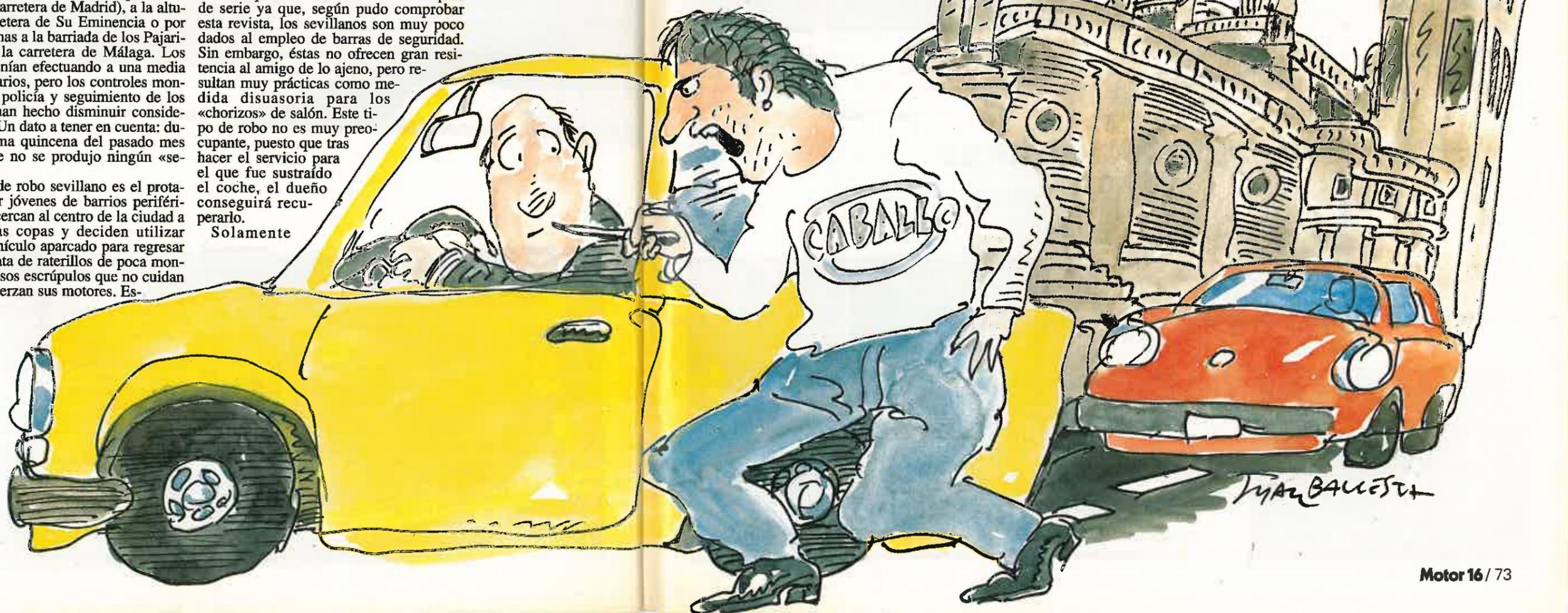
aparecen la mitad de los vehículos robados, el resto se pierden para siempre. La desaparición de modelos veteranos, como los Seat 127, 1.430 ó Renault 12, obedece al criterio del desguace. Se aprovechan sus piezas para otros modelos similares que podrán rodar unos kilómetros más. Otro caso es el de los Renault 4, conocidos cariñosamente como «cuatro latas», que son muy codiciados para los pueblos de la sierra andaluza.

La desaparición de vehículos de gama alta, especialmente importados, es mucho más complicada. Los autores ya no son simples «cacos», hay que pensar en profesionales con una buena organización. No resulta extraño ver a un par de jóvenes en bicicleta rastreando por el centro de la ciudad y tomando buena nota de los Audi, BMW, Fiat, o Mercedes, todos en su gama alta, y viendo la posibilidad de robar el vehículo o simplemente sustraer algunas piezas como faros antiniebla, tapacubos, etc. Si el vehículo no cuenta con demasiadas medidas de seguridad se realiza el robo.

Además de romper la ventanilla por el método de «el polvo de la bujía», utilizan otros más limpios como retirar el cristal del triángulo en las puertas traseras con un par de destornilladores y levantar el seguro. Alguna marca, ante la facilidad con la que se quitaban los cristales, optó por emplear unos pegamentos que lo impidieran. Los ladrones se vieron obligados a agudizar el ingenio y aplicaron un producto químico que anula la efectividad de estos pegamentos y les permite retirar el cristal.

Otra forma de acceder al interior de los vehículos es utilizando el sistema de seguridad que tienen algunos modelos alemanes para abrir los cierres automáticos cuando se pierden las llaves o se quedan en su interior. La marca que utiliza este sistema lo está cambiando, pues ya es un

Durante la última quincena del pasado mes de diciembre no se produjo ningún «semaforo».





MERCADILLOS Y RASTRILLOS. Son los lugares elegidos por los ladrones para poner a la venta las piezas robadas. Difícilmente podrán ser reconocidas por sus propietarios.

secreto a voces entre todos los cacos sevillanos.

Los cierres centralizados también se abren provocando un cortocircuito tras romper la ventanilla y en otros casos propinando una fuerte patada en la puerta para hacer saltar los seguros.

Evidentemente, la sustracción de estos vehículos los realiza una auténtica mafia cuya infraestructura es difícil de desarticular. En algunas operaciones la policía ha llegado a requisar más de dos mil llaves maestras que se utilizaban para abrir los coches. En otras, las investigaciones han llegado a los concesionarios oficiales. Este es el caso de una conocida marca alemana donde uno de sus empleados, un joven aprendiz de electricidad, hacía un molde con plastelina de la llave que, junto a los datos del vehículo, facilitaba a las personas que más tarde, se lo llevarían.

Una vez que roban los vehículos, sus nuevos «propietarios» los llevan a unos talleres donde cambian el color, matrícula, número de bastidor y documentación, y

difícilmente serán reconocidos. En algunos pueblos limítrofes a Sevilla se realizan los auténticos cambiazos y se puede afirmar que hay un creciente florecimiento de la industria del automóvil en ellos. Es más, no se dedican solamente a los turismos, las cabezas tractoras también forman parte del negocio. Una vez realizados los cambios oportunos, los vehículos se reparten por pueblos andaluces y en algunos casos se embarcan, con destino a Marruecos y Tanger.

Si el proceso resulta difícil se opta por desguazarlos y poner sus piezas, conocidas como «piezas grises», en manos de locales que se hacen pasar como distribuidores oficiales. Los mercadillos y rastillos también sirven para comercializarlas, como sucede en algunos puestos de la Alameda de Hércules, donde es fácil encontrar faros antinieblas últimos modelos, ruedas nuevas, ordenadores de viaje, etc., todo ello a mitad de precio. O

Javier Solano

En algunos pueblos cercanos a Sevilla se realizan los auténticos cambiazos.

En Sevilla tan sólo se recuperan la mitad de los vehículos robados. El resto se dan por desaparecidos.

GUARDACOCHE: OTRA FORMA DE SAQUEAR

TODO el centro de Sevilla está plagado de «guardacoches». Con gorra azul, silbato, cartera en cintura y vara de mando organizan los aparcamientos de la ciudad. No son funcionarios del Ayuntamiento, ni están reconocidos oficialmente. Simplemente se les consiente. A cambio reciben una propina. Si un conductor le echa valor y decide no pagar ni un duro, cuando regrese a su coche se encontrará una rueda pinchada o una ventanilla rota. Pero el colmo de estos vigilantes son los escándalos y broncas que provocan en los alrededores de la Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío. Allí hay una auténtica mafia, cada clan defiende su parcela de aparcamientos de la vía pública como si se tratara de una propiedad privada. Es más, se ha dado el caso de un señor que acude a las urgencias para ingresar a su mujer y, tras aparcar el vehículo en el recinto del hospital,

tiene que aguantar al «guardacoches» de turno con garrota en mano que le reclama y amenaza por no abonar la «tasa» de aparcamiento.



ANÁLISIS

LA GRAN CLASE MEDIA

EN el Alpine 7179LS cabe resaltar como características que lo distinguen de los demás modelos, el que mientras se rebobina la cinta podemos escuchar la radio (Radio Interc. en la tabla publicada la semana pasada), la baja distorsión (lloro y Fluct. de 0,09 por ciento) debida a las variaciones en la velocidad de arrastre de la cinta, lo que provoca una variación tonal. También la salidad de previo (Pre-Out), que le permitirá ampliar la potencia, y la tapa del de-

que el precio no incluye el soporte extraíble que se puede adquirir aparte y la elevada profundidad de montaje (160 mm). Como características adicionales, el elevado número de presintonías, 30 como el modelo anterior.

Fujitsu-Ten con su modelo D-11-R sobresale de los demás por la escasa profundidad de montaje (145 mm) y por contra su elevado precio. Como características adicionales está el control «Full logic» en la sección del cassette.

COMPATIBLE. El Roadstar destaca por estar preparado para que se le conecte un reproductor de CD.



El modelo DC-668 de Philips, resalta por su precio que es el más bajo de los que figuran en la tabla, pero es también el modelo con menos prestaciones: sólo 10 emisoras presintonizables, no incorpora la función que permite escuchar secuencialmente las emisoras previamente memorizadas (preset scan), tampoco tiene la función «local station» (Loc S en la tabla) y que se utiliza para seleccionar mejor las locales sobre todo en áreas urbanas, donde coexistan gran número de ellas, no lleva loudness que es un acondicionador fisiológico-acústico y que sirve para compensar los sonidos graves y agudos cuando se escucha a bajo volumen y finalmente la poca potencia de salida: cuenta con 7 vatios en cada uno de sus dos canales.

EQUILIBRADO Es de los modelos más equilibrados teniendo en cuenta sus prestaciones y su precio.

ECONÓMICO. El Philips es el más económico de los seis, pero también es el modelo con menores prestaciones.

partamento de la cinta que se cierra para que el polvo no afecte a su mecanismo.

En contrapartida, no dispone de una función que le permita memorizar de forma automática emisoras (Auto Store), y la baja potencia: 6 Vatios por cada uno de los dos canales que dispone. Otras características interesantes pueden ser, el elevado número de presintonías: 30 y el mecanismo Full logic del cassette.

El Blaupunkt Casablanca SQR 49 destaca por su amplia respuesta en frecuencias de su sección del cassette (35-18 KHz) y por su código fijo que impide el funcionamiento del aparato sin su previa introducción.

Como inconvenientes destacaríamos

Si cuenta con Auto-reverse, soporte extraíble e información digital.

Sólo nos queda hablar de dos modelos, el Pioneer KEH-5100B y el Roadstar RC-751 LB, que repasaremos a fondo la próxima semana dentro del último capítulo de este interesante trabajo.

REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una reacción en cadena con un sonido realmente Contudente!

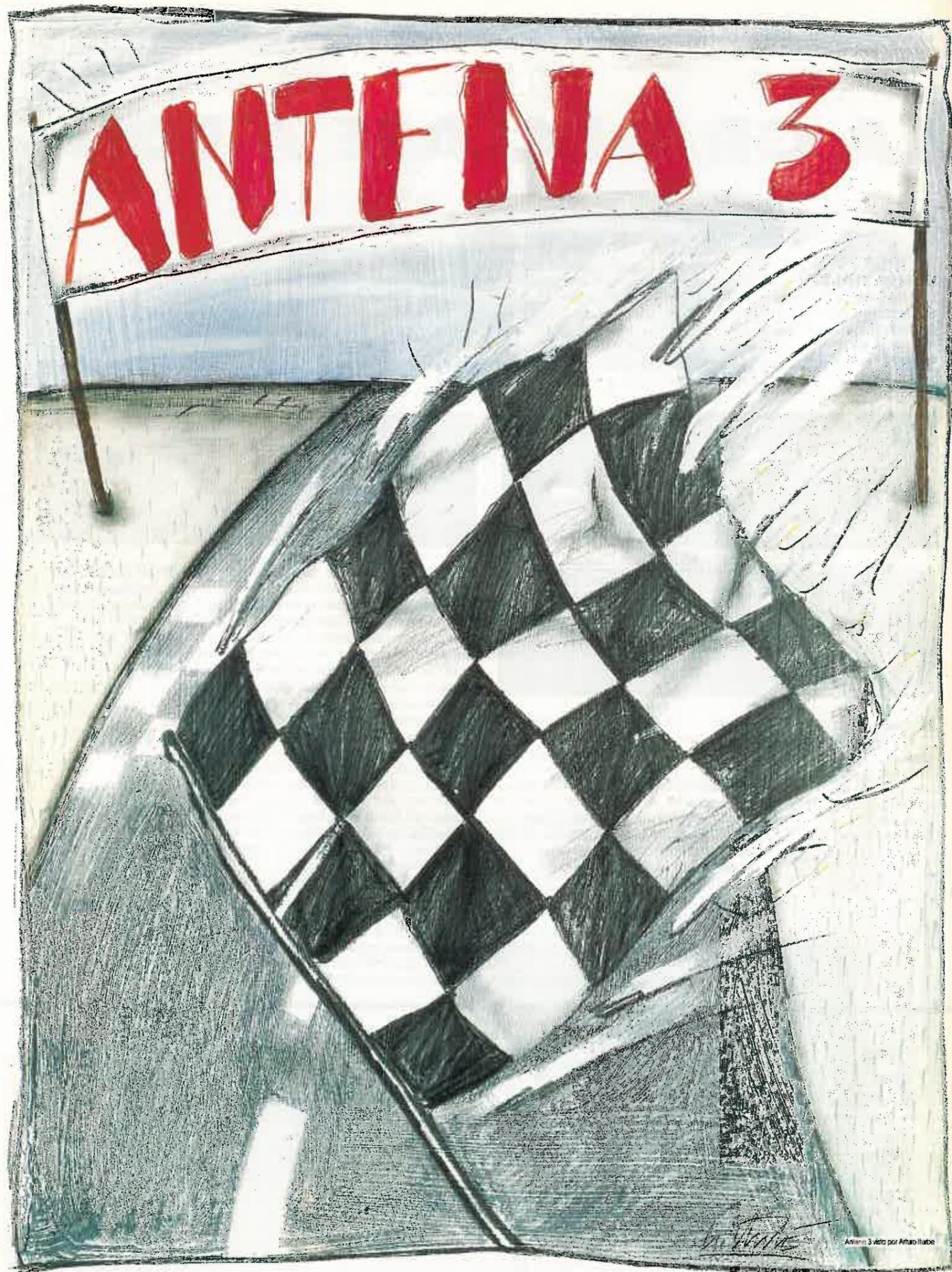
2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



RADIOVOX, S.A.
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



KX 500 R



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



LA RADIO BIEN HECHA

ENTRENAMIENTOS
DE F1 EN JEREZ

COMO DE COSTUMBRE McLAREN



COMO suele ocurrir desde hace varias temporadas, McLaren desempeña el papel de aguafiestas de la ilusión de sus rivales. En contra de lo que muchos opinaban acerca de la debilitación tecnológica de la escudería de Woking al haber perdido varios ingenieros, durante los entrenamientos de Jerez de la Frontera se ha comprobado que McLaren sigue siendo igualmente fuerte. En un principio fue Pier Luigi Martini quien, a los mandos del viejo Minardi M189, batió el récord del circuito que Senna había establecido el pasado año al rodar en 1.20.291. Martini, al probar los nuevos neumáticos Pirelli de clasificación, registró en la mañana del pasado miércoles el tiempo de 1.20.280; todo un récord. Por si esto fuera poco, el piloto de Minardi rebajó su tiempo durante el domingo a 1.18.76. Sin embargo, la alegría del equipo italiano se vino abajo cuando al día siguiente Gerhard Berger, a los mandos del McLaren «MP4/5 labora-

torio» equipado con la nueva versión del fantástico Honda RA-110-E, pasaba por las fotocélulas de cronometraje en un tiempo de 1.18.22, exactamente dos segundos con sesenta y una milésima menos que el tiempo de Senna. En esta ocasión, McLaren había acudido a los ensayos convocados por la FOCA (Formula One Constructors Association) con el único fin de ensayar con el viejo propulsor Honda RA-110-E que, además de desarrollar más potencia, proporciona un margen de utilización mucho más amplio. «El nuevo motor es una maravilla, dijo Berger después de marcar el récord. Después de esto, he visto claro que volveremos a ser el equipo a ganar en la temporada». Indiscutible-

MUCHO MIEDO. La rotura del alerón trasero causó el accidente de Satoru Nakajima. Afortunadamente todo se resolvió con una ligera conmoción cerebral.

mente, el resultado de Berger fue apabullante, y si esto se suma al nuevo monoplace, que a mitad de temporada se verá equipado con el nuevo propulsor Honda de doce cilindros, hace suponer que la decadencia de McLaren -como algunos han vaticinado- está todavía muy lejos. Respecto a lo ocurrido en Jerez, hay que tener en cuenta también la inferioridad de los neumáticos Good Year de clasificación en relación con los Pirelli, que por el momento son ampliamente superiores.

A pesar de todo, Berger se vio envuelto en un pequeño accidente, ocurrido en el momento de negociar la curva anterior a



NO HAY QUE PERDER LAS ESPERANZAS

COMO decía el refrán, poderoso caballero es don dinero, y una vez más a Luis Pérez-Sala le ha faltado el respaldo económico que precisaba.

Su entrada en la escudería Brabham dependía únicamente de la aportación económica que el equipo inglés le exigía. Las múltiples gestiones hechas por Luis y su manager no tuvieron un final feliz. Las contestaciones de los posibles patrocinadores fueron negativas; en unos casos Luis escuchó promesas que, por razones diversas, no se convirtieron en realidad.

Al margen de esto, según palabras de un distinguido exponente de Brabham, parece ser que Gregor Foitek no durará mucho a los mandos del Brabham BT59, y si las musas se ponen del lado de Luis, cabe la posibilidad de que se vuelva a plantear su fichaje para Brabham. No caben dudas: el piloto lo hay, sólo le falta el dinero.



POCO COMPETITIVO. Andrea de Cesaris y Christian Vanderplain escuchan las opiniones de Emanuele Pirro.



TODAVIA NO CORRE. El nuevo March-Judd ha cambiado sensiblemente. Sin embargo está lejos de permitir a Ivan Capelli buenos resultados. Los múltiples retoques aerodinámicos en el Ligier le han hecho recuperar la competitividad perdida.



la entrada a recta. En ese momento, el cambio transversal de su McLaren MP4/5 se destruyó interiormente, causando que todo el lubricante fuera a caer sobre los neumáticos traseros. Todo se resolvió sin consecuencias para Berger, sin embargo se vio una vez más que el talón de Aquiles de McLaren todavía es el cambio.

También Satoru Nakajima, que por primera vez se ponía a los mandos del nuevo Tyrrell 019, tuvo un accidente muy aparatoso en el que el coche quedó destrozado. Justamente en la curva Ferrari -el punto más crítico del circuito andaluz- se soltó el alerón trasero del Tyrrell, sin dejar a Nakajima otra alternativa que la de estrellarse contra las protecciones. La causa de la avería fue la fatiga del material, ya que en las averiguaciones hechas posteriormente por Postlethwaite, no se encontró ninguna anomalía de diseño.

Sin grandes novedades aparentes, el Ligier JS33 retocado por el ingeniero Riccardo Divila, dio muestras de competitividad. De hecho, en la tarde del domingo Philippe Alliot rodó en 1.19.40, un tiempo casi cuatro segundos inferior al que Olivier Grouillard logró en el pasado Gran Premio de España con el JS33.

De la colaboración de Gustav Brunner y Adrian Newey ha nacido el nuevo March, todavía sin bautizar. En realidad se trata de un monoplaza ampliamente modificado en el aspecto aerodinámico y de suspensión, aunque el concepto general sigue siendo el del CG891 de la pasada temporada. Ivan Capelli puso todo de su parte para ver el potencial real del nuevo coche; sin embargo, los tiempos que aparecían en las pantallas de los cronómetros eran decepcionantes.

Siempre en fase experimental, Mauri-

cio Gugelmin rodó con el CG891 con suspensión activa, en lo que colabora también Bruno Giacomelli. Al respecto hay poco que decir: los resultados aceptables siguen estando lejos, a pesar de que Brunner se muestra dichoso sobre el futuro de ese tipo de suspensión activa equipada con muelles.

Durante estos entrenamientos, se pudo comprobar la aceptable fiabilidad alcanzada por los motores Lamborghini que equipan, además de Lotus, a los monoplazas del equipo Lola. A lo largo de los cinco días de ensayos, Eric Bernard y Aguri Suzuki se dedicaron a familiarizarse con sus coches, y de paso comprobar el resultado de los propulsores Lamborghini en su nueva versión.

El debut del nuevo Dallara se puede calificar simplemente de decente; el monoplaza diseñado por el ingeniero holandés Christian Vanderplain -ex Coloni- y encomendado a Emanuele Pirro, según pala-

bras del piloto italiano, tiene serios problemas en la suspensión delantera, así como una serie de pequeños inconvenientes, aparentemente fáciles de corregir con vistas al Gran Premio de los Estados Unidos.

Los equipos Osella, Onyx y Brabham, se han limitado a rodar con los coches de la pasada temporada; y en el caso de Gregor Foitek que debutaba en Brabham, ocupando el lugar que por poco fue de Luis Pérez-Sala, se puede calificar su actuación de aceptable, al haber logrado estar en un término medio en la lista de los tiempos registrados a lo largo de estos ensayos.



COMO EN UNA BATIDORA. Martini logró el segundo mejor tiempo. La fuerza centrífuga, le obligó a usar un collarín. Gigi Corbetta.

JEREZ EN BREVE

ADEMAS de ser polémico, Alain Prost está de moda entre las damas del «circo». El Campeón del Mundo que se ha separado de su actual esposa, con la que había tenido un hijo llamado Nicolás, se ha unido sentimentalmente a Bernardette, la que fue esposa hasta hace poco de Jacques Lafitte, el mejor amigo de Prost.

LA PELICULA sobre la vida del desaparecido Commendatore Enzo Ferrari se ha confirmado que se va a rodar. El periodista Pino Alievi ha escrito ya el argumento, y la producción correrá a cargo de los magnates Berlusconi y De Laurentiis. Todavía se desconoce la fecha en que se dará inicio al rodaje; sin embargo, se sabe que el director será un norteamericano especialista en biografías filmadas.

LA CONTIENDA entre Ayrton Senna y Jean Marie Balestre ha terminado como una película rosa, o mejor dicho, recuerda el final de una novela de Corín Tellado. En el último minuto de la fecha límite, Senna solicitó la renovación de su super-licencia a la FISA, y a la vez ha perdido perdón a «le President Planetaire» con una carta en la que se disculpaba de las acusaciones hechas con anterioridad. A la vista del tono «rosa» de la historia, es de suponer que Senna, una vez en poder de su licencia, actúe como muchos políticos de nuestros días: primero pedir perdón para luego seguir haciendo lo mismo. Desde hace un año, en la Fórmula 1 hay más polémicas que nunca, y todas terminan como fotonovelas. Siempre ganan los buenos aunque no esté claro quienes son.

LOS MEJORES TIEMPOS

- 1º. Gerhard Berger (McLaren-Honda) 1.18.22. 2º. Pierluigi Martini (Minardi-Ford) 1.18.76. 3º. Philippe Alliot (Ligier-Ford) 1.19.40. 4º. Jean Alesi (Tyrrell-Ford) 1.19.51. 5º. Nicola Larini (Ligier-Ford) 1.19.91. 6º. Andrea De Cesaris (BMS Dallara-Ford) 1.20.34. 7º. Stefano Modena (Brabham-Judd) 1.20.72. 8º. Gregor Foitek (Brabham-Judd) 1.21.08. 9º. Aguri Suzuki (Lola-Lamborghini) 1.21.10. 10º. Eric Bernard (Lola-Lamborghini) 1.21.35. 11º. Stefan Johansson (Onyx-Ford) 1.21.88. 12º. Paolo Barilla (Minardi-Ford) 1.22.02. 13º. Ivan Capelli (March-Judd) 1.22.44. 14º. Mauricio Gugelmin (March-Judd) 1.22.60. 15º. Olivier Grouillard (Osella-Ford) 1.22.82. 16º. Jarvi Lehto (Onyx-Ford) 1.23.03. 17º. Emanuele Pirro (BMS Dallara-Ford) 1.25.11. 18º. Marco Apicella (Minardi-Ford) 1.26.07. 19º. Bruno Giacomelli (March-Judd) 1.28.28.

Manos Unidas
CAMPAÑA CONTRA EL HAMBRE

Infórmate de la situación actual del Tercer Mundo
Haz que se conozcan las causas de esta realidad.
Coopera con tu trabajo, tu tiempo, tu dinero...

COMPARTIR ES HACER JUSTICIA



Donativos:
Banco Bilbao Vizcaya, Central,
Español de Crédito, Hispano Americano,
Popular Español, Santander,
Cajas de Ahorros Confederadas,
en todas sus Sucursales
y en las 71 Delegaciones
de MANOS UNIDAS
Comité Ejecutivo:
Barquillo, 38 - 2º - 28004 MADRID
Tfno. (91) 410 75 00

Manos Unidas
CAMPAÑA CONTRA EL HAMBRE
Barquillo, 38 - 2º - 28004 MADRID. Tfno. (91) 410 75 00

Nombre: _____
Dirección: _____
C.P. _____ Provincia _____

Desear recibir: Información de MANOS UNIDAS
 Impreso de socio colaborador

RALLYE DE CATALUÑA
COSTA BRAVA

CERRATO CAMBIO LOS PLANES

Enviados especiales

José M^a Cernuda, José Robledo y Esteban Delgado.

CERRATO IMPUSO LA LEY LANCIA.

Dario Cerrato, tras unos momentos de retraso por un pinchazo, superó a Yves Loubet, pese a que el francés llegaba apoyado por la escudería Martini.



El hombre que este año ha sido elegido por Lancia para disputar el Campeonato de Europa es el belga Robert Droogmans. Por algo ha aportado a la Jolly Club el importantísimo patrocinio de los lubricantes Finna. Dario Cerrato llegaba a la Costa Brava para apoyar a su compañero, que no había conducido un Lancia hasta la fecha, tras 10 años de fidelidad a Ford.

Pero no sólo los dos Lancia de la Jolly llegaban a Cataluña para ganar. Porque la escudería mundialista, la propia Martini, desplazaba un equipo a esta primera carrera del europeo, conducido por el francés Yves Loubet. Este piloto corso de 31 años tiene una extraña situación dentro del equipo Martini. Es un especialista en el Tour de Corse, por lo que es preferible tenerlo «en casa» a tenerlo como rival. Pero luego no saben qué ofrecerle para el resto del año, que se dedica a correr carreras de compromiso, con poca motivación y siempre con la obligación moral de demostrar que está a la altura de sus compañeros que corren más asiduamente. Es el campeón de Europa en título y venía a la Costa Brava con algunos objetivos concretos. En primer lugar, demostrar que la escudería Martini es más eficaz que cualquier otra, incluida la Jolly. En segundo término, intentar reeditar su éxito en esta prueba el pasado año. Y finalmente, proporcionar al departamento técnico de Lancia información sobre los nuevos motores con brida que ha desarrollado el dúo Rissi-Lombardi, más potentes y que deben utilizar todos los Lancia en Portugal.

Estos tres Lancia Integrale 16 válvulas no iban a estar solos. La escudería Noccentini traía dos coches. Un 16 válvulas para el joven finlandés Tommi Makinen y un 8 válvulas que alquilaba Salvador Serviá, que reaparecía en el asfalto tras un año de inactividad. Fabrizio Tabaton disponía de un 8 válvulas y el Toyota Team Europe inscribía al belga Patrick Snijers sobre un Celica GT-4 con el que intentará hacer el europeo. Salvo algunos pilotos poco menos que anecdóticos, como el holandés Jhon Bosch (BMW M-3) o el fin-

No estaba previsto que Dario Cerrato fuese ganador del Rallye Cataluña. Lo cierto es que este feo y simpático piloto de 38 años, nacido en Corneliano d'Alba, era «el tercer hombre» en los planes de Lancia, pero en una prueba magnífica, ha logrado reeditar su éxito en este mismo rallye hace tres años.

DERROTA DE LA MARTINI.

Hace muchos meses que la escudería oficial no era superada por la Jolly. Loubet ha sido el responsable.



TABATON, VALOR SEGURO.

El buen piloto italiano Fabrizio Tabaton ha vuelto a realizar un buen Cataluña, sin errores y alcanzando la tercera posición con su más modesto Integrale de 8 válvulas.



landés Rentakari (Toyota Celica), la inscripción se completaba con los protagonistas españoles: el actual campeón, Josep Bassas, con el mismo BMW M-3, con un motor nuevo; Josep María Barolet, que se estrenaba en el Ford Sierra oficial; Jesús Puras, que para este rallye utilizaba un Integrale grupo N, para habituarse a las 4 ruedas motrices y buscar puntos para el Campeonato; y Borja Moratal, sobre el Kadett GSi, esta vez acompañado por los dos nuevos «escuderos», Luis Climent y José Piñón, sobre los flamantes Corsa GSi grupo A.

El Rallye Cataluña, con justísimas aspiraciones al Campeonato del Mundo, comprendía tres etapas. Las dos primeras sobre asfalto y la última, con 12 tramos sobre tierra, sumando casi 200 kilómetros. Había quienes esperaban atacar en el asfalto y quienes se reservaban para la tierra. El tipo de montura y la tracción (cuatro ruedas, tracción trasera y tracción delantera) eran determinantes para afrontar esta prueba en la que, lo que estaba absolutamente claro es que un coche con sólo dos ruedas motrices no tiene la menor posibilidad.

En los primeros instantes, es Dario Cerrato el más rápido, sorprendiendo a Loubet, que no esperaba que el italiano estuviese tan en forma. Su coche y su organización eran más competitivos, pero no podía con el italiano. Las diferencias, de todas maneras, eran escasas. Y sorprendentemente, quien se sitúa a rueda de los dos Lancia es Pep Bassas, pese a un trompo en el primer tramo, que el catalán corre con alguna desconcentración. En este primer tramo Moratal comprueba que los reglajes de su Kadett son inadecuados (aunque eran los mismos utilizados en el Valeo) y Barolet descubre impresionado la potencia del Cosworth, que le sorprende. Jhon Bosch, el campeón holandés pierde 4 minutos por una salida de carretera y Mäkinen destroza el coche al chocar contra un camión, en un enlace.

Cerrato, en esta primera y corta etapa, efectúa un ataque en toda la regla, que le lleva a batir sistemáticamente los récords del año pasado; alguno en cerca de medio minuto y Pep Bassas sorprende a todo el mundo marcando dos scratches en los dos

tramos cercanos a Gerona. Hacia el final de la jornada, Patrick Snijers comienza a reaccionar y a poner de manifiesto que el Toyota no está tan lejos del Lancia en el asfalto. Finaliza este primer día con Cerrato en cabeza, a 29 segundos Loubet, a 37 Bassas y luego, en un grupo muy compacto, Droogmans, Snijers y Tabaton. Barolet, aún sin adaptarse al Sierra, está a dos minutos. Se queja de que no encuentra precisión en el cambio y de que la potencia del motor, con la brida, entra de manera muy brusca, por lo que realiza varios trompos. De todas maneras y pese a todos los problemas, controla a Serviá (que se toma las cosas con calma esperando la tierra) y a Moratal, que conoce todo tipo de pequeños problemas que le impiden coger el ritmo: se le dispara el extintor, se le para el motor por un contacto eléctrico y tiene una ligera salida. Sus compañeros de los Corsa se encuentran con que los reglajes que traen los coches de Inglaterra no son los adecuados y de que la dirección, muy lenta y durísima, convierte la conducción en algo agotador.

En esta etapa, Puras controla sin problemas el grupo N, por delante de José Mari Ponce, con el veterano BMW 325 de cuatro ruedas motrices, que se las ve y se las desea para controlar a Mercedes Rueda, hasta que un problema de alimentación de la gasolina retrasa a la madrileña.

Cuando en la segunda jornada (la más larga de todo el rallye), todo el mundo esperaba la reacción de Loubet, la sorpresa la protagoniza Snijers. Pero el hombre del Toyota iba a durar poco tiempo porque en el tercer tramo el motor se le para por un problema eléctrico. Curiosamente, cuando el belga y su copiloto se habían aburrido de contemplar a sus rivales, el coche vuelve a arrancar. Habían transcurrido cerca de tres cuartos de hora y al final del tramo entregan su carnet de ruta, abandonando antes de ser descalificados por acumulación de retraso.

La carrera de Cerrato en pos del triunfo se iba a ver frenada por un pinchazo que le hace perder tres minutos. Un tiempo antes, su compañero de equipo, Robert Droogmans, se salía de la carretera arrancando una rueda y aunque finaliza el tra-



LOS PUNTOS PARA PONCE. José Mari Ponce fue el ganador del grupo N y quien más puntos obtuvo para el campeonato de España. Xargay (fotografía inferior) llevó su Renault 5 GT grupo A hasta la sexta posición.



EL REGRESO DE LOS CORSA. Buen debut de Piñón y Climent sobre los Opel Corsa grupo A.



BARDOLET, EL MEJOR ESPAÑOL.

En su debut con el Sierra oficial, el catalán fue el mejor piloto nacional con un coche de dos ruedas motrices. Robert Droogmans (arriba) perdió 7 minutos al inicio del rallye, por lo que no pudo luchar por los puestos de cabeza.



TRAMO A TRAMO

TRAS LA POLÉMICA de Montecarlo, la Escudería Martini probaba algunas modificaciones en el motor del coche de Loubet. Están trabajando en la ubicación de la brida, en su distancia a la turbina y en la centralita electrónica. Lo cierto es que el resultado ha sido satisfactorio, pero no han querido afirmar si se ha llegado a un compromiso definitivo para el próximo Rallye de Portugal.

LA MODA DE LAS MANTAS térmicas ha trascendido de Montecarlo.

No sólo los Lancia de las escuderías Martini y Jolly las han utilizado, sino los equipos españoles de Barolet y Bassas. Ambos se mostraban muy satisfechos con el resultado obtenido, ya que no necesitan calentar los neumáticos antes de tomar la salida de los tramos y pueden ajustar las presiones con mayor precisión.

JOSE MARI PONCE se encontraba muy satisfecho con el resultado obtenido en el Cataluña. El piloto canario quiere hacer algunas pruebas del Campeonato de España, pero



MANTAS PARA TODOS. Bassas estrenaba calentadores de neumáticos.

está **falta de presupuesto.** Pese a todo, es casi seguro que estará en la salida del próximo Rallye Sierra Morena, que también es puntuable para el Europeo. Al haber ganado el grupo N, ha vuelto a conseguir la prioridad FISA para 1991.

DECEPCION en el equipo Peugeot. Por segundo año consecutivo, no han podido tomar la salida en este Rallye. Cuando su piloto toma contacto por primera vez con el 309 GTi grupo A, tuvo un despiste y se salió de la carretera, apenas 4 ki-

lómetros después de haber iniciado la conducción. El coche, totalmente nuevo, quedó tan dañado, que se ha sido posible repararlo a tiempo.

CARLOS SAINZ dejó por unas horas su actividad como responsable de las relaciones con los concursantes para probar un «overcraft» que le llevaron exprofeso hasta Lloret. Sainz se mostró encantado con este vehículo, pero no ha decidido todavía si se lo compra o no. Por cierto, que para restablecerse del segundo puesto en Montecarlo, se

ha comprado un yate, que está amarrado en Palma de Mallorca.

JESUS PURAS conducía el grupo N que había llevado Ruiz Giménez en Montecarlo y con el que la Jolly hizo correr a un equipo femenino en el Campeonato italiano. El coche definitivo con que Puras correrá en España es el grupo A que ganó este Cataluña. Pero Jesús Puras sólo tomará parte en cinco o seis pruebas del calendario nacional, debutando en el grupo A, en su tierra, en Santander.



PEP BASSAS, DERROTA HONROSA. Segundo en el asfalto, Pep Bassas ha cuajado uno de sus mejores rallyes. Al final, tuvo que abandonar en la tierra. Por ahora, está por delante de sus rivales en el campeonato de España.

mo con su copiloto colgado del coche, pierde 5 minutos a los que hay que añadir otros dos más en el control. De golpe, los dos coches de la Jolly quedan alejados de la cabeza, que pasa a ocupar con comodidad Yves Loubet. Con comodidad no por que Bassas esté alejado (a menos de 1 minuto), sino porque el catalán no podría hacer nada en la tierra, en la que se esperaba perdiese a razón de 4 segundos por kilómetro; es decir, más de 10 minutos. Por si fuera poco, Bassas conocía problemas de frenos, que hacían retremblar el BMW, que no podía apurar las frenadas.

Bardolet iba poco a poco tomándole el pulso al Ford, intentando dar alcance a Bassas y controlar a Serviá. Moratal seguía sin coger el ritmo y un problema de embrague venía a añadirse a sus males.

Finaliza la segunda etapa y antes de la de tierra, Loubet mandaba la prueba por delante de Bassas (a 1,39), un tranquilo Tabaton, que apenas conocía problemas en su siempre bien preparado Lancia de la Grifone (a 2,10), y Cerrato (a 3,07), que intentaba recuperar el tiempo perdido, atacando como un poseso. El italiano era consciente de que en tierra era más rápido que el francés, pero tendría que arrebatarle un segundo por kilómetro, que es demasiada diferencia.

Cerrato inicia su ataque desde el primer tramo, en el que se confirma que los coches con dos ruedas motrices, nada pueden hacer. Bassas pierde un minuto en el primer tramo y Bardolet 45 segundos. Puras y Serviá inician sus ataques, buscando subir puestos. Moratal no dura más que dos tramos porque, al forzar el ritmo para no ser alcanzado por Puras, se sale de la carretera. Un tramo después, Puras abandona al romper el puente trasero y tener que finalizar el tramo de Valclara, con su copiloto colgado de la puerta trasera.

Loubet confiaba en que los 3 minutos fuesen suficientes, pero al ver la progresión de su rival, comienza a ponerse nervioso. Para el largo tramo de Valclara hace una elección de neumáticos un tanto extraña, eligiendo unas cubiertas más altas y estrechas que todos los demás Lancia. Cuando al finalizar el tramo le dicen que ha perdido 23" respecto a Cerrato se da cuenta de que toda lucha es inútil. Por si fuera poco, a tres tramos del final, Loubet pincha y pierde un minuto, por lo que Cerrato ya pasa a ocupar cómodamente la cabeza, sin necesidad de forzar hasta el último momento.

Estos últimos tramos no están exentos de emociones en otros puestos de la tabla de clasificaciones. Así, Serviá, que venía recuperando puestos, se enzarza en una durísima pelea con Bardolet, con todas las de ganar para el del Lancia. En la segunda pasada por el largo tramo de El Subirá, su motor se pone a tope de temperatura, con la junta de culata quemada. A Salvador le aconsejan sus mecánicos que abandone, pero el veterano piloto prefiere asumir el riesgo de continuar, aunque sea echando agua cada dos kilómetros y refrigerando el motor casi exclusivamente por el aceite. Pero su esfuerzo fue vano porque en el último tramo, el Lancia Integrarle se queda definitivamente.

José Mari Ponce, con el BMW de cuatro ruedas motrices, también inicia en la tierra un fuerte ataque para recuperar puestos. Lamentablemente, en el segundo tramo, los amortiguadores del pesado 325 iX no soportan el esfuerzo y sin tiempo para cambiarlos, debe bajar el ritmo, pese a ello, logra entrar entre los 10 primeros y asegurar su victoria en grupo N tras el abandono de Puras.

Los dos Renault 5 GT turbo de grupo A de Alsina y Xargay siguen funcionando

como un reloj y dominando claramente a los dos Opel Corsa de Piñón y Climent, que en la tierra, se muestran algo más eficaces. El coche del madrileño no tuvo el menor problema mecánico, mientras que el de Climent arrastró un problema de caja de cambios durante la segunda etapa. En la tierra, el motor se vino abajo y el alicantino bastante hizo con finalizar esta primera carrera.

Sin ser puntuable para la Copa Renault, apenas había inscritos con los GT turbo. Sólo Mercedes Rueda, que pese a problemas de alimentación y un pinchazo, logró finalizar la prueba.

Los que eran multitud eran los Peugeot del Desafío. El veterano Xavier Domingo logró imponerse, tras los accidentes de Saiz y Lilly y con Ros como único rival de consideración, Domingo pasó por momentos de apuro al dañar la dirección en los últimos kilómetros de tierra, pero pudo preservar su posición.

CLASIFICACIONES

1º Cerrato-Cerri (Lancia Integrarle 16 v), en 5.55.47. 2º Loubet-Chiarioni (Lancia Integrarle 16 v), a 1'51". 3º Tabaton-Tedeschini (Lancia Integrarle 8 v), a 7'10". 4º Droogmans-Joosten (Lancia Integrarle 16 v), a 10'19". 5º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth), a 14'08". 6º Xargay-Ferrer (Renault 5 GT), a 34'07". 7º Alsina-Ferrer (Renault 5 GT), a 35'20". 8º Bosch-Gormley (BMW M-3), a 37'18". 9º Ponce-León (BMW 325 iX), 1º grupo N, a 41'35". 10º Piñón-Viñals (Opel Corsa GSi), a 43'41".

PRINCIPALES ABANDONOS

Makinen (Lancia Integrarle 16 v), por accidente. Snijers (Toyota Celica GT-4), por avería eléctrica. Moratal (Opel Kadett GSi), por salida de carretera. Puras (Lancia Integrarle grupo N), por rotura de semieje. Bassas (BMW M-3), por rotura de una rótula de suspensión. Serviá (Lancia Integrarle 8v), rotura junta de culata.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
CERRATO	29	17	5	4	0	1	0
LOUBET	29	3	14	7	3	0	0
TABATON	29	0	2	8	8	12	0
DROOGMANS	29	1	6	4	9	3	3
BARDOLET	29	0	0	0	0	7	15
BOSCH	29	0	0	0	0	1	0
PONCE	29	0	0	0	0	0	1
SNIJERS	11	4	1	0	1	1	1
BASSAS	25	2	1	5	1	0	0
SERVIA	28	0	0	1	3	9	5
MORATAL	19	0	0	0	0	0	1

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º José María Ponce (170 puntos). 2º José Piñón (160). 3º Xavier Domingo y A. Ferrari (150). 5º «Mia» Bardolet (140) 6º Luis Climent, R. Ros, J.J. Mullerat, J. Alonso, O. Gomez y Mercedes Rueda (120).

VOLVIO ARRARTE. El copiloto de Jesús Puras ha vuelto al asiento de la derecha, y ha trabajado a conciencia haciendo de contrapeso cuando se rompió el diferencial trasero del Lancia del santanderino.



«CORONAS RACING TEAM» CON EL DEPORTE

La marca tinerfeña de tabacos Cita ha presentado los equipos que se englobarán dentro del «Coronas Racing Team», en el que tendrán cabida modalidades deportivas tan diversas como la hípica, la vela o el automovilismo. En esta última especialidad estarán repre-



sentados por el equipo de Tomás Gimeno que intentará revalidar su actual título de campeón regional de Rallyes de Montaña con un Mercedes Benz.

Pero la faceta en la que tendrá más incidencia la presencia del «Coronas Racing Team» es el motociclismo, deporte en el que contarán con los servi-

cios de Julián Miralles y de «Champi» Herreros, fichado a última hora. Cada piloto contará con su propio manager y equipo que estarán coordinados por Luis Serra. Las motos con las que tomarán parte en el Mundial de 125 centímetros cúbicos serán JJ-Cobas y el asesoramiento técnico correrá a cargo del propio Antonio Cobas.

La presencia del «Coronas Racing Team» en el mundo de las dos ruedas se completa con el equipo que tomará parte en el Campeonato Nacional de Superbikes, formado por Mariano Urdín, José Celso y Carlos Acosta, todos con Honda RC 30.

F.OPEL-LOTUS

PRIMEROS ENTRENAMIENTOS

La EFDA, organizadora de la Fórmula Opel-Lotus ha montado una serie de entrenamientos en diferentes circuitos europeos, con el ánimo de que los equipos lleguen a la primera carrera con un buen bagaje de kilómetros y los coches perfectamente en forma. Uno de los pilotos presentes en estos entrenamientos ha sido Víctor López, único representante español en esta especialidad, que va a afrontar el campeonato integrado dentro del equipo de John Village, equipo con el que el año pasado venció el Campeonato de España de Fórmula Ford 1.600. En un principio, en Jerez, en el seno del equipo cundió el desánimo, pues los tiempos que realizó no eran todo lo buenos que cabría esperar, esto se debió a que el monoplaza que utilizó, presentaba una total falta de puesta a punto. Más tarde, con otro coche y en pocas vueltas consiguió unos registros similares a los de los pilotos más rápidos, lo que hace albergar muchas esperanzas cuando disponga de un coche nuevo.

VICTOR LOPEZ. El español cuando tenga un coche competitivo estará en condiciones de luchar por los primeros puestos.



FORMULA 1 RENOVACION A TOPE

La multinacional Essilor, uno de los fabricantes más importantes del mundo de cristales para gafas, ha tomado la iniciativa de patrocinar el equipo Tyrrell durante dos temporadas. Sin embargo el contrato personal que el piloto francés Jean Alesi tiene con esta empresa es por cuatro años. Como dato curioso resalta el hecho de que, sumando el grosor de todas las lentes para gafas que fabrica Essilor, se llega a una altura equivalente a tres veces la de la Torre Eiffel. Por otra parte, también Ca-



mei ha presentado en el castillo-fabrica donde se contruyen los Lotus, su patrocinio del equipo. El coche será el nuevo monoplaza 102T y los pilotos Derek Warwick y Martin Donnelly. Al contrario que la pasada temporada los Lotus estarán equipados con el motor Lamborghini V12.



NIKI LAUDA

ACTOR DE CINE

El triple Campeón del Mundo de Fórmula 1, el austriaco Niki Lauda, está participando en la última película de Willy Bogner: «Fire, Ice and Dynamite»,

donde interpreta el papel de un camarero bavaro. En la película aparece vestido de forma tradicional, pero con su gorra habitual de piloto de Fórmula 1. Junto a Lauda actúa en la obra otro ex-piloto de la especialidad, el finlandés Keke Rosberg.

FORMULA FORD 1600

NUEVO VAN DIEMEN

La prestigiosa marca constructora de los Van Diemen de Fórmula Ford, acaba de presentar su último modelo. Un monoplaza con las suspensiones muy mejoradas y un excelente coeficiente aerodinámico, realizado con los últimos adelantos tecnológicos. Esta marca capitaneada por Ralf Firman, lleva ya un buen número de años construyendo este tipo de vehículos y en su haber tiene infinidad de triunfos, siendo los monoplazas preferidos por todos los equipos importantes.



BOXES

Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, ha decidido retirarse del certamen. Los responsables del equipo inglés aluden que su intención es la de participar únicamente en la mítica carrera francesa.

CAMBIOS en la Fórmula 3000. En estos últimos días se ha caído del calendario la carrera que se debía disputar en Vallelunga, Italia, el 29 de abril. Esto ha sido debido a que la FISA no la ha autorizado porque estima que hay que realizar unas obras en el circuito italiano y por lo tanto no lo ha homologado.

CUARENTA monoplazas completan la lista de coches inscritos en el Campeonato Internacional de Fórmula 3000.

JORDI ARCARONS va a disputar el Campeonato de España de Enduro, pero ello le va a llevar a tener que rechazar una oferta de Cagiva para participar en el Rallye de Tunes. La escudería italiana quedó encantada con la actuación del piloto español y por ello le ha hecho una nueva oferta en espera de decidir su participación en el París-Dakar 91. Todavía no es definitiva la decisión de Arcarons pe-

ro sus compromisos en España son primordiales.

JUAN RIDRUEJO va a dirigir sus esfuerzos en 1990 a dos frentes diferentes. Por un lado va a tomar parte en el renovado Campeonato de Velocidad con un Ford Sierra Cosworth y por otro va a intentar conseguir el título de la Copa Renault 5 Turbo. Para ello contará con el apoyo de Cepsa e Hispano 20, respectivamente.

CARLOS MAS importa un revolucionario cuentakilómetros para motos. Es una versión utilizada por los participantes en el París-Dakar y se adapta a cualquier motocicleta. La información que ofrece comprende: distancia recorrida, reloj, velocidad máxima en el recorrido, etc... y todo ello con gran exactitud. Este instrumento es digital y funciona con un sensor electrónico situado en la rueda delantera. Tiene un precio de 30.000 pesetas. Todos los interesados pueden llamar al teléfono: (93) 372 35 00.

NUEVAS fechas en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. Al celebrarse las 24 Horas de Le Mans (no puntuable) los días 16 y 17 de ju-

nio, la carrera de la especialidad del Jarama se atrasa una semana y se celebrará el 1 de julio, esto es para que a los equipos les dé tiempo a prepararse después de Le Mans. Por otro lado la prueba que cerraba el calendario, prevista en Estados Unidos, se ha suspendido al no haber encontrado ningún circuito apropiado.

EL RACE ante los rumores que se levantaron en año pasado acerca de que muchos de los pilotos del Campeonato de Rallyes de Tierra entrenaban los tramos, está pensando una solución que puede consistir en dar a conocer donde se celebrarán las carreras sólo un par de semanas antes.

ALVARO ACEVEDO es el nuevo responsable de prensa del departamento de competición de Lancia. Desde estas páginas le deseamos mucho éxito en este nuevo trabajo.



ARENZANA

PRESENTE EN DOS FRENTES

Alvaro de Arenzana ya tiene decidido lo que va a hacer este año. Encuadrado dentro del equipo Minister Racing, con el que ya estuvo corriendo la pasada temporada, va a participar incluido en el proyecto Racing For Spain, promovido por la FEA en doce carreras de Fórmula Ford 1.600 en Inglaterra. Su compañero en esta nueva andadura va a ser Pedro Martínez de la Rosa, vencedor de la Fórmula Fiat Uno. Pero el objetivo prioritario de Arenzana es conseguir el Campeonato de España de la especialidad, por lo que las carreras que dispute en Inglaterra no coincidirán con ninguna del campeonato español. En los dos certámenes va a contar con el apoyo de Marlboro.

MICHELLE MOUTON

MEZCLA EXPLOSIVA

La piloto francesa Michelle Mouton, vencedora de pruebas del Mundial de Rallyes con un Audi Quattro, y única representante femenina que ha estado a punto de alzarse con el título de la especialidad, estuvo probando recientemente en Misano el Audi 90 Quattro que participó el año pasado en el campeonato americano IMSA-GTO. Asesorada por Walter Röhrl, tuvo que cambiar su forma de conducir para poder sacarle buen partido a este espectacular vehículo de 620 caballos. Acostumbrada a la conducción de rallyes tuvo que adaptarse a una forma de pilotaje mucho más fina. Al final quedó impresionada con el rendimiento del vehículo, y su estabilidad a toda prueba.



RAC RALLYE

NO MAS SECRETO

La próxima edición del RAC de Inglaterra va a presentar novedades muy importantes, la mayor de todas es que los pilotos participantes podrán entrenar los tramos, por lo que pierde su condición de rallye secreto. Por otro lado la inscripción está reservada a 150 equipos, que podrán recibir asistencia casi después de cada tramo cronometrado y sus respectivos «ouvriers» podrán pasar antes por los tramos e informarles de su estado.



ALVARO DE ARENZANA

POR UN MILLON DE DOLARES

Hay dos maneras de correr en Fórmula 1. Pagando o cobrando. Es la gran diferencia que existe entre los que quieren llegar y los que están en el podio de la gloria.

Todos han entrado por el mismo camino, con un patrocinador bajo el brazo. Los que triunfan, los que ganan carreras, viven después la curiosa metamorfosis. Los sponsors se los disputan. Les llueven ofertas comerciales. Los managers de las escuderías punteras les persiguen.

Vamos a los ejemplos concretos que es la mejor forma de entenderlo. Alain Prost gana alrededor de siete millones de dólares por temporada -casi ochocientos millones de pesetas- y tiene que decir «no» a docenas de ofertas de merchandising. Luis Pérez Sala debía aportar un millón de dólares -120 millones de pesetas- para poder sentarse en un monoplaza Brabham.

Lo cierto es que al piloto español se le presentó una oportunidad de oro cuando tenía decidido tomarse un año sabático en los Grandes Premios. Después de la amargura vivida en Minardi el último año no quería seguir por seguir. Lo que sucede, es que Brabham no es Coloni ni Eurobrun y la oportunidad no era para descartarla de buenas a primeras.

El problema radicaba en levantar un millón de dólares en poco más de una semana. Son muchas llamadas, muchos dossiers, y muchas visitas las que se han hecho. En estos casos, la prisa suele ser mala consejera y encima, las marcas importantes ya tienen planificados sus presupuestos de patrocinio y publicidad.

Pérez Sala disparó a tiro hecho. Tabacalera, Repsol y Camel han sido sus objetivos. No era fácil pero Luis tampoco es un desconocido. Era la última oportunidad el automovilismo español de seguir en la Fórmula 1. Mil veces lo hemos planteado en esta ventana. Es del todo sorprendente y hasta inexplicable, que en motociclismo dominemos la velocidad y en automovilismo sólo brillamos en rallyes.

Mientras Pérez Sala deshojaba su margarita, el dictador Balestre que lleva la Federación Internacional como si fuera su finca particular, seguía manteniendo un pulso absurdo e injusto con el brasileño Senna. En un negocio de miles de millones, en un espectáculo de primer nivel mundial, es inadmisible que se quiera hacer prevalecer toda cuestión de orgullo personal mal entendido por encima de la lógica.

Ya va siendo hora de cuestionar a Balestre y buscarle recambio. Un deporte que va a 300 por hora, no puede estar dirigido por un anciano que solo sirve para salir en las fotos de los repartos de premios. Claro que Prost, igual no piensa igual...



CARRETERAS EN OBRAS

- RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaén. Provincia de Córdoba.
- N-V, Talavera-Navalmoral.
- N-VI, Adanero-Villalpando.
- N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
- N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Torremolinos.
- N-430, Almansa-Alcudia.
- N-620, Burgos-Magaz.
- A-630, Campomanes-Oviedo.
- E-70, Laredo-Castro Urdiales.

Para mayor información llamar a **Tele-ruta: (91) 441 72 22**



LO QUE HAY QUE VER

FORMULA 1 EN DIRECTO

EUROSPORT, la cadena de televisión que es recibida en más de diecisiete millones de hogares de veintidós países europeos, ha llegado a un acuerdo con la FOCA para la retransmisión, en directo, de toda la temporada 90 de Fórmula 1. La primera conexión será el 11 de marzo desde el circuito de Phoenix en Estados Unidos.

Hasta entonces, los habituales informáticos deportivos del motor:

Lunes 19 y martes 20, 21:00; miércoles 21 a las 15:00; jueves 22 a las 19:00 y sábado 24 a las 10:30.

ENTRENAMIENTOS EN JEREZ

MOTOR Sport, el programa que Gerardo Puentes dirige semanalmente para Euskal Telebista, ofrecerá los resultados de la prueba del Toyota Camry 2.0 16V; noticias de la presentación del Fiat Tempra; hablará del equipo de Kenny Roberts; Herri Torrontegui comentará las impresiones durante los entrenamientos en Jerez y por último, ofrecerá un resumen del Rallye Costa Brava.

Sábado 24 en ETB1, 23:00 en euskera. Domingo 25 a las 15:00 y martes 27 en 19:00 en castellano.

DE PELICULA

UN POCO DE TODO

Lo mejor del año 89... del motor, es una de las más recientes novedades de Video-racing. El Mundial de Velocidad, de Rallyes, Motocross de 500 c.c., Enduro, Trial, Sides y mucho más, componen esta cinta de cien minutos de duración, que pretende entretener no sólo a los más aficionados del motor, sino a todos los que disfrutan con buenas y espectaculares imágenes.

Precio: 2.995 pesetas
Puntos de Venta: Hipermercados y grandes almacenes o pedir a Video-racing, Apdo. de Correos 2119, 28080 Madrid.

VETERANOS

CLASICOS A CALAFAT

LA Asociación Catalana de Clásicos Deportivos, organiza las III Horas de Calafat, una prueba de velocidad para

todas las categorías que se darán cita en este circuito el próximo 26 de febrero.

DE VACACIONES

LANZARSE A LA AVENTURA

MUNDO en Ruta organiza, en colaboración con el gobierno Argelino, el I Raid de la amistad entre España y Argelia. La salida, prevista para el 4 de mayo, será en barco desde Alicante con destino a Orón, punto de inicio del recorrido por las principales zonas turísticas y de interés cultural del país. Con anterioridad a esta fecha, los organizadores realizarán diversas pruebas de aptitud de pilotaje.

El plazo de inscripción termina en el momento en que se complete la lista de treinta coches que formarán la expedición. El precio incluye traslado hasta Alicante, barco, alojamiento y comidas.

Precio: 300.000 pesetas (coche y dos ocupantes)

Más información: (91) 522 91 60

El Grupo Motor Aventura 4x4 de Valencia, viene realizando desde hace años unas travesías por Marruecos para coches de 4x4 y motos de trail. Para la próxima edición, coincidiendo con Semana Santa, ha seleccionado un trazado variado por el Alto Atlas y pistas desérticas. El precio incluye pasajes de barco, hoteles, camping, comidas, asistencia y transporte de equipaje para las motos. Las plazas son limitadas.

Fecha: Del 7 al 15 de abril.
Precio: 110.000 pesetas por vehículo y piloto, cada acompañante, 80.000 pesetas.

Más información: G.M.A. Tel. (96) 217 06 38

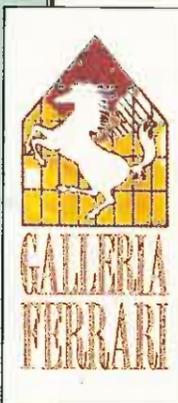
GALERIA FERRARI

El pasado 18 de febrero se abrieron por primera vez al público las puertas de la Galleria Ferrari. Una apasionante muestra de la historia completa de la marca, bocetos, posters, colecciones de sellos, maquetas, trofeos, motores e incluso, una reproducción exacta del estudio de diseño de la fábrica de Modena. Visita obligada para los que viajan por la zona y saben aprovechar una oportunidad única de adentrarse en la vida del mítico Enzo Ferrari y la marca que lleva su nombre.

Precio de entrada: **500 pesetas**

Horario: **De 9:30 a 12:30 y de 15:00 a 18:00. Cerrado los lunes.**

Dirección: **Via Dino Ferrari, 2, Maranello, Modena.**



TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel. (900) 12 35 05

CAMPESA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (91) 450 10 00

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT
Tel. (91) 456 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 11 22 22

Coordina Lourdes Bravo

Si no ves, no conduzcas.

Si conduces, hazlo con seguridad.

Faros antiniebla y largo alcance Hella

Niebla cerrada, lluvias torrenciales, nieve, curva a la derecha y la carretera no aparece. En estas situaciones, si no ves, no conduzcas. Por eso para verlo claro, por tu propia seguridad, instala faros antiniebla o de largo alcance Hella. Diseñados para integrarse en la carrocería de su coche, realizando su estética. También con rejillas y spoilers creados para cada modelo.



DESCUBRA DISCOVERY. ES DE LAND ROVER.



La marca Land Rover, creadora de dos coches míticos, el Land Rover y el Range Rover, presenta ahora un nuevo todo terreno.

El nuevo Discovery. Diferente a todo lo conocido. Su motor: diesel, de inyección directa de alta velocidad, 2,5 litros, intercooler y turboalimentado. Menor consumo a cualquier velocidad, mejor aceleración y mejor par máximo de todos los vehículos de su clase.

El interior: diseño ergonómico de los asientos, texturas, telas y colores combinados.

Techos solares y grandes zonas acristaladas con ventanillas alpinas. ¡Espectacular!

Y una suspensión de diseño exclusivo: en la parte delantera, con muelles helicoidales de desplazamiento lineal y amortiguadores dobles. En la parte trasera, muelles helicoidales con desplazamiento progresivo. ¡Fabuloso!

Discovery de Land Rover. Un vehículo que combina estilo y prestaciones. Confort y fuerza. Ciudad y terrenos duros.

Descúbralo en los nuevos concesionarios Land Rover. Se descubrirá ante él.



QUE PASA CON LOS SEGUROS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de febrero de 1990

Núm. 331 • 300 pts.

TODAS LAS "GANGAS" DEL MERCADO NACIONAL

OFERTAS QUIEN DA MAS

CROMA JARAMA • IBIZA SLALOM • MALAGA GLX
BX PREMIER • CORSA JACA • R-5 SAGA • 309 LOOK

LOS CHRYSLER LLEGAN EN OCTUBRE



PRUEBAS



MAZDA RX-7 TURBO II



LAND ROVER DISCOVERY

NUEVO FIAT TEMPRA



SEIS VERSIONES • HASTA 190 KM/H. A PARTIR DE MILLON Y MEDIO



8 413042 641506

00331