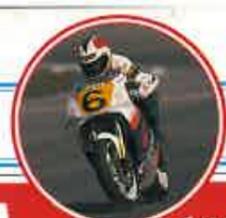


MOTOS EN JAPON



FORMULA-1 EN BRASIL

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

31 de marzo de 1990

Núm. 336 • 300 ptas.

NUEVO OPEL KADETT

TAMBIEN EN BERLINA
Y CABRIO



ES'90

ESPAÑA
PALMO A PALMO

REGALO
CARTOGUIAS

Motor 16

COLECCIONABLE

CARTOGUIA

CON ESTE NUMERO
GALICIA

DE 1.600.000 A 1.800.000 PESETAS

COMPARATIVA PESOS MEDIOS

- ROVER 214 GSI ● PEUGEOT 309 SR ● FIAT TIPO
- DGT 1.6 ● RENAULT 19 TXE ● FORD ESCORT 1.6
- GMIA ● OPEL KADETT 1.6 GL



Philips Car Stereo



Escalera de color

Lo máximo en sonido. Philips lanza al mercado el auto-radio que rompe con lo establecido: su nuevo DC-699. Alta fidelidad, pura emoción. Ecualizador de cinco bandas para alcanzar una calidad de sonido perfecta, dando brillantez y color a cada nota. Y la fuerza de 100 vatios para vivir intensamente cada momento.

Sintoniza la perfección. Conector frontal de Compact Disc para que disfrutes de tu reproductor portátil, veinticinco presintonías, búsqueda de canciones, selector de cinta metal-cromo, Dolby, autoreverse... y además con extraíble. Y si quieres alcanzar la calidad plena, te recomendamos altavoces Philips. Apuesta con escalera de color. Ganarás en todas las bandas.



NUEVO AUTORADIO DC-699
EL COLOR DEL SONIDO



PHILIPS



UNA SEMANA MUY MOVIDA

Mal, muy mal, dio comienzo la semana pasada para los automovilistas. En el caso concreto de Madrid, la huelga de autobuses puso de manifiesto las deficiencias de otros medios de transporte. Como por ejemplo los trenes de cercanías, que no cumplen sus horarios la mayoría de las veces y desesperan a sus usuarios. Estos, ven como una de los sistemas con mayores posibilidades para el desplazamiento cotidiano, sufre retrasos sin razón aparente. Por el contrario, los coches particulares aumentaron su velocidad media de circulación en un tráfico de por sí caótico, pero agilizado por la ausencia de autobuses.

Casualmente, en esta misma semana se ha desarrollado el referéndum sobre el tráfico en Madrid. La gran mayoría de los aproximadamente 160.000 votantes se han pronunciado por la no utilización del coche en el centro y si bien esta convocatoria prácticamente ha sido secundada sólo por quienes propugnan la prohibición del automóvil en determinadas circunstancias, el problema que la ha originado bien merecería que los transportes urbanos se adecuaran de una vez por todas a las necesidades de la gran ciudad. Esto es lo primero que se debe hacer, antes de tomar cualquier otra medida.



Para endulzarnos un poco las cosas, el viernes 23 se autorizaban unas cuantiosas inversiones destinadas a completar las autovías del Plan General de Carreteras. Pero con lo deprisa que pasan los días y lo lento que discurren las obras, mucho nos tememos que en diciembre del 91 todavía estén sin terminar, aunque esa fecha sea la prevista por el MOPU, con el fin de iniciar el II Plan General de Carreteras en 1992. Entretanto, para la inminente Semana Santa es casi segura la inauguración de algunos de los tramos que se están finalizando en estos días. Lamentablemente, los embudos que se forman en un sentido y otro al pasar de dos carriles a uno, seguirán minando la paciencia de los automovilistas. Son las consecuencias de las autovías «a cachos»...

El domingo 25, el día del deporte, la semana terminó mejor de lo que había empezado. Resultados esperanzadores en el Gran Premio de Japón de Motociclismo y victoria histórica de Alain Prost sobre Ferrari en Brasil. Los mundiales van por buen camino.

Alberto Mallo

- 10 LO ULTIMO**
Los nuevos Kadett
- 14 AL VOLANTE**
Honda Concerto
- 17 ECONOMIA**
Coches en la CE: diferencia de precio
- 25 MERCADO**
Estadística
- 38 FRENTE A FRENTE**
Rover 214 GSí y sus rivales



- 48 A FONDO**
Volvo 470 Turbo 16V
- 56 GENTE**
Salvador Dalí

- 76 VIAJAR CON ALFA**
Galicia
- 80 DEPORTE**
Camel Trophy

- 83 DEPORTE**
Motos: Gran Premio de Japón
- 88 DEPORTE**
Rallye de tierra de Alicante

- 92 DEPORTE**
F-1: Gran Premio de Brasil

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. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, 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); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Poñadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rusé y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. 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. Telex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 266.04.02-03. Fotocomposición: Galerín, S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Farras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.36/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1989. Difusión controlada por OJD.





ROVER 400

FIEL A LA CITA DE ABRIL

Los Rover 400 ya están en el mercado británico, y han llegado puntuales a la cita anunciada por Motor 16 en noviembre pasado. Los nuevos modelos ingleses son familiares de tipo medio-alto con carrocería de tipo clásico, es decir, con cuatro puertas y maletero independiente. El modelo estelar de la nueva gama 400, el Rover 416 GSi 16V recibirá el cuatro cilindros Honda de 1,6 litros de cubitaje con inyección electrónica de carburante, un motor con 130 caballos de potencia que permitirá superar los ciento noventa por hora de velocidad punta y acelerar de cero a cien en 8,9 segundos. Los Rover 400, coches de 4,41 metros de longitud, estarán disponibles en el mercado español en los primeros compases del otoño, con unos precios comprendidos entre 2.000.000 y 2.700.000 pesetas.

SUZUKI SWIFT

TRES NOVEDADES

La gama Swift comercializada en el mercado español cuenta con tres novedades de relieve. El modelo más sencillo, el Swift 1.3 GL, utiliza la carrocería del modelo ya conocido, con tres puertas; su motor, un cuatro cilindros con 1,3 litros de cubitaje que da 67 caballos de potencia. Su precio ronda 1.325.000 pesetas. El Swift 1.6 GLX utiliza una carrocería de tipo clásico, con cuatro puertas, animada por

un motor de 1.590 centímetros cúbicos con culata de dieciséis válvulas y 91 caballos de potencia, su precio se mueve en torno a 1.600.000 pesetas. El Swift 1.6 GLX 4WD, con tracción a las cuatro ruedas, es el último componente de esta oleada Suzuki, utiliza el motor de 91 caballos y su precio ronda 1.850.000 pesetas. Todos los Swift podrán recibir también el aire acondicionado por 175.000 pesetas.



EN VOZ BAJA

El Suzuki Vitara está a punto. Saldrá al mercado el próximo día 21 de abril y los precios de las cinco versiones se moverán entre 1.400.000 pesetas y 1.800.000 pesetas. Los responsables de Suzuki-Santana se muestran muy esperanzados con el nuevo todo terreno, que mostrará una gran agilidad gracias a los 82 caballos de su motor.

Seguimos con los todo terreno. Se saben más detalles del futuro jeep fabricado por Renault y Chrysler en FASA-I de Valladolid. Esta fábrica producirá entre cincuenta y sesenta mil

coches anuales, de los cuales dos tercios serán distribuidos por la red comercial Renault, que los venderá en Europa del Sur. En el norte del continente, este coche será vendido por la red Chrysler. La denominación comercial es la de Junior Jeep y utilizará motores de gasolina 1,7 de la serie «F» y diesel atmosférico. El modelo con nombre Chrysler utilizará motores 2,2 litros de procedencia USA. La transmisión será del tipo «conectable» y su longitud es de 3,70 metros, apenas un poco más que el Vitara. Las diferencias entre el Renault y el Chrysler serán sólo de equipamiento y de pequeños detalles.



ALFA 164 Q.V.

EL FINAL DE LA ESPERA

Alfa Romeo prepara ya el lanzamiento definitivo del 164 Quadrifoglio Verde. Los Alfa 164 Q.V. en versión europea verán la luz en el Salón de Turín, a partir del 20 de abril próximo y su comercialización en nuestro país se iniciará en los primeros compases del otoño, con un precio cercano a los cinco millones y medio de pesetas. El tono deportivo del 164 Q.V. llegará de la mano de un motor especial, el seis cilindros en V de tres litros de cubitaje con 210 caballos de potencia, así como de diversos retoques en el tren delantero y en los frenos. Su velocidad punta rondará los 245 kilómetros por hora.

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO

COPANDO EL B. O. E.

La Dirección General de Tráfico copó el pasado jueves día 22 un total de 17 páginas del Boletín Oficial del Estado por medio de una resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el 90. Esa regulación afecta al tráfico de vehículos especiales (maquinaria agrícola, mercancías peligrosas, transporte de más de 3.500 kilogramos, etc.) que coincide con fechas festivas o puentes a nivel nacional, fechas de aglomeraciones.

GOLF GTI

¡QUE PRECIO!

El VW Golf GTI ha rebajado su precio final en 140.000 pesetas; el último modelo sale al mercado por algo menos de 1.940.000 pesetas, casi un siete por ciento menos que los modelos comercializados hasta el momento. El último Golf GTI, con motor de 112 caballos de potencia, lleva cuentavueeltas y asientos deportivos.



AUTOVIAS

NUEVO EMPUJON

El Consejo de Ministros aprobó el pasado viernes día 23 un nuevo paquete inversor en materia de carreteras que afecta al Programa de Autovías, concretamente a 272 kilómetros, con un monto total de 145.000 millones de pesetas. Los principales tramos concedidos son Trujillo-Miñadas y Badajoz-frontera portuguesa, en la N-V; Lérida-Tárrega y Morata de Jalón-La Almunia de Doña Godina, en la N-II; Mieres-Campomanes, de la autovía que unirá la Autopista Astur-Leonesa con Oviedo, y Buitrago-Santo Tomé, en la N-I.

VERDE Y ROJO



Aún no ha entrado en vigor la última bobada que se le ha ocurrido al Ayuntamiento de Madrid (nos referimos al Plan RED) y ya la pintura de muchas de las calles ha desaparecido o está a punto de desaparecer. Da la impresión de que alguien se ha forrado con la contrata y si nos equivocamos... que nos lo digan.

Por primera vez hemos visto en España un lanzamiento original y eficaz para un nuevo modelo de automóvil. Se trata, naturalmente del Alfa 33 que no ha pasado inadvertido. Evidentemente, los medios puestos en juego han sido cuantiosos, pero el resultado, por lo que hemos podido conocer, ha sido auténticamente espectacular. Julia Otero y Luis Pérez Sala hicieron un buen papel en los anuncios.

Con la llegada del buen tiempo, comienzan a proliferar los aficionados a la bicicleta, que invaden las carreteras. Hay una cosa evidente: la coincidencia de bicis y coches, en una vía rápida, como una autovía, es una temeridad que algún día puede saldarse con una tragedia y circular por los arcones no es una solución. La DGT tiene que exigir al MOPU la construcción de vías para estos vehículos.

Rover España se pasa a nuestro bando. Desde ahora mismo, es también editora de una preciosa publicación, bautizada con toda lógica «Land & Range», dirigida a los clientes y amigos. Les deseamos el mayor de los éxitos en esta nueva ocupación periodística, ejercida ya con éxito por algunos de sus responsables.

RUEDA ORBITAL

SBARRO AVANZA

La rueda orbital, presentada por la sociedad Sbarro Mottas en el Salón de Ginebra de 1989, continúa su marcha a un ritmo cada vez más rápido. En el proyecto participan firmas de la categoría de FAG y SKF, para los rodamientos, elementos vitales en el diseño de la rueda orbital, y de Pirelli, para los neumáticos especiales. La rueda tradicional, conocida hace tres mil años va a vivir su revolución con la llegada de la rueda orbital, palabras de D. Mottas.



JACQUES CALVET

PODER TOTAL

Jacques Calvet, presidente de PSA y presidente de Automóviles Citroën, incrementará sus poderes a partir del 28 de marzo, fecha del consejo de administración de Automóviles Peugeot. Este será el último acto oficial para el presidente de Peugeot, Jean Boillot, que accederá a su jubilación. Su puesto será ocupado por Calvet.



BALLESTA

SEAT TERRA DIESEL

TRANSPORTE ECONOMICO

SEAT acaba de completar su gama de vehículos comerciales ligeros; el Terra Diesel es el último componente de su gama. Los nuevos modelos Terra Diesel salen al mercado por 1.026.000 en las versiones cerradas y por 1.056.000 pesetas en la versiones acristaladas. Seat ha adaptado el motor Volkswagen Diesel más pequeño, un cuatro cilindros en línea de 1,3 litros de cubitaje con 45 caballos de potencia, un

motor que ya ha demostrado toda su eficacia y economía en los Polo CL. Por vez primera un coche de marca Seat incorpora una mecánica Volkswagen, emparejamiento que será cada vez más frecuente en un futuro próximo. Todos los indicios apuntan al lanzamiento de un Seat Marbella con este mismo motor, que se convertiría, de la noche a la mañana, en el modelo más rápido y económico de la gama.



ENASA

LA CE INVESTIGA LA VENTA

PROXIMAMENTE se espera la llegada a nuestro país de una delegación de la Comisión Europea para completar sobre el terreno la encuesta abierta por el Ejecutivo comunitario relativa a la alianza entre Daimler-Benz y MAN para comprar Enasa. Este tema, que ha sido analizado por los mismísimos Helmut Kohl y Felipe González tras su reciente encuentro, se está enrareciendo desde que el Tribunal alemán de Defensa de la Competencia dictaminara que la operación podría poner en peligro la libre competencia del mercado comunitario ya que se genera una «posición abusiva» de corte monopolista.

RENAULT
DESIGN Industriel

DISEÑO

ALTA COSTURA

DESDE hace seis semanas, ciento noventa y ocho trabajadores -entre los cuales hay cuarenta diseñadores-, se mueven febrilmente en las nuevas instalaciones de Renault Design Industriel, en París, bajo las órdenes de Patrick le Queument. La superficie es de 21.500 metros, en los que se vive a «escala automóvil», con espacio suficiente para analizar uno o varios modelos con la perspectiva deseada.

SEGUROS

REESTRUCTURACION DE TARIFAS

LA patronal del sector asegurador, Unespa, va a enviar a las compañías que operan en el ramo del automóvil una nota que detalla la evolución y características de la creciente siniestralidad vial. Este documento pretende ser una herramienta de trabajo para la elaboración de las nuevas estructuras tarifarias que, según fuentes del sector, no supone una subida lineal del precio del seguro del automóvil.

ITAL DESIGN AZTEC

EL SUEÑO JAPONES

DESAFIANTE, agresivo y animado por una mecánica salvaje, así se presenta el Aztec, un biplaza de excepción creado por Itai Design, el estudio de diseño capitaneado por Giorgio Giugiaro. El Aztec es noticia porque se ha convertido en un modelo de producción, un coche del que sólo se construirán 55 unidades con un precio final que rondará los 45 millones de pesetas. Un grupo japonés, Compact SRL, ha conseguido la exclusiva de la venta gracias a la ayuda de Hideyuki Miyakawa, antiguo asociado de Itai Desig y amigo personal de Giugiaro, que también convenció a Audi para el aprovisionamiento de 55 mecánicas preparadas, con cinco cilindros, 2,2 litros de cubitaje, sobrealimentación por turbo y 250 caballos de potencia, que impulsarán al Aztec por encima de los 240 por hora. El primer coche se está construyendo ya en los talleres de Carrozzeria Savio y saldrá a la luz en el próximo Salón de Turín, a mediados de abril.

UNIROYAL

SUPER INVERNALES

EL momento climatológico no parece el más adecuado, con las temperaturas en alza y la primavera en pleno auge, pero siempre hay que llamar la atención sobre los neumáticos invernales, sobre los neumáticos que dan sus mejores prestaciones en lluvia o en nieve. La última cubierta Uniroyal, la MS Plus 3, ofrece esas cualidades en versión H, ideal para rodar a más de 210 kilómetros por hora.



Los últimos neumáticos MS Plus 3 ya están disponibles en el mercado español.

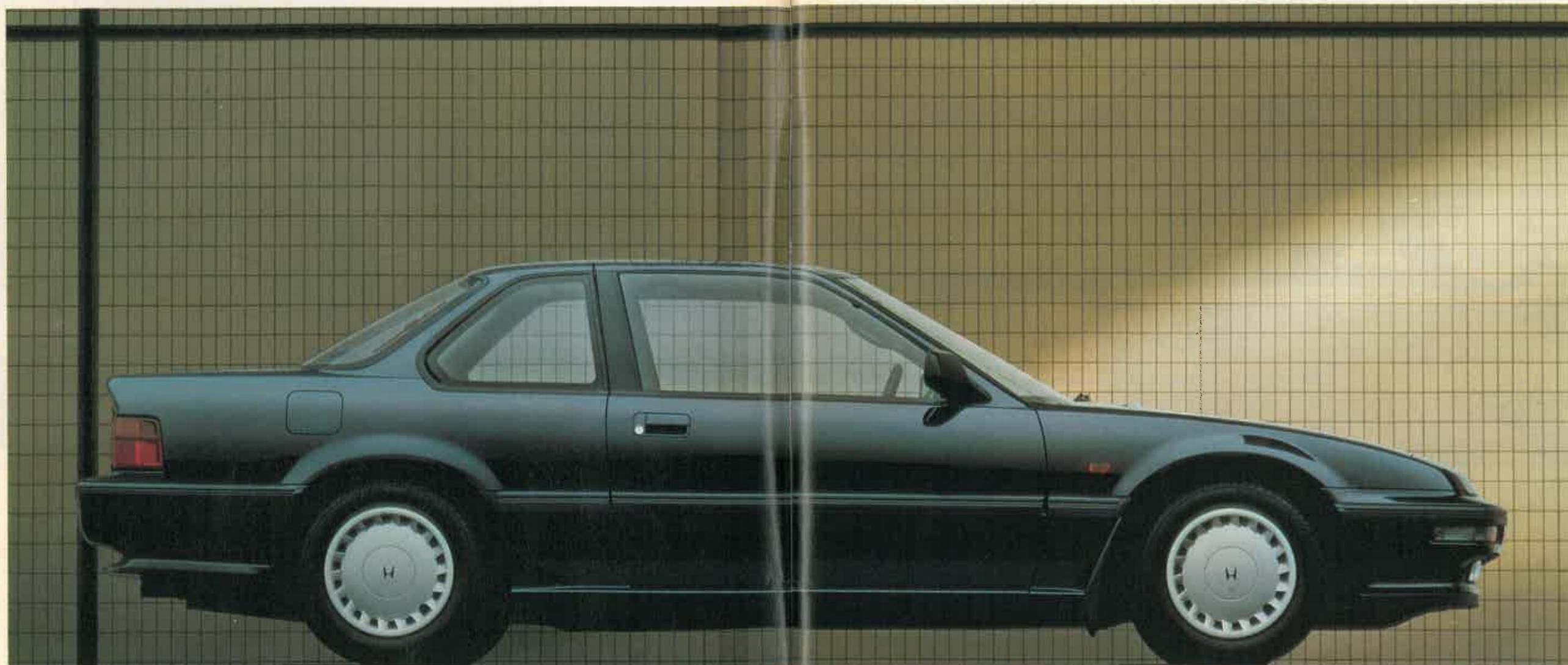
El laboratorio.



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cuatro últimos años.



El resultado.



PRELUDE

Ante todo, corregir una idea equivocada. En Honda no fabricamos coches para ganar en las competiciones. Aunque a tenor de nuestros éxitos, así podría creerse. Usamos las competiciones para mejorar nuestros coches. Y el resultado de esta

autoexigencia son maravillas de la tecnología como el Honda Prelude. Un automóvil que dispone de un sistema exclusivo de cuatro ruedas direccionales que le da mayor estabilidad y control en los adelantamientos y un radio de giro increíblemente pe-

queño en los aparcamientos. Un coche con una mecánica tan fiable que le convierte en uno de los automóviles que menos visita el taller. Un automóvil, en definitiva, sólo concebible en un laboratorio tan exigente como los circuitos de Fórmula 1.

 **HONDA**

Vehículo de Evolución

LOS FUTUROS KADETT

TAMBIEN CABRIO Y BERLINA

Muy pronto comenzará a venderse en nuestro país el nuevo Kadett, uno de los coches de más éxito. Se ofrecerá con carrocerías de dos y tres volúmenes, mientras que el cabrio, no aparecerá hasta 1995.

EL Opel Kadett, un modelo con unas cifras de ventas millonarias y líder durante muchos meses en el ranking de ventas del mercado español, rejuvenecerá su estética con la presentación del nuevo modelo en el Salón de Francfort, en otoño de 1991. Esta sexta versión del Opel Kadett estará disponible para su venta en versiones de tres y cinco puertas en esas fechas en el mercado español. En meses posteriores llegarán a nuestro país el tres volúmenes, mientras que el cabrio no aparecerá hasta algunos meses después.

Los rasgos de la nueva carrocería, que conservará la plataforma del modelo actual, serán más suaves, incorporándose unos faros rectangulares y una calandra muy redondeada al estilo de los Opel Vec-

tra o Calibra. El portón trasero, en las versiones de tres y cinco puertas, será más inclinado y la superficie acristalada del coche será mucho mayor por la nueva disposición de las lunas laterales y del parabrisas frontal. Las dimensiones se mantendrán, aunque se incrementará algo la anchura y la altura del vehículo para favorecer así la habitabilidad interior.

El chasis empleado en este coche será de dimensiones algo inferiores al Vectra, aunque de batalla más corta, lo que beneficiará de forma notable su estabilidad y manejabilidad en carretera. Se encuentra en preparación una versión del Kadett con tracción a las cuatro ruedas y diferencial de acoplamiento viscoso, siguiendo las tendencias actuales en esta categoría de coches.

Las mecánicas incorporadas serán nue-

NUEVOS CABRIO.

El nuevo Kadett Cabrio no se comercializará hasta 1995 y se caracterizará por una mayor amplitud interior.



MAS HABITABLE..

El nuevo Kadett de tres volúmenes será más amplio interiormente aunque mantendrá sus medidas exteriores.



AMPLIA OFERTA.

La nueva gama Kadett dispondrá de una gran oferta en motorizaciones, en concreto siete de gasolina y dos de gasóleo.

ve, dos diesel y siete de gasolina, algunas de ellas ya conocidas, aunque más evolucionadas. Los motores de gasolina serán los siguientes: un 1,4 litros de 60 caballos de potencia, un 1,6 litros de 75 CV, un 1,8 litros de 90 CV, un 2 litros de 115 CV y otro de dieciséis válvulas y 150 CV, todos ellos con inyección electrónica. Los motores de la versión GSi y V6 serán un dos litros de dieciséis válvulas, turbocompresor y 190 caballos de potencia para el GSi y un 2,4 litros, seis cilindros en V y 180 CV, para el V6. Las versiones de gasóleo serán una de 57 CV atmosférico y otra sobrealimentada con 90 CV de potencia.

La versión de tres volúmenes, de estética parecida a la de su hermano mayor el Vectra, saldrá al mercado un año más tarde, en 1992. Este coche mantendrá las dimensiones exteriores de su predecesor,

aunque verá mejoradas su amplitud interior y su habitabilidad. El maletero mantendrá su capacidad, a pesar de su menor longitud exterior aparente. El diseño, tanto exterior como interior, ha sido elaborado por el mismo equipo del Opel Vectra, lo que justifica su similitud estética.

La versión familiar tendrá unas líneas exteriores mucho más suaves y elegantes que las del actual Kadett Caravan, adoptando una filosofía de coche familiar más que de coche de carga.

El nuevo Kadett Cabrio no se comercializará, al menos, hasta el año 1995, por lo que se seguirá fabricando hasta entonces el modelo actual. El nuevo Cabrio gozará de una mayor amplitud interior, lo que era de esperar, y una línea más a la moda.

Victor Deike



Cómpratelo.



Por 2.475.000 pts.

¿Y por qué no? ¿A ver por qué? Imagínate, por un momento, que te lo compras. Imagínatelo y...

Compara tu Renault 21 cinco puertas con los otros.

Compara los niveles de potencia: Desde 74 a 120 CV.

Compara el equipamiento: Que incluye de serie, por ejemplo: Ordenador de abordo (TXE), llantas de aleación ligera (TXE y TURBO DX) o sistema ABS en tres de las versiones.

Compara los detalles: Como el aire acondicionado

y dirección asistida de serie, tapicerías de verdadero alto de gama o telemando de apertura de las puertas.

Más la posibilidad de extensión de la garantía a 5 años, a través de la Tarjeta Renault.

Y, por último, compara el precio: 2.475.000 Ptas., el más alto de la gama.

Entenderás por qué las comparaciones son odiosas. Para quien las pierde.

* Precio máximo recomendado por el fabricante para Península y Baleares.

Renault 21
5 Puertas
Amate a ti mismo.



HONDA CONCERTO

RIVALIDAD EN FAMILIA

En esta agitada primavera se presentan muchas novedades, entre las que destacan el Honda Concerto que inicia su andadura en abril.

Víctor Piccione y Esteban Delgado

Enviados especiales

CON una puntualidad suiza, respecto a lo anunciado, el próximo día dos de abril se va a iniciar la comercialización del Honda Concerto en España.

Hace tan sólo unas semanas tuvimos la oportunidad de realizar una toma de contacto en Bélgica. Ahora hemos tenido la oportunidad de hacer más de cuatrocientos kilómetros por las carreteras españolas con todas sus peculiaridades de trazado y firme tan distintas de las belgas. Tal y como pudimos apreciar en la primera toma de contacto, el Concerto es un coche fácil y agradable de conducir, no tiene pretensiones velocísticas, pero permite rodar a buen ritmo por cualquier tipo de carretera. La suspensión tiene un excelente compromiso entre el confort de marcha y el comportamiento. En curvas cerradas tiene una evidente tendencia a tirar de morro, pero la nobleza de esta reacción permite corregir cualquier intento de desmán con sólo jugar con el acelerador y la dirección. Sobre este último elemento hay que decir que tiene un sistema de asistencia bastante conseguido, que permite tener un tacto directo en los primeros 25 grados de giro. Si se gira más, entonces entra en funcionamiento la asistencia. De esta forma se mueve el volante sin la más mínima complicación. Los frenos son otro punto destacable del Concerto. Aunque el tacto es algo blandón, son muy eficaces y el sistema antibloqueo ALB incrementa su eficacia sobre mojado.

En curvas cerradas tiene una evidente tendencia a tirar de morro, pero la nobleza de esta reacción permite corregir cualquier intento de desmán con sólo jugar con el acelerador y la dirección. Sobre este último elemento hay que decir que tiene un sistema de asistencia bastante conseguido, que permite tener un tacto directo en los primeros 25 grados de giro. Si se gira más, entonces entra en funcionamiento la asistencia. De esta forma se mueve el volante sin la más mínima complicación. Los frenos son otro punto destacable del Concerto. Aunque el tacto es algo blandón, son muy eficaces y el sistema antibloqueo ALB incrementa su eficacia sobre mojado.



HERMANOS DE SANGRE.

El Honda Concerto (rojo) y el Rover 216, tienen un origen común, pero un carácter diferente..

Es difícil encuadrar al Concerto, puesto que por su tamaño queda a caballo entre los dos segmentos con más peso en el mercado, el de los coches en torno a los 4 y los 4,4 metros. En el segmento superior hay rivales de la talla del Renault 21, el Opel Vectra o la gama Audi 80, mientras que justo por debajo quedan los Renault 19, Fiat Tipo y otros que, aunque generalmente quedan muy por debajo en potencia, encajan en cuanto a tamaño. Es, en definitiva, un coche agradable y con un equipamiento completo.

Aunque hoy por hoy, el Concerto apunta a un segmento más alto en virtud de su motorización, equipamiento y precio, la comparación con su hermano, el Rover 216 GSi es inevitable y ya que ambos inician a la vez su andadura, no hemos podido resistir la tentación de poner uno al lado del otro y examinar que es lo que ofrece cada uno. Estos coches han sido desarrollados conjuntamente por



NO FALTA NADA.
El equipamiento del Honda es muy completo y bien pensado.



UN TOQUE DE MADERA.
La diferencia fundamental entre ambos reside en las inclusiones de madera.

Honda y Rover, pero la comercialización se realiza de forma totalmente independiente.

La semejanza estética es evidente puesto que tan sólo algunos pequeños detalles diferencian a uno de otro. Los grupos ópticos, tanto delanteros como traseros, son distintos, así como los paragolpes. Por detrás la diferencia más importante es el alerón del Honda, que es de goma negra, mientras que en el Rover es algo más discreto y de plástico del mismo color de la carrocería.

En el interior, al margen de los volantes que muestran los emblemas de cada una de las marcas, las más notorias diferencias residen en las inclusiones de madera en los paneles de las puertas y en el salpicadero del Rover.

Técnicamente, ambos coches comparten la misma arquitectura y en el apartado de suspensiones las únicas diferencias residen en que el Honda dispone de unos amortiguadores de gas de largo recorrido.

Bajo el capó delantero aparece un cuatro cilindros en disposición transversal con cuatro válvulas por cilindro en ambos casos. No obstante, aunque el bloque es el mismo en ambos, el Honda dispone de una culata con dos árboles de levas, mientras que el Rover sólo tiene uno. Esto, junto con otras diferencias, se traduce en un rendimiento superior en el Honda, que desarrolla 130 caballos frente a los 116 del Rover. Este último, por su parte, disfruta de una capacidad de recuperación semejante a la del Honda.

También hay que decir que los dos coches se fabrican en la misma fábrica, aunque Honda realiza un control de calidad específico para sus vehículos, con los mismos niveles que se emplean en los coches producidos en Japón.

Por último, hay que tocar el escabroso tema del precio. En este punto hay que destacar que Honda ha apostado fuerte y saca al mercado Español el Concerto con un equipamiento en el cual no falta nada a un precio muy competitivo. En la versión con caja de cambios manual de cinco velocidades, el Concerto cuesta 2.748.000 pesetas. Las unidades con caja de cambios automática de cuatro velocidades, cuestan 150.000 pesetas más. Este precio, teniendo en cuenta el equipamiento, es bastante competitivo. Hay que tener en cuenta que el sistema antibloqueo de frenos ABL, el aire acondicionado, el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos en las cuatro puertas y otros elementos habituales en las berlinas de lujo, se ofrecen de serie.

La diferencia de precio entre uno y otro es de unas 600.000 pesetas, que están claramente justificadas por las mencionadas diferencias. Cuando se inicie la comercialización de nuevas versiones del Rover, lógicamente se producirá un acercamiento de precios entre los dos modelos. También hay que tener en cuenta, que Honda ofrece una garantía mecánica de dos años con ayuda en carretera incluida. Tres años sobre la pintura y seis sobre la carrocería contra la corrosión.



A tres años de la entrada en vigor del Mercado Unico, la Europa de los automóviles no es aún una realidad. Según la última encuesta realizada por la Unión Europea de Consumidores, las diferencias de precios de los coches en los países de la CE se están acrecentando, mientras se siguen poniendo trabas a los particulares.

COCHES EN LA COMUNIDAD EUROPEA

CRECEN LAS DIFERENCIAS DE PRECIOS

CON la conclusión del Mercado Unico para 1993, el libre movimiento de mercancías en la Comunidad Europea, y por consiguiente el de coches, llegará a ser realidad. El desarrollo de una política comercial común debería ser capaz de reemplazar los variados regímenes de comercio de los Estados miembros. Pero las barreras del mercado que aún se mantienen no tienen una solución cercana». Así de pesimista se muestra el último informe realizado por la Unión Europea de Consumidores (BEUC) tras analizar las diferencias de precios de los automóviles en el área comunitaria.

Hace ahora más de cuatro años que se estableció la exención de fronteras dentro

de la CE, mediante una regulación comunitaria (la 123/85) que especificaba los derechos de los consumidores para poder comprar un coche en cualquier país de la Comunidad, importarlo a su propia residencia y disfrutar de la garantía y servicio como si fuera un coche nacional. Tristemente -dice el BEUC- los consumidores «encuentran serios problemas al ejercitar este derecho, una gama de dificultades que van desde negarse a vender, desganando en el cumplimiento de las garantías, discriminación en los precios y problemas a la hora de matricular el coche».

En el penúltimo informe del BEUC sobre el mercado europeo de automoción, realizado en 1987, las diferencias de precios entre los Estados comunitarios ha-

FICHA TECNICA

| | HONDA | ROVER |
|------------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| MOTOR | | |
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.590 | 1.590 |
| Árbol de levas | 2 en cabeza | 1 en cabeza |
| Nº válvulas por cilindro | 4 | 4 |
| Alimentación | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión | 9,5 a 1 | 9,1 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 130 cv (91 kw)/6.800 | 116 cv (85Kw)/6.300 |
| Par máximo / r.p.m. | 14,6 mkg (143 nm)/5.700 | 14,3 mkg (141 mkg)/5.200 |
| TRANSMISION | | |
| Tracción | Delantero | Delantero |
| Caja de cambios | Manual, 5 velocidades | Manual, 5 velocidades |
| DIRECCION | | |
| Sistema | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Diámetro de giro (m) | 10,2 | 10,2 |
| FRENOS | | |
| Sistema(Del/Tras) | Discos vent./Discos (ALB) | Discos vent/Discos |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantero | Tipo Mac Pherson | Tipo Mac Pherson |
| Trasero | Doble triángulo | Doble triángulo |
| PESO Y DIMENSIONES | | |
| En orden de marcha (kg) | 1.100 | 1.045 |
| Largo/ancho/alto (mm) | 4.265/1.690/1.395 | 4.220/1.680/1.400 |
| Capacidad del depósito (l) | 55 | 55 |
| PRESTACIONES Y CONSUMOS | | |
| Aceleración de ceto a 100 km/h (s) | -- | 9,8 |
| Velocidad Máxima (km/h) | 198 | 193 |
| Consumo Urbano (l/100 km) | 10,1 | 9,6 |
| A 90 km/h (l/100 km) | 6,5 | 6,5 |

bían descendido considerablemente. En esa época, esa diferencia entre Bélgica y el Reino Unido, por ejemplo, era de un 19 por ciento (frente a un 52 por ciento en 1981) y había precios similares en Alemania Federal, Francia, Irlanda, Italia y Portugal. Sin embargo, en 1989 el bache de los precios se ha vuelto a abrir y, según el estudio, hay datos suficientes para afirmar que esos precios todavía no se ajustan a la diferencia máxima recomendada neta del 12 por ciento aprobada por la Comisión Europea en 1985.

El trabajo comentado, realizado el pasado año, muestra además que el mercado sigue muy fragmentado en otros aspectos,

La fragmentación del mercado se ha visto acrecentada con los coches dotados de catalizador.

como es el de la introducción de vehículos no contaminantes. Aunque éste es un problema a corto plazo dado que la CE ha marcado fechas límites para su puesta en marcha, muchos consumidores se muestran desconcertados ante la posible importación de esos coches de países donde hay incluso incentivos fiscales para su uso, como ocurre en Holanda. Es más, se está dando el caso de que coches franceses disponibles en Alemania Federal con catalizador, no se venden en territorio galo.

Los intereses del consumidor -sigue diciendo el BEUC- en un mercado abierto de coches son particularmente fuertes, a la vista del alto coste relativo de los mismos. Es evidente que en los países donde la regulación y la intervención de la industria fabricante es menor, y consecuentemente la competencia es más fuerte, es donde los precios finales aparecen como muy atractivos.

Dejando de lado a los países donde los regímenes fiscales deforman los precios finales, los coches probablemente costarán más en los Estados miembros con importaciones restringidas, ya sean cuotas de importación, acuerdos comerciales recíprocos o cualquier otro sistema. Como ejemplo, en el estudio se cita el precio neto del Toyota Corolla, que en la inspección de precios realizada varía desde 7.226 ecus (un ecu equivale a 133 pesetas) en Bélgica, país oficialmente sin restricciones, a 10.574 ecus en el Reino Unido, donde las importaciones japonesas están gravadas con un 11 por ciento. El Mazda 323 cuesta 10.691 ecus en Bélgica, mientras que en Italia, país con restricciones cuantitativas, sale por 15.751 ecus.

La disparidad de los modelos entre los distintos países miembros es otra estrategia que denuncia la Unión Europea de Consumidores como método para dificultar la elección del potencial comprador. Incluso en los coches japoneses, se dice, se ve la respuesta en forma de restricciones a la importación. El efecto de limitar esas compras en el exterior a un número determinado, es un fuerte incentivo para que la industria restringida incremente el costo unitario, y de ahí la proliferación del valor añadido extra de los coches japoneses.

Ya entrando en materia, el informe del BEUC recoge los precios de veinticuatro modelos de coches de dieciocho marcas diferentes, aunque, por razones de espacio, en esta revista hemos escogido los diez más representativos (ver gráfico adjunto). Los coches se eligieron para representar tanto modelos pequeños como familiares o grandes, así como deportivos. Dentro de lo posible, los precios son directamente comparables, es decir, que son los respectivos a modelos con el mismo número de puertas, capacidad del motor y equipamiento.

De su comparación se deduce que los precios de venta al público antes de impuestos están en una media de alrededor de un 23-30 por ciento más bajos en Dinamarca que en los países del Benelux. Los precios en Grecia serían un 7 por ciento

CON EL FISCO HEMOS TOPADO

BELGICA Menos de 3.000 cc.: IVA del 25 por ciento
Más de 3.000 cc.: IVA del 33 por ciento

DINAMARCA IVA del 22 por ciento más "car tax":
—Valor del coche hasta 19.750 coronas: 10% por ciento
—Valor del coche superior a 19.750 coronas:
• Hasta 19.750 coronas: 20,757 coronas
• Resto: 180 por ciento

ALEMANIA FED. IVA del 14 por ciento

GRECIA IVA del 6 por ciento más "tasa especial" que depende de la cilindrada. Un vehículo con 1.300 cc. paga una tasa del 195 por ciento del valor FOB

ESPAÑA IVA del 33 por ciento

FRANCIA IVA del 28 por ciento

IRLANDA IVA del 25 por ciento más "tasa de importación":
—Igual o inferior a 2.000 cc.: 21,7 por ciento
—Superior a 2.000 cc.: 24,7 por ciento

ITALIA —IVA del 19 por ciento para coches de 2.000 cc. o menos (gasolina) ó 2.500 cc. (diesel)
—IVA del 38 por ciento para coches de más de 2.000 cc. (gasolina) o de más de 2.500 (diesel)

LUXEMBURGO IVA del 12 por ciento

HOLANDA IVA del 18,5 por ciento más "car tax":
—Los primeros 10.000 florines: 17,7 por ciento
—El resto: 26,6 por ciento

PORTUGAL IVA del 17 por ciento más "car tax":
—Menos de 800 cc.: la cilindrada multiplicada por 95 escudos
—De 801 a 1000 cc.: la cc. multiplicada por 200 esc.
—De 1001 a 1250 cc.: la cc. multiplicada por 420 esc.
—De 1251 a 1500 cc.: la cc. multiplicada por 735 esc.
—De 1501 a 1750 cc.: la cc. multiplicada por 890 esc.
—De 1751 a 2000 cc.: la cc. multiplicada por 1.040 esc.
—De 2001 en adelante: la cilindrada multiplicada por 1.700 esc.

GRAN BRETAÑA IVA del 15 por ciento más "car tax": el 10 por ciento del 5/6 del precio medio recomendado.

TUBEZ & TUBEZ

PRECIOS NETOS POR MODELO EN EUROPA
(No incluye impuestos ni tasas) (En pesetas)

| | B | DK | D | GR | E | F | IRL | I | L | HL | P | GB |
|--------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|
| Audi 80 E | 1.480.822 | 1.373.890 | — | 1.586.956 | 2.051.525 | 1.780.072 | 2.011.226 | 1.987.552 | 1.576.050 | — | 2.897.405 | 2.144.567 |
| Citroen AX 11 TRE | 760.228 | 581.742 | 858.648 | 567.245 | 807.576 | 908.257 | 924.084 | 963.984 | 782.838 | 749.189(*) | 770.070 | 1.045.247 |
| Ford Orion 1.4 CL | 989.786 | — | 1.090.201 | — | 1.140.475 | 1.042.321 | 1.209.236 | 1.130.101 | 989.786 | — | 936.586 | 1.436.267 |
| Lada Samara 1.3 | 649.572 | 522.823 | — | — | 671.118 | 772.065 | 718.732 | 714.476 | 666.995 | 655.823(*) | — | 742.007 |
| Mazda 323 | 1.421.903 | — | — | — | 2.636.459 | 1.478.295 | — | 2.094.883 | 1.794.968 | 2.047.136 | — | 2.212.189 |
| Mercedes 190 D | 2.175.215 | 2.074.135 | 1.921.850 | — | 2.653.483 | 2.469.012 | 2.868.544 | 2.286.669 | 2.039.821 | 2.106.055 | 2.605.071 | 2.425.654 |
| Peugeot 405 1-6 GL | 1.118.929 | 840.161 | 1.299.144(*) | 937.916 | 1.357.398 | 1.173.858 | 1.178.380 | 1.304.996 | 1.125.047 | 1.101.639 | 1.408.736 | 1.444.247 |
| Renault 19 TXE | 1.168.937 | 849.870 | 1.269.219(*) | — | 1.272.943 | 1.262.569 | — | 1.364.580 | 1.197.000 | 1.272.810(*) | 1.082.088 | 1.504.230 |
| Seat Ibiza 1.2 | 711.816 | 596.771 | 904.267 | 681.625 | 957.733 | 823.404 | 897.484 | 932.330 | 795.207 | 790.020(*) | 858.382 | 940.044 |
| VW Golf CLD | 1.202.453 | 854.259 | 1.218.546 | — | 1.306.592 | 1.165.745 | 1.176.252 | 1.315.503 | 1.169.735 | 1.249.402 | — | — |

(*) Catalizador. (—) No disponible.

superiores que la media en Dinamarca, mientras que en Alemania Federal y Francia son respectivamente un 11 y un 7 por ciento mayores que la media danesa. Al mismo tiempo, la diferencia entre Bélgica y el Reino Unido, que se había reducido a un 19 por ciento en 1987, se ha ampliado ahora al 31 por ciento, fenómeno que podría atribuirse a un factor como es el fortalecimiento de la libra esterlina. Los precios antes de impuestos en España, Italia e Irlanda estaban más altos que en Dinamarca en un 49, 48 y 45 por ciento, respectivamente.

Estas comparaciones, que no tienen necesariamente por qué ser odiosas, son contestadas sin embargo desde el sector de automoción español, en el que se afirma que de momento no se han aceptado oficialmente por la Comisión Europea. En concreto se denuncia que los precios a comparar no son reales ya que el precio neto como el que recogemos en el cuadro citado se ha obtenido, en el caso de España, dividiendo el precio final entre treinta y tres, que sería el IVA que aquí se aplica. Ello quiere decir que no se han tenido en cuenta factores como el transporte, matriculación, otras tasas, etc.. Al mismo tiempo se afirma que no se ha previsto el tipo de cambio de las divisas, en este caso de la peseta, que varía a diario respecto a la cesta de monedas que conforman el Ecu.

En este sentido se destaca que si en Dinamarca los precios netos son muy bajos es porque se sitúan en esos niveles por prácticas comerciales para compensar la alta fiscalidad que existe en un país neta-

mente importador, ya que no monta ningún tipo de vehículo (ver cuadro adjunto sobre el Fisco en Europa). Algo similar cabría decir de Bélgica, donde aún se mantiene un control gubernamental de los precios.

Pese a todo, las diferencias existen y las trabas a la libertad de mercado donde mejor se detectan es en la libre importación, o importación paralela, en teoría limpia de polvos y pajas proteccionistas. Según el BEUC, los consumidores tienen el derecho a comprar su coche en cualquier lugar de la Comunidad Europea en el que lo encuentren al precio más ventajoso. La importación se puede realizar individual-

IMPORTACION PARALELA. Es donde mejor se detecta la existencia de trabas a la libertad de comercio establecida en la CE.

Sin armonización fiscal, muchos consumidores, como los españoles, no se sentirán dentro de un Mercado Unico



mente o a través de un importador paralelo profesional.

Sin embargo hay muchos obstáculos para desarrollar tal actividad, y la Unión pone como ejemplo que los concesionarios daneses de Volvo o de Opel no quisieron vender un coche al investigador del BEUC o le impusieron condiciones leoninas. También se denuncia que algunos importadores como BMW o Volvo prohíben

MERCADO UNICO: PANACEA EN EL AIRE

MERCADO Unico no es sinónimo de precio único». Así de claro se expresaba a esta revista el director del Departamento Económico de ANFAC, Miguel Aguilar, al ser preguntado sobre el impacto que puede tener en el mercado automovilístico la prevista entrada en vigor el primero de enero de 1993 del Acta Unica.

En efecto, una de las bondades primigenias de la Comunidad Europea es la defensa de la libre competencia, y es obvio que pese a que los fabricantes de automóviles tienen obligación por norma comunitaria de recomendar un precio de sus productos, los concesionarios los venderán al precio que estimen conveniente. O lo que es lo mismo, si en la mítica fecha comentada, un determinado modelo es un 50 por ciento más barato en Francia que en España, sería lógico irlo a comprar allí. Otra cosa es que la diferencia sea de tan sólo un 5 por ciento y no compense desplazarse para cerrar la operación. Lo mismo cabría decirse de las zonas geográficas cercanas aún dentro del mismo país. La clave estaría en las molestias que puede ocasionar el tener que desplazarse lejos para reclamar o incluso para comprar.

Para ese objetivo en el tiempo, lo que si se admite es que habrá precios similares en un entorno parecido. El problema estribaría en la fiscalidad ya que sin armonización tributaria, ¿de qué va a servir un precio único? Según Aguilar, sin armonización «el consumidor español no tendrá el mismo tratamiento que el alemán y no se podrá sentir dentro de un Mercado Unico». Es decir, que la aproximación de precios se daría en el nivel del franco-fábrica ya que desaparecería, a escala intracomunitaria, la definición franco-frontera.

En otros aspectos sí habrá mayor aproximación, como el que engloba servicio tales como los combustibles o los seguros. Sin embargo a corto plazo no se prevén cambios en el tema de las matriculaciones, ya que existen tasas y formas administrativas muy diferentes según los países, por lo que la armonización parece ir para largo.



MERCADO UNICO.

El Mercado Unico no es sinónimo de precio único. Las diferencias se seguirán manteniendo después de 1993 por razones de pura estrategia comercial. Pero el usuario podrá decidir que es lo que más le interesa.

a sus concesionarios daneses vender un coche a extranjeros. Según el BEUC, los Gobiernos y los fabricantes intentan limitar las importaciones directas con medidas muy sutiles, todas ellas ilegales. Los concesionarios no aplican la garantía de los coches comprados en otro país, los gastos de matriculación son exagerados y muchas veces los plazos de homologación son muy largos, como ocurre aún en nuestro país.

A modo de resumen, la BEUC ha establecido las siguientes conclusiones:

- La cacareada **regla del 12 por ciento** (tope máximo de diferencia entre los precios netos) **no se aplica**. Incluso dejando de lado a los países donde los altos impuestos distorsionan el precio final, hay una gran evidencia de que los precios reflejan un **alto grado de fragmentación** del mercado.
- Los fabricantes de coches deben estudiar el espíritu de la **exención de barreras** para permitir a los consumidores **ejercitar su derecho** de comprar el coche donde el precio sea más atractivo.
- La **disparidad de las normas** técnicas de la CE causa excesiva confusión entre los consumidores que quieren hacer valer sus derechos. Las normas de homologación europeas deben ser mejoradas de inmediato. Además, los diferentes **tipos de IVA** están distorsionando los precios y su aplicación causa retrasos en las aduanas.
- Los consumidores tienen derecho a comprar su coche en **importaciones paralelas**. Las diferencias de precios en la CE hacen éstas importaciones atractivas para los consumidores. El ejercicio de este derecho debe facilitarse. Hasta ahora existen demasiados obstáculos, que sólo sirven para **proteger a la industria del automóvil** de la verdadera competitividad.

○
Raúl R. Sáez



**EN LOS 80
LO FUE TODO PARA MUCHOS.**



**EN LOS 90,
MUCHO PARA TODOS.**



NUEVA BMW K-100 RS.

16 válvulas, Inyección Electrónica Sistema Motronic, ABS, Paralever... Las novedades de BMW para disfrutar en los 90.

La BMW K-100 RS, una de las motocicletas más premiadas y admiradas de los 80, se convierte en lo mejor de los 90. El secreto

de su éxito: Tecnología BMW de última generación.

Para empezar, un nuevo motor de 16 válvulas e inyección electrónica, que alcanza 100 Km/h. en sólo 3,9 segundos, y una velocidad máxima capaz de satisfacer cualquier exigencia. La nueva unidad Motronic, gracias a la electrónica digital, verifica constantemente todas las funciones vitales y dosifica sus 100 CV para obte-

Por su parte, el Paralever BMW, nuevo sistema de transmisión-



El Paralever, sistema de transmisión-suspensión posterior, exclusivo de BMW, proporciona la máxima motricidad y confort de suspensión.



La Motronic, sistema electrónico de gestión de la inyección y el encendido, consigue un óptimo rendimiento del motor en cualquier circunstancia.

ner un rendimiento óptimo en todas las circunstancias.

En el terreno de la seguridad todo lo que sólo BMW puede ofre-



cer. Una excepcional eficacia en la frenada, garantizada por sus nuevos frenos de 305 mm. de diámetro, y una horquilla aún más resistente, junto a la opción del ABS, sistema exclusivo de BMW.

suspensión posterior, consigue la máxima motricidad y confort de suspensión en todo momento.

En equipamiento, más novedades: neumáticos radiales, llantas más ligeras y deportivas, escape cilíndrico de acero inoxidable, caballete lateral de seguridad...

En resumen, los amantes del motociclismo deportivo lo encontrarán todo en prestaciones, seguridad y equipamiento en la nueva K-100 RS.

En los 90, la década de BMW, mucho para todos.



ESTADISTICA

CAEN LAS VENTAS

CON seria preocupación se han conocido las cifras de las ventas de coches en el pasado mes de enero, que han caído en un 13 por cien, lo que significa cerca de quince mil unidades menos que el pasado año en los dos primeros meses transcurridos.

La gran mayoría de las marcas han conocido importantes retrocesos en la demanda, destacando el 34 por ciento de Opel, el 23 por ciento de Renault o el 16 por ciento de Citroën. La caída más importante ha sido sin duda la de Opel, que ha perdido 4 puntos de penetración en el mes. El modelo Kadett, (3.428 coches vendidos) que siempre ha estado entre los tres de más éxito, ha caído hasta la octava posición, ampliamente superado por el Renault 19 (7.131 unidades vendidas). Líder de ventas en febrero y de la misma categoría que el coche de procedencia germana. El Ford Fiesta (6.994 unidades)

LIDER DE VENTAS.

El R-19 ha sido el coche más vendido en febrero



VENTAS POR MARCAS

| Marcas | Feb.90 | Dif. | Enero-Febr. | Dif. | Penetrac. |
|-------------------|---------------|--------------|----------------|-------------|---------------|
| SEAT | 8.707 | 6,8 | 15.937 | 5,0 | 9,4% |
| VOLKSWAGEN | 6.631 | -12,1 | 12.771 | -12,7 | 7,6% |
| AUDI | 2.135 | 93,2 | 3.729 | 60,7 | 2,2% |
| (grupoVW) | 17.203 | 4,3 | 32.437 | 0,9 | 19,2% |
| RENAULT | 15.423 | -23,7 | 28.258 | -20,6 | 16,7% |
| CITROEN | 5.814 | -16,4 | 12.293 | -14,9 | 7,2% |
| PEUGEOT | 9.493 | -8,1 | 19.440 | -9,8 | 11,5% |
| TALBOT | 56 | — | 122 | — | — |
| (grupo PSA) | 15.365 | -11,2 | 31.855 | -11,6 | 18,9% |
| FORD | 12.928 | -16,4 | 28.258 | -20,6 | 16,7% |
| OPEL | 9.057 | -34,2 | 21.715 | -18,3 | 12,9% |
| FIAT | 4.050 | -10,0 | 8.572 | -10,2 | 5,1% |
| ALFA ROMEO | 1.378 | -0,7 | 2.454 | -10,3 | 1,5% |
| LANCIA | 1.136 | 48,4 | 2.348 | 51,1 | 1,4% |
| (grupo FIAT) | 6.564 | -4,2 | 13.374 | -6,1 | 7,9% |
| MERCEDES | 1.970 | -8,0 | 4.391 | 0,8 | 2,6% |
| B M W | 1.619 | 8,5 | 4.391 | 0,8 | 2,0% |
| AUSTIN | 496 | 13,0 | 1.095 | 18,1 | 0,7% |
| ROVER | 470 | -3,9 | 1.106 | 15,1 | 0,7% |
| (grupo Rover) | 966 | 4,1 | 2.201 | 16,6 | 1,3% |
| VOLVO | 521 | 51,9 | 1.023 | 29,0 | 0,6% |
| PORSCHE | 123 | -38,9 | 236 | -25,3 | — |
| SAAB | 92 | 5,8 | 196 | 4,2 | — |
| JAGUAR | 40 | -18,4 | 80 | -7,0 | — |
| NISSAN | 574 | 100,0 | 1.282 | 116,2 | — |
| TOYOTA | 315 | 70,3 | 721 | 34,0 | — |
| MITSUBISHI | 158 | 51,9 | 419 | 48,6 | — |
| SUZUKI | 87 | 234,6 | 256 | 241,3 | — |
| MAZDA | 79 | 75,6 | 205 | 61,4 | — |
| HONDA | 75 | -14,8 | 171 | -1,7 | — |
| OTROS JAPONESES | 79 | 33,9 | 166 | 52,3 | — |
| (Total japoneses) | 1.367 | 72,2 | 3.220 | 69,7 | 1,9% |
| LADA | 397 | 53,3 | 760 | 38,9 | — |
| SKODA | 129 | 79,2 | 287 | 78,3 | — |
| WARTBURG | 12 | -78,6 | 32 | -73,3 | — |
| (bloque del Este) | 538 | -28,1 | 1.079 | -11,1 | 1,1% |
| OTROS | 439 | 38,5 | 909 | 43,4 | — |
| TOTAL | 84.215 | -13,0 | 168.907 | -7,9 | 100,0% |



ha sido el segundo más vendido, por delante del Seat Ibiza (4.947), el Peugeot 205 (4.002), el Opel Corsa (3.660) y el Citroën AX (3.507). Entre los importados puros, el Volkswagen Golf supera a los Fiat Tipo y Uno.

En el cuadro de ventas por marcas se suman las unidades que se importan usadas. Por tanto, a la cifra de Mercedes hay que restar 800 unidades para poder establecer una comparación exacta. Tras Mercedes, la marca que más importaciones de este tipo padece es BMW (419), ambas claramente por delante de Volkswagen (255), Audi (113), Renault (98) y Porsche (73). Es importante destacar que en este último caso, los Porsche importados usados suponen el 60 por ciento del total de ventas. Para Mercedes, este porcentaje es del 40,6 por ciento y para BMW, del 25,9 por ciento. Todos ellos, a tener muy presentes.

GUSTAN LOS MERCEDES.
Nada menos que el 40 por ciento de las ventas de modelos Mercedes corresponden a importaciones de coches usados.

Aquí está el futuro de la tecnología en FUERABORDAS...

Los motores **EVINRUDE** rompen con todas las ideas admitidas sobre el diseño de motores FUERABORDAS y fijan las normas únicas.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

La tendencia de última hora, garantiza gran aceleración y velocidad máxima, colocándole así a Ud. y a su **EVINRUDE** donde deben estar. Por delante de los demás.

Con **EVINRUDE** dispone de una amplia gama de motores desde 2 a 300 HP.

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovía de Castelldefels Km. 9
Cruce Ctra. de Viladecans
Apartado 53
08830 SANT BOI - BARCELONA

Tel. (93) 661 41 00
Fax: (93) 661 30 10
Télex 50.754 JMMV-E

A LOS 30 AÑOS SE PUEDE LLEGAR
TAN LEJOS COMO UNO QUIERA

Hay personas que siempre salen a ganar. Que saben competir en la vida. Y que toman la iniciativa de forma natural.

Personas que a los 30 años han conseguido casi todo. Para ellos, Mercedes-Benz construye coches así. Como los Mercedes de la Clase 190. Coches para disfrutar del pleno dominio en la conducción. De la seguridad de los últimos avances técnicos, como el ASD o los frenos ABS. Del máximo confort y la elegancia de un diseño joven y deportivo. Y además, con la garantía de una Red de Concesionarios y Puntos de Asistencia Oficial tan exclusiva como la de Mercedes.

Entrar en el mundo de la Clase 190 es tener las cosas muy claras. Porque nunca es demasiado pronto para empezar a disfrutar de la vida.

NADIE MAS
CONSTRUYE COCHES ASI.



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Clase 190.

Al competido segmento de los coches de tipo medio con carrocería de cinco puertas llegan los nuevos Rover de la serie 200. Una de las versiones, el 214 GSi, se va a tener que enfrentar directamente con modelos tan populares como el Renault 19, líder indiscutible en ventas y con el Opel Kadett. Sus bazas más importantes las va a jugar apoyándose en una mecánica muy moderna, con un motor de cuatro válvulas por cilindro y en un diseño de carrocería muy actual.



Los nuevos Rover serie 200 apoyados por los últimos avances tecnológicos, un diseño moderno, una excelente presentación, un completísimo equipamiento de serie y sobre todo, unos precios muy competitivos, irrumpen en el mercado entre los coches medios de tipo familiar con carrocería de

cinco puertas con muchos argumentos para asegurarse un buen éxito.

En la parte baja de la gama, nos encontramos a las dos variantes del Rover 214, concretamente el Si y el GSi, que comparten el mismo motor y se diferencian principalmente en el nivel de equipamiento, mucho mejor en el GSi.

VIRTUDES

- Buena presentación
- Confort de marcha
- Relación precio-calidad

ROVER 214 GSI
PRECIO: 1.811.069 ptas.

- Tacto del pedal de freno
- Dirección pesada
- Techo bajo

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumo bajo
- Motor elástico
- Maletero amplio

OPEL KADETT 1.6 GL
PRECIO: 1.701.789 ptas.

- Posición de conducción
- Manejo del cambio
- Desarrollos largos

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Consumos ajustados
- Equipamiento completo

FIAT TIPO DGT 1.6
PRECIO: 1.762.538 ptas.

- Dirección muy pesada
- Desarrollos largos
- Instrumentación complicada

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones buenas
- Manejo del cambio
- Comportamiento noble

PEUGEOT 309 SR
PRECIO: 1.803.862 ptas.

- Acabado mejorable
- Ventilación escasa
- Consumo algo alto

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buen acabado
- Dirección suave
- Antibloqueo frenos opcional

FORD ESCORT GHIA 1.6
PRECIO: 1.617.208 ptas.

- Rebotes del eje trasero
- Desarrollos largos
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buena terminación
- Confort de marcha
- Comportamiento

RENAULT 19 TXE
PRECIO: 1.803.319 ptas.

- Asientos blandos
- Ventilación escasa
- Dirección pesada

DEFECTOS



ROVER 214 GSI
CONTRA SUS RIVALES

**CONTRAATAQUE
TECNOLOGICO**



CARROCERIA DE DISEÑO MODERNO.
Comparte la misma línea del último modelo de Honda, el Concerto.



INTERIOR LUJOSO.
Tiene una presentación muy bien cuidada.



EL MAS AMPLIO DE TODOS.
Dispone de la mejor habitabilidad del grupo.



ACABADO MEJORABLE.
Esé es uno de los puntos débiles del Fiat Tipo



DISEÑO VETERANO.
Es el que lleva más años en el mercado, está pidiendo una remodelación.



BUEN ACABADO.
El diseño está un poco desfasado.

De estas dos versiones hemos elegido la mejor equipada y la hemos enfrentado a sus más directos rivales en nuestro país, a una competencia que domina las listas de ventas en estos momentos y entre la que tenemos a modelos tan populares como el Opel Kadett 1.6 o el Renault 19 TXE, líderes indiscutibles del mercado nacional. A estos dos coches hemos sumado también el Fiat Tipo 1.6 DGT, el Ford Escort Ghia 1.6 y el Peugeot 309 SR. Sin duda una dura competencia que se lo va a poner muy difícil al recién llegado.

RETO TECNOLOGICO

Por lo que a mecánica se refiere, el Rover 214 GSi está por delante de todos sus rivales. Está equipado con un moderno motor de 1,4 litros, con una potencia de 95 caballos, construido en aluminio, alimentado por medio de un eficaz sistema de inyección y con una culata de cuatro válvulas por cilindro; elemento hasta ahora desconocido en vehículos europeos de su cilindrada y donde se ve claramente una influencia japonesa, que emplea la técnica de moda incluso en mecánicas

muy pequeñas, aunque hay que dejar muy claro que el motor que impulsa al 214 GSi, pertenece a la Serie K de Rover y está fabricado por esta marca.

Lo cierto es que con mucha menos cilindrada que todos sus rivales tiene más potencia y un rendimiento similar. En este sentido su moderno diseño contrasta con la veteranía del motor del Kadett o el del Escort, que están pidiendo a gritos una remodelación, aunque en el caso del Kadett es el más económico de todos, con un consumo muy ajustado. Analizando los consumos, a continuación hay que situar



CONSUMOS AJUSTADOS.
De los seis coches es el que ofrece un menor gasto de combustible.



INTERIOR SOBRIO.
Uno de los defectos del Kadett es su acabado.



LIDER EN COMPORTAMIENTO.
Uno de los puntos fuertes del 309 es su magnífico comportamiento.



MAS ACERTADO
Después del último retoque está mejor presentado.



BUEN EQUILIBRIO
El Renault 19 dispone de una habitabilidad razonable



DIGNO DE LA MARCA
Como es habitual en Renault el acabado es bueno.

El Rover tiene la mecánica más moderna de todo el grupo. A pesar de ser un 1.4 tiene una culata multiválvulas.

al Fiat Tipo, que gracias a un buen trabajo en la alimentación ha conseguido que tenga un gasto muy similar al del modelo de Opel. Detrás podemos situar al Renault y al Ford y cerrando la lista al Rover y al Peugeot, que tienen un consumo similar; en este último también se deja notar la veteranía de su motor.

Por lo que a rendimiento se refiere, cualquiera de estos coches va a satisfacer las necesidades de su propietario. El motor del Rover; hace gala de una gran suavidad de funcionamiento y elasticidad, con un excelente rendimiento en cual-

quier tipo de régimen. El funcionamiento de los motores de sus rivales es de sobra conocido, por lo que vamos a compararlos teniendo en cuenta sus prestaciones. De estos seis modelos, el Peugeot 309 es de todos el más completo, dispone de la velocidad máxima y gracias a una caja de cambios muy bien resuelta ofrece unas recuperaciones y aceleraciones muy buenas. A continuación tenemos que situar al Opel Kadett y al Renault 19, que ofrecen unas cifras muy similares a las del modelo de la marca del león. Un poco más atrás se encuentra el Ford Escort, que es

el que mejores aceleraciones ofrece pero debido a unos desarrollos finales un poco más largos de lo deseado pero las recuperaciones son algo peores. Cerrando el pelotón se encuentran el Fiat Tipo y el Rover 214. El principal motivo para que ocupen los últimos lugares son los desarrollos del cambio que pecan de largos, principalmente los del Rover, que hacen que tenga además la velocidad máxima más pequeña de todas.

VIAJE EN FAMILIA

Partiendo de la base de que estos seis coches tienen un enfoque eminentemente familiar, tienen unas suspensiones blandas, pensadas para ofrecer un buen confort de marcha, pero con un elevado nivel de seguridad. De todos es el Peugeot el que ofrece un comportamiento más noble con unas reacciones muy neutras, permitiendo obtener buenas velocidades medias en carreteras muy viradas, apoyado por una dirección muy eficaz y unos frenos potentes. A continuación y en un mismo grupo se puede incluir al Rover, al Fiat y al Opel, que disponen de unas suspensiones bien resueltas capaces de ofrecer un comportamiento muy noble. A estos tres coches hay que criticarles la excesiva dureza de su dirección, sobre todo al modelo inglés, sobre todo en parado; con el coche en marcha la cosa cambia y ofrece una gran precisión. De todos modos es muy



DISEÑO FUNCIONAL.
Los asientos del Rover 214 GSi tienen una buena sujeción lateral.

PARA CINCO PASAJEROS.
El Fiat Tipo es el que más sitio tiene para los pasajeros. Pueden viajar cinco sin problema.

HABITABILIDAD JUSTA.
De todos es el Escort el que tiene peor habitabilidad. Los asientos delantero no sujetan bien.



CONDUCCION PARTICULAR
El volante del Kadett está muy vertical. Lo que hace necesaria una adaptación.

BUEN EQUILIBRIO
El Peugeot 309 está muy equilibrado. Permite hacer largos recorridos sin cansancio.

ASIENTOS BLANDOS
Uno de los defectos más importantes del Renault 19 son sus asientos, muy blandos.

recomendable montar de opción dirección asistida, que el fabricante ofrece a un precio de 80.000 pesetas. De los otros dos tan sólo el Kadett tiene de opción este elemento, siendo también recomendable montarla; en este modelo el precio es de 65.088 pesetas. Otra cosa que hay que criticar al Rover es el comportamiento de los frenos, con un tacto del pedal esponjoso, siendo además de todos el que más metros necesita para parar; también en un uso prolongado se fatigan con facilidad. En últimos lugares hay que situar al Renault y al Ford. El primero tiene unas suspensiones muy blandas que propician unos balanceos excesivos de la carrocería, que más que peligrosos son incómodos; la prueba es que una vez habituados al funcionamiento de las suspensiones el comportamiento es bueno, mientras que el Ford es de todos, el que más tendencia tiene a seguir recto en las curvas y en las suspensiones traseras en zonas bacheadas se pueden apreciar unos rebotes desagradables. Un punto a favor del Escort es que es el único en el que se puede disponer opcionalmente de un sistema antibloqueo de frenos desarrollado por la marca del ovalo, disponible a un precio de 97.000 pesetas.

ESTILO INGLES CONTRA CONTINENTAL

El Rover irrumpe con un diseño de ca- ➤

A su altura.



Cada Porsche Premium Class ha superado rigurosos controles de calidad, tiene menos de 5 años y no habrá recorrido nunca los 100.000 kms. Dispone de una amplísima garantía mecánica y cobertura de asistencia Porsche Assistance por un año, sin limitación de kilometraje. Acérquese a su Concesionario Porsche, solicite una prueba sin compromiso y reestrene un vehículo a su altura. Un Porsche Premium Class es la única competencia de Porsche.

* El programa Premium Class es un sistema de venta de vehículos Porsche de ocasión exclusivamente a través de la Red de Concesionarios Oficiales de Porsche España.



A su alcance.

| MODELO | AÑO | PRECIO | CONCESIONARIO | MODELO | AÑO | PRECIO | CONCESIONARIO |
|-------------|-----|------------|------------------------------|-------------|-----|------------|----------------------------|
| 924 "S" | 86 | 2.900.000 | SPORTMOTOR | 944 "S2" | 89 | 5.900.000 | TURBOMOVIL |
| 944 Turbo | 87 | 6.000.000 | KOTNIK | 944-2.7 | 89 | 4.700.000 | T. BORREGO |
| 911 Carrera | 85 | 5.700.000 | KOTNIK | Carrera "4" | 89 | 10.000.000 | INTERAUTO |
| 911 Carrera | 88 | 7.500.000 | IBERCARRERA | 928 "S4" | 88 | 9.000.000 | P.S.MOTOR |
| 911 Carrera | 87 | 6.800.000 | IBERCARRERA | 944 | 85 | 4.100.000 | PORSCHE Y SAAB BALEARES |
| 944-2.7 | 89 | 5.000.000 | AUTOMOVILES GETXO | 924 "S" | 87 | 2.650.000 | HANSTEIN |
| 944 "S" | 87 | 4.300.000 | MERCOSA | 911 Carrera | 88 | 6.000.000 | PORSCHE Y SAAB SEVILLA |
| 928 "S4" | 89 | 11.000.000 | PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO | 944 "S" | 86 | 4.100.000 | AUTO ELITE |
| 911 Carrera | 85 | 5.500.000 | PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO | 911 Carrera | 86 | 5.700.000 | AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ |
| 944 Turbo | 86 | 4.750.000 | TURBOMOVIL | 924 "S" | 87 | 3.300.000 | AUTOMOVILES J.P. |

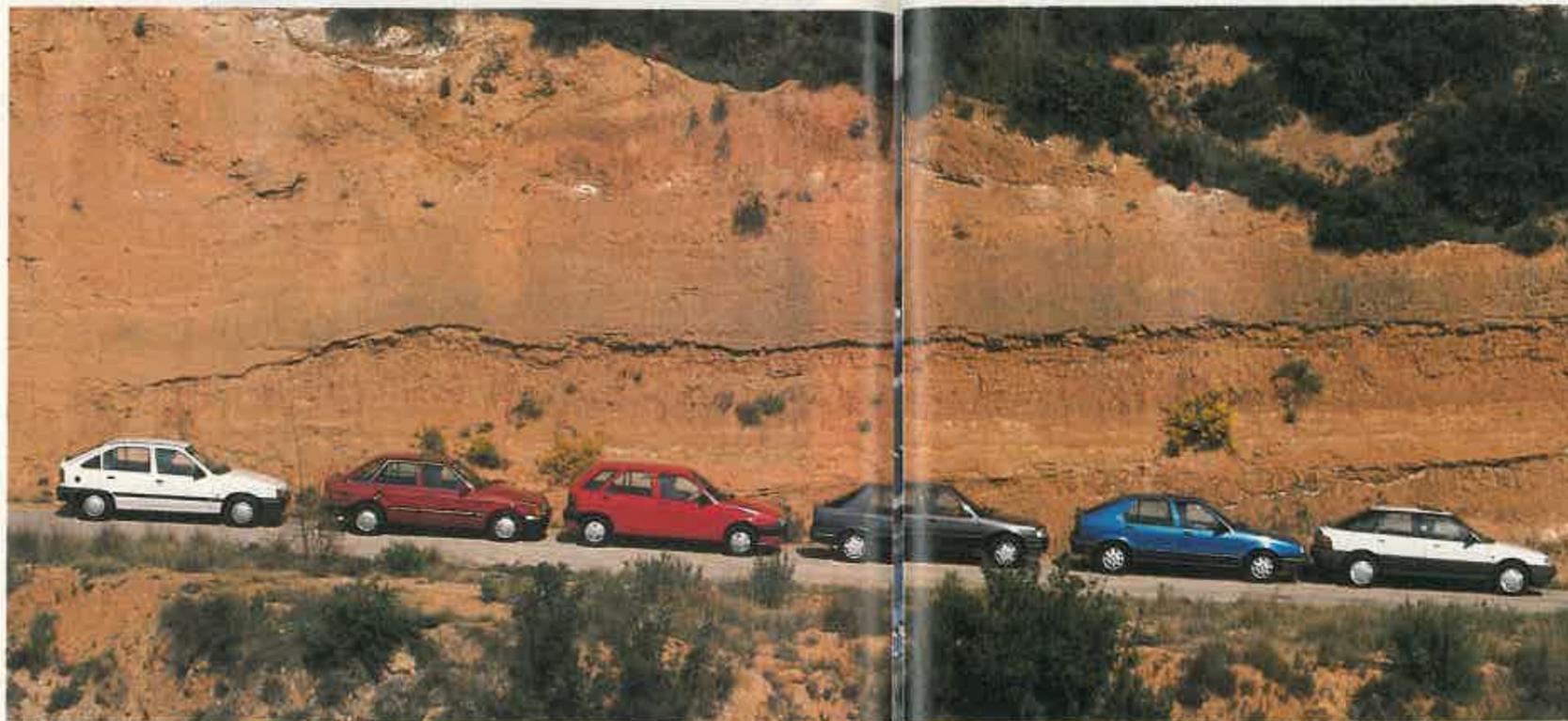
SPORTMOTOR. Avda. Orihuela, 134. Alicante. Telf. (96) 510 28 95. KOTNIK Bonanova, 41. Barcelona. Telf. (93) 418 46 94. Tenor Viñas, 8. Telf. (93) 200 34 77. IBERCARRERA. Via Augusta, 195. Barcelona. Telf. (93) 209 27 33. AUTOMOVILES GETXO. El Museo, 5. Bilbao. Telf. (94) 423 19 54. MERCOSA. Fernando González, 4. La Coruña. Telf. (981) 22 91 80. PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Castellana, 141, Bajo. Madrid. Telf. (91) 572 10 95. Avda. de Burgos, 87. Telf. (91) 767 19 92. TURBOMOVIL. Castellana, 240. Madrid. Telf. (91) 733 75 98. C/ Fernández de los Rios, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. Sant Joan Baptista la Salle, 7. Gerona. Telf. (972) 20 76 25. P.S. MOTOR. Ctra. de Lugones a Sama, Km. 1,500. (Siero) Asturias. Telf. (985) 26 04 97. PORSCHE Y SAAB BALEARES. Avda. Gabriel Alomar i Villalonga, 35. Palma de Mallorca. Telf. (971) 46 32 58. HANSTEIN. Avda. Zaragoza, 30. Pamplona. Telf. (948) 23 57 46. PORSCHE Y SAAB SEVILLA. Avda. Luis Morales, 20. Sevilla. Telf. (954) 57 39 88. AUTO ELITE. Yecla, 9. Valencia. Telf. (96) 362 33 56. AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ. Avda. de las Camelias, 47. Vigo. Telf. (986) 47 21 55. AUTOMOVILES J.P. San Vicente Mártir, 23. Zaragoza. Telf. (976) 21 36 07.

PORSCHE

CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA

rocería moderno y muy atractivo. Aquí también se puede apreciar la colaboración con Honda y comparte la misma carrocería del último modelo de la marca japonesa, el Concerto. Su línea choca con las formas tradicionales de sus rivales y sobre todo con modelos tan veteranos como el Escort, que en poco tiempo va a ser profundamente remodelado, el Kadett y el 309, que a pesar de haber recibido algunos retoques no ocultan su veteranía. En el interior también hay diferencias importantes, el último modelo de Rover cuenta con una presentación muy atractiva, digna de vehículos de un segmento superior, que incluye inserciones de madera noble en los paneles de la puerta y el salpicadero. Otra cosa muy favorable del Rover es su completo equipamiento de serie, en este sentido sólo hay dos opciones disponibles por parte del fabricante: el aire acondicionado a un precio de 180.000 pesetas y el techo solar eléctrico por 95.000 pesetas. De sus rivales hay que destacar el buen acabado y equipamiento del Renault 19 y del Ford Escort, aunque este último peca ya de un diseño con muchos años. Al Fiat Tipo y al Opel Kadett hay que reprocharles un acabado mejorable, mientras que el Peugeot 309 después de la última remodelación ha mejorado mucho aunque sigue siendo mejorable y el sistema de ventilación es escaso.

En el apartado habitabilidad, muy importante en un coche de enfoque familiar, el Fiat Tipo es superior prácticamente en todas las medidas, salvo en el maletero que el vencedor es el Kadett. Detrás del modelo italiano hay que situar al Rover, Kadett, Peugeot y Renault con unas dimensiones muy similares. Hay que decir



que en el Rover el techo es un poco bajo, lo que condiciona su uso a personas de elevada estatura y el Kadett que es el que menos sitio tiene atrás para los pasajeros. En último lugar hay que situar al Ford que con unos conceptos anticuados a todas luces es el que sale peor parado.

CONCLUSION

El Rover se presenta como una opción muy interesante entre los coches de su segmento gracias a las interesantes aportaciones tecnológicas que presenta y a su interesante precio: 1.811.069 pesetas, to-

talmente competitivo dentro de su sector. De los coches que presentamos el más barato es el Escort, 1.617.208 pesetas, pero es el modelo más veterano y en un corto plazo de tiempo va a sufrir una profunda remodelación. Para todo aquel que necesite un coche lo más amplio posible den-

tro de este sector, sin duda el modelo ideal es el Fiat Tipo, que a cambio de un precio competitivo, 1.762.538 pesetas, ofrece la mayor habitabilidad de todos. La baza más importante del Opel Kadett a su favor, además de su precio, uno de los más económicos, 1.701.789 pesetas, son

DATOS DE COMPRA

ROVER: Importador: Austin Rover España, S.A. Mar Mediterráneo s/n. Ctra. N-II, km. 18,600. Telf.: (91) 676 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 207 puntos en toda España.
FIAT: Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana, 74. 28036 Madrid. Telf.: (91) 259 82 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España.
FORD: Fabricante: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. Telf.: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 400 puntos de asistencia en toda España.
PEUGEOT: Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Telf.: (91) 455 90 45. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 242 puntos de asistencia en toda España.
RENAULT: Fabricante: Fasa Renault. Ctra. N-I km. 5,5. 28050 Madrid. Telf.: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.350 puntos en toda España.

COMPETENCIA FERROZ. El Rover tendrá que luchar duro para hacerse un hueco entre su difícil competencia. A su favor presenta buenos argumentos.

| FICHA TECNICA | | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | ROVER 214 GSI | FIAT TIPO DGT 1.6 | FORD ESCORT GH 1.6 | OPEL KADETT 1.6 GL | PEUGEOT 309 SR | RENAULT 19 TXE |
| MOTOR | | | | | | |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | Cuatro en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.396 | 1.580 | 1.597 | 1.598 | 1.592 | 1.721 |
| Arbol de levas | Dos en cabeza | Uno en cabeza | Uno en cabeza | Uno en cabeza | Uno lateral | Uno en cabeza |
| Nº válvulas por cilindro | Cuatro | Dos | Dos | Dos | Dos | Dos |
| Alimentación | Inyección electrónica | Carburador doble |
| Compresión | 9,5 a 1 | 9,5 a 1 | 10 a 1 | 10 a 1 | 9,5 a 1 | 9,5 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 95 CV(70 kw)/6.250 | 83 CV(61 kw)/6.000 | 90 CV (66kw)/5.800 | 82 CV(60 kw)/5.400 | 94 CV(69 kw)/5.700 | 92 CV(67,7 kw)/5.750 |
| Par máximo / r.p.m. | 12,6 mkg(124Nm)/4.000 | 13,5mkg-132Nm/2.900 | 13,6 mkg (131 Nm)/4.000 | 13,3 mkg(130Nm)/3.800 | 14,1 mkg(138Nm)/4.000 | 11mkg(107,8Nm)/2.750 |
| TRANSMISION | | | | | | |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Manual de 5 velocidades |
| Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª | 7,6/13,3/19,4 | 7,4/12,8/20,2 | 9,4/15,4/23,0 | 7,7/13,7/20,7 | 7,6/14,2/20,5 | 8,4/13,9/19,6 |
| Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª | 25,9/32 | 28,3/35,2 | 31,0/38,8 | 30,2/37,8 | 27,1/34,7 | 26,9/34,3 |
| Embrague | Monodisco en seco |
| DIRECCION | | | | | | |
| Sistema | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera |
| Vueltas de volante | 3,5 | 4,2 | 4,0 | 3,8 | 3,9 | 3,9 |
| Diámetro de giro (m) | 10,2 | 10,3 | 10,6 | 11,1 | 11,0 | 11,0 |
| FRENOS | | | | | | |
| Delante | Discos | Discos | Discos ventilados | Discos | Discos | Discos |
| Detrás | Tambores | Tambores | Tambores | Tambores | Tambores | Tambores |
| Antibloqueo | No | No | Opcional | No | No | No |
| SUSPENSIONES | | | | | | |
| Delantera | Indep. barra estabiliz. | Indep. tipo Mc Pherson | Indep. tipo McPherson | Indep. tipo McPherson | Indep. tipo Mc Pherson | Indep. tipo Mc Pherson |
| Trasera | Indep. barra estabiliz. | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| RUEDAS | | | | | | |
| Llantas (pulgadas) | Chapa 5 J X 14 | Chapa 5 X 13 | Chapa 5,5 X 13 | Chapa 5,5 X 14 | Chapa 5,5 X 13 | Chapa 5,5 X 13 |
| Neumáticos | 175/65 R 14 | 165/70 R 13 | 155 SR 13 | 175/70 X 13 | 175/70 SR 13 | 175/70 TR 13 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | | | | | |
| En orden de marcha (kg) | 1030 | 970 | 890 | 980 | 890 | 950 |
| Capacidad del depósito de combus | 55 | 55 | 40 | 52 | 55 | 55 |

| CONSUMOS | | | | | | |
|------------------------------|-------|------|------|------|---------|---------|
| Datos en l/100 km. | ROVER | FIAT | FORD | OPEL | PEUGEOT | RENAULT |
| CIUDAD | | | | | | |
| A 26 km/h de promedio | 10,2 | 8,7 | 10,2 | 8,9 | 10,2 | 9,6 |
| CARRETERA | | | | | | |
| A 90 km/h de crucero | 6,1 | 5,4 | 5,9 | 4,8 | 6,5 | 6,1 |
| En conducción rápida | 11,3 | 9,7 | 9,2 | 10,4 | 10,1 | 10,3 |
| AUTOPISTA | | | | | | |
| A 120 km/h de crucero | 8,9 | 7,2 | 7,2 | 6,2 | 8,1 | 7,5 |
| A 140 km/h de crucero | 10,7 | 8,4 | 9,6 | 7,8 | 9,4 | 8,9 |
| CONSU. MED. PONDERADO | | | | | | |
| Litros/100 km. | 8,8 | 7,5 | 8,6 | 7,4 | 8,8 | 8,3 |
| AUTONOMIA MEDIA | | | | | | |
| Kilómetros recorridos | 572 | 680 | 420 | 650 | 530 | 610 |

| FRENOS | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|------|------|------|---------|---------|
| DISTANCIAS DE FRENADO (En metros) | ROVER | FIAT | FORD | OPEL | PEUGEOT | RENAULT |
| A 60 km/h | 18,7 | 17,1 | 17,7 | 16,4 | 17,0 | 17,2 |
| A 100 km/h | 56,2 | 47,5 | 52,2 | 50,6 | 51,4 | 53,2 |
| A 120 km/h | 77,1 | 68,5 | 76,5 | 72,0 | 74,3 | 69,8 |

| PRESTACIONES | | | | | | |
|-------------------------------------|-------|-------|------|------|---------|---------|
| | ROVER | FIAT | FORD | OPEL | PEUGEOT | RENAULT |
| VELOCIDAD MAXIMA | | | | | | |
| Km/h | 171,5 | 174,8 | 177 | 175 | 178,9 | 177,8 |
| ACELERACION | | | | | | |
| 400 m. salida parada (seg.) | 18,4 | 18,7 | 17,8 | 17,5 | 17,8 | 17,9 |
| 1.000 m. salida parada (seg.) | 34,2 | 34,8 | 32,4 | 33,4 | 33,3 | 33,1 |
| 0-100 km/h (seg.) | 12,2 | 13,1 | 11,1 | 10,7 | 11,5 | 11,3 |
| Metros recorridos | 208 | 227 | 186 | 175 | 210 | 190 |
| RECUPERACION | | | | | | |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 19,8 | 19,2 | 19,7 | 20,0 | 18,3 | 19,1 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 22,0 | 21,6 | 21,8 | 22,2 | 19,8 | 21,5 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 36,8 | 35,9 | 36,4 | 36,7 | 33,7 | 35,5 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 41,7 | 41,8 | 41,0 | 40,4 | 37,8 | 40,6 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 13,2 | 12,1 | 12,8 | 11,2 | 9,4 | 11,8 |
| Metros recorridos | 368 | 343 | 364 | 258 | 331 | 330 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 20,2 | 19,7 | 17,9 | 15,1 | 13,4 | 17,7 |
| Metros recorridos | 564 | 691 | 514 | 365 | 505 | 493 |

| SONORIDAD | | | | | | |
|------------|-------|------|------|------|---------|---------|
| | ROVER | FIAT | FORD | OPEL | PEUGEOT | RENAULT |
| Al ralentí | 50,5 | 56,9 | 50,8 | 55,5 | 51,4 | 46,6 |
| A 60 km/h | 62,6 | 61,3 | 70,5 | 67,8 | 65,7 | 68,9 |
| A 90 km/h | 66,5 | 66,5 | 71,6 | 71,2 | 70,5 | 71,4 |
| A 120 km/h | 70,7 | 72,6 | 73,2 | 74,5 | 73,8 | 73,4 |
| A 140 km/h | 73,4 | 76,2 | 76,7 | 77,7 | 75,5 | 75,2 |

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

| EQUIPAMIENTO | | | | | | |
|--|-------|------|------|------|---------|---------|
| | ROVER | FIAT | FORD | OPEL | PEUGEOT | RENAULT |
| Cuentarevoluciones | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Manómetro de aceite | NO | NO | NO | NO | SI | NO |
| Termómetro de agua | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Indicador carga de batería | SI | NO | NO | NO | NO | NO |
| Ordenador de viaje | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| Volante regulable | NO | SI | NO | NO | NO | SI |
| Paros antiniebla | NO | NO | NO | OP | SI | SI |
| Aire acondicionado | OP | OP | OP | NO | OP | OP |
| Asiento conductor regulable en altura | SI | OP | NO | SI | NO | SI |
| Asientos regulables electrónicamente | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| Retrvisor regulable eléct. (izda./dcha.) | S/S | S/S | S/S | NO | NO | NO |
| Mando a distancia de apertura de puertas | NO | NO | NO | NO | SI | SI |
| Elevallas eléctricos (D/I) | S/S | S/N | S/N | SI | SI | SI |
| Cierre centralizado | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| Cantones de seguridad traseros | OP | OP | NO | SI | NO | OP |
| Asiento posterior divisible | SI | OP | SI | OP | SI | SI |

MECANICA

| | | |
|-----------------|----|---|
| ROVER 214 GSI | 1º | Es el más potente y moderno pese a su menor cilindrada. Su mecánica de cuatro válvulas por cilindro es de funcionamiento suave. |
| TIPO DGT 1.6 | 5º | La transmisión adolece de unos desarrollos largos, que unido a una menor potencia, hace que el motor no sea muy brillante. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 5º | Es un motor de fiabilidad más que probada, pero con muchos años a sus espaldas. La caja de cambios tiene unos desarrollos largos. |
| KADETT 1.6 GL | 3º | El motor, a pesar de su veteranía se distingue por una excelente elasticidad. La palanca del cambio es de recorridos largos. |
| PEUGEOT 309 SR | 2º | Es el segundo en potencia. Los desarrollos del cambio están bien escalonados y aprovechan el rendimiento del motor. |
| RENAULT 19 TXE | 4º | Es un motor fiable que junto a una caja de cambios bien resuelta, permite obtener unas buenas prestaciones. |

COMPORTAMIENTO

| | | |
|-----------------|----|--|
| ROVER 214 GSI | 3º | El comportamiento es noble y las suspensiones muy eficaces. La dirección es muy pesada y los frenos se fatigan fácilmente. |
| TIPO DGT 1.6 | 2º | Tiene una suspensión cómoda y efectiva que le convierte en un coche seguro. La dirección resulta muy dura de mover. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 4º | Tiene una suspensión blanda que acusa en su eje trasero unos rebotes molestos. La dirección resulta suave. |
| KADETT 1.6 GL | 2º | No comporta grandes defectos pese al eje rígido trasero. Se maneja sin problemas y los frenos se muestran eficaces. |
| PEUGEOT 309 SR | 1º | Es el más equilibrado en lo que a comportamiento se refiere. Sus reacciones son en todo momento nobles. |
| RENAULT 19 TXE | 3º | La suspensión es blanda, lo que ocasiona un balanceo excesivo de la carrocería. La dirección por su parte es dura. |

CARROCERIA

| | | |
|-----------------|----|--|
| ROVER 214 GSI | 1º | Los acabados son vistosos y elegantes. El habitáculo es amplio y con una gran superficie acristalada. |
| TIPO DGT 1.6 | 2º | La habitabilidad es excelente y destaca la amplitud del habitáculo. Los acabados sin embargo dejan que desear. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 5º | Es el menos capaz de los seis, lo que pone de manifiesto la veteranía de su diseño. La terminación sigue siendo de primera. |
| KADETT 1.6 GL | 5º | Destaca por la amplitud de su maletero que resolverá más de un quebradero de cabeza al viajar. La visibilidad lateral no es buena. |
| PEUGEOT 309 SR | 4º | Sin ser de los mejores, la habitabilidad y la capacidad son buenas para un familiar medio. Los acabados tienen algunos fallos. |
| RENAULT 19 TXE | 3º | La terminación es buena, con una calidad de acabados aceptable. Las cotas de habitabilidad son acordes a su segmento. |

sus consumos muy ajustados. Por último en un mismo grupo y con un precio muy similar quedan el Peugeot 309 y el Renault 19, 1.803.862 y 1.803.319 pesetas respectivamente. El modelo de Peugeot tiene a su favor las mejores prestaciones, mientras que el de Renault se apoya en un

RENDIMIENTO

| | | |
|-----------------|----|--|
| ROVER 214 GSI | 5º | A pesar de la limitación de su cilindrada y peso, las prestaciones no son de las peores y sube de revoluciones con facilidad. |
| TIPO DGT 1.6 | 4º | Los datos obtenidos en aceleraciones y recuperaciones son algo lentos para un vehículo de estas características. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 3º | Las cifras de velocidad máxima y aceleraciones son buenas, pero penaliza en las recuperaciones debido a unos desarrollos largos. |
| KADETT 1.6 GL | 2º | Presenta un buen rendimiento en aceleraciones y recuperaciones, a pesar de desarrollar menos potencia que sus rivales. |
| PEUGEOT 309 SR | 1º | Ofrece la mejor relación velocidad máxima-aceleración-recuperación. Gana a sus rivales en recuperaciones y velocidad máxima. |
| RENAULT 19 TXE | 2º | Ofrece una buena velocidad máxima y unas prestaciones y recuperaciones aceptables. De los seis es el que mayor cilindrada tiene. |

CONFORT

| | | |
|-----------------|----|---|
| ROVER 214 GSI | 2º | El techo es un poco bajo, lo que condiciona la conducción a personas de estatura elevada. Está bien insonorizado. |
| TIPO DGT 1.6 | 1º | La ventilación resulta algo escasa pero tiene la opción del aire acondicionado. La sonoridad está dentro de los valores normales. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 4º | Los asientos delanteros resultan planos y tienen poca sujeción lateral. La altura de éstos al techo es algo justa. |
| KADETT 1.6 GL | 4º | Es el que presenta la sonoridad más elevada. La postura de conducción está poco adaptada para tallas normales. |
| PEUGEOT 309 SR | 1º | Es un excelente rutero, se pueden recorrer muchos kilómetros con él, sin fatigarse demasiado. La ventilación resulta algo escasa. |
| RENAULT 19 TXE | 3º | A pesar de los múltiples reglajes de los asientos delanteros, éstos son muy blandos y resultan incómodos. |

ECONOMIA

| | | |
|-----------------|----|---|
| ROVER 214 GSI | 3º | El equipamiento es muy completo y funcional. Las cifras de consumos se disparan cuando se pisa el acelerador a fondo. |
| TIPO DGT 1.6 | 3º | Es el que puede recorrer más kilómetros sin repostar. El equipamiento tiene algunas lagunas, pero su precio es interesante. |
| ESCORT GHIA 1.6 | 2º | Es el más barato de todos, pero también el de concepción más vieja. Los consumos son razonables, pero su autonomía algo escasa. |
| KADETT 1.6 GL | 4º | Es el segundo más barato, con un equipamiento algo justo. Los consumos son interesantes, con una buena autonomía. |
| PEUGEOT 309 SR | 2º | Aunque no sea de los más baratos, el equipamiento es funcional y suficiente. El consumo resulta algo elevado. |
| RENAULT 19 TXE | 1º | Siguiendo la política de Renault, el 19 TXE, presenta una relación precio-calidad muy interesante. |

buen acabado. En definitiva una interesante lucha la que tendrá que mantener el último producto de Rover para hacerse un hueco en el difícil mercado español. ○

M. Madrid/S. Garib
Fotos: José Antonio Díaz

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.

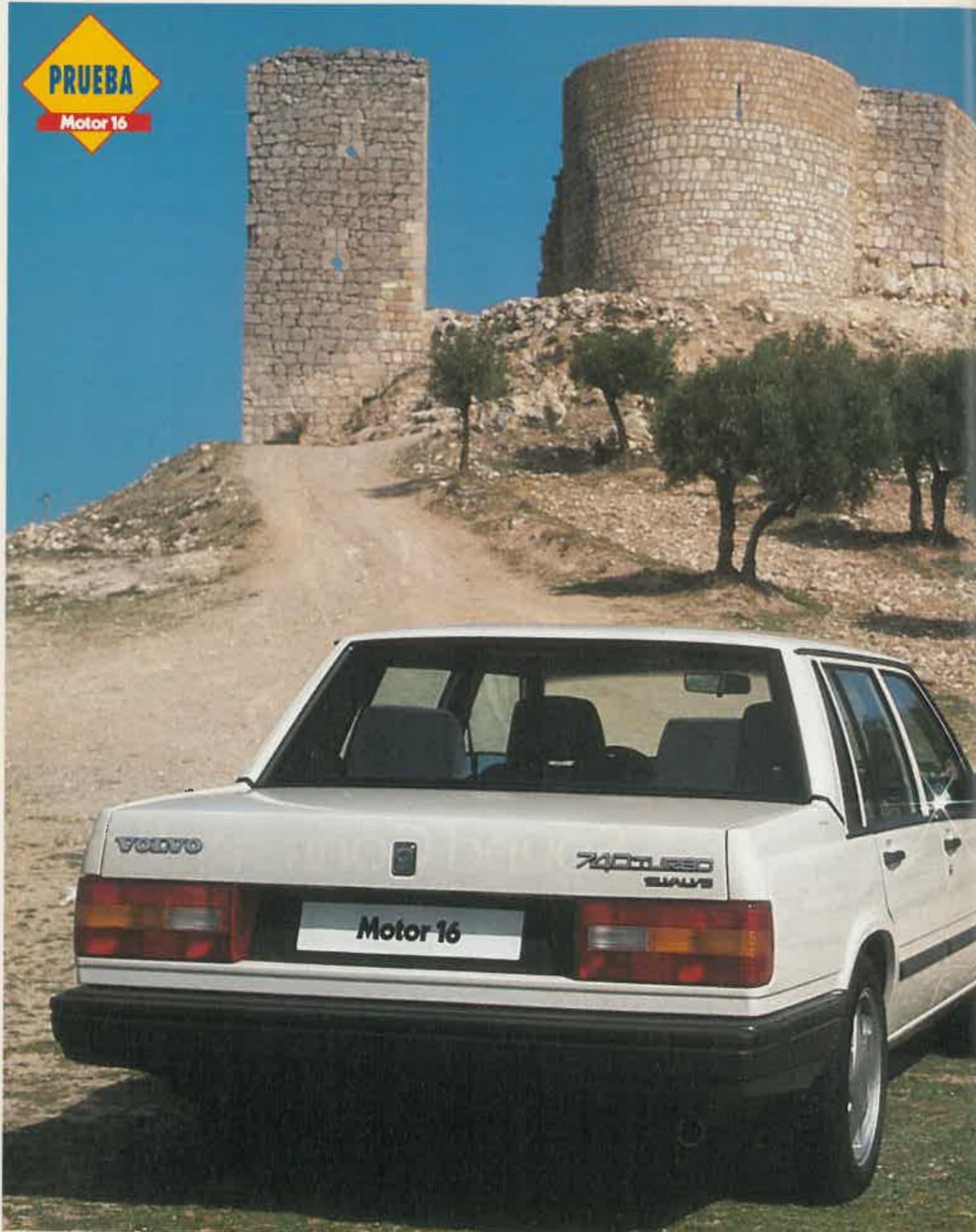
Obréngase todos los beneficios del audio para coches FUJITSU TEN de 4 amplificadores y 4 altavoces. Pensándolo bien, realmente no existe mejor forma de escuchar.

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



D series
MUSICOM sa

Car Audio
Francesc Vila, s/n - Naves 16 y 17 POLIGONO CAN MAGI
Telf. (93) 675 32 12 - Fax (93) 675 35 52 - Apdo. 252
08190 SANT CUGAT DEL VALLES



VIRTUDES

- Potencia y respuesta
- Comportamiento
- Confort

VOLVO 740 TURBO 16V
PRECIO: 5.066.562 PTAS.

- Consumo
- Equipamiento
- Maletero

DEFECTOS

VOLVO 740 TURBO 16 V

SUAVIDAD A LO GRANDE

Si la sustitución del eje rígido trasero por un sistema multibrazo ha supuesto para el Volvo 740 una radical transformación en cuanto a comportamiento, la adopción de una culata de cuatro válvulas por cilindro ha hecho otro tanto con el motor. El dos litros dispone ahora de 200 caballos enérgicos, progresivos y sorprendentemente nerviosos en una gran berlina de turismo.

ENTRE la amplia gama de motores de que dispone Volvo, ha sido el dos litros sobrealimentado el encargado de recibir la nueva culata de 16 válvulas. Los 158 caballos se han convertido ahora en 200 gracias a la nueva distribución que, como sofisticación mecánica, monta ejes de equilibrado que reducen las vibraciones del cuatro cilindros en línea. Con este relativamente pequeño propulsor para un coche de tonalidad y media de peso, Volvo demuestra que no es obligatorio recurrir a motores de más de cuatro cilindros y altos cubajes para conseguir una respuesta eficaz y apropiada para esta clase de lujosos turismos. La suave respuesta del tur-bocompresor, que está dotado de un intercambiador de calor, y la buena respiración a todo régimen que permiten las 16 válvulas se suman para conferir al 740 una respuesta tan suave como sorprendente en un coche hasta hace poco considerado tranquilo y con prestaciones escasas para su categoría.



MÁS CABALLOS.

La adopción de una culata de cuatro válvulas por cilindro y mejoras en el bloque motor han dotado al 740 de 200 caballos de potencia. La nueva suspensión trasera multibrazo y los amortiguadores niveladores de gas optimizan el comportamiento.

Este motor, el más potente que monta Volvo en su gama, está pensado inicialmente para mercados donde la barrera de los dos litros de cilindrada supone un límite fiscal, pasando a categorías mucho más gravadas. Esto no es óbice para que sea una motorización muy válida e interesante para otros países como el nuestro.

La mejora más rápidamente constatable respecto al 740 Turbo es una mejor respuesta a pocas revoluciones, donde el compresor todavía no ha empezado a actuar, llenando este vacío con una pronta respuesta, algo que se agradece sobre to-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición. Culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.986 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,9 mm. Carrera: 80 mm. Compresión: 8,2 a 1. Potencia máxima: 200 CV(147 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 290 mkg (296 Nm) a 2.960 rpm. Alimentación: Inyección, turbo e intercooler. Combustible: Gasolina 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cuatro marchas y overdrive en quinta. Embrague: Monodisco en seco con mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 11,5 km/h. En

3ª a 1.000 rpm: 23,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,4 km/h. Con overdrive a 1.000 rpm: 39,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,9 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente triangular, montantes elásticos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos oscilantes transversales (Sistema Multilink).

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 VR 16. Llantas de aleación de 6,5 x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.431 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

do en ciudad o carreteras lentas. Desde ahí, el dos litros sube con mucha alegría hasta el régimen máximo.

Evidentemente, el cuatro cilindros de dos litros ha sido seriamente apretado en cuanto a sus posibilidades, pero Volvo no ha escatimado tecnología para preservar su fiabilidad. Además de dotar a la nueva culata de los ya comentados ejes de equilibrado, la refrigeración es por agua y aceite. El aceite es pulverizado al interior de los pistones para refrigerarlos después de circular por un radiador especial, técnica muy sofisticada y característica de especiales motores deportivos. También dispone de un sistema llamado EGTC que controla la temperatura del escape y contrarresta la detonación, fenómeno que resulta habitual en motores de alta compresión y agravado además por la acción del turbo. El EGTC permite asimismo la utilización de gasolinas que sean de un bajo octanaje.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| | |
|----------------------------|------|
| CIUDAD | |
| A 25 km/h de promedio | 13,1 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de crucero | 7,9 |
| En conducción rápida | 16,4 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de crucero | 11,3 |
| A 140 km/h de crucero | 13,2 |
| A 180 km/h de crucero | 17,4 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 13,2 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 454 |

PRESTACIONES

| | | |
|-----------------------------|--|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA | | 213,3 |
| Km/h | | |
| ACELERACION (seg.) | | 16,2 |
| 400 m salida parada | | 29,3 |
| 1.000 m salida parada | | 8,8 |
| De 0 a 100 km/h | | 148 |
| Recorriendo (metros) | | |
| RECUPERACION | | 18,6 |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | | 22,9 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | | 32,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | | 40,7 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | | 7,8 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | | 219 |
| recorriendo (metros) | | 12,4 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | | 330 |
| recorriendo (metros) | | |



CINCO MARCHAS. La palanca de cambios dispone de un botón para conectar el «overdrive».

Para aprovechar la generosa potencia del 740 Turbo 16 válvulas, Volvo monta la caja de cambios manual de cuatro velocidades y «overdrive» en cuarta que hace las veces de quinta. Este sistema, al que Volvo tiene gran apego, parece desfasado frente a las modernas cajas de cinco velocidades y resulta un tanto anacrónico en una berlina de representación actual. Aunque cumple su función de «superdirecta» enfocada a ahorrar combustible en el llano, tirones en su accionamiento y su desfase técnico respecto a los coches actuales piden una verdadera quinta marcha para el 740. Por lo demás, y salvo un notable salto entre la tercera y la cuarta, los desarrollos no plantean problemas para disfrutar de este coche sueco sobre todo en carretera abierta que es donde realmente da todo de sí. Sus consumos siguen siendo altos a pesar de la inyección elec-

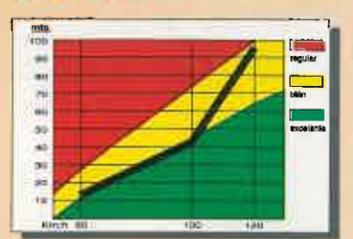
EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Pintura metalizada: 65.000 ptas.
Aire acondicionado: precio no determinado

FRENOS



SONORIDAD



ESTAMPA ORIGINAL.

La carrocería, diseñada pensando en el mercado norteamericano, combina los ángulos rectos con unas importantes dimensiones.



trónica y la mejora del par motor, aunque mejorado respecto a la distribución anterior sigue quedando elevado respecto a sus competidores.

A la nueva capacidad para acelerar hay que sumar al 740 la definitiva adopción del sistema Multi Link trasero que sustituye al obsoleto eje trasero rígido, quedando tan sólo para la versión familiar por su mejor adaptación a la carga. Esta nueva suspensión unida a los amortigua-

dores de gas confieren al Volvo un comportamiento igualmente sorprendente en comparación a las brusquedades y balanceos que adolecían los anteriores modelos de la serie 740. Ahora la estabilidad del coche es óptima en todo tipo de circunstancias y no desentona frente a la ya importante potencia del motor.

La dirección asistida está demasiado desmultiplicada para maniobrar con rapidez en poco espacio pero, por el contra-

rio, no plantea ningún problema a la hora de girar en parado, algo muy de agradecer, dado el peso y las dimensiones de este coche. Los frenos por su parte son muy potentes y el peso del Volvo sólo se hace notar en las distancias de frenado pero sin que el sistema dé muestras de fatiga. El sistema antibloqueo ABS viene montado de serie y la transmisión dispone de un nuevo diferencial autoblocante mecánico que mejora la tracción en condiciones di-

INVITACION

¡GRAN PREMIO A LA VISTA!

Del 15 de marzo al 31 de julio de 1990

¡GANE EL GRAN PREMIO F1 CON ESSILOR (EN EQUIPO CON TYRRELL)

Consulte a su Optico

Y elija entre la amplia gama de monturas y lentes ESSILOR, seguro que encontrará la solución a su problema de visión.

Para ello, ESSILOR, además de moda, le ofrece la calidad de sus productos, y pone a su servicio la tecnología más avanzada.

Conozca los productos ESSILOR, ahora es el momento.

Dése prisa, CONSULTE A SU OPTICO, porque puede ganar una jornada inolvidable como INVITADO ESPECIAL VIP en EL GRAN PREMIO DE FORMULA 1, que se celebrará el día 30 DE SEPTIEMBRE en JEREZ. En Asiento de Tribuna, con visita a los boxes y comida con los pilotos del equipo Tyrrell.

VD. PUEDE LLEGAR EL PRIMERO... PREPARADOS... LISTOS... ¡YA!



ESTETICA TRADICIONAL. El salpicadero mantiene las líneas habituales de Volvo. Su estética peca de desfasada frente a los nuevos estilos. Los faros delanteros tienen un diseño sofisticado, en una misma óptica reúne tres tipos de luces. El pequeño motor de dos litros, gracias a las últimas tendencias tecnológicas, tiene un rendimiento increíble de 200 caballos.

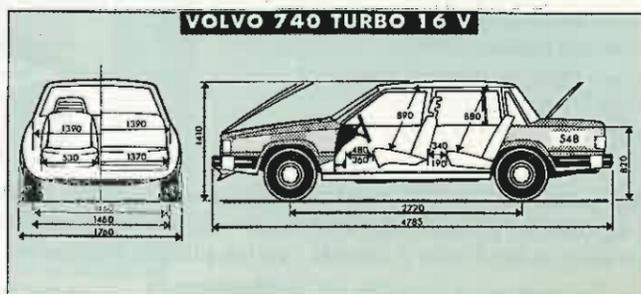
fíciles de agarre. A ello habría que sumar los generosos neumáticos de 205, montados sobre grandes llantas de 16" y realizadas en aluminio. Los cambios que el 90 ha traído para la serie 700 no han sido sólo mecánicos. La estética se ha renovado sobre todo en unos nuevos frontales que adoptan una calandra distinta a la anterior. Para los 740 Turbo se trata de una parrilla inclinada en lugar de la vertical tradicional. Esto ha supuesto un aligeramiento de las angulosas formas del 740, diseño pensado sobre todo para el mercado norteamericano pero que ha cuajado con éxito en Europa. Los grupos ópticos traseros pasan a ser similares que los de los 760 y 780 aunque algo más pequeños, así como el paracho-

ques. También se han adaptado protectores de plástico en los pasos de rueda delanteros, por lo demás la carrocería del 760 continúa invariada. El interior adopta nuevas tapicerías en felpa como única variación respecto al modelo anterior. El resto del acabado y del equipo es el mismo y se hecha en falta un reestilo del salpicadero o de las palancas. Si las líneas angulosas del exterior consiguen una buena armonía, no es el caso de un interior con cierto aire pasado de moda. El cuadro de instrumentos, y nunca mejor dicho, carece del atractivo estético que suele acompañar hoy día al de las grandes berlinas. Las palancas de luces e intermitencias por su parte poseen el aspecto de un segmento inferior al del 740 y la de aper-

CONFORT ANTE TODO. Las plazas son amplias y con nuevo tapizado. El confort de marcha es excepcional. El maletero decepciona a pesar de su imponente aspecto exterior.

FRENTE A SUS RIVALES

OR derecho propio, el Volvo 740 Turbo 16 válvulas entra en el grupo de las «berlinas con clase» (comparativa Motor 16 nº 326). Así quedaría enfrentado al Citroën XM V6 (4.635.405 pts.), Alfa 164 3.0 (4.956.567 pts.), Audi 200 Turbo (5.854.716 pts.), BMW 530i (5.874.203 pts.), Ford Scorpio 2.9i Ghia (4.480.303 pts.), Lancia Thema T IE 16 V (4.567.094 pts.), Mazda 929 (5.900.785 pts.), Mercedes 260 E (5.345.874 pts.), Opel Senator 3.0 (5.035.204 pts.), Renault 25 V-6 Turbo (4.987.844 pts.), Rover 827 Sterling (5.256.014 pts.), Saab 9000 CD (5.854.763 pts.). El Volvo 740 Turbo 16 V se instaura como el más potente junto con el Audi y seguidos de cerca por el Alfa y el Mazda. Casi todos sus oponentes recurren a motorizaciones mayores, salvo el Thema y el Saab que también montan un cuatro cilindros en línea de dos litros turbocomprimido. En cuanto a equipamiento, el Volvo queda descolgado adoleciendo de ausencias en su dotación de serie tan significativas como el aire acondicionado, es el único de todos los rivales junto con el Mercedes en no traerlo. En contrapartida, su precio se mantiene bajo respecto a este prestigioso segmento.



| MECANICA | | |
|----------------------|-----------|---|
| MOTOR | Excelente | Las 16 válvulas mejoran mucho al dos litros dotándole de mucha potencia y elasticidad. |
| CAJA DE CAMBIOS | Normal | De largo recorrido en su manejo, se hecha en falta una auténtica 5ª en lugar del overdrive. |
| TRANSMISION | Buena | Salto entre 3ª y 4ª. El diferencial autoblocante mecánico es un acierto. |
| RENDIMIENTO | | |
| VELOCIDAD MAXIMA | Buena | Sin ser de las más elevadas en el segmento, es satisfactoria en todos los aspectos. |
| ACELERACION | Excelente | Desde muy pocas vueltas hasta el régimen máximo el 740 empuja sin altibajos. |
| RECUPERACION | Buena | La potencia del motor solventa el excesivo desarrollo de la 4ª. |
| COMPORTAMIENTO | | |
| DIRECCION | Buena | La asistencia evita cualquier esfuerzo en parado pero es lenta en curvas enlazadas. |
| FRENOS | Excelente | Muy potentes y con ABS son capaces de dominar el elevado peso y altas prestaciones. |
| SUSPENSION | Excelente | La adopción del Multi Link ha sido definitiva para conseguir un comportamiento óptimo. |
| CONFORT | | |
| PUESTO DE CONDUCCION | Bueno | Es muy cómodo y regulable en altura aunque los pedales son de excesivo tamaño. |
| CLIMATIZACION | Normal | La aireación del habitáculo es suficiente pero se hecha en falta el aire acondicionado. |
| SONORIDAD | Excelente | El buen equilibrio del motor y la insonorización interior hacen muy silencioso al 740 16 V. |
| CARROTERIA | | |
| HABITABILIDAD | Excelente | Las plazas son muy amplias y los asientos acertados en su diseño. |
| MALETERO | Regular | Su capacidad de carga es algo decepcionante dadas las dimensiones externas del coche. |
| CALIDAD | Buena | El acabado es bueno aunque sería de agradecer una modernización en su diseño. |
| ECONOMIA | | |
| CONSUMO | Normal | El cuatro cilindros paga con un consumo elevado sus 200 caballos de potencia. |
| EQUIPAMIENTO | Normal | Muy bien dotado en seguridad activa y pasiva, es sin embargo parco en equipamiento. |
| PRECIO | Bueno | Se halla por debajo de la media en el segmento de las berlinas lujosas. |

tura de puertas se halla en una difícil ubicación muy cerca de los mandos elevables. También desentona un pedalier sobredimensionado; los pedales se muestran demasiado grandes para un tamaño de zapato normal y ello perjudica un poco la suavidad de funcionamiento que poseen.

Por lo demás, el habitáculo es muy espacioso, cómodo y silencioso durante la marcha. Permite conjugar la suavidad del motor con un confort ideal para largos viajes. En este aspecto es el maletero el que decepciona teniendo en cuenta las dimensiones del coche, el antiguo Volvo 240 aventajaba en capacidad a este 740 que se queda algo corto a la hora de cargar equipaje.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Volvo Concesionarios, S.A. Paseo de la Castellana, 130 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 22 07. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de post-venta: 70 puntos de asistencia en toda España.

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS



Comunidad de Madrid



Consejería de Economía. Dirección General de Industria Energía y Minas.

¿SU VEHICULO ESTA MATRICULADO ENTRE 1981 Y 1983?

¿o es matrícula anterior a M 4802 FS?

Se le recuerda que, de acuerdo al Real Decreto 2344/1985, está obligado a pasar la primera inspección periódica durante el año 1990.

¿ESTA MATRICULADO ANTERIORMENTE Y AUN NO HA PASADO LA I.T.V.?

Se le recomienda que la pase cuanto antes. Los Centros I.T.V. no le van a sancionar, pero sí Vigilancia de Tráfico si no lo hace.

EN LOS 12 CENTROS I.T.V. DE LA COMUNIDAD DE MADRID

TELEFONO

| | |
|---|-----------|
| ITV ARGANDA, Ctra. N-III, Km. 25,2 | 871 41 14 |
| ITV COSLADA, Ctra. N-II, Km. 15,4 | 672 80 48 |
| ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4 | 695 86 58 |
| ITV LAS ROZAS, CTRA. N-VI, Km. 20,4 | 637 71 61 |
| ITV LEGANES, Pol. Ind. San Butarque | 688 50 46 |
| ITV LOZOUUELA, Ctra. N-I, Km 66,6 | 869 42 12 |
| ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41 | 865 05 91 |
| ITV PARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1 | 698 26 12 |
| ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23 | 803 11 93 |
| ITV S. SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra. N-I, Km. 23,5 | 652 71 77 |
| ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km. 38 | 851 16 87 |
| ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km. 48,3 | 874 53 63 |

SIN AGLOMERACIONES, SIN TIEMPO DE ESPERA, TRANQUILAMENTE

en horas de 8 a 20 ininterrumpidamente
Sábados de 8 a 13



¡Para su seguridad!

NUEVO ALFA 33. EMPIEZA LA EMOCION



- **MOTOR BOXER**
- **16 VALVULAS**
- **137 CV**
- **208 KM/H**
- **DE 0 A 100 KM/H EN 8,2 SEG.**

- **SERVODIRECCION**
- **FRENOS ABS**
- **INYECCION ELECTRONICA MULTIPPOINT.**

Empieza la emoción de una conducción auténticamente deportiva. La emoción de conducir el Nuevo Alfa 33.

Descubra el nuevo concepto de deportividad nacido de aplicar la más avanzada tecnología en motores a la legendaria filosofía Alfa Romeo.

**Nuevo Alfa 33.
Empieza la emoción.**

Desde 1.547.000 ptas., IVA incluido.

| MODELO | 1.3 | 1.5 TI | 1.7 IE | 1.7 16 V |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|
| MOTOR BOXER | | | | |
| Potencia CV-DIN | 88 | 105 | 110 | 137 |
| Vel. máx. Km/h | 176 | 188 | 190 | 208 |
| De 0 a 100 Km/h (seg.) | 10,3 | 9,8 | 9,4 | 8,2 |
| Servodirección | Opcional | Opcional | Serie | Serie |
| ABS | — | — | Opcional | Opcional |

De serie: Cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros, cinturones de seguridad posteriores, volante ajustable.

TODOS LOS MODELOS ALFA PUEDEN ADQUIRIRSE POR EL SISTEMA DE FINANCIACION ALFAFIN.



Alfa: la pasión de conducir

Dalí fue un personaje controvertido en todos los aspectos. Una figura llena de vida, provocativa y confusa, chocante y obsesiva. Así lo ha visto el director de cine Antoni Ribas en su última película que, con el escueto título de «Dalí», narra la peripecia del genial pintor durante la época de su máxima plenitud artística.

ANTONI Ribas, prolífico director de cine catalán, con obras a sus espaldas como «La ciudad quemada», la trilogía «Victoria» o la serie televisiva «Catalanes universales», tuvo la ocasión allá por 1978 de entrevistarse con otro catalán, Salvador Dalí y, de la conversación, sacó la idea de llevar a la pantalla una parte de la azarosa vida del genial artista. El resultado, ya plasmado en celuloide aunque en nuestro país no se verá hasta pasado el próximo verano, es «Dalí», estrenada en exclusiva para los expertos norteamericanos en mercadotecnia cinematográfica hace escasamente un mes en el teatro Hitchcock, de Universal Studios, en Los Angeles.

Ribas cuenta la vida del artista en su época de máxima plenitud, de 1925 a 1945, años que además coinciden con el apogeo del movimiento surrealista. Para ello ha dispuesto de las memorias del pintor, «La vida secreta de Salvador Dalí», publicadas en plena Guerra Mundial y que nacen de la relación de Dalí y su mujer Gala con círculos de intelectuales neoyorkinos, entre los que se encuentra el periodista de la revista «Time», Tom Maloney, impresionado por la figura del pintor catalán.

«La peripecia de la película arranca en 1940 cuando Dalí vive en Francia y ante la proximidad de las tropas nazis viaja a Figueras para encontrarse con su padre. Luego se desplaza a Madrid, donde el mal denominado Ministerio de Cultura franquista de la época quiere contar con sus servicios; más tarde llegará a Lisboa y desde allí viajará a Nueva York», cuenta el propio Antoni Ribas a MOTOR 16. «Es su cuarto viaje a la gran ciudad norteamericana, el del éxito. Un periodista se interesará por su peripecia vital y él le dará cuenta de su vida. Esa es la película, un retrato del genio surrealista».

La película se inicia, como decíamos, con la llegada del pintor a Nueva York en 1940 y presenta una narración retrospectiva de las vivencias de Dalí, que marcarían su trayectoria artística. Allí aparecen sus obsesiones, su carácter esperpéntico e irracional, su vulnerabilidad, las extrañas relaciones con sus padres, la admiración por su musa Gala y sus contactos con figuras como Paul Eluard, primer marido de Gala, o García Lorca. «He hecho una sola película sobre Dalí -dice Ribas- pero podría haber hecho cien más y en cada una de ellas descubriría algo nuevo, tanto del Dalí interno como del externo».



EL VIAJE DE DALÍ.

Desde un taxi de Renault en Figueras a un Bentley carrozado por Weyman en Nueva York, el coche forma parte de la peripecia vital del artista.



SALVADOR DALÍ

UN GENIO DE PELICULA

El film está protagonizado por Lorenzo Quinn, hijo de Anthony Quinn, quien, curiosamente, ya representó un papel de pintor, el de Gauguin, en la película de Vicente Minelli «El loco del pelo rojo» sobre la vida de Vincent Van Gogh, interpretada por Kirk Douglas. En el papel de Gala interviene la actriz Sarah Douglas, que nada tiene que ver con el actor Kirk Douglas.

Uno de los elementos mejor cuidados por un director de cine de tipo «historicista» como es Antoni Ribas es la ambientación de sus películas. Y en este caso, como no podía ser menos, en «Dalí» aparecen un buen número de coches de época que harían las delicias de algunos coleccionistas. «En «La ciudad quemada» ya tuve problemas para encontrar este tipo de vehículos», comenta Ribas. «En esta ocasión he contactado con el Antic Car de Catalunya, que sólo me ha dado facilidades, aunque en algún caso he teni-

COCHES DE EPOCA. El realizador Antoni Ribas ha cuidado con esmero la ambientación, buscando vehículos de la época, como el popular Fiat Balilla o los Ford modelo A y BF. En Bulgaria no se tuvo que recurrir a los museos para buscar este tipo de coches, ya que se siguen utilizando por los automovilistas de aquel país.



EL HOMBRE QUE AMABA LOS CADILLAC

DALI siempre sintió una gran admiración por el mundo del automóvil. En estas mismas páginas se contaba ya hace bastante tiempo (ver MOTOR 16 núm. 47) que Salvador Dalí pedía a sus amigos «ir a la Rambla a ver pasar los camiones». No hay que olvidar que los artistas hiperrealistas siempre han pintado vehículos de gran tonelaje con una especie de fascinación próxima a la adoración.

A Dalí, decíamos entonces, no le apetecía ni conducir automóviles ni andar metiendo mano en sus entrañas. Él se limitaba a apoltronarse en las tapicerías de cuero o materiales nobles y dejarse llevar como un auténtico rey. Buena prueba de ello fue cuando al resultar herido en 1984 por el incendio declarado en el castillo de Púbol, se negó a trasladarse a un hospital a bordo de una ambulancia y prefirió recostarse elegantemente, y con sus mejores ropas, en los asientos traseros de su Cadillac.

Y es que para Dalí, automóvil y Cadillac son dos palabras que significaban lo mismo. A las pruebas nos remitimos: en la entrada del magnífico museo-teatro de Figueras, el genial pintor se empeñó en situar su conocida «Columna Galatea» en honor, como no, de Gala, cuya base es un Cadillac, el primero que tuvo el maestro.

Ese coche tiene su pequeña historia: llegó rodando por sus propios medios hasta la puerta del museo; se tuvo que utilizar una grúa para introducirlo a través del techo, y después fue poco a poco aderezado por un Dalí que, en su última época, quería copiar un esperpéntico objeto conocido como «El taxi lluvioso» que conoció en Nueva York.

La principal modificación que se realizó sobre el Cadillac fue colocar sobre el capó delantero la estatua de bronce de la reina Esther, una escultura de un artista austriaco amigo de Dalí. Está sujeta de una forma muy ligera sobre el motor con apenas tres tornillos, aunque toda su estructura pasa a través del mismo pero sin tocarlo. Poco después se le añadió otro elemento, una columna formada con neumáticos de tractor de cinco metros y medio de altura, y sobre ellas hay montado un busto de Girardot del Palacio de Versalles, una reproducción de «El esclavo», de Miguel Ángel y, aún más, por encima la barca «Gala», en la que la musa del pintor salía a pasear.

Se decía -y aún se dice- que el monumento era un homenaje total a la mujer amada. Puede ser cierto, pero también lo es que ese tremendo objeto artístico es un altar levantado en honor del automóvil, un símbolo, sin lugar a dudas, del tiempo que nos ha tocado vivir.



DALÍ EN NUEVA YORK.

Apoyado en un Bentley de 1930, Salvador Dalí (Lorenzo Quinn) contacta con Tom Malony, un periodista del «Time».

dó que buscar directamente al coleccionista particular».

Lo curioso del caso se ha dado en Bulgaria, país en el que se ha rodado casi la mitad de la película, además de en España, Francia, Portugal y Estados Unidos. «Antes de que se sucedieran los acontecimientos políticos por todos conocidos en los países del Este, en Bulgaria había un solo productor: el Estado. Me ofrecieron coches de la época, es decir de los años treinta y cuarenta, pero estaban prácticamente desmantelados. Lo increíble fue que en las propias calles búlgaras circulaban coches de ese tipo, bastante bien cuidados, que hemos utilizado». A título anecdótico, Ribas dice haber reconocido circulando algún que otro camión soviético que él recuerda haber visto durante la guerra civil española. «Estaban modificados y arreglados, pero yo juraría que eran los mismos».

En la pantalla, pues, se suceden varios de estos vehículos: desde un taxi Renault que es el que utiliza el protagonista para llegar hasta la casa de su padre, en Figueras, hasta un Bentley carrozado por Weyman, con el que Dalí y Gala llegan al hotel Saint-Regis de Nueva York, pasando por un Ford modelo BF y otro A, y por un popular Fiat Balilla con el que los protagonistas buscan salir de un país, entonces asfixiante, llamado España. ○

Raúl R. Sáez

Fotos: Montornés Films.



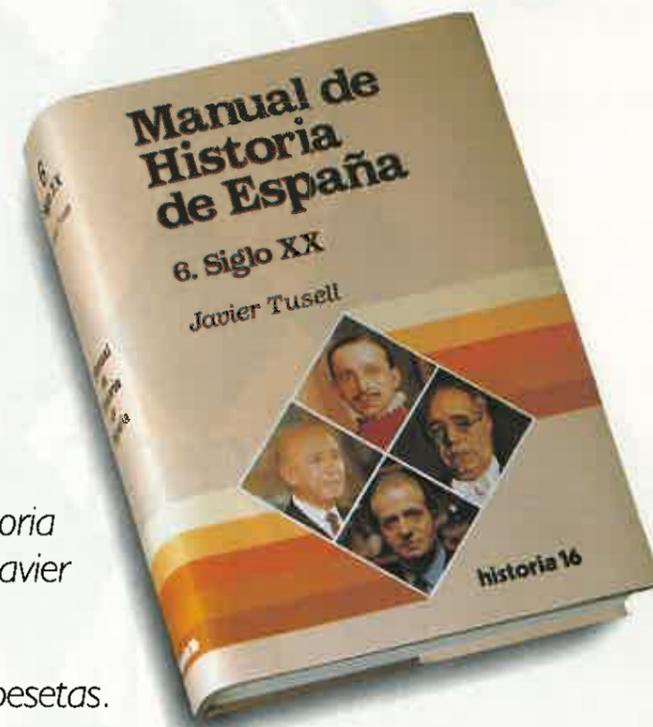
LO QUE CUENTA ES TU HISTORIA.

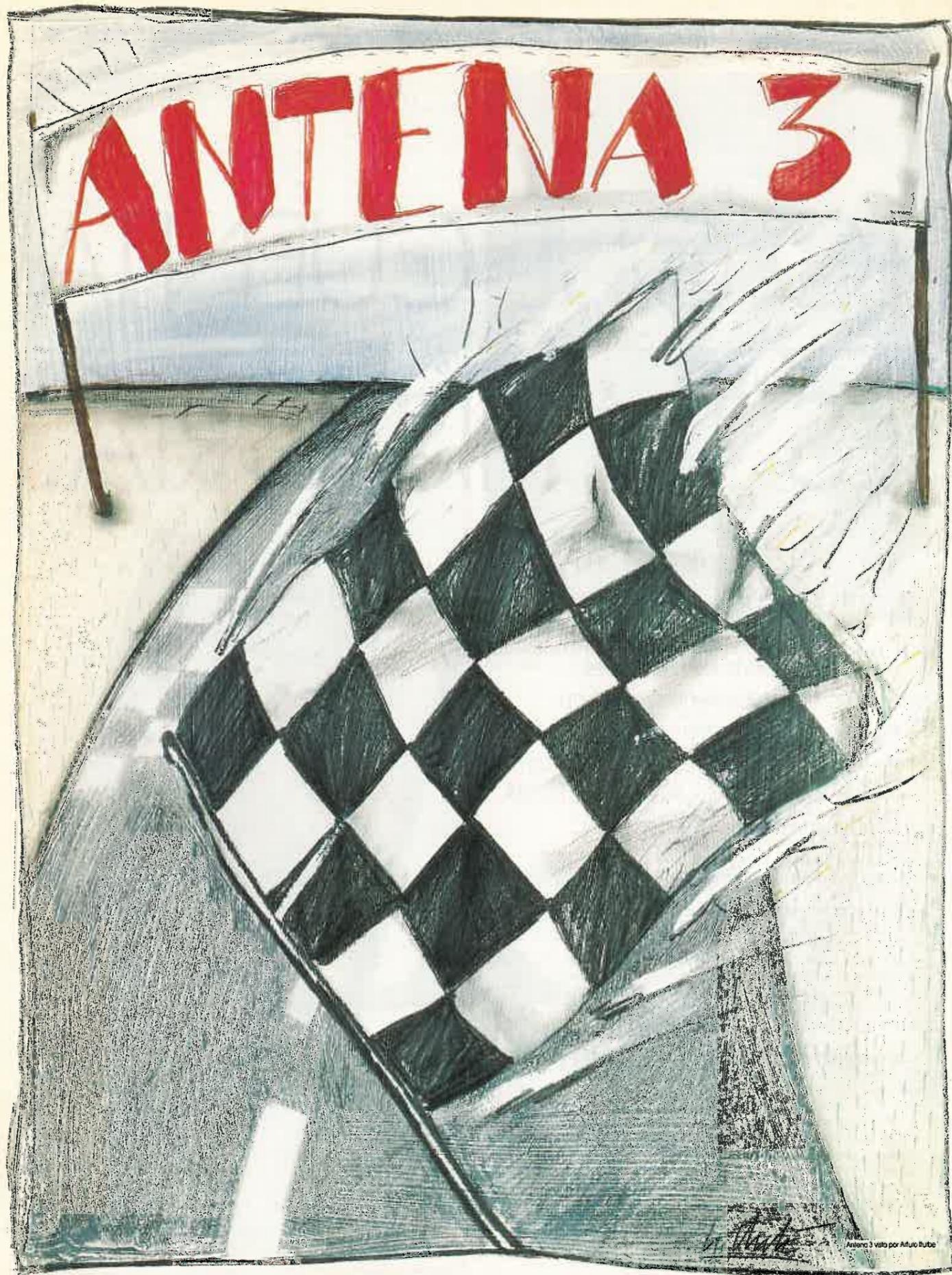
Y la de todos los españoles.
Los acontecimientos que han
marcado nuestra Historia.
Conócelos a fondo en los seis tomos
del nuevo MANUAL DE HISTORIA
DE ESPAÑA.

Ya a la venta el tomo 6. Toda la Historia
de España del Siglo XX, escrita por Javier
Tusell, en 1.000 páginas.

Pídalo en tu librería. Por sólo 5.950 pesetas.

Distribuido por Plaza y Janés





Antena 3 visto por Arturo Rube

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

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrero



LA RADIO BIEN HECHA



COTEC RENAULT

FASA-Renault, con el fin de adecuar la formación de sus especialistas a las nuevas tecnologías incorporadas en los procesos de diseño y fabricación de automóviles, puso en marcha hace dos años, un centro de formación de Coordinadores Técnicos (CO-

TEC), con el fin de proporcionar a los concesionarios de la marca, especialistas en diagnóstico altamente cualificados.

El plan de formación contempla 16 semanas en las que se reciben informaciones de alta tecnología sobre aspectos relativos a electricidad, aire acondicionado, encendido electrónico, transmisiones automáticas, tracción total...



nistro y proyectos con el COOB'92 y con la sociedad estatal para la Expo'92.

CONTRATO PEGASO - REPSOL

LA Empresa Nacional de Automoción (ENASA) y Repsol-Distribución han firmado recientemente la renovación del contrato de colaboración entre aceites CS y la marca de camiones Pegaso para los años 1990 y 1991.

La firma del nuevo contrato fue realizada por los presidentes

de ENASA, José Vivas Ferrer, y de Repsol-Distribución, Manuel Guerrero, en presencia de los representantes comerciales de ambas empresas.

MOTUL EN ESPAÑA

DESPUES de estar presente durante 25 años en nuestro país, Motul se ha decidido a entrar en España después de la derogación de la reglamentación de cupos para la venta e importación de lubricantes vigente hasta el pasado año.

Las previsiones de Motul Ibérica para los próximos tres años son muy ambiciosas, esperando sus responsables conseguir un crecimiento anual del 35 por ciento, además de una cuarta parte del mercado de lubricantes para moto, así como superar el treinta por ciento de cuota en el sector de los aceites sintéticos.

ALFA ROMEO EN BARCELONA

MONZA Motors, el concesionario oficial de Alfa Romeo en Barcelona, ha inaugurado una nueva sede en la calle Pujadas 112. Se trata de un moderno edificio en el que no se han regateado esfuerzos para construir un modernísimo complejo automovilístico para ofrecer un servicio integral al cliente. Para ello disponen de 8.000 metros cuadrados en los que se ha instalado la más moderna maquinaria y tecnología para servicio del cliente. De la superficie, 2.000 metros son talleres, 800 exposición y 500 están dedicados a los vehículos de ocasión.

PHILIPS ESPAÑA EN 1989

EL grupo Philips en España facturó durante el pasado año, 184.500 millones de pesetas. La facturación a terceros en el país, ascendió a 133.000 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 11 por ciento respecto a 1988.

Las mayores tasas de crecimiento en la cifra de ventas se registraron en las actividades profesionales de Instrumentación y Electroacústica que aumentó un 49 por ciento y en los sistemas médicos con un crecimiento del 28 por ciento. También la División de Informática y Comunicaciones experimentó un aumento del 16 por ciento. Además la Organización de Philips en España firmó durante el pasado año importantes acuerdos de sumi-

LANCIA Y-10

BEATRIZ Santana, joven actriz y ex-presentadora de televisión, ha adquirido un Lancia Y-10 para realizar sus desplazamientos. La hija de Manolo Santana eligió la versión Fire LX ie, que ha personalizado con un kit que comercializa Fiat Auto, compuesto por un frontal, que incorpora faros de largo alcance y unos aletines que proporcionan una imagen más deportiva al modelo.

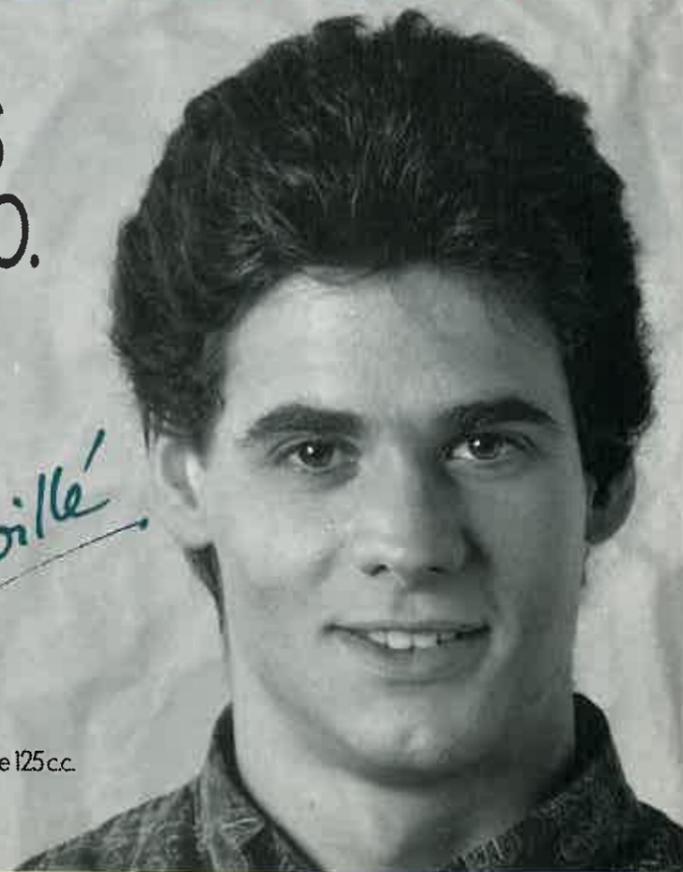
El Y-10 es un modelo que por su tamaño es ideal para el uso urbano, además de ofrecer un notable consumo y unas buenas prestaciones.



NO TODOS LOS ZAPATOS SIRVEN PARA IR EN MOTO.

ASANA

Campeón del Mundo de 125cc.



*Motards
Si,
Alex Ciaville*

160.000 kilómetros

PARA NO PERDERSE...



Motor 16

Porque ahora MOTOR 16 le regala cada semana, en forma de coleccionable, el mapa completo de carreteras de España con su estuche.

Durante 8 semanas, encontrará gratis en MOTOR 16 la más actualizada información de las carreteras españolas, incluyendo restaurantes recomendados, hoteles, paradores, etc., y teléfonos de interés turístico.



**PORTUGAL
CARRETERAS
DOMI
GRATIS
con Motor 16**

Ya en su kiosco, no se lo pierda...

Con el patrocinio de ALFA ROMEO.



| Códigos de carreteras | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1 | Autopista |
| 2 | Autovía |
| 3 | Carretera nacional |
| 4 | Carretera provincial |
| 5 | Carretera municipal |
| 6 | Carretera comarcal |
| 7 | Carretera de servicio |
| 8 | Carretera de campo |
| 9 | Carretera de montaña |
| 10 | Carretera de montaña |
| 11 | Carretera de montaña |
| 12 | Carretera de montaña |
| 13 | Carretera de montaña |
| 14 | Carretera de montaña |
| 15 | Carretera de montaña |
| 16 | Carretera de montaña |
| 17 | Carretera de montaña |
| 18 | Carretera de montaña |
| 19 | Carretera de montaña |
| 20 | Carretera de montaña |

PAVIMENTO RANULADO

HACE una semana, ustedes publicaron la carta de un lector que comentaba los problemas que se creaban en la nueva variante de Carmona (Sevilla) en el momento en el que caían cuatro gotas. Yo por mi trabajo, soy representante, también tengo que viajar con frecuencia hacia el sur y he podido observar este fenómeno. Pero no se terminan aquí los problemas que se están originando en las nuevas variantes. Uno de los casos más frecuentes es el de los pavimentos ranulados. Un firme que se encuentra en bastantes kilómetros de esta carretera y que resulta peligrosísimo para los conductores. Además la escasa señalización con que se avisa a los conductores de la existencia de este pavimento viene a aumentar el riesgo de accidentes. Y es que no es nada agradable ir circulando tranquilamente con el coche y de repente entrar en una de estas zonas y comprobar que el vehículo comienza a dar bandazos de formar inesperada, con el consiguiente susto para el conductor.

Fernando Serrano
Madrid

MUCHO MAS COMODO

LA huelga que han emprendido los trabajadores de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, aparte de las nefastas consecuencias que ha traído para los usuarios de la capital de España ha tenido un efecto netamente positivo para la



circulación. Desde mi punto de vista el que por las calles de nuestra ciudad hayan dejado de transitar, según datos oficiales 1.800 autobuses, ha dado una mayor fluidez al ya de por sí congestionado tráfico de nuestra ciudad. A lo mejor las medidas que tiene que tomar el Ayuntamiento no sólo han de encaminarse hacia el control del transporte privado, sino que hay que mirar dentro del propio funcionamiento de los medios de transporte municipales para ponerle algún tipo de solución al tráfico que no perjudique como es normal a los usuarios.

Javier García
Madrid

IMPORTACIONES PARALELAS

EN relación con un reportaje sobre importaciones paralelas de motos que apareció en el suplemento que ustedes publican los domingos en Diario 16, me gustaría que me proporcionasen las direcciones de varias casas que se dediquen a la comercialización de este tipo de motocicletas.

Temístoces Izquierdo
Madrid

R.- En Madrid han proliferado

últimamente las tiendas que se dedican a este tipo de ventas. Algunas de las más importantes son: Semol en la calle Toledo, número 142. El teléfono es el (91) 474 35 88. Otra de las tiendas con más volumen de ventas de estas motos es el Autoservicio del Motorista, que está en la calle de San Vicente Ferrer, número 33 y el teléfono es el (91) 532 92 16. También puede usted encontrar motos importadas en Motauto, en la calle de General Ricardos 93, tf. (91) 471 72 66.

MULTAS PARA TODOS

LES envió esta foto, para que vean hasta que punto está llegando el control que nuestro Ayuntamiento ejerce sobre nuestros conductores, ya no respetan ni la edad. Bromas aparte, la foto está tomada en un momento de descuido por parte del agente, que se quedó de piedra cuando observo al «precoz» motorista que intentaba sortearle.

Juan López
Madrid



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

ELADIO VENDE
AX GT listo temporada 90 Polo Copa, ideal producción
Tel.: (91) 471 11 92

RENAULT 11 TXE
VENDE PARTICULAR, ROJO, IMPECABLE M - GG. EXTRAS. TODA PRUEBA 800.000 PTAS
TEL: 4 75 06 18-5 75 12 75

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

INSTAL AUTO
Miguel Araúz 66
Teléfx. 373 82 36 - 373 84 56
28035 Madrid

RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONDUCIDOS LA MAYORIA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTIA.

ASEGURESE DE LO QUE COMPRA

Autotéléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF: 228 44 00

28045 MADRID

STYLEFLY AUTO DESING S.A.

KITS AERODINAMICOS PARA TODAS LAS MARCAS

KITS AERODINAMICOS
AUTOTELEFONOS
AUTO HI-FI IN CAR VIDEO
AUTO TELE-FAX
LLANTAS... Y UN SIN FIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL
TEL 676 14 74

LINEA STYLEFLY LA PASION, SEDUCCION, PROVOCACION DE CONDUCIR ALGO DIFERENTE

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

NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

Super adherente 2 minutos

4 Razones para usar

1 Anticalcáreo
2 Anticavitante
3 Antioxígeno
4 Tapafugas

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona • Tels. (93) 415 12 84 - 237 62 85

OPEL KADETT

AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



Durante este mes le valoramos su coche usado muy bien y le añadimos

100.000 PTAS.

DE SOBRETASACION

Además, con un radio-cassette estéreo... ¡Gratis!

Y, por supuesto, cuente con una muy buena financiación.

*Promoción válida para todos los Kadett en stock comprados y matriculados DURANTE ESTE MES. Venta a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



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)
Ferrocarriil, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN 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

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW, CREDIT AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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



SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 81 Y 404 73 57

DIRECCION: GERARDO GORDON, N.º 1. 28017 MADRID
 TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses
Todas las marcas

FIAT Uno, 88, seminuevo, blanco, 6 meses garantía, 780 000 ptas
OPEL Monza, 83, full equipo, azul, seminuevo, 6 meses garantía, 1 000 000 ptas
BMW 628 CSi, rojo, 83, full equipo, 6 meses garantía,

2 500 000 ptas, facilidades
PORSCHE 924, 79, azul metalizado, 3 meses garantía, 1 450 000, facilidades
GOLF GLD, 83, rojo, 6 meses garantía, 750 000 ptas
LANCIA Thema, 86, grafito, full equipo, 6 meses ga-

rantía, 2 300 000 ptas, facilidades
MERCEDES 300E, 86, full equipo, 6 meses garantía, 4 500 000 ptas
CITROËN AX 1 4 T2S, 88, blanco, 6 meses garantía, 850 000 ptas

PANDA Marbella, 88, blanco, 6 meses garantía, 525 000 ptas
ALFA 33 1 5 TI A A, 87, negro, 6 meses garantía, 1 100 000 ptas
PORSCHE 944, 86, blanco, 6 meses garantía, 2 800 000

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.

PORSCHE 924S, motor 150 CV, 220/h, finales 86, no importado, motor 20.000 km demostrables, libro de mantenimiento sellado, muchos extras. Tel.: (911) 21 53 24.

OPEL Senator 3.0 CD, 5 vel., 18 meses, full-equip, impecable. 3.700.000 ptas. Tel.: (981) 24 81 55. Teresa.

BMW 320i negro, aire acondicionado, alarma, llantas aleación, 54.000 km, impecable, particular. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 541 44 61 (mañana).

VENDO «pick-up» Chevrolet Otto 4T gasolina. Cambio semiautomático, 6 cilindros, aire acondicionado, llantas aluminio, neumáticos Goodyear, cristales gravados, color azul metalizado, lona blanca, una auténtica ranchera yankee. Matrícula:

B-7609-IL. 35.000 km. PVP: 2.000.000. Tel.: (93) 762 36 77. Pineda de Mar (Barcelona).

VENDO Lancia Y-10 Turbo. Isabel. Tel.: (93) 422 43 18.

PARTICULAR vende Volvo 244 GL diesel, impecable. Tel.: 475 37 28. Remigio.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Importación. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

PARTICULAR 280

Coupé Especial última serie 1985. Todos los extras, total garantía. Horas oficina. Susana. Teléfono: (958) 63 11 70.

FORD Escort RS Turbo octubre 1987, perfecto estado, precio interesante, varios extras, 31.000 km. Tel.: (977) 21 18 81.

MERCEDES 300E año 87, aire, ABS, techo, espejo, ventanas y cabezales eléctricos, reposabrazos, calefacción, altavoces, etc., semiestreno, última matrícula. 3.950.000 ptas. Tres meses garantía. Tel.: 473 86 31.

VENDO karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.

BMW 323i verde, full equipo, cuatro puertas, impecable, techo serie E 30.

VENDO karts infantiles 80 c.c. 115.000 ptas. Teléfono: (93) 692 18 24.

RENAULT Fuego H-GS, dirección asistida, aire acondicionado, siempre en garaje, 53.000 km, perfecto de todo. 957.000 ptas. Tel.: 630 14 90.

DESCAPOTABLES modernos o clásicos compramos, riguroso contado, en buen o en mal estado, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra, pero han de ser indefectiblemente cabriolets. Viajamos a toda España. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/48 84/ 50 75. Tardes, (93) 650 20 88. Sr. Jaime.

OCASION. BMW 520i, cuatro años, 51.000 km, muchos extras, perfectísimo estado, revisado y garantizado. 1.675.000 ptas. Tel.: 206 23 39.
PARTICULAR. 320i,

tres años, 39.000 km, techo, llantas, spoilers, antinieblas, impecable, con garantía. 1.825.000 ptas. Facilidades. Teléfono: 206 23 39.

SI usted vive en Madrid o Andalucía y quiere comprar un vehículo seminuevo y nadie se lo vende porque usted tiene rais ejecutivos, demandas judiciales, nosotros sí se lo financiamos y sin entrada, sólo precisa su última nómina, su DNI y nos acercaremos a su domicilio. Llámenos y concierte entrevista a Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/418 48 84/ 418 50 75.

SIERRA Cosworth '87. Full equip, 30.000 km. 3.000.000 ptas. Tel.: 650 23 84.

CAMBIO o vendo impresionante deportivo por similar. 4.000.000 ptas.

RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA
 711 37 12

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

RENAULT OCASION

| Marca y modelo | Año | km | Precio | Marca y modelo | Año | km | Precio |
|------------------|------|--------|-----------|--------------------------|------|--------|-----------|
| Alpine V6 Turbo | 9 87 | 12 000 | 4 600 000 | 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 Equip | 9 88 | 10 000 | 4 900 000 |
| Renault 11 Turbo | 85 | 60 000 | 880 000 | Renault 5 C | 88 | 9 000 | 850 000 |

Master Car



AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
 • Ranchera (Avanti) nuevo módulo
 • 185 cv, cuero, climatizado, ABS, llantas, elevallas, etc.
 • 3 500 000 total
 • 68 000 mes



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



MERCEDES 200 DIESEL
 • Seminuevo
 • Último modelo
 • ABS, etc.
 • 40 000 mes
 • Gran oportunidad

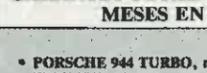


MERCEDES 230 E
 • 156 cv, último mod
 • Aire, airbag, ABS, llantas, elevallas, etc.
 • 60 000 mes

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



BMW M-3 modelo 1989
 • 200 cv, rojo
 • Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc.
 • 90 000 mes, última matrícula
 • 5 300 000 total



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, 185 cv, aire, ABS, etc., 2.600.000 total.

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



MERCEDES 30 E
 • Último modelo
 • 130 cv, todos extras
 • 1 950 000 total
 • 78 000 mes. Última matrícula

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD



MERCEDES 190 E 2.3 16V
 • Último modelo
 • Cuero, climatizado, etc.
 • 75 000 mes
 • 4 500 000 total
 • Capot. Sec.



PORSCHE 944 TARGA
 • 185 cv, último modelo
 • Aire, elev., llantas, ajustes elec., etc.
 • 68 000 mes. 3 650 000 total



BMW 320i 2.4 puertas
 • 129 cv, último modelo
 • Aire, llantas, etc.
 • 26 000 mes



PORSCHE 944 TURBO
 • 33 000 km. Seminuevo
 • Climatizado, llantas, etc.
 • 75 000 mes



BMW 530i
 • 197 cv, última serie
 • Climatizado, ABS, llantas, elevallas
 • Techo eléctrico, etc.
 • 4 750 000 total, 82 000 mensual

GUINDA DE LA SEMANA



AUDI 180 AVANT
 • Seminuevo
 • Climatizado, ABS, etc.
 • 1 950 000 total

¡ANUNCIARSE 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.

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

Envíenos el presente cupón debidamente cumplimentado.

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos _____
 Domicilio _____
 Teléfono _____

Firma: _____

70/Motor 16

RALLYE MANZANARES

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



Un **RECARO** para cada uso
Un **RECARO** para cada necesidad
Un **RECARO** para cada gusto

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

| | | |
|-------------------------|--------------|------------------------------|
| Precio cabezal incluido | | |
| TOURING | 60.558 ptas. | MOD. LX 115.567 ptas. |
| SPORT | 55.776 ptas. | MOD. LS 124.886 ptas. |
| SPORT LINE S | 86.878 ptas. | MOD. CT 143.321 ptas. |
| SPORT LINE SR | 77.560 ptas. | MOD. C-CLASSIC 249.777 ptas. |
| MOD. L | 86.296 ptas. | MOD. CS 172.407 ptas. |
| | | MOD. CSE 339.690 ptas. |

IVA INCLUIDO
RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de

¡Felicidades conductor!

100 Ideas formidables para el styling del coche

- Faros auxiliares
- Rejillas con faros
- Spoilers
- Volantes de cuero
- Embellecedores de ruedas
- Alerones



- Placas decorativas traseras
- Luces posteriores negras

Adquiera ahora un styling para su coche. Disponemos de lo adecuado para la mayoría de los automóviles.



Hella SPORT
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE **Webasto**
TOP SLIDER ELECTRICO
TOP SLIDER MANUAL

Sistema basculante y corredezo (con persiana parasol de regalo)
STANDARD TOP M

- Sistema basculante, accionado por rueda giratoria, con persianas incorporadas.
- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioleta.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar la ventanilla cerrada.
- Constante renovación del ambiente, evitando turbulencias y ruido.
- So fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.

Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



Webasto

Con la garantía de distribución de INSTALACION INMEDIATA

DITECNICA
IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



GARANTIA SERVICIO POSTVENTA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

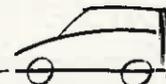
DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

- 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

¡Qué idea!



Desde 1.035.650 pts.

LANCIA Y-10

| VERSION | POTENCIA | CONSUMO* | VELOCIDAD |
|-------------|----------|---------------|-----------|
| FIRE | 46 CV | 4,2 l/100 Km. | 145 Km/h. |
| FIRE L3i.e. | 57 CV | 5,7 l/100 Km. | 156 Km/h. |
| GTLe. | 78 CV | 6,7 l/100 Km. | 176 Km/h. |

*CONSUMO E.C.E.A. 89/127/EEC

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 52
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

Gusta a la Gente que Gusta

ANUNCIESE EN MOTOR 16

NORTE
Teléfono (94)
435 77 86

FIAT Uno M-GK. Perfecto estado, gris metalizado. 550.000 ptas. Tel.: 468 44 04.

ROVER Vanden Plas 1985. Ocho cilindros, 3.500 c.c., full equip, aire, cuero, asistida, alarma, automático, 60.000 km, verdadera representación. 1.300.000 ptas. Tel.: (91) 531 54 80.

MERCEDES 280S. Vendo piezas motor y chapa. Teléfono: 435 68 00.

PEUGEOT 405 Mi16 B-JZ, plata, 25.000 km, cuidadísimo. 2.700.000 ptas. Tel.: (93) 204 23 69. M.ª Teresa.

TALLER AUTOMOVILES

Zona López de Hoyos-Cartagena (600 m)
Vende particular
Totalmente instalado, con máquinas, herramientas, muebles oficina, etc.
Licencia al día
Con hipoteca
MADRID - Tel.: 521 99 22

BMW 635 CSI

Techo, aire acondicionado
Gris metalizado
1.750.000 ptas.
Tel.: (91) 521 99 22

IMPORTACION Y EXPORTACION DE VEHICULOS MATRICULACION COMPLETA
CONSULTENOS SI QUIERE REDUCIR COSTOS Y TIEMPO

GESTORIA LUIS MORENO

AGENCIA COMERCIO EXTERIOR
HOMOLOGACIONES-SEGUROS

Francisco Silveira, 45, 2.º. 28028 MADRID Tels.: 401 40 20
402 23 09 Télex: 44986 OLMME. Fax: 401 02 43

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

CUATRO ruedas completas Kadett GSi (185/65/R14), totalmente nuevas. 100.000 ptas. Angel, lunes-viernes, horario oficina. Teléfono: 239 63 89.
BMW 528i, extras. 1.690.000. Tel.: (91) 415 96 81.

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. MORA ECHAVARRIA CORPES 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.

Motor Retiro



SABADOS MAÑANA

Somos especialistas VW, AUDI
Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos
EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

| Marca y modelo | Año | km | Precio | Marca y modelo | Año | km | Precio |
|----------------------------------|-----|--------|-----------|------------------------------------|-----|--------|-----------|
| Seat Panda 45 Marbella | 82 | 54.000 | 350.000 | Renault 11 GTD | 88 | 21.000 | 1.100.000 |
| Renault Supercinco C | 87 | 29.000 | 640.000 | Peugeot 205 Open Diesel A.A. 5 p. | 87 | 31.000 | 1.100.000 |
| Renault supercinco TL 5 p. | 86 | 31.000 | 645.000 | Opel Kadett 1.6 GLS | 87 | 29.000 | 1.125.000 |
| Opel Corsa 1.2 TR 4 p. | 87 | 39.000 | 690.000 | Peugeot 205 Lacoste A.A. | 87 | 27.000 | 1.125.000 |
| Ford Fiesta 1.1 Trip | 89 | 12.000 | 740.000 | Seat Ibiza SXI | 88 | 19.000 | 1.150.000 |
| Seat Málaga 1.5 GLX | 86 | 29.000 | 750.000 | Peugeot 205 XRD | 89 | 13.000 | 1.150.000 |
| Opel Corsa 1.2 S | 90 | 7.000 | 790.000 | Ford Escort 1.6 Ghia RS | 88 | 32.000 | 1.150.000 |
| Seat Ibiza A.A. | 87 | 27.000 | 795.000 | Renault 11 TXE | 88 | 24.000 | 1.175.000 |
| Fiat Uno 45 Sting | 89 | 10.000 | 840.000 | Renault S-5 Baccara A. A. Cuero | 89 | 13.000 | 1.225.000 |
| Renault Supercinco GTL 5 p. | 89 | 12.000 | 845.000 | Fiat Uno Turbo I. E. Antiskid | 89 | 11.000 | 1.325.000 |
| Renault 11 GTX A.A. | 86 | 39.000 | 875.000 | Renault 21 TXE A.A. | 87 | 32.000 | 1.350.000 |
| Ford Fiesta 1.6 Diesel | 88 | 23.000 | 875.000 | Ford Orion 1.8 Diesel | 88 | 21.000 | 1.395.000 |
| Citroën C-15 Diesel | 87 | 34.000 | 880.000 | Ford Escort XR3i | 90 | 11.000 | 1.450.000 |
| Renault Supercinco GTS A.A. 5 p. | 87 | 28.000 | 885.000 | Volkswagen Sant. GLX 5 cl. A.A. | 88 | 21.000 | 1.450.000 |
| Renault 9 TXE A. A. | 87 | 19.000 | 925.000 | Nissan Vanette Cosh | 90 | 9.000 | 1.475.000 |
| Citroën AX 14 T2S 5 p. | 87 | 28.000 | 925.000 | Alfa Romeo 75 2.0 I. A.A. | 87 | 32.000 | 1.550.000 |
| Fiat Uno Turbo I.E. | 86 | 37.000 | 940.000 | Volkswagen Golf GTI A.A. | 86 | 37.000 | 1.575.000 |
| Seat Ibiza 1.5 GLX | 88 | 28.000 | 945.000 | Renault 21 Nevada TXE 7 plazas | 87 | 29.000 | 1.625.000 |
| Peugeot 309 SR | 87 | 37.000 | 975.000 | Ford Sierra 2.0 I. S. A.A. 5 p. | 88 | 28.000 | 1.650.000 |
| Renault Supercinco GT Turbo | 87 | 35.000 | 990.000 | Volkswagen Golf GTI | 89 | 12.000 | 1.725.000 |
| Seat Málaga 1.5 inyección | 88 | 13.000 | 1.025.000 | Ford Sierra 2.0 I. 6 A.A. 3 vol. | 87 | 20.000 | 1.750.000 |
| Ford Escort 1.6 Ghia | 87 | 32.000 | 1.025.000 | Opel Kadett GSI A.A. | 89 | 21.000 | 1.775.000 |
| Peugeot 205 GTX | 87 | 29.000 | 1.075.000 | Opel Omega 2.0 I. A.A. | 87 | 32.000 | 2.125.000 |
| Citroën BX 19 GT A.A. | 86 | 43.000 | 1.075.000 | Peugeot 405 Mil 16 val. Full-equip | 88 | 26.000 | 2.600.000 |
| Renault 11 TSE | 88 | 19.000 | 1.100.000 | Mercedes 190 E A.A. | 85 | 48.000 | 2.625.000 |

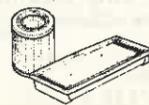
¡ATENCIÓN! Si usted ha comprado un coche nuevo y no quiere seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la deuda por usted. Compramos y recogemos vehículos en cualquier ciudad de España. Mitre Automóviles. Avda. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 418 48 84/ 418 50 75.
MERCEDES 190E, año 86; 2.700.000 ptas. 230E, año 85; 2.700.000 ptas. 230E, año 86; 3.400.000 ptas. 300E, año 86; 3.700.000 ptas. 300E, año 87; 3.850.000 ptas. Todos muchos extras. Teléfono: 564 57 08.
VENDO ballestas asientos traseros nuevos Suzuki 413. Tel.: (911) 26 25 57.

devil PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO

Lineas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.



Sustituye al filtro original sin modificación. Aspiración del 40% superior al del filtro original. Lavable. Duración de 100.000 km. PARA TODOS LOS VEHICULOS, TAMBIEN AUTOCROSS.
F-1 - Producción - Rallye - Autocross - 4x4 TODOS LOS MODELOS



IMPORTADO POR: AMR Iberica, S.A. Padre Claret, n.º 282-284. 08026 Barcelona. Telf.: 93/347 63 00, 93/347 64 22. Fax: 93/347 64 22. Télex: 81071 amrib.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL

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



Instalación y venta de:
- Autorradios
- Alarmas
- Teléfonos móviles
Especialistas en:
PIONEER
KENWOOD
ALPINE
BECKER
PIRANHA
Tel.: 93-630 15 19

Industria, 77. SANT BOI

VENDO asiento Recaro mod. Sport Design, preparado para arneses, nuevo. 35.000 ptas. Tel.: (945) 13 58 33. Horas oficina.
PARTICULAR Renault 18GTL, año 86, 42.000 km, extras, aire acondicionado, perfecto. 775.000. Tel.: (93) 212 82 63.
BMW 325ix, particular, extras, 45.000 km, blanco. Teléfono: (985) 26 07 21.
FORD Escort RS Turbo, octubre 1987, perfecto estado, precio interesante, varios extras, 31.000 km. Tel.: (977) 21 18 81.



De venta en distribuidores autorizados

Solicitenos Catálogo BBS por sólo 500 Ptas. en sellos.



Ruedas de competición
Ruedas de aluminio
Programa aerodinámico



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

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



NEUMATICOS
Baja belted hp
Baja belted 4x4

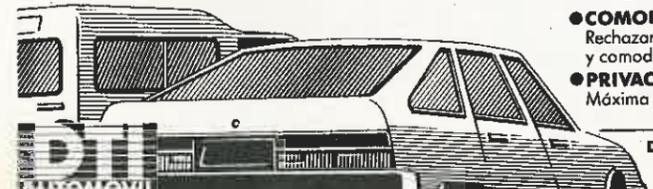
Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. IMPORTADO EN ESPAÑA POR AMR IBERICA, SA. C/Padre Claret, 282-284 BARCELONA. Telf.: 347 63 00. Fax: 347 64 22.

MOVAL motor automóviles
Desde 1.585.000 ptas.
LADA OVERLAND
VAZ MANTORELLI
JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER
Francesc Macià, 46 08400 Granollers Telf. (93) 870 14 86

NISSAN Patrol corto, 4 cilindros, diesel, aire acondicionado, radiocasete, 30.000 km. José M. Tel.: (93) 849 24 44.
EQUIPOS aire acondicionado para Mercedes 300D. Carrocerías modelos 123 y 124. Precios muy interesantes. Teléfono: 742 30 64.
SIERRA Cosworth, particular, gris, año 86, cuidadísimo. Tel.: (985) 26 07 39, oficina.
VENDO Porsche 944 turbo B-LB. Full equip, piel y aire. Tel.: (93) 418 66 66.

NISSAN PATROL
6 CILINDROS GASOLINA-PINTURA METALIZADA. NEUMATICOS GOOD YEAR. AIRE ACONDICIONADO. MUCHOS EXTRAS. POCOS KILOMETROS. B-ID
1.700.000 PTAS
TEL: (93) 2 09 98 34

Ponga láminas protectoras a su vehículo y... TOMESE EL VERANO... CON FRESCURA!



Instálese láminas de protección solar y seguridad SOLAR-CHECK de DTI.
● **COMODIDAD**
Rechazan el calor solar, confiriendo confort y comodidad.
● **PRIVACIDAD**
Máxima intimidad en el interior.
● **ANTIDESLUMBRAMIENTO**
Disminuye la intensidad de los destellos solares y los deslumbramientos.
● **ANTIRROBO**
Evita la penetración por rotura del cristal.
RAPIDA INSTALACION
DTI AUTOMOVIL. DISTRIBUCION DE TECNOLOGIA INTERNACIONAL, S.A. Ctra. de la Bordeta, 7 y 9 - Tel. (93) 325 65 15 - 08014 BARCELONA
CONCESIONARIOS-INSTALADORES EN TODA ESPAÑA

ESPAÑA
PALMO
A
PALMO

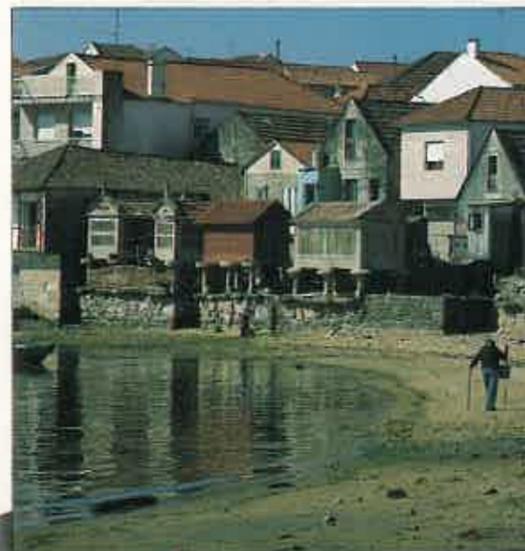
POR EL CAMINO DE SANTIAGO A LA COSTA DE LA MUERTE

Esta semana iniciamos uno de los coleccionables más apasionantes de nuestra joven revista: la cartografía actualizada del territorio nacional. De la mano de Alfa Romeo, a lo largo de ocho semanas, nuestro colaborador Eduardo Delgado, director del programa de TVE «A vista de pájaro» y conocedor apasionado de todos los rincones de España, acompañará con sus crónicas de viaje las entregas cartográficas que componen este coleccionable. Iniciamos la andadura con el convencimiento de que prestamos un sobresaliente servicio a nuestros lectores y todas las semanas, al volante de un modelo distinto, recorreremos de palmo a palmo, las cuatro esquinas del mapa de carreteras español. En esta ocasión la iniciamos con la ayuda del novísimo Alfa Romeo 33 1.5, precisamente por tierras gallegas, en donde fue presentado a los medios informativos.



TIENE mucho que ver y mucho que disgustar Galicia. Galicia es una tierra para pasearla sin prisas, deteniéndose acá y allá, devotamente, casi como un peregrino. Yo, por eso, voy a sugerir, lo primero, una peregrinación: el Camino de Santiago. Y luego, un viaje de esparcimiento y holganza del cuerpo: las Rías Altas, de Finisterre para arriba; por aquello de que las Rías Bajas son más conocidas y trilladas.

El Camino de Santiago viene a entrar en Galicia por el Cebreiro, junto a los Picos de Ancares que son ya provincia de Lugo y que pueden ser un buen pórtico de este viaje sugerido. Los Picos de Ancares, con sus pallozas, parecen una aldea celta, tal y como sería hace tres mil años. También hay pallozas en Cebreiro, un pueblecito que aún tiene su hospedería, como en los tiempos de los peregrinos medievales, y una iglesia que ha cumplido los mil años. Desde la altura de Cebreiro, avistando las



VIAJAR CON ALFA ROMEO



CRUCEIRO Y CARRETA.

Dos símbolos de Galicia. De la de ayer, de la de hoy... y de la de siempre. De la Galicia interminable que hermana el arte y las viejas costumbres.



COMBARRO MARINERO.

A pocos kilómetros de Pontevedra está Combarro, en donde los hórreos abrazan el mar.

ondulaciones de la tierra gallega, dicen que a los peregrinos les venía un tufillo como de incienso de Compostela y se les alegraba la pajarilla. Así que allá se iban, a rematar su larguísimo viaje y ya se iban Galicia adentro entre brumas, meigas y leyendas, curanderos, saludadores y hospitalarios frailes cistercienses.

Pronto llegaban a Triacastela, donde hoy encontramos un monumento al peregrino y también los restos de lo que fue cárcel para algún que otro romero descarriado. Desde Triacastela, forzoso es llegarse a la famosa abadía de San Julián de Samos, gran centro de cultura, sumido en un valle frondoso y estrecho. Camino adelante se pasa por Sarria, villa y castillo medievales, y por Barbadelo, con una iglesia románica que es Monumento Nacional.

El Miño se interpone en el Camino. Lo saltaba una Ponte Miña al llegar a Portomarín, pero ahora puente y villa están bajo las aguas del embalse de Belesar. Antes de ahogarse, Portomarín cogió sus monumentos piedra por piedra y los subió ladera

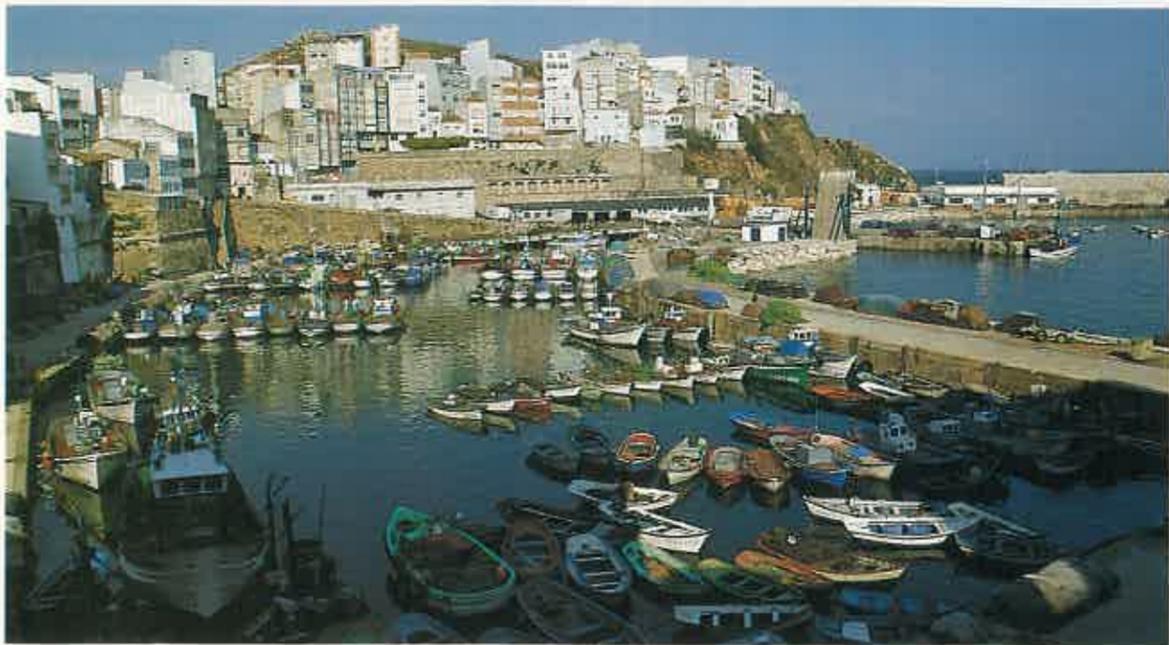
arriba, para ponerlos a salvo. El principal de ellos es la iglesia de los caballeros de San Juan de Jerusalén.

Tierras de templos, castillos y pazos, a la altura de Pallas do Rey. El castillo de Pambre tiene un hórreo a la vera, para proveer a la intendencia. Por Mellid y Arzúa entramos ya en tierras coruñesas, y apretando el paso llegaremos pronto a Lavacolla, donde hoy está el aeropuerto por el que llegan los peregrinos modernos, en el mismo lugar donde hubo un arroyo en el que los antiguos, ya a la vista de Compostela, se lavaban las mugres del largo viaje antes de subir al Monxoi, el Monte del Gozo, coronado el cual se aparecían las altas torres de Santiago y los romeros se entregaban a toda clase de cánticos, algarabías y expansiones del espíritu.

En Santiago de Compostela, si tienes algún ánimo de peregrino, podrás comprar algún recuerdo a los azabacheros de la Azabachería o a los plateros de la Platería; hospedarte, si la bolsa abunda, en el inmenso hostel de los Reyes Católicos; evocar al obispo Gelmírez en su palacio; ex-

COSTA DE LA MUERTE.

La Costa de la Muerte termina en Malpica de Bergantiños, península, gran playa y puerto pesquero muy animado.



pansionarte en la Plaza del Obradoiro y en el Pórtico de la Gloria; darle un «croque» a la figura del maestro Santiago que fue su autor y un abrazo al propio Santiago en efigie.

Dicen que muchos peregrinos, cumplido el viaje y ganadas las indulgencias, aún tenían fuerzas y ganas para acercarse, los unos a Padrón, a postrarse ante el pedrusco donde amarró la barca que trajo los restos del apostol, y otros a Finisterre, por ver las aguas del Fin del Mundo, la Mar Tenebrosa.

Finisterre, lugar de misterios, Ara Solis de las culturas milenarias, que fabrican lechos de piedra para fertilizar a las parejas estériles. Finisterre tiene un faro nuevo y otro viejo, abandonado, en una paraje triste, de verdadero fin del mundo, con sus montes chamuscados como los de media Galicia. Finisterre también es un pueblecito pescador con algunas marisquerías y un castillo minúsculo.

De Finisterre hacia el Norte, vamos con las Rías Altas, que aquí mismo principian en la llamada Costa de la Muerte. No es una costa como pudiera suponerse, de acantilados cortados a pico, sino más bien de bajos, escolleras, arrecifes y restingas: una trampa somera, siempre al acecho de cualquier error de navegación, avería o temporal. Cientos de barcos y vidas humanas se ha cobrado y sigue cobrando esta Costa.

En la ría de Camariñas, Muxía es una población marinera que sabe de muchas tragedias consumadas en la Punta de la Barca, junto al Santuario famoso colocado entre inmensas lajas de piedra. Una de estas piedras se llama «de abalar», porque se movía pisando sobre ella y servía en tiempos para atestiguar sobre la virgini-

dad de las mozas o la fidelidad de las casadas. Ahora, está rota e inmóvil.

Frente a Muxía, Camariñas es famosa por sus encajes de bolillos. Al pasear por las calles de Camariñas se escucha el repiqueteo de las «pallleiras» en su paciente labor, al exterior o dentro de las casitas pintadas de vivos colores. Colores alegres en la Costa de la Muerte.

Subiendo desde Camariñas y doblando el Cabo Villano se puede llegar en coche, por una pista regular, a la Punta de Boi y a una playa llamada de Trece, donde el 10 de noviembre de 1890 tuvo lugar la mayor catástrofe de la Costa de la Muerte al hundirse el buque escuela inglés «Serpent». Sólo se salvaron tres de los 175 hombres que iban a bordo. Cerca de la costa, unos pedruscos recuerdan que allí estuvo el llamado «cementerio de los ingleses». En una casa del muelle de Camariñas luce aún un viejo barómetro, regalo del Almirantazgo en gratitud por los trabajos de rescate de las víctimas del desdichado «Serpent».

Otra ría es la de Corme y Laxe. En Laxe, con una inmensa playa blanca y una iglesia de Santiago orillada de

Cientos de barcos, de vidas humanas, se ha cobrado y se sigue cobrando la Costa de la Muerte.

tumbas en el suelo, está aún fresco el recuerdo del «Nautilus», desaparecido en septiembre del año pasado con sus cinco marineros. Frente a Laxe está Corme, y junto a Corme la punta del Roncudo, famosa por sus percebes, manjar de mesas episcopales. Cerca del faro del Roncudo se alzan cruces blancas que recuerdan a los mariscadores muertos.

La Costa de la Muerte termina en Malpica de Bergantiños, península, gran playa y puerto pesquero de mucha animación, y a partir de allí se suceden las Rías Altas. El viaje, por estas rías, une a los encantos paisajísticos el gozo de la buena mesa, a base de ricos productos del mar como ostras, vieiras, almejas, percebes, nécoras, centollos, camarones, pulpos, merluzas, meros, langostas...

Capital de las Rías Altas, La Coruña, vigila su ría propia y otras más: las de Betanzos, Ares y El Ferrol. La Coruña es ciudad de muchos cristales que reflejan unas veces el sol y otras el cielo encapotado de los días lluviosos. El puerto de La Coruña, activo desde hace incontables siglos, ya estaba allí, al menos, cuando los romanos erigieron la Torre de Hércules, que es el faro en activo más veterano de todos los del mundo. En Betanzos, el mar se retiró y hoy es una villa fluvial con los ríos Mendo y Mandeo. El Eume, salmonero a carta cabal, forma la ría donde le pone largo puente Puente deume, que sube por calles estrechas hasta la iglesia donde está la tumba románica de Fernando de Andrade. Aguas arriba, conviene visitar las ruinas románicas del monasterio benedictino de San Juan de Caaveiro.

El Ferrol es el puerto natural perfecto, defendido por sus dos castillos

VIAJAR CON ALFA ROMEO



ENCAJES DE CAMARIÑAS.

Camariñas, famosa por sus encajes de bolillos... y por sus percebes. En el silencio de sus calles se puede escuchar el repiqueteo de las «pallleiras».

enfrentados de San Felipe y la Palma, entre los que podía tenderse una enorme cadena para cerrar el paso.

Por Cedeira, puerto blanco y marisquero, la costa es escarpada. En lo alto de los acantilados hay prados por donde corren caballos libres, en las proximidades de un santuario de los más célebres de Galicia: San Andrés de Teixido, donde dicen que «vai de morto o que non vai de vivo». Según la tradición, el que prometió ir de romero al santo y no cumplió la promesa, encarnará en sbandija, o en lagarto, o en cualquier alimaña rastrera.

Las más altas de las Rías Altas son medio atlánticas y cantábricas. Entre el cabo Ortegal y Estaca de Bares, la ría de Santa María y Santa María de Ortigueira. En la ría del Barquero,

Bares es el puerto más septentrional de España, con una escollera que se supone de tiempos neolíticos y algún pequeño bar donde ofrecen centollos, cocidos a la vista del consumidor.

En el Estuario del Landrove, a la ría de Viveiro la cruza un puente largo de orígenes medievales. Viveiro es un pueblo de bonitas casas acristaladas, alineadas frente al puerto, ceñido por lo que queda de la vieja muralla con monumentos románicos.

Pasando por Foz, que tuvo fama de buenos pilotos balleneros, llegaremos por fin a Ribadeo, donde terminan las Rías Altas Gallegas y ya se tiene a mano la Vegadeo asturiana. Vale aquí cambiar, a la hora del pulpo, el vinillo del Ribeiro por la sidra de Villaviciosa.

Eduardo Delgado

PROXIMA SEMANA

NIEVES PERPETUAS A LA GRILLA DEL MAR

- GRANADA
- ALMERIA
- JAEN
- ALBACETE
- MURCIA
- VALENCIA



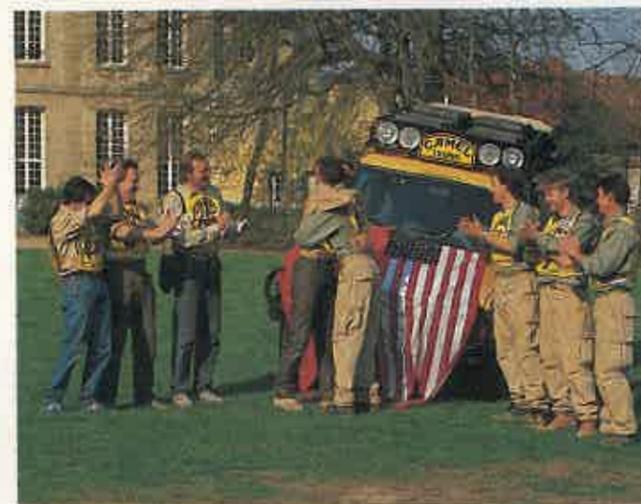
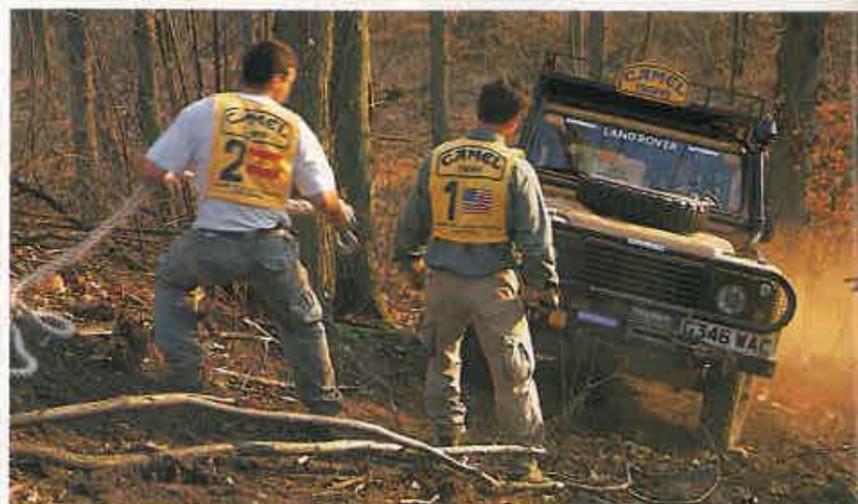
AVENTURA EN PARIS

LA ULTIMA DECISION

Por primera vez en la historia del Camel Trophy los dieciséis equipos se han reunido antes del viaje. Todos los candidatos se sometieron a unas duras jornadas de pruebas después de las cuales se dieron los nombres de los privilegiados que irán a Siberia.

María Jesús Benoit
Enviada especial

SESENTA y cuatro aventureros, entre ellos ocho españoles, se reunieron en las inmediaciones de París donde fueron puestos a prueba para elegir las parejas que formarán los dieciséis equipos que este año viajarán a la Unión Soviética para participar en el Camel Trophy que tendrá como meta el Lago Baikal en Siberia. Durante tres días los aspirantes tuvieron que emplearse a fondo para cubrir el completo y duro programa previsto por la organización, una organización en la que no hubo ni el más pequeño fallo. De principio los equipos fueron agrupados de dos en dos, lo que permitió formar ocho grupos de trabajo siendo también ocho las pruebas especiales previstas, con un siste-



EL BARRO MAS FACIL. Un dispositivo acoplado a las llantas del Discovery permitirá pasar los grandes barrizales con facilidad.

ma de rotación que les hacía pasar por todas. Además, al estar agrupados con hombres de otros países se vieron obligados a trabajar en común, algo muy importante para llevar a buen término la gran cita de la URSS. Con monitores especializados, la mayoría de ellos llegados de Inglaterra, las pruebas a las que fueron sometidos los aspirantes estaban pensadas para medir las cualidades fundamentales para aguantar las difíciles condiciones en que se desarrollará la aventura. Entre estas pruebas destacaron por su dureza la de orientación, en la que los candidatos se vieron obligados a recorrer a la carrera una docena de kilómetros y la destinada a medir la resistencia física en la que los menos preparados se vieron al límite de sus fuerzas.

También debieron demostrar sus dotes al volante de los Land Rover 110, ya que al no estar listos los Discovery que integrarán la caravana en Rusia se utilizaron los coches de la pasada edición. Además fueron examinados de sus conocimientos de mecánica, pasaron por una prueba psicológica, utilizaron el cabestrante para subir los vehículos por empinadas cuestas, construyeron un robusto puente y se vieron obligados a utilizar toda su imaginación y resistencia física para realizar la denominada prueba común, un despliegue de ingenio en el que los ocho integrantes de cada grupo, trabajando en equipo, debían superar una serie de dificultades trasladando con ellos el material y sin poner los pies en el suelo.

Por si todo esto fuera poco, el humor y

TRABAJO EN EQUIPO.

Los 16 equipos fueron agrupados de dos en dos. A los peninsulares les tocó con los americanos y a los canarios con los franceses.

EL ABRAZO DE LOS EXTREMOS.

Por primera vez la Unión Soviética participa en esta aventura. Los rusos y los americanos se fundieron en un representativo abrazo.

las fuerzas de los sesenta y cuatro hombres se midieron aún más levantándolos, incluso dos veces en una misma noche, para transportar pesados troncos o mover un Land Rover con las ruedas bloqueadas a lo largo de una trialera.

Tanto los peninsulares Jesús Tello, Pepe Acha, Moisés Torrallardona y Alex Baylin, como los canarios Carlos Luengo, Fernando Lorenzo, Mateo Marrero y Jorge Ramos, que se dañó una pierna, demostraron su buena preparación y sus cualidades, pero sólo Moisés, Alex, Fernando y Carlos estarán, si ningún imprevisto lo impide, en la expedición al lago Baikal. También los cuatro rusos, muy bien preparados, dejaron el pabellón muy alto e incluso uno de ellos volverá a casa con una muñeca rota.

HASTA NO PODER MAS. Los candidatos fueron probados hasta el límite de sus fuerzas. Todos respondieron pero sólo dos de cada cuatro podrán viajar a Rusia.

PARA PILOTOS CON JARDIN

CORTACESPEDES

HONDA

SEGURIDAD HONDA
POTENCIA HONDA
DURABILIDAD HONDA

Que Corte!



Todos ganan con

HONDA

MAQUINARIA

Si desea recibir amplia documentación sobre los productos HONDA, sin ningún compromiso por su parte, rellene este cupón y envíelo a: GREENS • Apartado de Correos 35 • Tel. (93) 871 44 50 • 08530 LA GARRIGA (Barcelona)

Nombre
Dirección
Ciudad C.P.

LOS COCHES INTELIGENTES SUEÑAN CON ERTOIL.

Los coches inteligentes. Los mejores. Los más avanzados, sueñan con ERTOIL. Gota a gota, su sistema



exclusivo de refino "Full-Finishing", marca la diferencia. Aceite lubricante ERTOIL. La clara diferencia.



ERTOIL
Lubricante



GRAN ESTRENO
Se sabía que Sito Pons haría un gran papel en 500, aunque tal vez pocos pensarán que fuese quinto en su debut.

GRAN PREMIO DEL JAPON

VENCER SIN GANAR

José Luis Aznar
Enviado especial

SITO PONS y Carlos Cardús han sido los héroes españoles de Suzuka, escenario del Gran Premio de Japón, y circuito encargado de inaugurar una temporada que se promete apasionante. Todos los pilotos afrontaban en esta carrera nuevos retos, y por ello esperaban lucirse en el país del Sol Nacien-

te. De entre nuestros representantes Sito Pons y Carlos Cardús han salido triunfantes de la empresa mereced a sendas carreras llenas de tesón y garra y en las que han hecho vibrar a los espectadores con un pilotaje de altos vuelos. Incisivos, luchadores hasta el último instante, inteligentes e inspirados han demostrado que ambos se encuentran encarrilados para hacer una excelente temporada. El resto de nuestros hombres no puede presumir

de un balance tan positivo como el citado, pero de todos es el equipo Derbi el que sale peor librado. Ezio Granola, vigésimo octavo en la parrilla de salida tras una crónica falta de competitividad de las motos, y «Pitufo Alvaro» ni tan siquiera clasificado para correr, marcan para la fábrica de Mollet uno de sus momentos más crudos.

Un magnífico y soleado día, aunque frío y ventoso, acogía a los pilotos el do-

**LA REVANCHA.**

Aspar no quiere perder el título. Pese a la caída se vio que hay piloto y moto para ganar.

**LA JAURIA.**

El octavo de litro es la categoría con más pilotos. Spaan demostró que va a por el campeonato.

BOX DE SUZUKA

Como acostumbra a suceder en Japón, la organización es casi perfecta. Entre algunos detalles destacan la creación de una sala de prensa para no fumadores, estricto cumplimiento de horarios, servicios de taxis, autobuses, etc. También había unos bungalows prefabricados a disposición de los pilotos más importantes.

El país extranjero con mayor número de periodistas acreditados era España. Más de veinte nos desplazamos para seguir a nuestros pilotos.

Dorflinger ha comprado tres JJ-Cobas, con dos de las cuales participa en el Mundial, mientras que la tercera es para un joven valor del Europeo. Al ser su sponsor el importador Aprilia, es con este nombre como las inscribe y el logotipo que sus motos exhiben para desesperación del constructor español. Aunque la verdad, el suizo no estuvo muy brillante...

«Aspar» fue uno de los numerosísimos pilotos que cayeron en los entrenamientos. Se produjo varias erosiones y ello llevó al Doctor Gimeno a manifestar su preocupación por la calidad del mono utilizado por el de Alcira: «Con esa caída no tenía por qué romperse así» dijo.

«Champi» también cayó varias veces, pero era por culpa de un cilindro defectuoso que hacía gripar los pistones. Al final lo tiraron directamente a la basura. En el transcurso de los entrenamientos también se rompieron cuatro cuentavueeltas.

Suzuka, pese a su perfección organizativa, no cuenta con vía paralela para las ambulancias. Cardús estuvo a punto de tragarse una en los entrenamientos.

Sito se quejó tras los entrenamientos de que podía haber mejorado su tiempo de no haber tenido sus mecá-

nicos problemas para cambiar la rueda. Tardaron seis minutos en la operación. No les sucederá nunca más.

Torrentegui, otra de las víctimas de las pruebas tenía problemas con la moto. Le habían prometido un kit como los de Spaan o Gresini. Pero había diecisiete y para colmo su moto no iba muy fina. En su caída se golpeó el hombro derecho y el codo izquierdo, lo que le produjo insensibilidad en la mano. Esto le impidió, pese a intentarlo, tomar la salida.

La política de neumáticos de Michelin es la siguiente. En 500 Lawson, Gardner y Schwantz tienen los mejores. Tras las dos primeras sesiones también se los gana un cuarto piloto según los tiempos, y tras la tercera un quinto. En 250 son Sarron, Kocinsky, Cadalora, Roth y Shimizu los privilegiados mientras que sólo uno más se los gana por méritos. En 125 todos disponen de los mismos.

**LUCHA SIN CUARTEL.**

La categoría de 250 no decepcionó a nadie. Cadalora -foto de abajo- se impuso con autoridad y Cardús, pese a los frenos, logró ser segundo batiendo a todo un pelotón de pilotos «sin piedad»

mingo en Suzuka. Los primeros en salir a la palestra eran los hombres del octavo de litro. Tres favoritos a priori: Wada, el más veloz en los entrenamientos, Spaan, segundo tiempo y «Aspar» tercero. Dos Honda secundadas además por una imponente cohorte de motos de la misma marca, contra una única JJ-Cobas ya que los otros pilotos de la marca, especialmente Miralles y «Champi» salían retrasados por causa de problemas en los entrenamientos. Si el de Alcira arrancó el más presto, antes de llegar al primer viraje era superado por el holandés. En ese giro ambos ya lograron hacerse con unos metros de margen sobre Prein y Gresini que se las estaban viendo con una jauría de pilotos locales dispuestos a todo por unos instantes de gloria ante sus paisanos. Dos pilotos quedarían sentenciados en esos primeros compases: Miralles y Herreros, el primero al ser embestido por uno de esos «kamikazes» y el segundo al caerse cuando el de delante frenaba antes de lo que se esperaba. Si Miralles podía continuar aunque muy retrasado, «Champi» daba con sus huesos en la enfermería aunque sin consecuencias graves: «Me en-



contraba muy a gusto, con ganas, es una pena...» nos diría luego. Pero mientras, las esperanzas de ver a «Aspar» disputarle la supremacía a Spaan se fueron diluyendo puesto que el holandés estaba imparable. Nuestro hombre intentó no perder contacto, pero fue en vano, tanto

que acabó en el suelo. «Nos hemos equivocado con los neumáticos y la moto rebotaba mucho. Además con el frío los ratos de suspensión han variado, y me he quedado sin la mejor baza de mi moto: la estabilidad». Así pues con la JJ-Cobas ingobernable, «Aspar» cometió el error que inclinaba la balanza a favor del subcampeón del Mundo y que permitía a éste terminar la carrera con cierta tranquilidad. Tras él, Prein lograba preservar su segunda plaza de un Takada desmelenado y del germano Raudies hasta completarse para Honda los diecinueve primeros lugares, con la única excepción de la solitaria novena plaza de la JJ-Cobas de Stadler.

Brillantísimo en los entrenamientos, todo parecía indicar que Kocinsky repetiría su victoria del pasado año. Sin embargo ello no sería así puesto que en la primera vuelta fue golpeado por detrás, con lo que quedaba doblado el tubo de escape. Ello le obligaba a entrar en el box a reparar y cuando volvió a la pista todos habían pasado. El que mandaba el pelotón era el «Tiriti», fuerte y seguro, que mantenía a raya a un furioso grupo. Sin embargo el de Tiana pronto tenía problemas con el

DERBI: TOCANDO FONDO



La mejor Derbi en los entrenos fue la de Gianola que obtuvo el vigésimo octavo tiempo. «Pitufo» ni siquiera se clasificó. Esta es una situación que no había conocido nunca la firma de Mollet. Una cosa es no ir bien, pero otra esta debacle. En carrera Gianola no duró más que una vuelta a causa del encendido defectuoso. José Luis Mamolar, responsable técnico del equipo accedió tras reiteradas peticiones de la prensa a comentar la situación el sábado. Sus respuestas fueron un conjunto de evasivas completamente vacías de contenido que preferimos no calificar. Un ingeniero aeronáutico sin ninguna experiencia de la competición no parece la persona más indicada para desarrollar la labor de coordinador técnico de un equipo como Derbi, que es el cargo que ostenta Mamolar. Ello no dice nada en favor de quién lo ha nombrado ni en el suyo propio por aceptar. Mecánicos y pilotos están profundamente desanimados por esta situación, y en especial los segundos ya que cuando llegan al box no hay quién les resuelva los problemas. Gianola nos dijo: «Los mecánicos montan y desmontan pero no hay quién me ayude técnicamente». Falían tanto un ingeniero de chasis como uno de motores, puesto que Tombas este año tampoco estaba en Japón ni se espera que acuda a muchos Grandes Premios. Como muestra de estas carencias podemos explicar que en unos entrenos en Jerez, Gianola llegó a llamar a Italia para que por teléfono le ayudasen a poner la suspensión a punto. Es evidente que el historial de Derbi no merece pasar por esta situación y que se imponen medidas drásticas. César Rojo, antiguo responsable deportivo, estaba en Japón para informar a Andreu Rabasa sobre las vicisitudes que atraviesa el equipo.

DISPARADO. Wayne Rainey no tuvo rival en 500 y se mostró de largo el piloto más en forma desde el primer entreno cuando ya fue el más veloz a pesar de calzar neumáticos «normales». En carrera no le vieron el pelo.

DECEPCIONADO El americano Kocinsky parecía que no iba a tener rival en el cuarto de litro. Finalmente por salir mal le tocaron por detrás y tuvo que visitar el box. Con ello la carrera perdió un centro de interés.



freno delantero lo cual le hacía perder tiempo y se vio superado por Shimizu, que acabaría cayendo, y luego por Cadalora y Sarron. Al filo de las vueltas el pelotón quedaba formado por los citados Cadalora, Sarron, Cardús, Honma, Zeelenberg y Cornu, mientras que también caía Roth que estaba remontando. Si el piloto de Agostini fue construyéndose una pequeña ventaja, todos los citados luchaban por la segunda posición y en ningún momento parecía que nada estuviese definido, hasta que en las últimas vueltas Cardús, brillantísimo, se hacía cargo de él manteniéndose en ese puesto hasta la bandera a cuadros. Zeelenberg completaba el podio. No se andaba por las ramas nuestro hombre: «De no ser por el problema

del freno, hoy hubiera ganado» decía desafiante al tiempo que prometía vencer a Kocinsky en Laguna Seca... Pocas palabras bastan para describir el dominio ejercido por Wayne Rainey en 500. Es suficiente una sola: monopolio, puesto que en la parrilla de salida ya disponía de un segundo de margen y en carrera se escapó desde el primer momento hasta que le detuvo el Director de Carrera. Pero era detrás donde estaba la emoción. En las primeras vueltas desaparecían dos protagonistas: Doohan y Lawson ya que al derrapar el primero, el otro no podía evitarlo y se lo llevaba por delante. Del resto de pilotos se formaron en seguida dos parejas: Schwantz y Gardner y algo más atrás Magee y Sito Pons, que re-



REYES DEL ESPECTACULO. Americanos y australianos dominan en 500. Gardner se mostró recuperado, Schwantz parece no aprender y Lawson y Doohan se fueron al suelo.

ECLIPSADO. Juan Garriga pese a darle todo quedó descolgado de Sito y del pelotón de cabeza. Parte de culpa para los neumáticos, pero el equipo todavía debe progresar.

CLASIFICACIONES

125

1º H. Spaan (Honda) en 39.08.752. 2º S. Preim (Honda) a 4' 312". 3º T. Takada (Honda) a 5' 126". 4º Raudies (Honda) a 14' 771". 5º Wada (Honda) a 20' 734. 18º M. Hernández (Honda) a 1.30' 132"

250

1º L. Cadalora (Yamaha) en 45.55.994. 2º C. Cardús (Honda) a 3' 888. 3º W. Zeelenberg (Honda) a 4' 193. 5º J. Cornu a 4'260.

500

1º W. Rainey (Yamaha) en 48.52.475. 2º W. Gardner (Honda) a 3' 237. 3º K. Schwantz (Suzuki) a 15' 556. 4º K. Magee (Suzuki) a 40' 689. 5º S. Pons (Honda) a 41' 008. 10º J. Garriga (Yamaha) a 1.02.526

ASI VA EL MUNDIAL

125

1º Spaan (Honda) 20 puntos. 2º Preim (Honda) 17 puntos. 3º Takada (Honda) 15 puntos. 4º Raudies (Honda) 13 puntos. 5º Wada (Honda) 11 puntos.

250

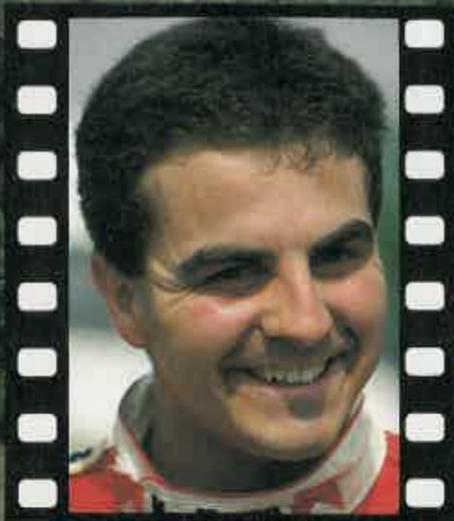
1º Cadalora (Yamaha) 20 puntos. 2º Cardús (Honda) 17 puntos. 3º Zeelenberg (Honda) 15 puntos. 4º Sarron (Honda) 13 puntos. 5º Cornu (Honda) 11 puntos.

500

1º Rainey (Yamaha) 20 puntos. 2º Gardner (Honda) 17 puntos. 3º Schwantz (Suzuki) 15 puntos. 4º Magee (Suzuki) 13 puntos. 5º Pons (Honda) 11 puntos. 10º Garriga (Yamaha) 6 puntos.

cojía el fruto de haber comenzado los entrenamientos el lunes siguiente al Gran Premio de Brasil. De los dos primeros el australiano le pudo al americano y para colmo éste cometió nuevamente uno de sus típicos errores: cuando llegaba a la chicane en la última vuelta se iba por los suelos. Pese a todo el tejano tenía suerte y podía levantarse y entrar en meta antes de que llegasen Magee y Sito. Estos estuvieron intercambiando constantemente posiciones y cuando llegó el giro definitivo, Magee cambió su trazada lo suficiente para que el español no se colase: «Tal vez me he dormido al final, pero era mi primera carrera en 500 y no quería caerme -explicó Sito al bajarse de la moto-. Pese a todo

estoy muy satisfecho del resultado obtenido». Evidentemente mejor reestreno en la categoría no se podía pedir al piloto de Campsa que veía así recompensados sus duros entrenamientos invernales. Taira, Chili, Ruggia e Itoh precedían a Garriga, perjudicado por un neumático trasero completamente degradado... mientras que sus prestaciones quedan ensombrecidas por la actuación de su compatriota. El Gran Premio de Japón ha desvelado algunas dudas, pero ha planteado las primeras coordenadas de la temporada. Los que aquí fallaron esperan resarcirse en Laguna Seca, los que aquí lo han hecho bien desean confirmarlo. Así pues la temporada está en marcha: con todas sus dosis de emoción y pasión. ○



LLIBRE y...
 el primer de
 Bardolet y el Sierra
 Cosworth. Después
 un año, el último
 Bardolet desde el
 principio pasó a
 que apenas había
 probado el coche.



SE QUEDO EN LA CUNETA.
 En su primera
 actuación con
 Citroën Barreras no
 llegó a la meta. Con
 el AX atmosférico se
 quedó en el último
 tramo cuando tenía
 el tercer puesto
 asegurado.

SIN PROBLEMAS.
 Para José María el
 año se inicia bien.
 El Renault 11 turbo
 no dio problemas y
 fue el mejor de los
 dos ruedas motrices.



RALLYE DE TIERRA DE ALICANTE

SORPRENDENTE BARDOLET

María Jesús Beneit y J.Robledo
 Enviados especiales

EN Alicante se abrió la temporada de tierra y contra todo pronóstico José María Bardolet y José María Ferrer, con el nuevo Ford Sierra Cosworth, se estrenaban en el Campeonato anotándose la primera victoria del año. Segundo en la meta era el Citroën AX 4x4 turboalimentado de Antonio Zanini y Josep Autet, quedando al final, tras el abandono de Barreras, la tercera plaza para José Francisco Labaka y Francisco Javier Muguruza con el Citroën AX 4x4 que fue el año pasado de Oyarbide.

A esta primera cita del año en la que 21 equipos se quedaban en la cuneta, no acudía el actual Campeón de España Gustavo Trelles, que tiene pensado volver a repetir con el Lancia Delta S4 que ya le ha dado el campeonato en dos ocasiones. El motor del Delta se rompió dos días antes del rallye cuando probaban el coche en Italia. Tampoco Borja Moratal, que será sin duda otro de los animadores del certamen,

tenía el Opel Vectra 4x4 listo para debutar, debut que con toda probabilidad hará en el siguiente rallye. Asimismo faltaban a la cita el Audi Quattro de Claudio Aldecoa y el tercer Citroën oficial, el AX dos ruedas motrices que conducirá Enrique Burrull.

Al estreno del Sierra Cosworth de Bardolet se unía la primera aparición del Volkswagen Golf Rallye G 60 en las manos de Antonio Rius y Manuel Casanovas, una unidad de pruebas del que será el Grupo A que próximamente debutará en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Poca suerte tenía el equipo de VW Motorsport España en esta primera aparición ya que en la tercera curva de la primera cronometrada la rotura del palier delantero derecho los dejaba en la cuneta. Tampoco llegaba mucho más lejos el Citroën AX 16 válvulas que Javier Izaguirre estrenaba en Alicante. La junta de la tapa de balancines impedía que acabara el primer tramo este coche con motor de BX y compresor.

Mientras que Antonio Zanini se decla- ➤



raba desentrenado y Guillermo Barreras tenía que conformarse, a la espera de que esté listo el nuevo turbo, con la unidad atmosférica del AX que el año pasado utilizaba Zanini, José María Bardolet comenzaba anotándose el mejor tiempo en las cuatro pruebas del primer bucle y llegaba a la neutralización con 34 segundos de ventaja sobre Zanini y 54 sobre Barreras, que eran segundo y tercero tras el abandono, como consecuencia de una salida que le abrió la dirección, del Austin Metro 8R4 de «Patxi»-Ascasibar. Por su parte Labaka-Muguruza se mantenían cuartos y Mora-Marcos, que aspiran al campeonato de las dos ruedas con el Renault 11 turbo, cuajaban un excelente rallye y se mantenían quintos, mientras que Fernando Capdevila y Francisco Bofill se iban haciendo al Metro que el año pasado condujo Pretel y que no habían podido probar antes del rallye.

El inicio del segundo bucle poco cambiaba las cosas, aunque Antonio Zanini se sacaba la espina del mal tiempo que había realizado en la primera pasada por la primera cronometrada y marcaba en el tramo nueve segundos menos que Bardolet. En los dos siguientes los tiempos de ambos pilotos eran los mismos pese a que la palanca del Sierra se rompió y Bardolet tu-



LOS DOS QUEDARON FUERA.

Poco duro el nuevo Golf Rallye G-60 de Antonio Rius en carrera. Tampoco «Patxi» llegaba a la meta al salirse de la pista y abrir la dirección del Metro.

BAJO DE FORMA

Antonio Zanini confesaba que estaba bajo de forma. Le habría gustado subirse más al coche antes de esta primera carrera.



vo que hacer casi once kilómetros cambiando como podía. La última especial, también la más larga, era de nuevo para el piloto de Ford que volvía a sacar cuatro segundos a Antonio Zanini. Sin embargo esta última prueba dejaba a Guillermo Barreras fuera de carrera. El piloto gallego, cómodamente situado en la tercera plaza, con Zanini inalcanzable y Labaka a más de un minuto, daba contra una piedra que arrancaba la rueda delantera izquierda del AX, incidente que le impedía continuar y lograr una tercera plaza segura.

El abandono de Barreras dejaba a José Francisco Labaka tercero mientras que Fernando Capdevila, que hizo una buena segunda parte se veía apeado de la cuarta



UN TERCERO CON SUERTE.

Cuando se había resigando a la cuarta plaza, José Francisco Labaka y su Citroën AX se encontraron con que subían al tercer escalón del podio.

TRAMO A TRAMO

PARA evitar en lo posible los rumores de si se entrenan o no los rallyes de tierra, el Race pretende dar a conocer lo más tarde posible las zonas donde se irán celebrando las pruebas, aunque siempre hay filtraciones. De momento, la próxima cita será el 21 de abril en Logroño.

EL dominio de Bardolet en Alicante ha vuelto a hacer correr los rumores. A la mayor parte de los equipos les costaba creer que un «novato» en los rallyes secretos de tierra, sólo ha corrido el último rallye de Madrid, que apenas había probado el nuevo Cosworth y que era la primera vez que corría con un 4x4, comenzara marcando todos los scratch, sin que el experimentado Zanini se pudiera acercar a sus tiempos.

CON un poco de retraso el Race efectuó la entrega de trofeos de la pasada temporada. Aprovechando la cita de Alicante la mayoría de los galardonados recogieron sus premios, pero el Campeón, Gustavo Trelles, no estaba allí.

NO deja de ser curioso que en Alicante el tiempo fuera de lo más inestable y cayera un buen chaparrón. Todos los años suele ocurrir lo mismo, donde menos se espera, el rallye está pasado por agua.

SI los organizadores del certamen de tierra canario no lo remedian, Fernando Capdevila no podrá estar en la salida de dos de las ocho pruebas que componen el Campeonato de España. Las fechas coinciden y el

compromiso del piloto con sus patrocinadores le obliga a dar prioridad a los rallyes de las islas.

TAMBIEN con los dientes largos y en la cuneta estaba Enrique Burrull que no pudo tomar la salida por tener el codo roto como consecuencia de una caída jugando al fútbol.

LA Copa Marbella inicia una temporada más con éxito. Hay treinta y dos inscritos y de ellos la mayor parte son nombres nuevos. Habrá que esperar un par de carreras para que despunten los favoritos.

SIGUIENDO con los Marbellas, Seat Sport quiere que no haya trampas. En esta primera carrera y en las verificaciones preliminares al coche



EL ANTIGUO JEFE.

Aunque Jesús Puras ya no está con Ford, aprovechó su viaje para cambiar impresiones con Mike Taylor.

de Ozaeta se le encontraron irregularidades. El piloto corrió y acabó, pero el resultado no puntuará.

AUNQUE no abandonan la idea de hacer el campeonato este año. Puras y Pretel tuvieron que conformarse con ser meros espectadores en el estreno de la temporada. De los dos el que más claro lo tiene es el santanderino a quien si le sale un patrocinador, cosa que busca desesperadamente, podríamos verlo al volante de un Lancia Integrale.

MUY nutrida también la inscripción de pilotos que optarán a la Challenge Citroën. Nada menos que dieciocho equipos se han inscrito en el campeonato, sin contar los tres coches oficiales de la marca.

CLASIFICACIONES

- 1º. Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth 4x4), 57 minutos 55 segundos.
- 2º. Zanini-Autet, (Citroën AX 4x4), a 29".
- 3º. Labaka-Muguruza, (Citroën AX 4x4), a 2' 52".
- 4º y 1º dos ruedas. Mora-Marcos, (Renault 11 turbo), a 3' 27".
- 5º. Capdevila-Bofill, (Austin Metro 6R4), a 3' 31".
- 6º y 2º dos ruedas. Hergueta-López, (Renault 11 turbo), a 4' 32".
- 7º y 3º dos ruedas. Puigdemol-Falco, (Seat Marbella), a 5' 00".
- 8º y 4º dos ruedas. Diego-Muguerza, (Peugeot 205 GTI), a 5' 06".
- 9º Luzuriaga-Bastida, (Lancia Integrale), a 6' 50".
- 10º García-Domínguez, (Citroën Visa), a 7' 22".
- 16 y 1º Marbella Solans-Ibañez, a 11' 46".

POSICIONES EN LOS TRAMOS

| Piloto | Tra | 1º | 2º | 3º | 4º | 5º | 6º |
|-----------|-----|----|----|----|----|----|----|
| BARDOLET | 8 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ZANINI | 8 | 3 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LABAKA | 8 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| CAPDEVILA | 8 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 |
| MORA | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 |
| HERGUETA | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| BARRERAS | 7 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 |
| «PATXI» | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

- 1º José María Bardolet (32 puntos).
- 2º Antonio Zanini (25).
- 3º José Francisco Labaka (20).
- 4º José Mora (22).
- 5º Donato Hergueta (16).
- 6º Fernando Capdevila y Jordi Puigdemol (14).

GRAN PREMIO DE BRASIL DE FORMULA UNO

EL PROFESOR A SU MANERA



Enviado especial:

Gigi Corbetta

DESPUES de lo ocurrido en Phoenix el pasado once de marzo, todo parecía indicar que los quince grandes premios venideros iban a ser la continuación de la pasada temporada, a lo largo de la cual el aburrimiento caminó al compás de la superioridad de McLaren y de los problemas de Ferrari. Aparentemente todo ha empezado a cambiar en la Fórmula 1, y el primer conato lo ha marcado la indiscutible victoria de Alain Prost en Interla-



ADIOS RUEDA, ADIOS.

Stefan Johansson tuvo un buen susto cuando la rueda trasera de su Oxyx-Ford decidió rearcharse por su cuenta y riesgo.



gos. Sin duda se trata de algo muy significativo desde el punto de vista deportivo y también técnico.

Con esta victoria, Ferrari empieza a cosechar los primeros resultados de todo un invierno de ensayos. Por otra parte, se ha demostrado que el cambio semiautomático del Ferrari 640 es válido hasta el extremo de paliar la inferioridad del motor 640-V12 frente al Honda RA-100-E, y el binomio Prost-Ferrari 640 ha empezado a poner en peligro la superioridad que McLaren ostenta desde hace varias temporadas. Esta es la sexta vez que Prost consigue ganar el Gran Premio de Brasil, sin embargo esta victoria ha tenido un especial significado: «Ganar frente a cien

mil fanáticos de Senna no ocurre todos los días -dijo Prost al finalizar la carrera. Estoy también muy contento porque por fin se ha borrado la huella de la catástrofe que nos ocurrió en Phoenix».

A la vista de los resultados de los entrenamientos, nadie se esperaba una actuación tan brillante de Ferrari, ya que en la clasificación para la parrilla de salida los McLaren volvieron a dominar, ocupando las dos primeras posiciones, mientras que los Ferrari se tuvieron que conformar con la quinta y sexta posición, por detrás de los Williams-Renault FW13B de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen. La diferencia entre Senna y Mansell era de un segundo, y los Ferrari 640 de ambos

pilotos, daban el mismo rendimiento con neumáticos de clasificación que con los de carrera. Este mismo problema lo tuvieron en el Gran Premio de Portugal del pasado año, en el que casualmente Gerhard Berger ganó la carrera, y Mansell rivalizó con Senna.

Por otra parte, los tiempos logrados por los Williams-Renault FW13B en la primera sesión de clasificaciones, los mejoraron en la segunda, colocándose entre los dos McLaren y los Ferrari. A la vista de estos resultados, los pilotos del cavallino rampante se decepcionaron al comprobar su inferioridad. Por el contrario Ron Dennis contaba totalmente con la competitividad de sus coches, que en manos de

Ayrton Senna, habían logrado los mejores tiempos a lo largo de todos los ensayos. Además, Honda les había proporcionado unos motores especialmente aligerados en los componentes móviles, para contrarrestar el diez por ciento de potencia que perdía a causa de la altura en que se encuentra el circuito de Interlagos sobre el nivel del mar.

La salida se caracterizó por un choque sufrido entre Andrea de Cesaris, Gianni Morbidelli y Jean Alesi, que les obligó a salir de la pista. Como estaba previsto, Senna no dio opción a Berger al tomar la salida, y se puso en primera posición. Con la maestría que le caracteriza, empezó a sumar segundos de diferencia entre su coche y los de Berger, Boutsen, Prost, Mansell y Patrese, que le seguían. Indem-

ne del accidente provocado, Alesi ocupaba la séptima posición, encabezando el grupo de los coches equipados con neumáticos Pirelli y motores de ocho cilindros.

Mientras Senna rodaba cada vez más rápido, Prost había puesto en marcha su temible táctica: la de adelantar posiciones con cautela, sin errores, y acosar sin pausa a sus rivales. Su primera «víctima» fue Berger, que en la vuelta quince se vio adelantado por Prost sin poder poner la más mínima resistencia, y fue en ese momento cuando se vio el potencial real del Ferrari 640 frente al McLaren-Honda. Al cabo de diez vueltas, Mansell, por su parte, avisó por radio a su equipo de que su volante se movía y la regulación de la barra de torsión no respondía a los mandos. A su llegada a boxes le sustituyeron el volante y los mecánicos descubrieron que la leva de regulación de la barra de torsión se estaba desprendiendo de su anclaje. La reparación le hizo perder más de veinticuatro segundos, y a su regreso a la pista, pasó a ocupar la sexta posición por delante de Alesi, que luchaba contra su acoso constante de Piquet.

Este último tomó la salida en el décimo lugar y fue protagonista de una espectacular remontada. Paró dos veces en boxes para cambiar neumáticos y, sin perder la moral, volvió siempre a la pista con una agresividad admirable. En este Gran Premio su obsesión era Alesi, al que no le graba adelantar. El pique entre ambos fue muy disputado, y el desenlace tuvo lugar a media vuelta del final, momento en el que Piquet se impuso en la recta de boxes, gracias a la superioridad del motor de su Benetton.

Al llegar el momento de cambiar neumáticos, Boutsen fue víctima de un percance que le hizo perder mucho tiempo. Al salir de su línea de boxes se equivocó y chocó contra un neumático del equipo Ferrari. Este error le quitó la posibilidad de acabar la carrera en segunda posición, echando así a perder todo el esfuerzo que hizo durante las primeras vueltas, situándose detrás de Senna. Gracias a este incidente, Patrese lograba ocupar la cuarta posición, que defendió durante buena parte de la carrera. A pocas vueltas del final, le visitó la mala suerte que siempre le acompaña: su motor quedó sin presión de aceite y tuvo que abandonar.

La segunda parte de la carrera se caracterizó por un choque entre Senna y Nakajima. El primero se precipitó al adelantar al japonés; una maniobra inexplicable que terminó por dañarle el alerón delantero del coche y le obligó a entrar en boxes para cambiarlo. La culpa fue también, en parte, del japonés, quien se excusó con la frase ingenua: «lo siento, no lo hice con mala intención». Sin embargo, Senna perdió el liderazgo, y en el momento de volver a la pista ocupaba la tercera posición, a más de 30 segundos de Prost.

Al final, «el profesor» se salió con la suya y sin cometer el más mínimo error, y sacando el máximo partido a su coche, rodaba en la primera posición con una ven-

INTERLAGOS EN BREVE

BERNIE ECCLESTONE ha confirmado que está estudiando la petición de Costa de Marfil para celebrar un Gran Premio. Sin haber fijado la fecha, Ecclestone ha afirmado que dicho país será el primero del continente africano en el que tenga lugar un Gran Premio.

PARECE INCREIBLE, pero fue cierto. Al conversar con el ingeniero Giorgio Castelli. Director Técnico de Ferrari, se descubrió que estaba convencido de que Interlagos estaba a 150 metros de altura sobre el nivel del mar; por lo tanto, no tuvo en cuenta el problema que causa la altura de casi 950 metros en la que en realidad se encuentra el circuito, y que penalizó en un quince por ciento la potencia de los motores por la falta de oxígeno en el aire.

AL PARECER, el circuito de Jacarepaguá está condenado a desaparecer por la falta de actividades deportivas de carácter internacional. Por si esto fuera poco, Ecclestone ha firmado con los organizadores de Interlagos un contrato de diez años de duración, para disputar allí el Gran Premio de Brasil.

POR UN MOMENTO, la celebración del Gran Premio de Brasil peligró. Debido a las nuevas y drásticas medidas económicas que ha implantado el nuevo gobierno, no era posible cambiar ningún tipo de moneda extranjera en ninguna entidad bancaria. En vista de esto, Ecclestone se marchó a Brasilia para exponer el grave problema al Presidente del Gobierno. Como un caso excepcional, se le permitió liberar cinco millones de dólares que la FOCA tenía depositados en el Banco do Brasil. Gracias a esto se pudo dar la salida al Gran Premio.

ADEMAS de Ted Lapidus, la escudería AGS ha logrado un patrocinador mayoritario que ha decidido no anunciarse en los monoplasas hasta la mitad de la temporada. Por el momento, en los laterales de los AGS sólo aparece un gran signo de interrogación.



BERGER, LA INTELIGENCIA.

El piloto austriaco supo sacar todo el partido a un McLaren-Honda que estuvo siempre a la altura de los Ferrari. El cerebro le impidió obstaculizar a Prost en una pasada magistral del francés.

ESTRATEGIA DE VICTORIA.

Mehl, de Goodyear, Mansell, Fiorio y Prost planean la carrera. Los resultados fueron soberbios, con Prost en primer lugar y Mansell en cuarta posición.



SIEMPRE EN CABEZA.

El león británico de Ferrari está siempre en la punta del combate. En Brasil no pudo, sin embargo, luchar por la victoria.



VIVA EL ESPECTACULO.

Nelson Piquet está más joven que nunca. Aunque su coche, el Benetton Ford no tiene la potencia de los McLaren, Ferrari o Williams sabe terminar en los mejores puestos.



RENAULT DELANTE.

Los Williams Renault mejoran a cada salida. Patrese tuvo mala suerte en las últimas vueltas.



GRASA Y LUCHA. Martin Donnelly estuvo luchando toda la carrera pero cometió un error al final, un trompo causado por el agotamiento físico que enturbió su trabajo. Aquí discute con sus mecánicos, envueltos en grasa.

taja sobre Berger de 11 segundos. Las malas lenguas opinaban que pronto, el cambio o el motor de Ferrari fallarían, poniendo fin a la carrera de Prost, pero no fue así. Berger y Senna, a pesar de sus desventajas, emprendieron una tentativa de caza, pero todo fue inútil; «el profesor» rodaba a un ritmo que impedía a los McLaren darle alcance, ni siquiera en las rectas y hasta la última vuelta, Prost siguió rodando con una regularidad ejemplar hasta que vio la bandera a cuadros que le anunciaba su primera victoria a los mandos de un Ferrari.

Prost no batió el récord de vuelta rápida ni hizo cosas espectaculares, simplemente se propuso ganar a su manera. Ha sido una victoria merecida, ganada a pul-

so y con un dominio absoluto de la situación, que ha servido para demostrar que McLaren tiene en Ferrari un rival capaz de ensombrecer su hegemonía.

Las circunstancias perjudicaron a Senna, Boutsen y Mansell, mientras que Berger se vio afectado por varias molestias físicas en un pie, en los hombros y en una mano, todas ellas causadas por el poco espacio que hay en su habitáculo.

El público brasileño abandonó las tribunas sin la alegría que le caracteriza y lo que en principio podía parecer un «carnaval Senna», se convirtió en un «festival Prost». La victoria de Prost ha sido, en cierta forma, una revancha política sobre Senna, que corría frente a un público que le idolatra.

COMO UN CONQUISTADOR

EN la mañana del sábado, Jean Marie Balestre se presentó en el circuito con el mismo espíritu que el de un conquistador medieval. Por temor a las amenazas recibidas, llegó en helicóptero rodeado por una corte de colaboradores y policías. Sin perder tiempo convocó una rueda de prensa en la que dijo toda clase de disparates y provocaciones: «No tengo miedo a un público delirante. En Córcega, cuando ocurrió el problema de los rallies, la gente era mucho más peligrosa porque querían tirar bombas contra mi persona. Aquí no tengo problemas porque los brasileños son tan pobres que no tienen ni siquiera dinero para comprar tomates y tirármelos».

Como es de suponer, la rueda de prensa fue bochornosa, agresiva, desafiante y triunfalista al viejo estilo, el del brazo en alto. Quedó claro que la generosidad es la mayor virtud de «Le President», así como su tacto para resolver situaciones ambiguas.

El público brasileño recibió a Balestre con gritos tan ambiguos como estos: «Putá, puta, puta.....» mientras todos los «torcedores» de Ayrton Senna que representaban la totalidad del público, lucían camisetas en las que se podía leer: «Balestre Nazi», «Suck Off Balestre» y otras obscenidades que no viene al caso recordar.

Como final de la rueda de prensa, «Le President planétaire» aclaró que su presencia en Interlagos era debida a que en un momento tan difícil como el que atraviesa Brasil, no podía no estar presente, aunque no explicó para qué les sirvió a los brasileños su Augusta persona y sus cinicos insultos. A partir de ese momento, no se supo cuál era el paradero de Jean Marie Balestre, que a pesar del tono triunfalista de sus palabras, procuró esconderse de la furia del público.



PARRILLA DE SALIDA

| | |
|--|--|
| 28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 17 888 | 27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 17 277 |
| 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 18 288 | 5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 18 150 |
| 1. A. Prost (Ferrari) 1 18 631 | 2. N. Mansell (Ferrari) 1 18 509 |
| 23. P. Martin (Minardi-Ford) 1 19 039 | 4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 18 923 |
| 26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 19 309 | 22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 19 125 |
| 8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 19 425 | 29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 19 406 |
| 12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 20 164 | 20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 19 629 |
| 21. G. Morbidelli (Dallara-Ford) 1 20 164 | 19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 20 055 |
| 30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 20 557 | 24. P. Barilla (Minardi-Ford) 1 20 568 |
| 25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 20 650 | 3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 20 568 |
| 7. G. Foitek (Brabham-Judd) 1 20 902 | 14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 20 884 |
| 11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 20 998 | 9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 20 920 |
| 18. Y. Dalmás (AGS-Ford) 1 21 087 | 10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 21 065 |

NO PRECLASIFICADOS
G. Tarquini (AGS-Ford) 1 24 265. R. Moreno (Eurobrun-Judd) 1 25 763. B. Gachot (Coloni-Subaru) 1 34 046. C. Langes (Eurobrun-Judd) 1 39 188.

NO CLASIFICADOS
S. Johansson (Onix-Ford) 1 21 241. J. Lehto (Onyx-Ford) 1 21 323. I. Capelli (March-Judd) 1 21 383. M. Gugelmin (March-Judd) 1 21 616.

CLASIFICACION FINAL

1º A. Prost (Ferrari) 1 37 21 258. 2º G. Berger (Marlboro-McLaren-Honda) a 18 252. 3º A. Senna (Marlboro-McLaren-Honda) a 37 22. 4º N. Mansell (Ferrari) a 47 266. 5º T. Boutsen (Williams-Renault) a 1 vuelta. 6º N. Piquet (Benetton-Ford) a 1 vuelta. 7º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta. 8º S. Nakajima (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta. 9º P. Martin (SCM-Minardi-Ford) a 2 vueltas. 10º A. Nannini (Benetton-Ford) a 3 vueltas. 11º N. Larini (Ligier-Gitanes-Ford) a 3 vueltas. 12º P. Alliot (Ligier-Gitanes-Ford) a 3 vueltas. 13º R. Patrese (Williams-Renault) a 6 vueltas. 14º G. Morbidelli (BMS-Dallara-Ford) a 7 vueltas.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ayrton Senna, 13 puntos. 2º Alain Prost, 9 puntos. 3º Gerhard Berger, Jean Alesi y Thierry Boutsen, 6 puntos. 4º Nelson Piquet, 4 puntos. 5º Nigel Mansell, 3 puntos. 6º Stefano Modena, 2 puntos. 7º Satoru Nakajima, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda, 19 puntos. 2º Ferrari, 12 puntos. 3º Tyrrell-Ford, 7 puntos. 4º Williams-Renault, 6 puntos. 5º Benetton-Ford, 4 puntos. 6º Brabham-Judd, 2 puntos.

COPA CITROEN AX FOTOGRAFIA EN ACCION

UESTRO compañero en las tareas fotográficas, Gonzalo Arche, va a poner en práctica un curioso proyecto. Va a participar en la Copa Citroën AX de circuitos y en su coche ha montado un sofisticado sistema de control remoto, que se acciona desde el volante que le permitirá sacar fotos hacia adelante y atrás. Este proyecto lo llevará a cabo con la ayuda de Fuji Film y Canon.



CURIOSO PROYECTO
Gonzalo Arche va a ser pionero en España en el campo de la fotografía deportiva. Va a competir en circuitos y a la vez va a hacer fotos.

OFENSIVA UNO TRES NUEVAS PROMESAS

EN el circuito de Calafat y con el asesoramiento de TAC, se realizó la selección de los tres pilotos que van a componer junto a Juan Durán el equipo Ofensiva Uno, patrocinado por la FEA, Fiat, Cepsa y Camac. De los dieciocho aspirantes después de diferentes pruebas fueron seleccionados: David Bosch Climent de 15 años, Angel Burgueta Jiménez de 16 años y Bernardo Calatayud Vernia también de 15 años de edad.

SPORT PROTOTIPOS SILK CUT CON PAREJA

LA marca de cigarrillos que se ha hecho famosa en el mundo de los Sport Prototipos patrocinando al equipo Jaguar va a apoyar a Jesús Pareja, sin duda una valiosa ayuda en una temporada en la que se prevé una gran rivalidad. Siguiendo con esta especialidad, el equipo Jaguar está probando en el circuito de Paul Ricard el vehículo que utilizarán en Le Mans. Un coche impulsado por un motor V-12, que está siendo desarrollado por Jan Lammers, Andy Wallace y Alain Ferté.



CAMPEONATO DEL MUNDO DE TRIAL TARRES SIN RIVALES

JORDI Tarrés ha cosechado una nueva victoria en el Mundial de Trial, en la prueba disputada en Menthyr Tydfil (Gran Bretaña), convirtiéndose de esta forma en el más serio aspirante al título final. El joven Amós Bilbao por su parte finalizó en una excelente sexta posición.

ALGO MAS QUE UN SPOT DE TV



AL precio que se ha puesto el dinero y con el cejorón de los bancos a los créditos, la venta de coches ha caído en picado. Ya no basta con ofrecer descuentos de cientos de miles de pesetas al futuro comprador. Hace falta algo más. Y ese algo más **-imaginación y creatividad- es lo que aporta Alfa Romeo inventando el spot más largo jamás contado.**

Durante todo el día, el nuevo y atractivo Alfa 33 fue la estrella de TV-2 del brazo de la guapa Julia Otero. La idea supo calentarse en la víspera en la prensa y **el impacto en la pantalla fue notable.** Tan pronto aparecían los coches rojos en la subasta de Joaquín Prat como marcaban un gol en Estadio Estadio, sin olvidar los avances en plena película.

Esta vez fue mucho más lejos del coche que emerge de las aguas o del que aterriza en un glaciar lanzado en paracaídas. Fue como una película troceada con un guiño hábilmente conducido; fase incógnita, presentación, pruebas, famosos y sorteo incluido. **La idea era buena,** el desarrollo magnífico y la puesta en escena impecable.

No sabemos lo que costó el nuevo invento, sin duda un pastón. Pero Alfa Romeo puede estar orgullosa de haber roto moldes y dar en el clavo. La lista de pedidos en los concesionarios, confirman estas palabras. A partir de ahora, cuando una marca quiera lanzar un nuevo modelo, ya sabe donde está el listón. Superarlo, no será nada fácil.

Seguimos hablando de televisión pero desde otro ángulo. Porque **Alberto Puig y Alex Crivillé** también estuvieron muchas horas pegados al televisor. No para comprarse un Alfa ni descubrir su potencia, sino para ver en directo de madrugada la carrera en la que no pudieron participar.

El Gran Premio del Japón abrió el Mundial con dos bajas españolas importantes. La juventud, el empuje, el afán de demostrar cuanto antes lo que de verdad valen, les jugó una mala pasada. Ambos fueron por los suelos antes de hora, los dos se encontraron en la Clínica Dexeus, el doctor Vilarrubias tuvo trabajo extra.

Los errores se pagan caros a más de 200 por hora. **Suzuka es un circuito traidor por su terrible desnivel.** No es lo mismo una 125 que una 250 y también hay una diferencia notable entre una carrera cliente y una máquina oficial. Crivillé no tiene que tener prisa. Es casi posible que se repita la historia del año pasado. Lo mismo vale para Puig. Sito se pasó muchos años en el cuarto de litro antes de ser el mejor.

No es un consejo pero sí una recomendación. Piensa lo que hace y hace lo que piensa.



EL PLACER DE VIAJAR

Esta misma semana, BMW Ibérica en colaboración con el grupo Club de Gourmets, pone a la venta la nueva **Guía BMW**, de la Gastronomía y Turismo en España.

Está elaborada por el mismo equipo de profesionales que desde hace once años edita la Guía Gourmetour y que ahora tiene el apoyo de BMW para alcanzar las máximas cotas de calidad y rigor informativo. Cuenta con 9.489 direcciones; 1.990 restaurantes; 1.116 hoteles; 778 ciudades y pueblos; 2.504 museos, monumentos y lugares de interés; 1.484 direcciones



útiles, 1.596 bares y discotecas y 21 casinos.

Puntos de venta: Concesionarios BMW, librerías y grandes almacenes.

Precio: 2.200 pesetas.

LO QUE HAY QUE VER

AUTOMOVILISMO CATALAN

MOTOR a Fondo hará un resumen del Cto. de Cataluña de Automovilismo y reportajes de los G. P. de Motos y Fórmula 1 desde Japón y Brasil, respectivamente.

Miércoles 28, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 31 a las 13:35

UN POCO DE TODO

MOTOR Sport ha preparado para esta semana los siguientes resúmenes: Cto. Mundial de Trial desde Inglaterra; Mundial de Motos de Japón; Cto. Nacional de Tierra en Alicante; Fórmula 1 desde Brasil; la subida Gorta, del Cto. Vasco de Montaña y reportaje del nuevo equipo de Andrés Vilariño. Además, tiene previsto entrevistar a Alex Baylin, uno de los dos componentes del equipo peninsular del Camel Trophy y por último hablar de la escudería Tyrrel.

Sábado 31 en ETB1, 23:00 en euskera. Domingo 1, 15:00 y martes 3, 19:00 en castellano.

MOTOCROSS EN TELEMADRID

La redacción de deportes de Telemadrid emitirá un resumen de la carrera del Motocross Internacional celebrada el pasado fin de semana en Colmenar Viejo, Madrid.

Domingo 1, a las 20:15

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

SUPERCROSS USA

DOMINGO Deporte, emitirá en diferido todo el Campeonato USA de Supercross. Todas las pruebas se irán dando por orden de celebración dependiendo del tiempo de emisión de las retransmisiones en directo que incluya cada programa. Este domingo, tiene previsto emitir la tercera del campeonato. También, hará un resumen del Cto. de Autocross en Llubí, Palma de Mallorca.

Cerca de las Estrellas, hará un resumen del Cto. Europeo de Motociclismo de Andorra y tiene intención de hacer un previo al Cto. de Velocidad en el Jarama.

Domingo Deporte TVE-2, a partir de las 18:00 y martes 27, 19:30

DEPORTE

CAMPEONATO DE VELOCIDAD

El fin de semana que viene comienza el Cto. Nacional de Velocidad en el que se disputarán la Copa Citroën AX; R-5 Turbo; Fórmula Ford y Fórmula Fiat Uno. El escenario será el nuevo trazado del circuito del Jarama.

Sábado 31, entrenamientos de 9:00 a 17:30. Domingo 1, carreras de 9:00 a 15:30.



MOTOS

El domingo 1 de abril se disputará la primera prueba del Cto. del Mundo de Motocross de 500 c.c. en Valkenswaard (Holanda) y en Llinars (Barcelona), el Cto. de España de Trial.

DE PELICULA

RESUMEN DE RALLYES 89

Con este nuevo lanzamiento, Video Racing, conserva su línea de reunir en 60 minutos los momentos más espectaculares de la temporada, con comentarios de lo ocurrido en cada prueba.

Precio: 3.995 pesetas
Puntos de venta: Grandes almacenes o Video-racing, apdo. correos 2119, 28080 Madrid.

TELEFONOS

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

CAMPSA
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

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

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

SERIE ESPECIAL CITROËN AX CHALLENGER

PRECIO GENIAL!

El Challenger es una serie especial y limitada de Citroën AX que le ofrece el equipamiento más completo al precio más interesante. Diferente por sus distintivos especiales, genial por su equipamiento de serie, que incluye: pre-equipo de radio con antena coaxial, asientos delanteros con memoria, luneta térmica trasera, retrovisor exterior regulable desde el interior y muchos detalles más. Elige tu versión, en 3 ó 5 puertas, y disfruta de su motor con 5 velocidades. La genialidad AX al completo.



DESDE 908.000 PTAS.

FF + IVA y ahorro promocional incluidos.

Además infórmese en su Concesionario Citroën sobre la oferta de este mes, para toda la gama Citroën AX, con un ahorro de hasta 125.000 Ptas.



CITROËN AX CHALLENGER SERIE LIMITADA

Red de Concesionarios Citroën



OFERTA VALIDA PARA PEDIDOS DE VEHICULOS GASOLINA EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES. NO ACUMULABLE A OTRAS OFERTAS PROMOCIONALES

A BLEND OF THE PUREST
OLD WHISKIES

DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

JUSTERINI & BROOKS LTD

St. James's Street, London, England

BY APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTIES

KING GEORGE III

KING GEORGE IV
KING WILLIAM IV
QUEEN VICTORIA

KING EDWARD VII
KING GEORGE V
KING GEORGE VI

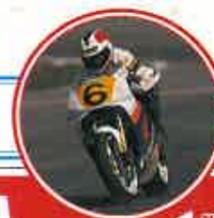
SCOTCH

Ser o no ser.
Esta es y será siempre
la cuestión de un whisky.



J&B Rare Scotch Whisky.

MOTOS EN JAPON



FORMULA-1 EN BRASIL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

31 de marzo de 1990

Num. 336 • 300 ptas.

NUEVO OPEL KADETT

TAMBIEN EN BERLINA
Y CABRIO



ESPAÑA
PALMO A PALMO

**REGALO
CARTOGUIAS**

Motor 16

COLECCIONABLE

CON ESTE NUMERO
GALICIA

DE 1.600.000 A 1.800.000 PESETAS

COMPARATIVA PESOS MEDIOS

● ROVER 214 GSI ● PEUGEOT 309 SR ● FIAT TIPO
DGT 1.6 ● RENAULT 19 TXE ● FORD ESCORT 1.6
GHIA ● OPEL KADETT 1.6 GL

