

FOTOS ESPIA

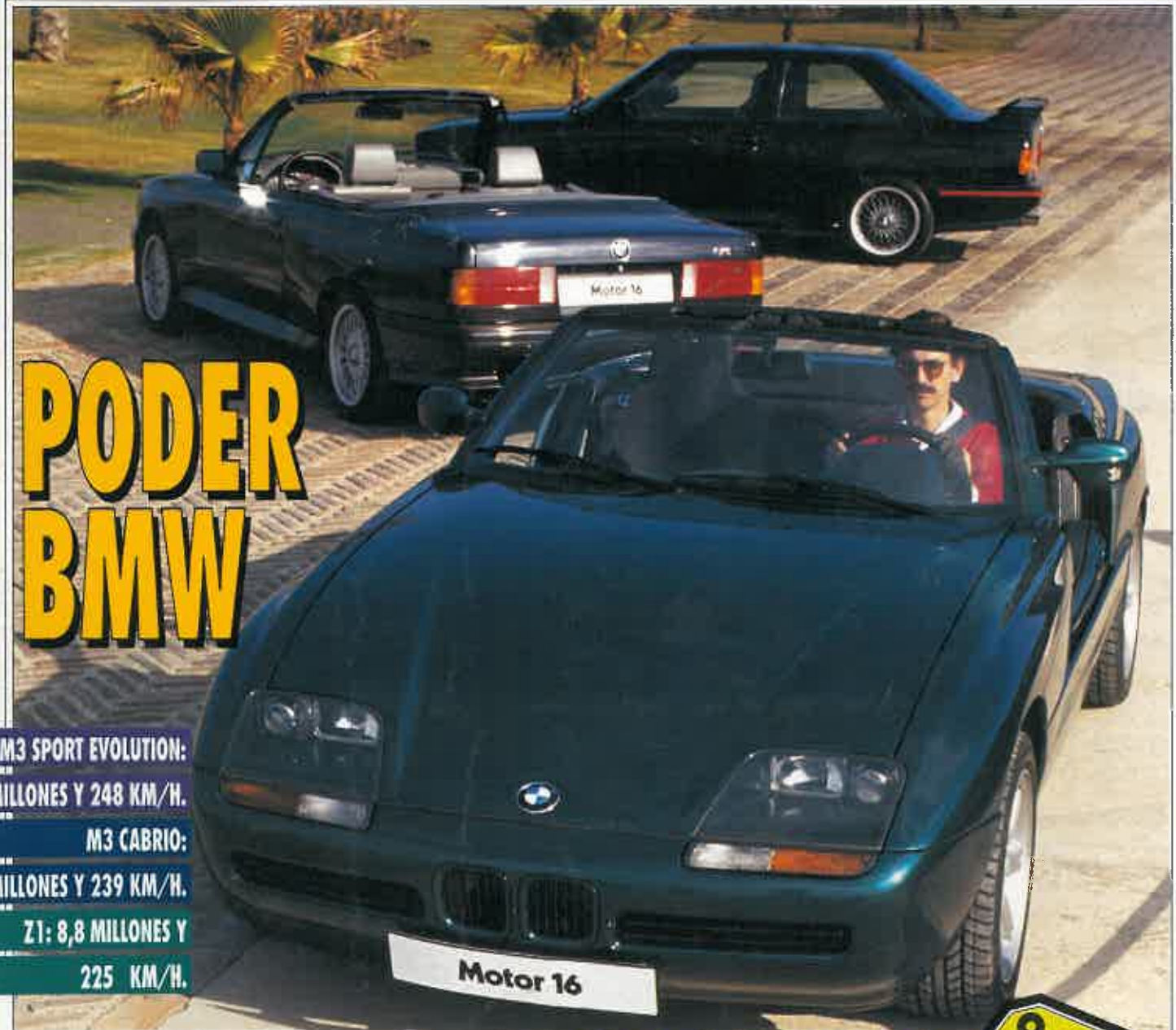


AUDI 100/200

Motor 16

Núm. 337 • 300 ptas.

7 de abril de 1990



**PODER
BMW**

M3 SPORT EVOLUTION:

8,4 MILLONES Y 248 KM/H.

M3 CABRIO:

9,8 MILLONES Y 239 KM/H.

Z1: 8,8 MILLONES Y

225 KM/H.



8 413042641506



**CADA DIA MAS RAPIDOS
VELOCIDAD
SIN
LIMITES**

DOSSIER



Salto de altura

Sito Pons y Campsa

Este año el Mundial de Motociclismo tiene un nuevo interés.

Este año Sito Pons y Campsa dan un gran salto de altura.

El salto a 500 c.c. Un salto que hará que la afición española salte de sus asientos.



12 AL VOLANTE

Nueva serie 3 de BMW

18 AL VOLANTE

Mercedes G

22 LO ULTIMO

Audi 100

40 DOSSIER

Especial velocidad

54 A FONDO

Mercedes 300 CE 24V automático

60 A FONDO

Suzuki Swift Sedan 1.6 GLX

68 A FONDO

Mitsubishi Montero TD

74 ACTUALIDAD

¿Dónde reclamar?

78 VIAJAR CON ALFA

Nieves a la orilla del mar



94 MOTOS

BMW K-100 RS 16V

98 DEPORTE

Dragsters

105 DEPORTE

Campeonato de España de velocidad

ESTA SEMANA

24 MILLONES DE CARTAS

Cuando la mayoría de los conductores españoles tiene definido su plan de acción para las inminentes vacaciones de Semana Santa, la Dirección General de Tráfico se dispone a enviarles veinticuatro millones de cartas. Doce millones para explicar el funcionamiento de la señalización de los carriles reversibles y otros doce para dar a conocer las particularidades de la nueva Ley de Tráfico. El objetivo es loable. Hay que potenciar la comunicación entre el organismo rector de la circulación y los usuarios de las carreteras. El problema es que se van a recibir tarde, después del 4 de abril, fecha de entrada en vigor de la nueva Ley.

Esta fecha no se ha podido elegir peor. Las vísperas del éxodo vacacional, son un momento complicado. Si el tráfico de Semana Santa es particularmente difícil de por sí, la nueva Ley va a ser un motivo más de preocupación para los conductores españoles, que se van a sentir especialmente vigilados y no sin razón pues esta Ley es un poco de «palo y tente tieso», con sanciones de hasta 100.000 pesetas para las infracciones muy graves. Lo cierto es que han sido los plazos legales los que han llevado a esta fecha, pero en Tráfico les ha cogido el toro y la nueva Ley va a entrar en vigor sin que el conductor medio haya recibido una información completa. Todo esto, en un momento en el que se estima que cerca de un 40 por ciento de españoles van a salir a la carretera.

Ante tal situación, cabe preguntarse cuál va a ser la actitud de la Guardia Civil, en un momento en que la práctica totalidad de los usuarios desconoce el alcance de las sanciones y en que diversas organizaciones se plantean el que las denuncias vayan acompañadas de una serie de pruebas, de manera que no sea únicamente la palabra del agente de tráfico la que determine la gravedad de la infracción.

Desde estas líneas se podría sugerir, si no un plazo de tiempo extra para ir acostumbrándose a las nuevas normas de esta Ley, que en un futuro dará origen al nuevo Código de la Circulación, sí una actitud benevolente por parte de los agentes de tráfico en la aplicación de la misma. Su conocimiento debe ser favorecido públicamente por los organismos competentes, con el tiempo necesario para ser asimilada.

Alberto Mallo



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Beneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Picione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simone Gari, 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 Aso, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pueblos); Fernando Carball (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (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 Noguerro. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsins Rué y María Arnau. Pto. 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. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galerín S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf S.A. San Remigio, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRH. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.98/327.16.67/327.14.53/327.15.26.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



Motor 16 / 3

Campsa
Motor de futuro

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

EN VOZ BAJA



● Jaguar ha llamado a los propietarios de 155.000 coches, británicos en su gran mayoría. El problema afecta a los programadores de velocidad, que pueden llegar a dejar de funcionar, aunque ello no suponga un peligro en sí mismo. Por otro lado, los clientes que lleven sus Jaguar al taller podrán comprobar que se les revisa el sistema de frenos, ya que la dirección técnica de la compañía ha detectado fugas de líquido con más frecuencia de lo habitual, aunque ello no plantee ningún problema de seguridad por cuanto el circuito está triplicado y hay un detector de fugas.

● Se anuncia ahora el inicio de conversaciones entre Skoda (Checoslovaquia) y Renault. El grupo checo quiere un socio para alcanzar una producción de 400.000 coches anuales.

● Renault prepara bastantes lanzamientos, con carácter deportivo. El 21 de mayo, aparecerá ya en España el R-21 TXi de 12 válvulas. Pocas semanas después, el R-19 16 válvulas. Y para que el escalón entre los 92 cv del TXE y los 140 del 16V no sea demasiado, aparecerá un Renault 19, también con el motor 1.700, pero con inyección y 110 caballos, muy similar al que emplea Volvo en su serie 400.

COSWORTH 304-R

AUN MAS SALVAJE

ANDY Rouse, un preparador británico que ha confirmado sus habilidades con cuatro campeonatos ingleses de velocidad en circuitos, está a punto de lanzar en el mercado su propio Ford Sierra Cosworth 4x4; el nuevo modelo, denomi-

nado 304-R, tendrá 260 caballos de potencia y su precio, en aquel mercado, rondará los cinco millones y medio de pesetas. Los responsables de Rouse Sport aseguran que su coche acelera mucho mejor que el último Cosworth, ya que pasa de cero a cien por hora en seis segundos justos, y

que su velocidad punta, 245 por hora, también es más alta. El motor del 304-R utiliza un compresor Garrett T-3 más pequeño que el turbo habitual para mejorar así la suavidad del conjunto, que ahora empuja con energía desde regímenes más bajos. Los cien coches de esta serie se venderán en 25 concesionarios seleccionados. Por el momento no se habla de exportación.

NISSAN PATROL

UTILITARIOS IMPARABLES

NISSAN ha iniciado ya la comercialización de dos modelos inéditos del Patrol, el Pick-Up 4x4 y el Soft Top, dos modelos contruidos sobre la base del conocido Patrol Corto. Ambos coches van animados por el fiable motor Diesel



de cuatro cilindros en línea con 2,8 litros de cubaje, un motor que da 84 caballos de potencia. El Pick-Up sale al mercado por un precio próximo a los 2.610.000 pesetas; está preparado para transportar hasta 560 kilos de carga y su cabina admite sólo dos ocupantes. El Soft Top es algo más barato ya que sale al mercado por 2.440.000 pesetas; hace gala de una capota de lona y de unos asientos suplementarios situados en la parte posterior, suficientes para acomodar a cuatro adultos.

ROVER 214 GSi

CON TODA CERTEZA

EN la prueba comparativa del Rover 214 GSi publicada en el número anterior, se deslizaron algunos errores. El volante es regulable en altura y los cinturones de seguridad traseros son equipo de serie. Por último, decir que el importador es Rover España S.A. y no Austin Rover, que es como se denominaba la sociedad anteriormente.



ECOLOGIA

EL COCHE MAS VERDE

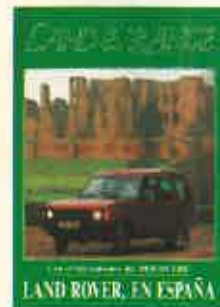
CUANDO la fiebre ecologista alcanza su nivel máximo llega el coche más verde, llega el Peugeot 204 cubierto de césped Rivry, Deliau y Caillard, tres alumnos pertenecientes a la escuela de ingenieros de horticultura de Angers, se pusieron a la tarea y resolvieron problemas tan difíciles como la aplicación de una cubierta natural en las puertas o en los laterales de

la carrocería. Para solucionar tal desafío recurrieron a una malla plástica, pegada a la chapa por medio de resinas especiales, que sirvió de base para sustentar una mezcla capaz de retener el agua; esta mezcla llevaba, a su vez, la tierra necesaria para mantener la capa vegetal. El resultado es impresionante y el único problema actual es cómo cortar el césped!

LAND Y RANGE

REVISTA TODO TERRENO

YA esta en la calle y sale con toda la fuerza de sus impulsores, de Jacques Müller, director general de Rover España; de José Callejo, director comercial y de Sergio Domínguez, director de la publicación; se llama Land and Range y lleva 68 páginas repletas de informaciones referentes a los Range Rover, Discovery y Land Rover. Será trimestral y estará disponible en todos los concesionarios de la marca, que se preparan ya para poner en el mercado los Land Rover 90 y 110, equipados con un sistema permanente de tracción total y con las suspensiones del Range. Los 90 y 110 saldrán a la luz en el próximo septiembre y su comercialización se iniciará en los primeros compases de octubre.



VERDE Y ROJO

● Los responsables laborales de la Compañía Metropolitana Madrileña y los trabajadores en general han demostrado un gran sentido común y respeto ciudadano al asegurar a los madrileños el funcionamiento del Metro en los días en que la huelga de autobuses podía haber colapsado la capital. No se pierde la razón por demostrar sensatez, sino todo lo contrario. Que cunda su ejemplo.

● RENFE está en su derecho de anunciarse en TV como la solución a los esperados atascos de Semana Santa. Lo que nos parece de risa es que comience su campaña justo cuando sus trabajadores anuncian las tradicionales huelgas que paralizarán los trenes en los días clave de la Semana Santa.

● Porsche España ha iniciado un ambicioso plan, destinado a los jóvenes recién salidos de Formación Profesional. Es reconfortante comprobar cómo las empresas privadas suplen, con su esfuerzo, las deficiencias de formación técnica de la enseñanza oficial.

● No parecen en el MOPU muy convencidos de la necesidad de una buena señalización en las carreteras, como si no se creyeran la relación que tiene con la seguridad vial. Un ejemplo: la ausencia de señales legibles en el desvío a que obliga la construcción del embalse de Montejaque, en las proximidades de Grazales. Es tal el lío de señales, unas caídas, otras absurdas, que la mitad de los conductores acababan perdiéndose.

FERRARI

HECHOS CON DIAMANTES

LOS motores de las fieras rojas, los ocho cilindros en V, los doce cilindros en V y los doce cilindros horizontales y opuestos, los «boxer», se mecanizan con fresadoras Cincinnati que utilizan cabezales recubiertos de diamante, cabezales recubiertos de Syndite PCD (diamante policristalino), que giran a 55 kilómetros por hora, una velocidad muy alejada de esos 324 por hora de punta que el F-40, el príncipe rojo de Maranello, alcanza sin el menor esfuerzo.



BALLESTA



EXPOMOVIL

CITA EN ABRIL

EL mundo del automóvil tiene una cita ineludible en Barcelona, una cita con la Expomóvil 90, exposición internacional de componentes para la industria de la automoción, que se celebrará entre los días 21 y 26 de este mes de abril. En Expomóvil 90 se reunirán 611 expositores de 23 países.

LA GRUA DE PAPEL

NUESTRO compañero y amigo Iván Tubau, escribe en El Periódico de Barcelona un artículo sobre el tráfico y la circulación en la Ciudad Condal, tiene toda la razón en el fondo y desde luego, en la forma. Se queja Iván de que los automóviles han convertido nuestras calles en zonas inhóspitas, incómodas e inhabitables. En esto, coincidimos.

Donde discrepamos con Tubau es en su afirmación: «Los automovilistas son una raza incivilizada y agresiva al volante de máquinas de matar, que cuando se paran, estorban». O cuando añade, «Hacer una ciudad para los automóviles no es progreso, es franquismo».

Desbarra el profesor, de manera lamentable. Los automovilistas no son una raza especial, ni se transfor-

man al volante. Una minoría de ciudadanos es absolutamente incivilizada, con un volante en las manos o en cualquier otra actividad. Lo que ocurre es que se nota más cuando aparca que cuando, por ejemplo, pega a sus hijos o deja que su perro ensucie la acera.

Si, como algunos pretenden, sólo se permite el uso de transportes colectivos en las ciudades, los que hoy aparcen mal, son los que se colarán en el metro, fumarán en los autobuses o romperán las marquesinas del tren. Lamentablemente, el problema no está en los coches, lo que facilitaría enormemente la solución de los problemas que nos afectan, sino en los ciudadanos... y en cuanto al franquismo, Iván, tengamos la fiesta en paz y dejémonos de demagogias fáciles.

MARK PHILLIPS

CON ALFA

El Capitán Mark Phillips, ex marido de la Princesa Ana de Inglaterra, visitó Madrid para impartir un curso de equitación patrocinado por Alfa Romeo. El curso tuvo una duración de tres días.



AUTOPISTAS

SOLUCIONES Y CONFLICTOS

LA Comisión Europea ha emitido un informe en el que afirma que el proyecto de construcción de la autopista Pamplona-San Sebastián cumple todas las garantías en materia medio-ambiental, dando por cerradas las investigaciones realizadas a raíz de las denuncias presentadas por organizaciones y ciudadanos españoles contra el proyecto. Por otra parte, grupos ecologistas han denunciado que el trazado previsto de la futura autopista de peaje Madrid-Burgos, paralelo a la autovía gratuita, arrasará el parque natural de la Sierra Norte, entre La Cabrera y Somosierra.



REGIE RENAULT

MENORES BENEFICIOS

LOS resultados globales del grupo Renault en el pasado año fueron de 8.800 millones de francos (unos 167.000 millones de pesetas), lo que supone un ligero descenso frente a los 8.900 millones de francos del ejercicio anterior. La facturación consolidada alcanzó los 3,3 billones de pesetas, superior en un 8 por ciento a la de 1988. El incremento de la cifra de negocios se ha producido principalmente en el mercado francés.

CITROËN

PUBLICIDAD ENGAÑOSA

CITROËN Hispania ha sido condenada por un juzgado de primera instancia de Madrid a publicar en los medios de comunicación el texto íntegro de la sentencia que declara engañosa la publicidad emitida en el otoño de 1989 con el encabezamiento «Ni un duro hasta abril de 1990». La demanda fue impuesta por la Unión de Consumidores de España tras negociaciones infructuosas con la empresa automovilística, que ha anunciado su intención de recurrir el fallo judicial.

CON ESTRELLA

EL ÚLTIMO CAPRICHOS

MERCEDES no quiere quedarse atrás en la batalla de los hiper deportivos; el ataque de los Porsche 959, de los Ferrari F40, de los Lamborghini Diablo y de los ya inminentes Honda NS-X, Bugatti 035 o Jaguar XJ 220 ha espolcado a los técnicos de la marca alemana, que están trabajando ya en un super coche, en un modelo civilizado del victorioso C-9, el biplaza de carreras que ha conseguido más victorias en la última temporada.

Los futuros modelos de calle, contruidos por Mercedes con la colaboración de Sauber para los chasis y de AMG para las mecánicas, saldrán a la luz en el 93; se harán cincuenta unidades y su precio final superará los cuarenta millones de pesetas.

El super Mercedes utilizará un motor de 8 cilindros en V con culatas de cuatro válvulas, un motor sobrealimentado por dos turbos capaz de liberar quinientos caballos de raza. La velocidad punta de la «flecha de plata» superará los 320 por hora, sin renunciar nunca al confort habitual en los productos de la casa alemana, ni a su calidad de acabado.



¡QUE ASIENTOS!

ENFUNDADOS

AS fundas para asientos MC Monte Carlo ya tienen distribuidor en nuestro país, se trata de la firma madrileña Decotton S.L. Existen veinticuatro modelos diferentes con una gama especial para niños. El precio por unidad se mueve entre 4.200 y 6.000 pesetas. Se instalan en menos de un minuto y están confeccionadas en algodón cien por cien.

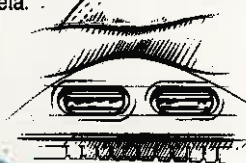


Si quieres jugar con ventaja, pruébale las nuevas FLOT SYSTEM Tenis.

Su exclusivo sistema de amortiguación independiente te asegura la máxima protección aprovechando toda tu energía.

EL PRIMER SISTEMA INDEPENDIENTE DE AMORTIGUACION

Este es el principio: Cuatro o cinco cilindros presurizados de material elástico permiten una repartición especializada de las presiones. Actuando independientemente según la fuerza ejercida sobre cada uno de ellos. Este es el resultado: Máxima absorción del impacto y propulsión del pie sumando su fuerza a los músculos del atleta.



Diseño exclusivo.

El quinto cilindro transversal.

La parte exterior del pie es la que sufre mayor impacto. Donde el atleta ejerce

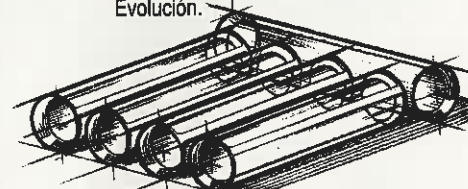
siempre mayor presión.

Por esto FLOT SYSTEM incorpora el quinto cilindro transversal. Destinado

a corregir posibles problemas de pronación, absorbe en exclusiva el choque, protegiendo al atleta allí donde más lo necesita.

TECNOLOGIA KELME. EL MUNDO A TUS PIES.

Evolución.



Esta es la palabra que define la tecnología KELME.

Investigación, nuevos materiales, diseños basados en los principios de la biomecánica, estudio de fuerzas, pesos y presiones, mayor protección... y la colaboración de los mejores atletas en todas las disciplinas.



Perfeccionado en el laboratorio y en la pista, FLOT-SYSTEM se adapta a todos los terrenos. A todas las disciplinas deportivas. En la alta competición y en el entrenamiento diario.

Creando, con su diseño, todo un mundo de tecnología deportiva. La nueva generación de productos KELME.

Basket, tenis, atletismo... La tecnología FLOT SYSTEM.

Con ella, ponemos el mundo a tus pies.



DIRAN QUE HACES TRAMPA

KELME

SEMANA SANTA CON NUEVA LEY DE TRAFICO

COMIENZA EL «VIA CRUCIS»

La tradición es la tradición, y todo está ya preparado para el primer asalto vacacional del año: la Semana Santa. Algunos con suerte dispondrán de diez días; otros, menos afortunados, con dos o tres. Pero el que más o el que menos calienta motores para «ociar» dentro de lo que cabe y con dos novedades importantes de cara a los automovilistas: la nueva -y dura- Ley de Tráfico y la apertura de otros tramos de autovía y carretera

EN la Dirección General de Tráfico andan este año ligeramente «despistadillos». Por un lado, la dispersión de las fiestas según la Comunidad Autónoma de que se trate, ha supuesto que el clásico Viernes de Dolores (en esta ocasión, el día 6 de abril) no se presente como la fecha clave de la operación salida como venía siendo habitual. En alguna de esas Comunidades, además, los niños van a tener colegio hasta el miércoles día 11 para prolongar las vacaciones por detrás del Lunes de Pascua, día 16. En Cataluña, País Vasco, Valencia y alguna que otra más, el Jueves Santo, día 12, no es festivo, pero sí lo es el día 16, mientras que en otras CC.AA., es al revés. En fin, un lío que está obligando a la DGT a un serio esfuerzo para tratar de coordinar sus efectivos y atajar lo que se avecina.

Porque, como viene siendo habitual en los últimos años, la Semana Santa se presenta de lo más complicada. En la Dirección de Programas del Centro de Control de la DGT se calcula que un 40 por ciento de madrileños, catala-

nes y valencianos van a aprovechar estos días para realizar algún tipo de escapada. Si a ello se une la movilidad interna de Comunidades como Andalucía, Aragón, Castilla, País Vasco y Galicia, nos encontramos con un importante volumen circulatorio que intentará ser encauzado, como siempre, por los poco más de seis mil agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los que se unen, en ocasiones como ésta, de dos mil a tres mil agentes de las Comandancias afectadas por el paso de este flujo automovilístico.

El otro elemento «distorsionador» para la DGT es la entrada en vigor, el 4 de abril, de la nueva Ley de Tráfico, con sus duras sanciones ya comentadas en estas mismas páginas. En la citada Dirección se trabaja a marchas forzadas para sacar con tiempo las tres cartas que se están preparando para hacer llegar a todos los conductores a modo de aviso: una dirigida a los transportistas para darles a conocer las medidas restrictivas a su circulación en épocas como la que se nos aproxima; otra, en la que se explica la nueva señalización variable que se ha comenzado a establecer donde ya existen carriles reversibles, y la tercera y última, la más importante, en la que se detalla el alcance de la nueva Ley de Tráfico. ¿Se atreverán a aplicarla con su máxima crudeza desde el primer momento o esperarán a que los automovilistas se acostumbren a ella y a los montos

sancionadores que contempla? Una incógnita que, obviamente, no se despejará hasta que el día 17 todo el mundo se reincorpore a su lugar de origen.

Sea como fuere, la suerte está echada y conviene recordar cual es la situación de nuestra red viaria, al menos en lo que a los grandes itinerarios se refiere. Recogemos a continuación un resumen muy abreviado de lo que el automovilista se puede encontrar estos días bajo las ruedas de su coche, en forma de puntos conflictivos y de obras.

• **N-I (Madrid-Irún):** Los puntos conflictivos son Algete, La Cabrera, Lozoyuela, Buitrago, Puerto de Somosierra, Santo Tomé, Lerma y la entrada de Burgos. Las obras, de desdoblamiento de calzada, están entre La Cabrera y Buitrago, Boceguillas-Carabias, Sarracín-Burgos y en la curva de Ullay (en

NOVEDADES EN EL ARCE

La Semana Santa va a ser aprovechada por el MOPT para poner en servicio en unos casos definitivo, en otros provisional-nuevos tramos de autovía. Así ocurre con la autopista A-49, de Sevilla a Huelva, abierta el pasado día 30, con un trazado de 88 kilómetros, o de la Ronda Urbana Norte de la capital hispalense. Asimismo está en funcionamiento el desdoblamiento del tramo que va del p.k. 105 al 116,3 de la Autovía de Aragón, a la altura de Algora, con lo que ya están en servicio 102 kilómetros del total de 283 que hay entre Madrid y Zaragoza. Los técnicos del MOPT siguen trabajando a marchas forzadas para abrir otros tramos en las fechas que se avecinan, por lo que habrá que estar muy pendientes de las novedades.



Ateca, de Calatayud a Morata de Jalón, de los p.k. 268 a 275 en La Almunia, y entre Igualada y Martorell.

• **N-III (Madrid-Valencia):** Los puntos conflictivos son los tramos Rivas Vaciamadrid-Arganda, Tarancón-Motilla del Palancar, Utiel-Buñol y Valencia-Portillo de Buñol. Las obras de desdoblamiento van del p.k. 11 al 20,5, del p.k. 41 al 71, y el tramo Valencia-Rambla de Poyo.

• **N-IV (Madrid-Cádiz):** Los puntos conflictivos están en los semáforos de Villaverde (Madrid), Tembleque, Madrilejos, Puerto Lápice, Villarta de San Juan, Manzanares, Almuradiel, La Carolina, Bailén, y las travesías de Córdoba, Sevilla, Los Palacios y Puerto de Santa María. Las obras son de desdoblamiento de calzada entre Madrilejos y Manzanares, en Despeñaperros desde el fin de la autovía hasta Bailén, de Bailén a Andújar y desde esta localidad al límite de la provincia de Córdoba, así como del límite de Córdoba a Sevilla.

• **N-V (Madrid-Badajoz):** Los puntos conflictivos son Navalcarnero, Valmojado, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Santa Ola-

lla. Las obras van desde Oropesa a Navalalmoral de la Mata.

• **N-VI (Madrid-La Coruña):** En este viario los puntos con problemas se localizan en el tramo Las Rozas-Torrelodones, Medina del Campo, Tordesillas, Benavente y Puente Pasaje. Las obras afectan al Nudo de Puerta de Hierro en Madrid y de Adanero al límite de la provincia de Avila. Hay obras prácticamente en toda la provincia de Valladolid y desde Astorga a La Bañeza.

• **N-620 (Burgos-Portugal):** Las travesías de Burgos, Estepar, Villodrigo y Magaz son conflictivas. Hay obras de desdoblamiento entre Magaz y Villodrigo, de mejora entre la N-I y Estepar, entre Salamanca y el cruce con la SA-211, entre Fuente de San Esteban y Sancti-Spiritus y entre Ciudad Rodrigo y Carpio de la Calzada.

• **N-630 (Gijón-Sevilla):** Los con-

el punto kilométrico 396) en la provincia de Navarra.

• **N-II (Madrid-La Junquera):** Los puntos conflictivos están en Torrejón, Guadalajara, Trijueque, Medinaceli, Ateca, Calatayud, La Almunia, Lérida, Mollerusa, Tárraga, Martorell, la salida e incorporación a la C-1411 en Barcelona, el tramo Mongat-Mataró y las travesías de Arenys de Mar y Callella. Las obras se encuentran entre Guadalajara y Trijueque, de Almadrones al límite provincial de Guadalajara, entre el límite de Soría y Contamina, de Buberica a

ESTA SEMANA

SEGUROS: PROPONEN UNA SUBIDA DEL 10%

La patronal del sector del seguro, Unespa, va a recomendar a todas las compañías a ella adheridas que apliquen durante este año un incremento máximo del 10 por ciento en las primas de los seguros de los automóviles. Esta recomendación nace después de las conversaciones mantenidas con el organismo oficial correspondiente, la Dirección General de Seguros, que ya ha advertido que va a seguir el proceso con «la máxima atención» después de los últimos problemas que han surgido en esta actividad aseguradora.

«La voluntad de las aseguradoras es agotar cualquier vía antes de recurrir a la subida de precios», ha señalado José Cercós, presidente de la Agrupación de Automóviles de Unespa y director general para España de la compañía Winterthur, quien ha resaltado el reto que supone intentar que durante 1990 el aumento de las tarifas no exceda de ese 10 por ciento.

A ese porcentaje se ha llegado después de un estudio realizado por la citada Agrupación, en el que se contemplan la evolución de los diferentes factores que configuran el precio de la prima del seguro de automóviles. La base técnica en la que se ha basado Unespa para esta estimación contempla un incremento de las

tar sus tarifas y que algunas compañías podrían pretender un aumento superior al sugerido diez por ciento, «ya que en una economía de libre mercado ya no son posibles los acuerdos sectoriales en cuestiones tarifarias».

De momento, la patronal Unespa se ha comprometido con la Dirección General de Seguros a reducir los gastos internos de gestión de las aseguradoras. Al mismo tiempo, y respecto a las comisiones que pagan las compañías a los agentes y corredores de seguros, Cercós destacó el compromiso asumido por el consejo que agrupa a estos profesionales en la línea de aceptar una reducción de los porcentajes que reciben sobre el importe de la prima pagada, lo que equivaldría a no recargar más el previsible aumento de las primas.

Al mismo tiempo que Unespa trataba de aclarar las dudas recientes aparecidas sobre el sector, la Mutua Madrileña Automovilista hacía pública su intención de crear una aseguradora de motos y otra sociedad de servicios financieros, entre otros temas de interés.

Igualmente, desde la Mutua se hacía hincapié en que el reciente conflicto que la ha enfrentado con algunos concesionarios de Madrid no va a repercutir en el precio del seguro que se cobra a los clientes, «lo que no quiere decir que no se produzca una subida por otros conceptos, pero siempre será moderada, inferior al cincuenta por ciento», según portavoces de la aseguradora, quienes han insistido que la Mutua «no está afectada por la crisis del ramo del automóvil ya que contamos con la ventaja de no trabajar con agentes, lo que supone reducir costes».

Finalmente hay que señalar que según una denuncia realizada por la Unión de Consumidores Españoles (UCE), en nuestro país hay actualmente más de cien mil automóviles circulando sin ningún tipo de seguro, cifra que parece estar aún por debajo de las que se registran en algunos países de la Comunidad Europea.

La UCE también ha anunciado su intención de negociar con Unespa las posibles salidas a la crisis que sufre el sector y más concretamente la subida del precio anunciada ya que para los responsables de esa organización de consumidores «las pérdidas de más de 150.000 millones en este ramo no tienen por qué trasladarse automática y solamente al usuario».

flictos se pueden encontrar en la travesía de Oviedo, accesos a Mieres y Campomanes, travesías de León, Benavente y El Cubo de Tierra del Vino, Plasencia, Cáceres, Mérida, Almendralejo, La Puebla de Sancho Pérez y El Ronquillo. En cuanto a obras, se encuentran entre Las Segadas y Baña, entre León capital y el límite con Zamora, en Riego del Camino, en El Cubo, la variante de Plasencia y refuerzos de firme entre los p.k. 757-775 y 800-806, en Sevilla.



• **N-340 (Cádiz-Barcelona):** Los puntos conflictivos son la circunvalación de San Fernando y las travesías de Chiclana, Algeciras, Marbella, Fuengirola, Benalmádena, Torremolinos, Almuñécar, Motril, Calahonda, Torrenueva, El Ejido, de Almería a Aguadulce, Lorca, Totana, Alcantarilla, Murcia, Elche, La Alcudia del Carlet, Puzol-Sagunto, Almenara, Nules, Castellón, Comarruga-El Vendrell y Molins de Rei. Hay obras en la zona de Puzol, entre Alcoy y Centaina, entre Alcantarilla y Alhama de Murcia, de Benalmádena a Marbella, de San Pedro de Alcántara a Estepona y en Algeciras.

• **N-301 (Ocaña-Cartagena):** Los puntos conflictivos son Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden, Mota del Cuervo, Las Pedroñeras, cruce de Villarobledo, los accesos a La Roda y Albacete, y las travesías de Pozoña, Tobarra, Hellín, Molina de Segura, Murcia y El Abujón. Las obras están entre La Roda y Albacete y desde el enlace de San Javier a El Abujón. Camino de Alicante, desde Madrid, hay que destacar las obras en la N-330 en Villena y los accesos a la capital alicantina.

No son éstos todos los viarios de interés general pero evidentemente son los que sufrirán un mayor flujo circulatorio. Tampoco conviene olvidar que las autoridades locales organizarán sus propias operaciones de salida y regreso en los grandes núcleos de población, de las que conviene estar advertidos.

Raúl R. Sáez



Para viajar a plena satisfacción no basta un coche seguro, cómodo y económico. Hacen falta, además, unos neumáticos que garanticen agarre, confort y duración al mismo tiempo.

Por eso son necesarios los nuevos Pirelli P 2000. Porque se adhieren perfectamente al asfalto, absorben todas las irregularidades del terreno y duran mucho más. Con los nuevos

Pirelli P 2000 podrá viajar seguro y cómodo durante más tiempo.



L A B A S E D E U N B U E N V I A J E

BMW SERIE 3

EL HITO EL MITO EL RITO

Desde que en noviembre del 82 apareciese la actual serie 3, los más pequeños BMW no han dejado de evolucionar. El grado máximo en esta progresión lo marcan las tres novedades que BMW Ibérica acaba de presentar para el mercado español: los M-3 Cabrio y Sport Evolution y el pequeño roadster Z-1.

CUANDO los responsables de la marca bávara tomaron la decisión de hacer un coche «pequeño» (este término siempre es relativo), poco podían imaginar el éxito comercial de la serie 3, hoy convertida en un verdadero hito o punto de partida para cualquier fabricante. Pocos constructores pueden ofrecer una gama tan amplia (41 versiones distintas) y tan prestigiada. Desde el 316 y sus 102 caballos de potencia, hasta el M-3 de 215 caballos y más de 235 kilómetros por hora de velocidad punta; desde dos millones y cuarto de pesetas, hasta casi 10, toda una amplísima oferta dispuesta a satisfacer los gustos de cualquier público.

En esta línea de evolución, aparecen en nuestro mercado tres nuevas versiones, cuya comercialización es inmediata y que incorporan ya catalizador, tal y como obliga la normativa que entrará en vigor el 1 de octubre en España. Como todos los coches que utilicen este sistema, están obligados a utilizar gasolina sin plomo.

BMW M-3 CABRIO

* Capota plegable electro-hidráulicamente

* Muy exclusivo: sólo 15 unidades.

* Precio: 9.800.000 Ptas

Hasta ahora, la oferta de destapables en la serie 3 se reducía a los 320 y 325, con caja de cambios manual o automática. Desde esta fecha, la marca germana pone en el mercado un cabriolet muy exclusivo, con la configuración de la versión M-3. No sólo equipa el motor de 215 caballos de potencia, (segunda evolución del M-3), sino la decoración específica creada por Motorsport, con faldones, aletas...etc. Esta firma Motorsport ofrece la posibilidad de hacer un cabrio «a medida», incorporando

cualquier elemento de producción BMW.

Como elementos destacables cabe señalar el sistema de cierre de la capota, con mando eléctrico-hidráulico. Tras soltar los cierres de seguridad sobre el marco del parabrisas, basta con pulsar un botón para que la capota se recoja totalmente sobre su receptáculo. Por seguridad, este sistema sólo funciona con el coche parado y el freno de estacionamiento accionado.



La enorme progresividad del motor M-3 (el muy conocido 6 cilindros, 2,3 litros de cubicaje con culata de 24 válvulas e inyección electrónica digital) produce una notable facilidad de conducción. Un verdadero placer al volante. La sensación de firmeza sobre la carretera, el agarre y la facilidad de adelantamientos, se traducen en una conducción relajada, disfrutando sobre todo de las enormes posibilidades de los descapotables de carácter deportivo,

en un país tan bello como es el nuestro.

El precio, rozando los 10 millones de pesetas, es claramente exclusivo, pero lo es más el hecho de que sólo 15 unidades llegarán al mercado español en este año. La pequeña capacidad de producción de Motorsport (dedicada casi en exclusiva a la fabricación de los M-3 y M-5) es la responsable de esta baja cifra, que se espera poder aumentar en el futuro.

BMW M-3 CABRIO.

La capota en este modelo se pliega por medio de un mecanismo automático que sólo funciona con el coche parado.



GAMA BMW: TRES PILARES Y ALGUNOS FLECOS

EN la actualidad, BMW Ibérica, importadora de los automóviles de esta marca germana, ofrece en sus catálogos más de 60 versiones diferentes, agrupadas en tres grandes series, 3, 5 y 7, a las que habría que sumar algunos BMW serie 6 que muy pronto serán modificados y el novísimo Z-1, que podríamos incluir entre los serie 3. Finalmente, BMW ha presentado el coupe 850i, con el motor de 12 cilindros y 5 litros, capaz de superar los 250 por hora y que aún no se comercializa en España.



En todos los casos y obedeciendo a la filosofía de la marca, se trata de berlinas de tres volúmenes (nada de portones traseros con el anagrama redondo) y motores delanteros con tracción a las ruedas traseras o a ambos ejes; puede también decirse que en BMW no creen en la tracción delantera a la que tan aficionados son sus rivales de Audi. Cada marca tiene sus preferencias y en Baviera son fervientes partidarios de las berlinas de propulsión.

Caracterizadas siempre por un elevado nivel tecnológico, la fama de BMW se basa en una escrupulosidad de construcción como sólo en Alemania saben inculcar en sus productos. Aunque los niveles de equipamiento y la sofisticación mecánica varían enormemente entre unos y otros, lo cierto es que la calidad de construcción se percibe (y se paga) desde el instante en que se entra en los exclusivos concesionarios.

Es esta buena ocasión para hacer un repaso a esta oferta, remitiéndolos a las páginas de Mercado, para conocer con más precisión los precios y algunos datos característicos.

SERIE 3

Carrocería. Berlina de tres cuerpos (maletero separado), de 4,32 m de longitud y 2,57 m de distancia entre ejes.

- * Dos puertas
- * Cuatro puertas
- * Familiar (llamado Touring)
- * Cabriolet

Motores. De cuatro y seis cilindros en línea, ubicados longitudinalmente en el vano delantero.

- * 4 cilindros, 1.600 (316i)
- * 4 cilindros, 1.800 (318i)
- * 6 cilindros, 2.000 (320i)
- * 6 cilindros, 2.500 (325i)
- * 6 cilindros, 2.900, 24 válvulas (M-3)

Diesel:

- * 6 cilindros, 2.400 (324 t)
- * 6 cilindros, 2.400 turbo (324 td)

Tracción. A las ruedas posteriores o total, con diferencial central y acoplador viscoso tipo Ferguson.

- * Caja 5 velocidades, manual
- * Caja 4 velocidades, automática

En versiones deportivas existe una caja manual de 5v con relación cerrada y distinta configuración de la «H».

MODELOS MAS SIGNIFICATIVOS

316: El BMW más modesto, con motor de 102 cv y 182 km/h de velocidad máxima.

318: Recientemente ha aparecido la versión «S», con una culata de 16 válvulas y 136 cv de potencia.

320: El más básico de los que utilizan el motor de seis cilindros. El más versátil, con todas las carrocerías posibles.

324: Utiliza los motores diesel, atmosférico o turbo.

325: El único en que se ofrece la tracción a las cuatro ruedas. También todas las carrocerías posibles.

M-3: versión superdeportiva de 215 caballos de potencia y 7 millones de pesetas de precio.

SERIE 5

Carrocería. Berlina de tres cuerpos



(maletero separado), de 4,72 m. de longitud y 2,76 m. de distancia entre ejes.

Modelo más reciente de la gama, por ahora sólo tiene una carrocería, de cuatro puertas.

Motores. Sólo motores de seis cilindros, en varias configuraciones, ubicados longitudinalmente, en el vano delantero.

- * 6 cilindros, 2.000 (520i)
- * 6 cilindros, 2.500 (525i)
- * 6 cilindros, 3.000 (530i)
- * 6 cilindros, 3.500 (535i)
- * 6 cilindros, 3.500 24 válvulas (M-5)

Diesel:

- * 6 cilindros, 2.400 turbo (524 td)

Recientemente han aparecido motores de 24 válvulas de 2,0 y 2,5 litros,

que aún no se han comercializado en España.

Tracción. A las ruedas posteriores. Dispositivo antipatinante (ASC) como opción en los altos de gama.

- * Caja 5 velocidades, manual
- * Caja 4 velocidades, automática

MODELOS MAS SIGNIFICATIVOS

520: Primer escalón de la gama 5, capaz de alcanzar los 200 km/h.

524: Única versión con motor turbodiesel, con caja de cambios manual o automática.

530: Versión intermedia, con elevadísimo nivel de equipamiento.

535: Alto de gama, capaz de llegar hasta los 235 km/h.

M-5: El deportivo más potente de BMW, con motor de 315 caballos.

SERIE 7

Carrocería. Berlina de tres cuerpos (maletero separado), de 4,91 m. de longitud y 2,84 m. de distancia entre ejes. Sólo existe una carrocería, aunque la versión 850 puede considerarse como el coupé de la serie 7. Existe también una carrocería alargada hasta 5,02 m llamada «L», con 2,95 m. de distancia entre ejes.

Motores. De seis y doce cilindros, ubicados longitudinalmente en el vano delantero.

- * 6 cilindros, 3.000 (730i)
- * 6 cilindros, 3.500 (735i)
- * 12 cilindros, 5.000 (750i)

No existen versiones diesel

Tracción. A las ruedas posteriores. Dispositivo antipatinamiento en los altos de gama.

- * Caja de 5 velocidades manual
- * Caja de cambios de 4 velocidades automática.

MODELOS MAS SIGNIFICATIVOS

730: El más "modesto" de la serie 7, con un precio superior a los 6 millones.

735: Coche significativo de la gama, donde destaca el motor de seis cilindros.

750: Es el buque insignia de la marca germana, sólo con transmisión automática.



BMW M-3 SPORT EVOLUTION

- * Motor aumentado hasta 2,5 litros de cilindrada.
- * Versión limitada. Sólo 500 ejemplares, de los que 15 vendrán a España.
- * Precio: 8,4 millones, algo más de millón y medio más caro que el M-3.

Desde el lanzamiento del M-3 se han vendido en Europa y Estados Unidos algo más de 14.000 unidades, lo que era poco menos que impensable cuando apareció en el mercado hace poco más de dos años. Su éxito ha sido fulgurante y el más

CONDUCCION RELAJADA.

Este cabrio de BMW destaca por una gran facilidad de conducción, aspecto en el que ayuda la enorme progresividad del motor M-3.

alto serie 3 de BMW está sin duda «tirando» de toda la gama, prestigiándola y dándole un carácter deportivo que los modelos más bajos no ofrecen.

Pero lo cierto es que la ofensiva de la competencia ha sido muy dura y en el terreno deportivo (los circuitos alemanes sobre los que se celebra el prestigioso Campeonato de Turismos), los M-3 comenzaban a ser inquietados por Mercedes e incluso por el Opel Omega. Sin dilaciones, en Munich decidieron subir el listón, incrementando la cilindrada hasta 2,5 litros y subir la potencia hasta 238 CV. No han fabricado más que 500 ejemplares, los mínimos que obligan los reglamentos deportivos germanos para que estos coches puedan seguir participando con todas las posibilidades de éxito.

La versión Sport Evolution añade bastantes cosas más que el mero incremento de cilindrada y potencia. El incremento se ha producido por aumento de diámetro de pistones y de carrera de cigüeñal, ampliación de las válvulas de admisión, distinto árbol de levas y un sistema de refrigeración de faldillas de pistón por chorro de aceite. En suma, tal cúmulo de modificaciones que verdaderamente podemos hablar de un nuevo motor. Que se olviden quienes pretendan modificar su actual 2,3 y pasarlo a 2,5.

Los 238 caballos, en un motor de 2,5 litros supone un valor de potencia especí-

IRRESISTIBLE GILERA

XR2-125 Marathon

La Alta Tecnología y tu corazón en un todo irresistible. Para disfrutar del poder. Para superar todos los obstáculos. Para vencer a la Naturaleza desde tu vibrar más apasionado. XR2 Marathon. Irresistible. Es GILERA.

Foto: Emilio Jiménez



**MÁS POTENTE.**

Con 238 caballos el M-3 es ahora más potente. Además, como un buen tracción trasera, es progresivo y eficaz en curva.

**ESPECTACULAR ALERÓN.**

El BMW M-3 Sport Evolution utiliza un espectacular alerón de incidencia variable. Sólo 15 unidades vendrán a España.

fica (96,5 CV/litro) verdaderamente alto. Posiblemente el más alto en un coche de serie atmosférico.

Hemos tenido la oportunidad de conducir este Sport Evolution durante algunos kilómetros. Los suficientes para darnos cuenta de que se trata de una versión más rabiosamente deportiva, menos civilizada, que el M-3 de segunda evolución (215 CV) que conocíamos. El motor es menos progresivo que el 215 CV, pero empuja más a regímenes altos. Con una carrocería ligeramente más baja (10 milímetros) y una suspensión más dura, el Evolution ha perdido confort, ganando en agarrare progresivamente. Nos sigue pareciendo uno de los coches de carreras más agradables de conducir, con todo lo que esto significa.

Habrà quien piense si la diferencia de precio (casi millón y medio de pesetas) entre el M-3 y el Evolution vale la pena. No hay por qué plantearse este dilema porque, como en el caso del cabrio, sólo 15 unidades van a llegar a nuestro país y lo cierto es que se destinan a un público muy concreto, casi profesionalizado hacia el deporte. Aunque la verdad es que el Evolution tiene concesiones al confort, como el aire acondicionado de serie o unos asientos Recaro de precioso diseño y buen confort.

Dos detalles a destacar. El alerón poste-

rior con tres grados de incidencia y el volante, en un material antideslizante perfecto.

BMW Z-1

- * BMW retoma su tradición de roadsters.
- * Motor del 325i (170 caballos) y velocidad máxima de 215 km/h.
- * Precio: 8,5 millones de pesetas.

En septiembre del pasado año, MOTOR 16 tuvo la oportunidad de probar a fondo el BMW Z-1 (ver número 306), que al fin llega a nuestro mercado de forma oficial, al precio de 8,5 millones de pesetas, medio millón menos de lo que se estimaba hace seis meses.

Muchos de nuestros lectores conocen qué es el Z-1, pero bueno será recordar que se trata de un pequeño (3,93 m. de longitud) descapotable que el departamento de diseño de la firma decidió sacarlo al mercado tras no pocas discusiones internas. Porque, el Z-1 nació como un estudio de diseño que poco a poco fue haciéndose posible, utilizando los elementos mecánicos de la serie 3. Sobre una sofisticada, ligera y resistente estructura en acero, se articula una carrocería en material plástico. La peculiaridad más destacable de este descapotable es que las puertas laterales se levantan o se bajan, buscando una mayor sensación de liber-

COMO UN BUGGY.

Con los laterales bajados, el Z-1 parece un buggy. Al viento, el Z-1 será uno de los coches más codiciados en verano.



tad. La capota se pliega eléctricamente como en los cabrios de la serie 3.

El motor es el seis cilindros 2,3 de 2 válvulas, idéntico al que se emplea en el 325. A nadie se le oculta que el día que quieran en BMW, aparecerá un Z-1 con el motor de 24 válvulas. Pero lo cierto es que para este encantador automóvil, los 170 caballos de potencia son suficientes.

El motor central, justo detrás del eje delantero, proporciona un buen reparto de pesos y un comportamiento neutro y noble. Sus prestaciones están a la altura de las circunstancias. La única pega es que quien va dentro es menos importante que el objeto que se conduce.

José María Cernuda
Fotos: Alfonso J. Nieto

EMOCIONANTE

GILERA

RC 125 TOP RALLY

Agresiva, dinámica, dura,
personal, fuerte.
Para sentir el trail deportivo en toda
su emoción.
Sin competencia, para la competición.
RC 125. Emocionante. Es GILERA.



Foto: Emilio J. Nieto



Mercedes no se ha quedado al margen del fenómeno del todo terreno y ha actualizado su modelo para situarlo ventajosamente frente a la competencia.

MERCEDES G TRAJE DE GALA

Victor Piccione

Enviado Especial.

LOS nuevos Mercedes G son una evolución del todo terreno que ya se conocía con anterioridad. A las ya probadas cualidades de este modelo, se le une una serie de mejoras mecánicas y de equipamiento que sitúan al nuevo G en el punto de mira de los aficionados más exigentes.

Básicamente lo más destacable de estos modelos es la adopción de un sistema de tracción a las cuatro ruedas permanente,

con tres diferenciales bloqueables desde el puesto de conducción. Esto ha permitido adoptar un sistema antibloqueo de frenos, también desconectable desde el puesto de conducción, que tiene la peculiaridad de emplear frenos de

disco sobre el eje delantero y de tambor sobre el posterior.

También hay que mencionar la nueva gama de motores, directamente derivados de los que se emplean en la serie W-124. La estrella de la gama es el seis cilindros de gasolina del 300 GE, sin por ello desmerecer el cuatro cilindros de 2,3 litros y los dos diesel de 2,5 y 3 litros.

En cualquiera de ellos se obtiene un rendimiento todo terreno sorprendente. No hay obstáculo que pare al Mercedes. La posibilidad de bloquear los tres diferenciales, así como los largos recorridos de suspensión proporciona-

dos por los muelles, permite que el coche supere obstáculos, en los cuales sólo se apoya en dos ruedas. Con cualquiera de los cuatro motores se cuenta con una capacidad para trepar excepcional, pero la diferencia respecto al anterior se aprecia más en carretera. Con el 300 GE se puede rodar a una velocidad cruce por encima de los 140 kilómetros por hora con toda soltura. La suspensión en estas condiciones funciona a las mil maravillas y proporciona una suavidad de marcha envidiable. El funcionamiento de los motores es silencioso, al igual que el sistema de transmisión que no emite ningún zumbido. Cuando se rueda rápido por carretera el único ruido que enturbia la marcha es el que produce el aire al chocar con la antiaerodinámica carrocería del G.

La dirección no tiene holguras y mantiene un buen grado de precisión, aunque hay que dar bastantes vueltas para mover las ruedas de lado a lado. La caja de cambios puede ser manual de cinco velocidades o automática de cinco, con su correspondiente caja de reducción.

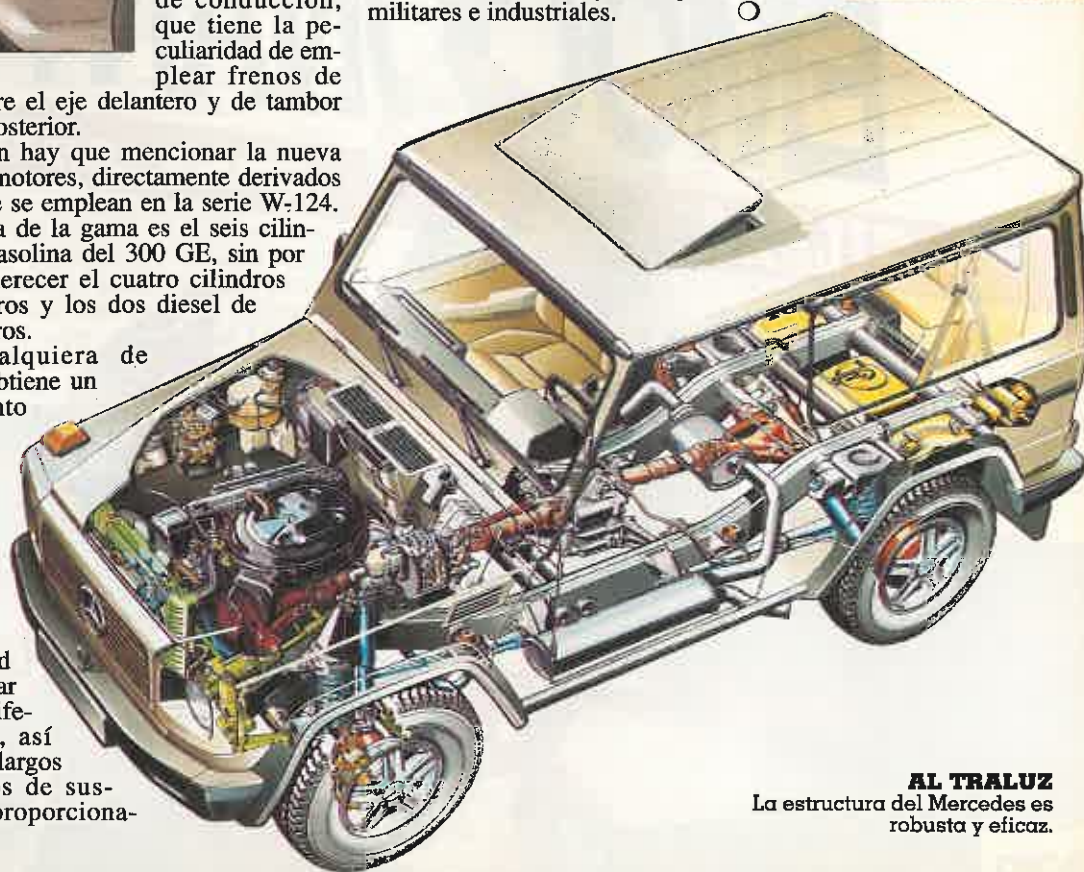
Al igual que en los anteriores G, existen dos tipos de carrocerías: una larga de cuatro puertas y otra corta de dos.

En cuanto a equipamiento, se ha rediseñado el interior de forma que ahora el aire de familia es mucho más notable. En los más equipados hay madera e, incluso, es posible disponer de tapicería de cuero.

En los próximos meses estarán disponibles en España, donde se esperan vender unas cincuenta unidades al año. Aunque los precios van a seguir siendo muy elevados, los equipamientos serán más completos. Los actuales G seguirán comercializándose como Steyr, dirigidos a usos militares e industriales.

TODO LUJO.

Las versiones más equipadas disponen del mismo equipo que cualquier otro Mercedes.



AL TRALUZ

La estructura del Mercedes es robusta y eficaz.



FICHA TÉCNICA

	300 GE	230 GE	300 GD	250 GD
MOTOR				
Disposición	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	4 en línea	6 en línea	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.960	2.298	2.996	2.497
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 lateral	1 lateral
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyectora	Bombas inyectora
Compresión	9,2 a 1	9 a 1	22 a 1	22 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	170cv (125kw)/5.500	126cv (93kw)/5.000	113cv (83kw)/4.600	94cv (67kw)/4.600
Par máximo / 1 p.m.	23,9mkg (235Nm)/4.500	19,4mkg (190Nm)/4.000	19,4mkg (191Nm)/2.700	16,1mkg (158Nm)/2.600
TRANSMISIÓN				
Tracción	Permanente a las 4 ruedas	Permanente a las 4 ruedas	Permanente a las 4 ruedas	Permanente a las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual 5 v / Auto 4 v	Manual 5 v / Auto 4 v	Manual 5 v / Auto 4 v	Manual 5 v
DIRECCIÓN				
Sistema	Circulación de bolas	Circulación de bolas	Circulación de bolas	Circulación de bolas
Diámetro de giro (m)	11,3 (13,3 largo)	11,3 (13,3 largo)	11,3 (13,3 largo)	11,3 (13,3 largo)
FRENOS				
Sistema (Del/Tras)	Disco/Tambor, ABS	Disco/Tambor, ABS	Disco/Tambor, ABS	Disco/Tambor, ABS
SUSPENSIÓN				
Delantera	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles
Trasera	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles	Eje rígido Muelles
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg)	2.090 (2.220 largo)	2.060 (2.195 largo)	2.090 (2.220 largo)	2.070 (2.205 largo)
Largo/ancho/alto (mm)	4.215/1.960/1.971	4.215/1.960/1.971	4.215/1.960/1.971	4.215/1.960/1.971
	4.635/1.960/1.940(largo)	4.635/1.960/1.940(largo)	4.635/1.960/1.940(largo)	4.635/1.960/1.940(largo)
Capacidad del depósito (l)	96	96	96	96
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	14,6	17,1	21,7	29,1
Velocidad Máxima (km/h)	165	145	138	125
Consumo Urbano (l/100 km)	19,0	16,5	14,7	13,5
A 90 km/h (l/100 km)	13,4	12,7	10,9	10,5
A 120 km/h (l/100 km)	17,7	16,3	16,0	15,2

AL LIMITE.
La capacidad para sortear obstáculos es sorprendente. Las inclinaciones laterales impresionan, pero no llegan a ser peligrosas.

Reproducción de la revista "El Motor"



Nuevo Sierra de los 90 **ABRIENDO CAMINOS**

Sierra entra de lleno en una nueva y prometedora década. Los 90. Su concepción revolucionaria de la línea que marcó una época y reflejó perfectamente el futuro, le convierte ahora en el modelo indiscutible del presente.

El que se distanció de todos, sigue abriendo caminos. Alcanzando nuevas metas.

Conceptos vitales como potencia, aerodinámica, confort, estabilidad, economía o seguridad, han llegado a tener

nombre tecnológico propio en los nuevos Sierra de los 90.

Abriendo caminos, para que usted encuentre en ellos la potencia del turbodiesel, la eficacia de sus nuevos motores, 2.0 DOHC EFI, unida a la garra de la tracción integral 4x4, la seguridad total del ABS o el confort absoluto que sólo un coche como el nuevo Sierra Ghia puede ofrecerle.

Confort de marcha, merced a su sistema de suspensión que le permite entrar y salir con total facilidad de las curvas más

difíciles. Agarrado a la carretera pero sin sentir el asfalto.

Y confort interior, para viajar sintiendo la caricia del sol, a cielo abierto o la del aire acondicionado, a techo cerrado. Disfrutando de todos y cada uno de los lujosos detalles de acabado que ahora más que nunca, distinguen a los nuevos Sierra.

Si quiere encontrar todo lo que puede ofrecer un coche, entre en los nuevos Sierra de los 90.

Equipamiento de serie del Sierra 2.0i Ghia:
Motor 2.0 DOHC EFI (125 CV). Caja de cambios MT 75. Dirección asistida. Aire Acondicionado. Techo solar practicable. Llantas de aleación. Neumáticos 195/60 R14. Cerradura centralizada. Elevalunas eléctricos delanteros. Luces antiniebla delanteras. Volante regulable en altura. Espejos retrovisores termoelectricos. Pre-equipos de radio.
Opcional:
ABS. Parabrisas térmico. Lavafaros.
Precio Sierra 2.0i Ghia, 2.445.000 Ptas.

Nuevo Sierra de los 90, con versiones desde **1.927.000 Ptas.** Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos)



Sierra. Abriendo Caminos.

NUEVOS AUDI 100

UN PASO MAS

El próximo 7 de diciembre los nuevos Audi 100 harán su debut oficial a nivel mundial. Será presentada la nueva gama 100/200 con una renovada línea exterior, un habitáculo completamente reformado y nuevas motorizaciones.

CUANDO se presentó en 1982 el Audi 100 fue considerado como un concepto revolucionario, la berlina con mejor índice de penetración aerodinámica. Las soluciones técnicas y estéticas que aportó le han hecho acreedor de una página en la reciente historia del automovilismo. Ocho años después su sucesor está preparado para recoger el testigo. El excelente índice de penetración aerodinámica que caracterizó desde el principio a los Audi 100 significó una pérdida de habitabilidad que en el nuevo modelo ha sido subsanada sin perder coeficiente aerodinámico.

Hace pocas semanas que el nuevo modelo ha realizado los últimos test en el norte de Suecia, mientras otras unidades realizaban pruebas con temperaturas superiores a los 40 grados en Sudáfrica.

La renovación de la gama se hacía necesaria para enfrentarse con éxito a la fuerte competencia que suponen las berlinas de la serie 5 que BMW fabrica en Munich y a la serie W 124 de Mercedes

MÁS COMPACTOS.
Los nuevos Audi 100 presentarán una renovada línea exterior con un diseño más compacto.



fabricados en Stuttgart. El triángulo de las más prestigiosas berlinas germanas se cierra indudablemente en Ingolstadt donde se encuentra la fábrica de Audi.

Las mayores modificaciones que serán introducidas en la nueva gama se refieren a su diseño exterior. La carrocería aunque mantiene las mismas líneas básicas ha cambiado sustancialmente. Tiene ahora un diseño más compacto y varía sus medidas: 3 milímetros más corto, 10 milímetros más estrecho y 10 milímetros más alto. La parrilla es similar a la del V-8 y la parte trasera es más alta y con un pequeño alerón incorporado. También cambia el ancho de vía, aumentando en 4,1 mm. El habitáculo tiene un diseño completamente nuevo, se ha ganado espacio haciendo más verticales las ventanillas. Los asientos son más anatómicos y con mejor sujeción lateral. La consola y los mandos son también de nuevo diseño.



Las novedades que aparecerán en los nuevos Audi 100 son escasas en los aspectos puramente mecánicos. Se mantienen los tradicionales propulsores de cinco cilindros creados por Ferdinand Piech factotum de Audi. Aunque no parezca demasiado lógico mantener esta configuración frente a los más robustos seis cilindros de la competencia, la vigencia del motor de 20 válvulas está fuera de toda duda, tanto en el aspecto tecnológico como por sus prestaciones.

Aparecerá sin embargo un nuevo propulsor de seis cilindros de ángulo muy cerrado, que será utilizado por el momento en los Audi 200 aunque podría ser usado más adelante en algunos modelos Volkswagen con colocación transversal. Este primer motor está dotado de una tecnología no demasiado sofisticada, con sólo dos válvulas por cilindro, pero está previsto sustituirlo en poco tiempo por un nuevo motor con culata de 24 válvulas que proporcionará alrededor de 200 CV de potencia.

Los demás aspectos técnicos tampoco presentan grandes novedades, continúan montando las mismas cajas de cambio de cinco velocidades y las mismas suspensiones. Sólo los nuevos Quattro reciben modificaciones en su tradicional suspen-

NUEVA TRASERA.
Los Audi 100 Avant se van a caracterizar por el cambio de la parte posterior, menos prominente que en la antigua versión.



CINCO CILINDROS. Todos los modelos de la serie 100 de Audi irán dotados de mecánicas de cinco cilindros. Además, las berlinas tendrán el techo más alto y el maletero llevará un pequeño alerón.



AVANT EN 1991. Hasta el verano del próximo año no será presentada esta versión familiar de Audi que equipará las mismas motorizaciones de sus hermanos de serie.

sión frásera independiente, que adopta ahora nuevos muelles y distintos tarados. Por tanto todos los modelos de la serie 100 irán dotados de mecánicas de cinco cilindros, tanto en la versión de gasolina como en la diesel. Entre estos últimos destaca el nuevo diesel de inyección directa y 120 caballos que se presenta también en una versión con tracción a las cuatro ruedas.

El modelo Avant (versión familiar) no será presentado hasta el verano de 1991 y estará dotado con las mismas motoriza-

ciones. También habrá que esperar hasta el otoño del próximo año para adquirir los nuevos Audi 200 con la misma carrocería que el 100 y los nuevos motores V-6. La presentación de las nuevas gamas Audi no afectan al escalón más alto, el V-8, que no será modificado hasta 1992. Su sucesor tendrá un motor de 4 litros de cilindrada y alrededor de 400 caballos de potencia.

F. Cañizal.
Fotos: Auto Bild.

MOTORES DE 4, 5 Y 6 CILINDROS

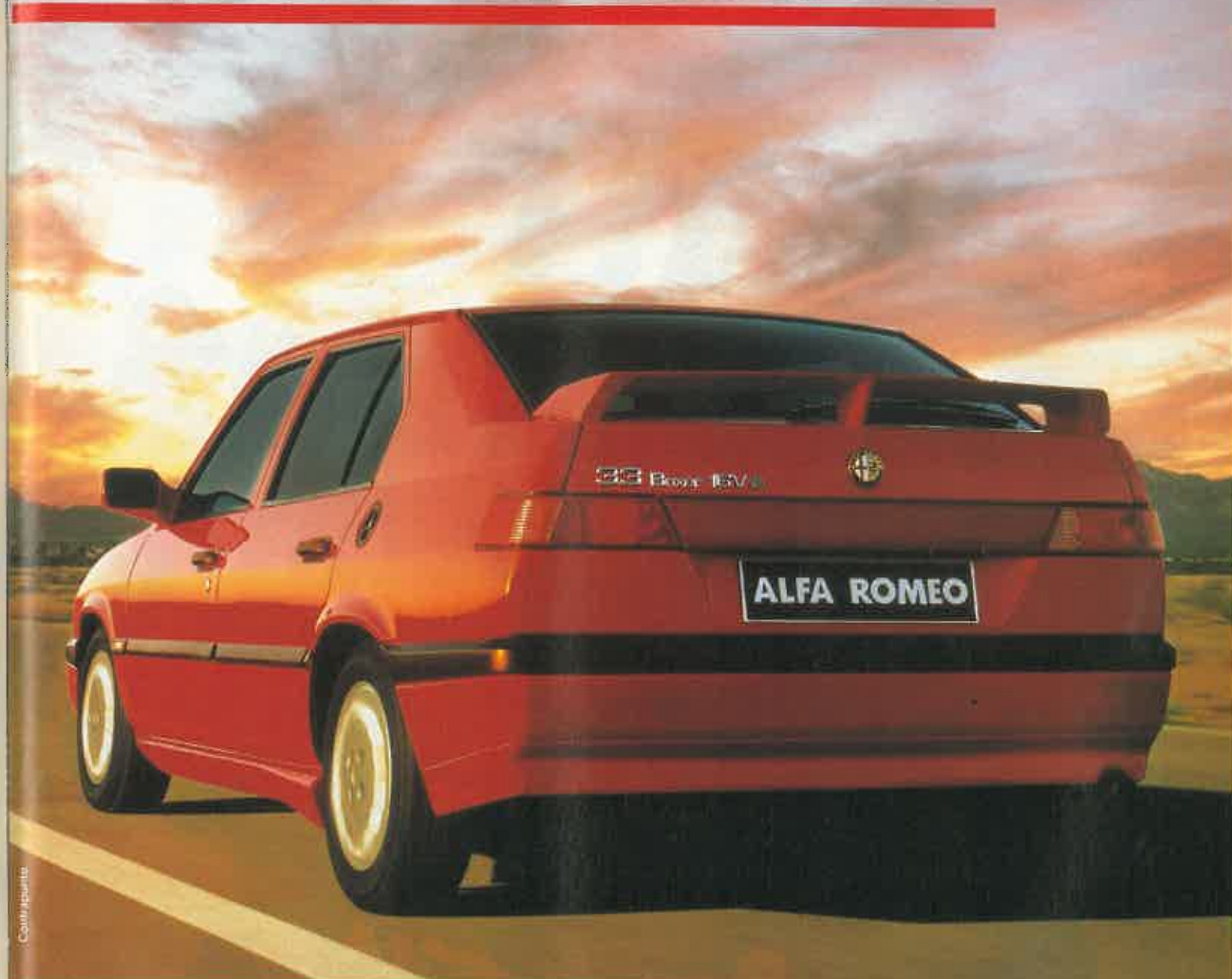
- **4 cilindros:** 2,0 litros y 102 CV. (A partir de febrero del 91, 115 CV). 195 km/h velocidad máxima. Consumo medio: 8,0 l/100 km.
- **5 cilindros:** 2,3 litros y 136 CV. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio: 8,5 l/100 km/h.
- **5 cilindros diesel, inyección directa y turbo:** 2,5 litros y 115 CV. Ve-

locidad máxima: 200km/h. Consumo medio: 7,5 l/100 km.

- **6 cilindros en V:** 2,5 litros y 150 CV. Velocidad máxima: 215km/h. Consumo medio: 9,0 l/100 km.

- La versión del nuevo Audi V6 con culata de 24 válvulas aparecerá en otoño de 1991 con una potencia de 200 CV.

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 MULTIPONT.**

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.

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	Opc.	Opc.	Serie	Serie
ABS	-	-	Opc.	Opc.

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



Alfa: la pasión de conducir

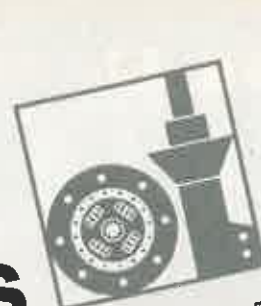
TODOS LOS MODELOS ALFA PUEDEN ADQUIRIRSE POR EL SISTEMA DE FINANCIACION ALFAFIN.

Desde 1.547.000 ptas., IVA incluido.

SACHS

Embragues Amortiguadores

High Tech at its Best

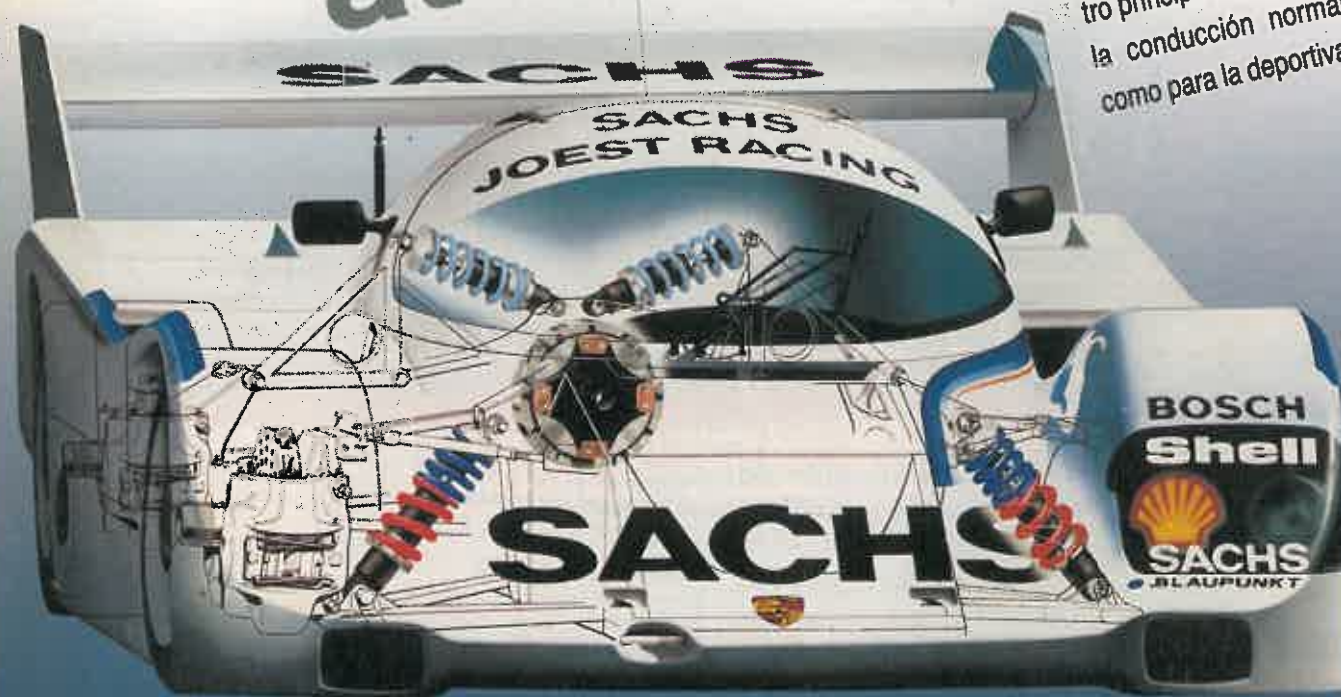


Desarrollo - Diseño - Ensayos tecnológicos - Alta Competición - Rendimiento probado - Experiencia Técnica.
Un éxito final de la producción en serie de los embragues y amortiguadores SACHS.

El HIGH TECH en su perfección.
Una unión perfecta de calidad, seguridad y confort.

Cada recambio original SACHS contiene toda la experiencia obtenida en los bancos de pruebas de la alta competición.

La perfección es nuestro principio, tanto para la conducción normal como para la deportiva.



Equipo original en los principales constructores nacionales de vehículos.
Embragues, Amortiguadores y Resortes de Gas.

SACHS AUTO, S. A.

Sepúlveda, 11 - 28100 Alcobendas (MADRID). Tfno.: 653 25 99. Fax: 663 83 81

MERCADO

LOS OMEGA Y SENATOR 24V DISPONIBLES

OPEL: REAJUSTE DE PRECIOS Y EQUIPO

GENERAL Motors España ha realizado un reajuste general en los precios de su gama. Paralelamente se ha potenciado el apartado equipamiento en los Vectra que, a partir de ahora, llevarán de serie una alarma antirrobo, salvo en el GL que la incluirá como opción. Para los modelos GT, CD, 2.000 y 2.000 4x4 la serie incluirá asimismo el aire acondicionado con un incremento en el precio final de 150.000 pesetas. En el caso de los Vectra GL 4x4 y GLS será optativo.

Otro modelo que accede al aire acondicionado de serie es el Omega GL que sube su precio en 126.000 pesetas. Estos ligeros incrementos en los precios pueden considerarse en realidad bajos dado el importante aumento de equipo dentro de la gama. Por otra parte, los Omega y Senator equipados con el motor de tres litros, 24 válvulas y 204 caballos ya están disponibles en los concesionarios. Su línea externa se conserva idéntica a la versión de 12 válvulas y sus principales cualidades son una mejora en la respuesta motor, siendo esta más suave y potente, y unas pres-



taciones aumentadas que registran una velocidad máxima de más de 230 kilómetros por hora. Sus precios se han fijado ya definitivamente en 4.682.000 pesetas para el modelo Omega y 5.432.000 pesetas para el Senator, IVA y transporte incluidos. En contrapartida, estos modelos tienen la particularidad de haber llegado a España en su versión catalizada, teniendo que utilizar gasolina sin plomo. O

NUEVOS OPEL.
Las nuevas versiones del Omega y del Senator han llegado a España en versión catalizada.

VECTRA MAS EQUIPADO.

Los GL incluirán en opción la alarma antirrobo. Los GT, CD, 2.000 y 2.000 4x4 llevarán aire acondicionado.



AIRE NUEVO PARA FORD

FORD acaba de lanzar una campaña para el Escort y Orion en sus versiones Ghia gasolina. En esta oferta el equipo de aire acondicionado sin incremento sobre el precio de estos modelos, se suma al equipo habitual Ghia compuesto por elevalunas eléctricos, cierre centralizado, cristales tintados, cuentarrevoluciones y tapicería exclusiva Astral. Por otra parte, en las demás versiones de Escort y Orion se mantiene la oferta de 150.000 pesetas a cambio del coche usado.



COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. **Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en una ciudad, un 30 por 100 del

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	-------------	-----------------------	-------------------------	--------------

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 653 62 54

Alfa 33 1.3 S	1.351	66	176	8,2	12,45	1.581.350
Alfa 33 1.5 T	1.490	105	188	8,8	12,92	1.696.352
Alfa 33 1.7 I	1.712	110	190	8,1	12,37	1.824.351
Alfa 33 1.7 16V	1.712	137	208	8,8	13,00	2.130.445
Alfa 75 Trofeo	1.567	110	180	11,8	16,11	1.800.482
Alfa 75 1.8 i.e.	1.778	122	192	8,9	13,90	2.188.576
Alfa 75 Twin Spark	1.582	148	198	8,6	15,00	2.503.768
Alfa 75 T. "America"	1.778	155	197	10,7	16,66	2.965.766
Alfa 75 3.0 "America"	2.959	188	214	12,7	18,24	3.573.768
Alfa 75 2.0 D	1.862	128	194	10,7	16,38	2.443.351
Alfa 75 2.4 TD	2.393	112	194	7,4	9,56	2.731.671
Alfa 164 Twin Spark	1.962	148	210	12,1	16,43	3.531.577
Alfa 164 3.0 V6	2.959	192	230	12,3	16,59	4.568.577
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,94	3.973.482

OPCIONES: Limpiaaparabrisas trasero: 33 1.0 V. 10.047 ptas. ABS: 75 2.0 TS. 75 3.0. 282.542 ptas. 164 2.5 TS. 164 2.5 TD. 280.000 ptas. **Techo corredizo:** 75 2.0 TS. 75 3.0 "America": 102.942 ptas. Todos los 164: 180.000 ptas. **Aire Acondicionado:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 Q.V., 33 1.7 IE, 33 1.5 4X4, 33 1.7 SW. 190.000 ptas. 75 1.6 Trofeo, 75 1.8 IE, 75 2.0 TS, 75 2.0 TD, 75 2.4 TD, 75 1.8 Turbo "America": 225.000 ptas. **Elevallas eléctricas delanteros:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 Q.V., 75 2.4 TD, 75 1.8 Turbo "America": 225.000 ptas. **Elevallas eléctricas traseros:** Toda la gama 75 excepto el 75 3.0 "America": 25.736 ptas. 164 TS, y 164 2.5 TD: 50.000 ptas. **Tapicería de cuero:** Alfa 75 2.0 TS y Alfa 75 3.0 "America": 225.000 ptas. Toda la gama 164: 300.000 ptas. **Pintura Metalizada:** Toda la gama 33: 36.176 ptas. Toda la gama 75: 63.175 ptas. Toda la gama 164 excepto el 3.0 V6: 80.000 ptas. **Lantas de aleación ligera:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 IE, 33 1.5 4x4, 68.633 ptas. 75 1.6 Trofeo, 75 1.8 IE, 75 2.0 TS, 75 2.0 TD, 75 2.4 TD: 64.056 ptas. **Lantas de aleación ligera y neumático ancho especial:** La gama 164: 110.000 ptas. **6 Altavoces más Antena eléctrica:** 164 3.0 V6: 40.000 ptas. **Asientos anteriores con mando eléctrico:** 164 TS y 164 2.5 TD: 170.000 ptas. **Faros antiniebla:** Toda la gama 164: 20.000 ptas. **Lavafaros:** Toda la gama 164: 45.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

ARO

Remark. Tel.: (93) 658 37 12.

Aro 1000	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.689
Aro 1000 turbo	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.948
243 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

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

80 E*	1.781	112	192	9,1	13,52	2.757.619
80 Special	1.781	112	192	9,1	13,52	2.608.919
90 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,34	3.004.744
90 2.0 V	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 2.0 V Quattro	1.994	160	205	11,0	16,23	4.766.803
100 CD*	2.226	136	202	10,8	14,86	3.454.715
100 CD Avant*	2.226	136	199	10,2	14,42	3.821.848
100 CD TD*	1.968	100	178	8,4	9,59	3.913.885
200 Turbo*	2.226	200	226	12,6	16,19	6.864.716
200 Turbo Quattro	2.226	200	223	12,0	17,09	8.852.803
Coupi 2.2 E	2.306	170	219	11,2	16,72	3.868.114
Coupi Quattro	1.994	160	215	10,7	14,79	5.088.014
V8	3.552	250	235	14,0	18,59	9.974.629

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 443.864 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. **Computadora de bordo:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calefactables:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 68.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90: 28.765 ptas. **Spoiler trasero:** 80: 93.604 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 7.563 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Quattro: 77.563 ptas. **Lantas de aleación:** 80, 90, 20V, 134.447 ptas. **Lantas de aleación-A** en los siguientes modelos: 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 ptas. **ABS:** 80, 90, 20V, 100 manual/automo-

consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. **Opciones:** En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. **Precio final:** En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

mático y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80: 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 20V Quattro: 18.953 ptas. **Asiento conductor regulable altura:** 80: 22.883 ptas. **Faros antiniebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FQ Croyon:** 80: 92.597 ptas. **Tapicería de cuero (asiento deportivo):** 80: 675.788 ptas. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 115.694 ptas. 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 178.737 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.610 ptas. **Pintura especial:** 80: 19.950 ptas. **Pintura metalizada:** 80, 90, 20V, 90 V. Quattro: 79.002 ptas. **Climatizador:** 90 V. Quattro: 179.241 ptas. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.768 ptas. **Dispositivo remolque:** TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación faros:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. **Saco portaequipaje:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	-------------	-----------------------	-------------------------	--------------

BMW

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

BMW 120i	1.698	103	176	9,6	14,37	2.290.921
BMW 124i	1.596	103	176	9,6	14,37	2.386.920
BMW 118i	1.796	116	188	10,1	14,77	2.553.655
BMW 116i	1.796	116	188	10,1	14,77	2.643.657
BMW 118i	1.796	136	202	8,5	13,51	2.776.658
BMW 320i	1.991	129	191	9,3	14,22	3.161.014
BMW 324i	1.990	129	191	9,3	14,22	3.124.751
BMW 320i	1.990	129	191	9,3	14,22	4.459.751
BMW 320i	1.990	129	191	9,3	14,22	4.864.413
BMW 325i	2.494	171	221	11,5	17,08	3.902.016
BMW 325i	2.494	171	221	11,5	17,08	4.014.751
BMW 325i	2.494	171	210	11,7	17,23	4.789.750
BMW 325i	2.494	171	210	11,7	17,23	4.954.751
BMW 325i	2.494	171	214	11,5	17,08	5.219.751
BMW 325i	2.494	171	221	11,5	17,08	4.994.413
BMW 325i	2.494	171	210	11,7	17,23	5.944.414
M-3	2.302	200	234	10,8	16,58	6.937.602
M-3 Cabrio	2.302	200	234	10,8	16,58	9.847.603
324i	2.443	86	162	8,0	9,91	3.021.844
324i	2.443	115	193	7,0	9,32	3.586.844
324i	2.443	115	187	7,0	9,32	4.482.507
520i	1.990	129	200	10,2	14,93	4.024.414
525i	2.494	170	223	12,0	16,57	6.037.602
530i	2.693	189	227	14,0	18,15	7.562.802
535i	3.430	211	235	14,5	18,33	6.156.413
M-5	3.535	315	250	16,8	22,68	9.847.629
524i	2.443	115	196	9,0	10,50	4.521.507
730i	2.986	197	225	15,0	19,27	8.277.602
735i	3.420	220	236	15,0	19,57	7.942.603
735i	3.420	220	236	15,0	19,57	8.347.602
750i	4.988	300	240	15,0	20,08	15.923.529
750i	4.988	300	254	15,0	20,08	12.397.629

OPCIONES: EH Control: 320 i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ix, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. **Caja de cambio de relación cerrada:** 325i, 325ic, 325ic: 89.693 ptas. **Diferencial autoblocante 25 %:** Toda la serie 3 excepto 325 ic: 73.502 ptas. Las series 5 y 7: 78.128 ptas. **ABS:** 318i, 320i, 520i, 524i: 165.415 ptas. **ASC:** 535i, 735i, 735i: 178.029 ptas. 750i: 122.428 ptas. 730i: 183.688 ptas. **Cambio automático:** 318i 2p: 142.857 ptas. 318i 4p: 154.136 ptas. 318i 2p: 180.451 ptas. 318i 4p: 184.210 ptas. 320i 2p: 238.588 ptas. 320i 4p: 242.414 ptas. 320i Cabrio: 184.211 ptas. 325i 2p: 180.451 ptas. 325i 4p: 214.285 ptas. 325 ix 2p y 4p: 127.820 ptas. 325i Cabrio: 196.488 ptas. 324 i: 187.570 ptas. 324 TD: 159.249 ptas. 320i Touring: 203.007 ptas. 325 i Touring: 195.469 ptas. 325 ix Touring: 206.767 ptas. 324 TD Touring: 221.053 ptas. 520i: 218.045 ptas. 525i: 206.767 ptas. 535i: 308.271 ptas. 524 TD: 195.489 ptas. 730i: 210.526 ptas. 735i: 260.917 ptas. 735i: 300.752 ptas. **Dirección asistida:** 318i, 318i, 320i, 325i: 103.957 ptas. **Servotronic:** 520i, 730i, 735i, 735i IL: 37.008 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** 320i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ix, 324 TD, 520i, 525i, 530i, 524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas. **Volante deportivo de piel:** Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas. 735i, 735i IL, 750i: 7.453 ptas. **Con-**

trol automático del nivel del eje trasero: 530i, 535i: 131.199 ptas. 730i y 735i i: 125.092 ptas. 520i y 525i: 111.533 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M-3: 297.606 ptas. 525i, 530i, 535i, 735i IL, 750i, 750i IL: 194.164 ptas. 730i, 735i: 309.969 ptas. **Suspensión deportiva:** Toda la serie 5: 11.565 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 318i, 318i: 41.634 ptas. 320i: 32.382 ptas. 320i, 325 ix, 325i, 325 ic: 17.605 ptas. **Enganche de remolque:** Toda la serie 3: 94.064 ptas. 320 ic, 325 ic: 17.346 ptas. Toda la serie 5 y 7: 98.945 ptas. **Airbag:** M-3: 192.622 ptas. Toda la serie 3: 208.683 ptas. Toda la serie 5 excepto 730i: 239.910 ptas. 535i: 214.467 ptas. Toda la serie 7 excepto 730i: 221.920 ptas. 730i: 239.910 ptas. **Neumáticos perfil bajo:** 318i: 27.242 ptas. 520i, 524 TD: 55.007 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera:** 318i: 143.278 ptas. 318i, 320i, 325i: 116.036 ptas. 520i, 524 TD: 194.164 ptas. 525i: 161.640 ptas. 730i: 159.469 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados:** 320i: 180.622 ptas. 320i: 198.425 ptas. 325i: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520i, 524 TD: 151.860 ptas. 525i: 217.997 ptas. 530i: 67.825 ptas. 735i IL: 35.134 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo:** 530i: 396.561 ptas. 535i: 200.075 ptas. 735i: 237.083 ptas. 750i: 127.601 ptas. **Neumáticos de perfil superbajo de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo:** 318i: 173.732 ptas. 318i, 320i, 325i, 325ic, 320ic: 146.490 ptas. **Pintura Metalizada:** 318i, 318i, 320i, 325i, 325ic, M-3: 70.161 ptas. 325ic, 320ic: 63.199 ptas. Toda la serie 5: 89.179 ptas. 730i, 735i 735i IL: 108.069 ptas. **Cierre centralizado:** 318i: 42.534 ptas. **Cierre centralizado modelos 4 puertas:** 318i: 51.786 ptas. **Antirrobo con alarma:** 318i, 318i, 320i, 320ic: 90.763 ptas. 325i, 325ic, M-3: 64.020 ptas. Toda la serie 5: 49.858 ptas. **Antirrobo con alarma modelos 4 puertas:** 318i, 318i, 320i: 112.358 ptas. 325i, 325ic: 76.763 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** 730i, 735i, 735i IL, 750i: 86.481 ptas. 750i: 45.232 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lateral del pasajero:** 318i, 318i: 17.605 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antirrobo cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calefactables:** 318i, 318i: 34.695 ptas. 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ic, 520i, 525i, 524 TD: 17.091 ptas. **Spoilers delantero y trasero:** 318i, 318i, 320i, 320ic: 55.512 ptas. 325i, 325ic: 32.382 ptas. **Parabrisas con franja verde:** Toda la serie 5 y 7: 7.192 ptas. **Techo corredizo e inclinable (mecánico):** Toda la serie 3: 106.784 ptas. Toda la serie 5: 122.975 ptas. **Techo corredizo e inclinable (eléctrico):** Toda la serie 3: 144.177 ptas. Toda la serie 5 y 7: 160.368 ptas. **Elevallas eléctrico delantero:** 318i, 318i, 320i: 81.865 ptas. **Elevallas eléctrico delantero y trasero:** 318i, 318i, 320i: 148.803 ptas. 325i, 325ic, 520i, 524 TD: 64.020 ptas. **Corriente retráctil de la luna trasera:** Toda la serie 3, 5, 7, excepto el 750i IL: 19.661 ptas. **Regulación eléctrica asientos delanteros y altura de reposacabezas:** 525i, 530i, 535i, 730i, 735i, 735i IL, 750i: 174.632 ptas. **Bolsas de esquí incluye reposacabezas trasero:** 318i, 318i, 320i, 325i, 325ic: 25.443 ptas. Toda la serie 5 y 7: 17.990 ptas. **Asientos deportivos BMW para conductor y pasajero con regulación de altura inclinación y longitud de banqueta:** Toda la serie 3, excepto versiones cabrio y M-3: 92.392 ptas. Toda la serie 7, excepto el 750i IL: 232.791 ptas. 750i: 55.649 ptas. 525i, 530i, 535i: 275.650 ptas. **Spoiler lateral de ajuste eléctrico del conductor y del acompañante por separado:** Toda la serie 5 y 7: 29.170 ptas. **Calefacción asientos delanteros:** 535i, 735i, 735i IL: 47.160 ptas. Todos los demás modelos de la gama: 45.746 ptas. **Calefacción asientos traseros:** 735i IL, 750i: 51.400 ptas. **Apoyacabezas asientos traseros (manual):** Serie 3 y 5, 20.817 ptas. **Eléctrico:** 730i, 735i, 735i IL, 750i: 30.070 ptas. **Tapicería de cuero:** 320i, 325i, 325ic: 203.416 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 191.337 ptas. 520i, 525i, 524 TD: 244.921 ptas. 530i, 535i: 207.913 ptas. 730i: 263.425 ptas. 735i, 735i IL, 750i: 235.669 ptas. **Limpia y lavafaros:** Serie 3, excepto cabrios: 60.138 ptas. 320ic, 325ic: 62.685 ptas. Serie 5, 56.026 ptas. Serie 7: 48.573 ptas. **Faros antiniebla combinados con pilotos traseros:** 318i, 318i, 320i, 520i, 525i, 524 TD: 29.555 ptas. **Aire acondicionado:** Serie 3: 265.039 ptas. 520i, 525i, 530i: 220.119 ptas. 535i: 223

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
CRX	1.590	130	212	7,2	12,07	2.953.788
Honda Civic	1.590	130	191	8,1	12,78	2.653.788
Honda Accord 2.0i 16	1.958	137	189	8,8	13,69	3.253.788
Honda Prelude EX*	1.958	160	204	9,5	13,10	4.003.787
Honda Prelude EX Aut.*	1.958	160	180	9,1	13,57	4.153.787

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.

990 SE.....	993	53	143	7,3	10,39	1.396.290
990 SL.....	993	53	145	7,3	10,71	1.236.691
990 MIE Aut.....	993	53	145	7,4	11,01	1.438.980
Turbo De Tynoso.....	993	72	162	8,9	12,15	1.525.700
990 DSE.....	993	77	174	9,7	12,94	1.525.700

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

Tronper 3 p.	DLX	2.771	100	151	8,1	10,34	3.412.306
Tronper 5 p.	DLX	2.771	100	151	8,1	10,34	3.214.919

JAGUAR

C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.

XJ6 3.6	3.590	221	219	14,5	18,96	7.362.529
XJ6 3.6	3.590	224	219	12,4	17,41	7.163.129
Deimler 3.6	3.590	224	217	12,3	16,21	9.046.529
Sovereign 3.6	3.590	224	217	12,4	17,39	7.827.203

OPCIONES: 3.6 Berlina: 125.000 ptas. Llantas de aleación: 3.6 Berlina: 165.000 ptas. Diferencial autoblocante: 3.6 Berlina: 46.000 ptas. Techo corredizo: 3.6 Berlina, Sovereign V 12 Salom: 166.317 ptas. Nivelador de suspensión: 3.6 Berlina: 120.000 ptas. Tapicería no standard: 3.6 Berlina, Sovereign V 12: 90.930 ptas. XJS 3.6 Coupé: 100.300 ptas. Caja automática: XJS 3.6 Coupé: 270.000 ptas. Precio con IVA incluido.

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

VAZ 2104	1.294	63	148	7,6	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,6	11,24	863.088
Samara (2106)	1.288	65	150	8,2	11,02	1.006.727
Samara Sp	1.288	65	150	8,2	11,43	1.067.758
VAZ 2107	1.452	77	152	10,8	13,64	983.530
Niva TT*	1.569	78	127	11,5	14,48	1.352.458

OPCIONES: 71.674 ptas. Juego de molduras: 3.875 ptas. Tapón de gasolina con llave: 1.350 ptas. Volante deportivo: 8.800 ptas. Juego de alfombras: 1.500 ptas. Precio con IVA incluido.

LANCIA

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

Y10 Fire*	993	45	148	6,0	10,27	1.104.729
Y10 LX 1.1	1.108	57	151	6,1	9,77	1.284.379
Y10 GT 1.3	1.301	78	175	7,2	10,91	1.461.903
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.628.208
Delta World Champion 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.628.197
Delta 1.6 IE*	1.585	108	187	9,1	13,98	1.879.059
Delta World Champion 1.6 IE	1.585	108	187	9,1	13,98	1.797.918
Delta HF Turbo IE*	1.585	140	204	9,6	15,57	2.285.854
Delta Integrale 16V*	1.995	200	220	10,6	16,36	4.183.714
Prisma 1.5 LX*	1.498	80	160	7,8	12,62	1.819.206
Prisma Vendo	1.498	80	160	7,8	12,62	1.833.858
Prisma Symbol*	1.585	108	185	7,9	12,95	2.167.869
Prisma Turbo Diesel*	1.928	80	175	7,8	9,45	2.284.759
Delta 1.6 IE	1.591	90	180	9,5	13,49	2.051.969
Delta 1.6 IE	1.756	110	192	10,1	12,77	2.275.925
Delta 2.0 IE	1.995	120	196	10,5	15,17	2.593.034
Delta 2.0 IE	1.928	92	180	6,5	8,81	2.482.878
Thema 2.0 IE Sase	1.995	120	195	8,5	13,69	3.133.354
Thema 2.0 IE*	1.995	120	195	8,5	13,69	3.437.324
Thema 2.0 IE 16V	1.995	150	205	8,9	13,90	3.570.674
Thema 1.6 Turbo HW	1.995	185	225	9,4	14,30	4.567.534
Thema 8.32	2.927	215	236	13,3	18,72	7.969.763
Thema Turbo Diesel*	2.445	118	186	7,4	10,46	3.911.639

OPCIONES: Asiento deportivo partido: Y 10 Fire, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. Techo corredizo: Y10 Fire, Y10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. Techo corredizo eléctrico: Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. Cinturones de seguridad posterior: Y10 Fire: 18.089 ptas. Check Control, Vacuómetro, Cuantarrevoluciones y manómetro de aceite: Y10 Fire: 43.890 ptas. Pintura metalizada: Y10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma TD: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Turbo i.e. SW, Turbo DS DW: 39.900 ptas. Aire acondicionado: Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. Servodirección: Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 59.850 ptas. Ruedas de aleación: Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. Trip Master y Check Control: Delta 1.600 i.e.:

38.750 ptas. Cortina Parasol-Apoyacabezas posterior: Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo: Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. Asiento anterior con mando eléctrico la calefacción: Thema i.e. Turbo: 73.150 ptas. Tapicería Cuero: Thema i.e. Turbo, Thema 6V: 306.900 ptas. Techo corredizo eléctrico: Thema 8.32: 133.000 ptas. Red: Thema i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. Bandejas portaobjetos: Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. Calefacción Automática: Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. Precio con IVA incluido.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Discovery TD Base.....	2.496	113	147	9,3	10,09	3.299.919
Discovery TD Lupo.....	2.496	113	147	9,3	10,09	3.590.144
Range Rover EFI 2p y 6.....	3.947	187	179	15,3	20,30	3.688.043
Range Rover EFI 4p.....	3.947	187	179	15,3	20,30	6.254.203
Range Rover EFI Aut. 4p.....	3.947	187	179	16,2	21,01	6.754.203
Range Rover SE 4p.....	3.947	187	179	16,3	20,30	7.414.204
Range Rover SE Aut. 4p.....	3.947	187	179	16,3	20,30	7.914.202
Range Rover TD 4p.....	2.500	121	152	10,4	11,33	3.688.043

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 60.107 ptas. Pintura metalizada: Versiones de 2 puertas del Range: 89.253 ptas. Aire Acondicionado: Toda la gama Discovery: 249.775 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera: 50.000 ptas. Electric Pack: Versiones de 2 puertas del Range: 277.000 ptas. Precio con IVA incluido.

LOTUS

Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.

Lotus Excel.....	2.172	183	217	11,4	15,31	7.669.787
Lotus Esprit HC.....	2.172	183	217	11,7	15,12	8.301.109
Lotus Esprit Turbo.....	2.172	218	245	14,9	19,02	10.036.634

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 350.000 ptas. Preinstalación de radio: Excel: 75.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 90.000 ptas. Tapicería de piel integral: Excel: 500.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 400.000 ptas. Tapicería de piel y paño: Excel: 275.000 ptas. Pintura metalizada: Excel: 175.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 200.000 ptas. Pintura perlada: Excel: 275.000 ptas., Spirit HC, Spirit Turbo: 300.000 ptas. Precio con IVA incluido.

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.

422	1.996	220	214	11,7	17,47	6.083.524
222	1.996	220	214	11,7	17,47	7.082.767
Spider	1.996	220	214	11,7	17,47	8.050.174
224 V	1.996	245	236	14,7	19,84	8.671.848
222 E	2.790	250	240	14,8	19,76	7.347.316
430	2.790	250	240	14,8	19,76	8.584.019
Spider E	2.790	250	240	14,8	19,76	8.556.498
228*	2.790	250	240	14,8	19,76	9.198.580
Karri*	2.790	285	237	14,9	20,00	9.394.416
Reynolds	4.930	260	235	13,6	18,97	16.475.462

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 228: 88.650 ptas. Techo corredizo: 422, 430: 175.331 ptas. Suspensión ACT: 2.24 V: 172.000 ptas. Cambio Automático: 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. Tapicería de Piel: 222: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. Dirección Asistida: 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrade, Tel.: (91) 262 42 35.

Mazda RX-7	2.616	150	210	10,3	15,23	4.996.163
Mazda RX-7 Turbo	1.308	200	234	11,9	16,49	6.510.023
Mazda RX-7 Cabrio	1.308	200	234	11,9	16,46	7.008.773
Mazda 626 2.0i 16V*	1.998	148	210	10,0	14,36	3.758.913
Mazda 626 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,69	3.973.419
Mazda 626 Coupé	1.998	148	210	10,0	14,77	3.935.944
Mazda 626 Coupé 4 W D	1.998	148	210	10,0	14,69	4.147.849
Mazda 626 Hatchback	1.998	148	210	10,0	14,69	3.835.059
Mazda 626 Hatchback 4WS	1.998	148	210	10,0	14,69	4.046.569
Mazda 323 GT*	1.840	140	198	8,4	14,63	2.910.514
Mazda 323 F*	1.840	140	201	8,4	14,63	3.200.454
Mazda 323 4 W D	1.840	166	216	8,6	16,36	3.582.214
Mazda 929 3.0i	2.954	190	216	13,0	17,14	5.926.624
Mazda MX-5*	1.597	115	183	8,5	13,51	3.335.019
Mazda MX-5 LSD	1.597	115	183	8,5	13,51	3.745.969

OPCIONES: Aire acondicionado: RX-7: 248.720 ptas. 626 2.0 GTI hatchback: 196.000 ptas. 626 coupé 2.0i 16V: 228.480 ptas.

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

190*	1.997	105	175	8,4	13,43	3.501.989
190 E*	1.997	122	198	9,5	14,38	3.730.514
190 E 2.3*	2.299	136	203	9,8	14,61	4.016.464
190 E 2.6*	2.599	166	208	11,5	17,08	4.788.504

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

190 E 2.5 16*	2.500	204	235	10,8	15,96	7.086.104
190 D*	1.997	72	164	7,3	10,66	3.446.070
190 D 2.5*	2.497	90	177	8,4	9,93	3.875.719
190 DT 2.5*	2.497	122	192	8,0	9,77	4.362.284
200	1.997	109	187	8,6	13,89	4.127.300
200 E	1.997	122	195	9,5	13,90	4.369.804
200 T	1.997	109	168	10,2	14,34	4.883.240
200 TE	1.997	122	203	9,8	14,34	4.964.164
200 T	1.997	72	160	7,8	8,97	4.176.451
200 T Diesel	1.997	72	160	7,8	9,32	4.823.360
230 E*	2.299	136	202	9,8	14,12	4.559.315
230 TE	2.299	136	203	9,8	14,17	5.142.394
230CE	2.299	136	180	10,3	14,49	5.636.115
250 D*	2.497	90	178	7,7	9,21	4.599.45
250 D Turbo	2.497	126	195	7,7	9,81	5.320.804
250 Turbodiesel	2.497	90	176	7,7	9,26	5.201.139
260 E	2.599	170	209	11,9	15,90	6.345.874
260 E 4 Matic	2.599	170	218	10,1	14,56	6.602.724
260 SE	2.599	166	205	11,9	15,90	6.375.294
260 T	2.599	166	228	12,1	16,04	6.927.244
300 E 24v	2.980	231	240	13,1	17,44	8.677.554

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)



En esta sección ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.

ALFA ROMEO

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Alfasud	—	—	—	—	—	480	420	390
Alfasud T.L.	—	—	—	—	880	520	470	410
Alfa 33 Q.O.	—	—	—	870	750	675	—	—
Alfa 33 Q.V.	—	—	—	840	730	660	—	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	775	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 T.I.	1070	900	820	740	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 Q.V.	1220	1000	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1080	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1380	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 T America	1380	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.D.	1440	1220	1100	960	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 T.D.	1800	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 Q.V.	1680	1580	1430	1290	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 America	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	960	870	—	—	—
Alfa 90 2.5	—	1580	1430	1200	1080	—	—	—
Alfa 90 2.4 T.D.	1560	1430	1280	1080	970	—	—	—
Sprint Veloce	—	—	—	—	—	490	400	—
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	740	660	—	—
Sprint 1.7 Q.V.	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	—	1270	1180	1030	920	810	730	650
GTV 2.5	—	1620	1490	1300	1160	1030	880	800
Alfa Romeo Q.V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo T.D.	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 1.8	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 2.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 2.0 Q.V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 2.5	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 2.4 T.D.	—	—	—	—	—	—	—	—
Alfa Romeo 2.5 T.D.	—	—	—	—	—	—	—	—

CITROEN

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
2 CV	—	—	340	300	260	200	160	130
Dyane 6	—	—	—	—	—	180	140	110
Mehari 4 p.	—	—	390	330	300	250	200	180
LNA	—	—	—	—	—	270	200	160
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	—	300	250	200
LNA RE	—	—	—	—	—	300	250	200
AX 11 RE	710	610	—	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p.	750	—	—	—	—	—	—	—
AX TRE	780	650	580	—	—	—	—	—
AX TRE 5 p.	800	680	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	860	740	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	880	750	680	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	920	790	—	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	—	—	—	—	—
AX GT 5 p.	980	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p.	700	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD	740	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p.	770	—	—	—	—	—	—	—
Visa 11 Club y ES	—	—	430	370	330	280	240	200
Visa 11 Super y E.X.	—	—	—	—	—	380	300	250
Visa GT	—	—	—	—	—	415	360	310
Visa 11 RE	—	—	—	—	—	390	340	290
Visa 11 RE	—	—	—	—	—	410	360	310
Visa Challenger	—	—	—	—	—	610	460	390
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	—	610	530	470
Visa GTI	—	—	—	—	—	860	770	720
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	—	—	860	800	720
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	—	—	715	620	530
GSA 11 y Break	—	—	—	—	—	—	—	—
GSA 13 Special y Club	—	—	—	—	—	290	260	190
GSA Palas	—	—	—	—	—	330	290	240
GSA Break Special	—	—	—	—	—	260	230	170
GSA X1	—	—	—	—	—	440	370	290
GSA X3	—	—	—	—	—	340	300	270
BX	—	—	—	—	—	790	720	650
BX 14 E, RE y Leader T	—	—	—	—	—	810	740	670
BX 14 TR y TGE	—	—	—	—	—	870	790	710
BX 16 RS	—	—	—	—	—	—	620	520
BX 16 TS	—	—	—	—	—	1080	—	—
BX 16 TGS	—	—	—	—	—	1140	—	—
BX 16 TRS y Athens	—	—	—	—	—	1270	1070	960
BX 19 TGS	—	—	—	—	—	1210	—	—
BX 19 TRSGT y Athens	—	—	—	—	—	1330	1120	1020
BX 19 GTI	—	—	—	—	—	1440	1220	1110
BX 19 GTI 16 V	—	—	—	—	—	1620	1420	1260
BX 19 TRS Break	—	—	—	—	—	1490	1260	1140
BX D	—	—	—	—	—	1110	950	790
BX 19 D y RD	—	—	—	—	—	1180	1010	910
BX 19 TRD	—	—	—	—	—	1250	1080	950
BX 19 TRD Turbo	—	—	—	—	—	1450	1230	1100
BX 19 RD Break	—	—	—	—	—	1330	1130	1020
CX 20 y Reflex	—	—	—	—	—	—	440	350
CX 22 TRS	—	—	—	—	—	1450	1230	1020
CX 2400 GTI	—	—	—	—	—	—	580	500
CX 25 GTI	—	—	—	—	—	1580	1320	1070
CX 25 GTI Turbo 2	—	—	—	—	—	2670	2270	2050
CX Prestige Turbo	—	—	—	—	—	3060	2600	2340
CX 25 D y RD	—	—	—	—	—	1820	1550	1320
CX TRD Turbo	—	—	—	—	—	2300	1950	1700
CX 2500 D Fam. D Sup.	—	—	—	—	—	—	650	550
CX 25 RDT Familiar	—	—	—	—	—	2380	2010	1800

FORD

Uno 70 SX 3p.....	850	880	710	—	—	—	—	—
Uno 70 SX 5p.....	890	880	—	—	—	—	—	—
Uno Brío 45 3p.....	700	670	—	—	—	—	—	—
Uno Turbo ie.....	1140	1070	950	880	—	—	—	—
Uno D5 5p.....	920	840	760	680	—	—	—	—
Uno Turbo ie ASKD.....	1250	1130	—	—	—	—	—	—
Regata 70.....	—	—	—	—	540	490	—	—
Regata 70 C.....	—	—	720	650	—	—	—	—
Regata Mare.....	840	790	700	—	—	—	—	—
Regata S 1.1.....	960	890	790	710	810	520	470	—
Regata 70 ES.....	—	—	—	—	640	560	480	410
Regata 100 S.....	—	—	—	—	770	670	600	—
Regata 100 S ie.....	1190	1090	980	880	—	—	—	—
Regata Weekend S ie.....	1260	1180	1080	970	—	—	—	—
Regata Weekend D5.....	1280	1160	1050	950	—	—	—	—
Regata Diesel 1.7.....	—	—	—	—	—	520	470	—
Regata Diesel 1.9.....	—	—	—	—	—	580	520	—
Regata D5.....	1110	960	870	780	—	—	—	—
Regata D5 Turbo.....	—	—	—	890	—	—	—	—
Rhino Aberth 130 TC.....	—	—	—	—	780	620	560	—
Argentina 2.0 ie.....	—	—	—	—	480	360	330	290
Argentina 2.5 D.....	—	—	—	—	510	350	280	250
Argentina Volumex.....	—	—	—	—	530	480	—	—
Argentina TD.....	—	—	—	—	—	400	360	—
Crome CHT.....	1380	1180	1060	960	—	—	—	—
Crome 2.0 ie.....	1620	1550	1400	1270	—	—	—	—
Crome Turbo ie.....	2060	1760	1590	1450	—	—	—	—
Crome TD.....	1810	1540	1390	1250	—	—	—	—
Typo 1.400.....	1120	960	—	—	—	—	—	—
Typo 1.400 DGT.....	1210	1050	—	—	—	—	—	—
Typo 1.600 DGT.....	1300	1130	—	—	—	—	—	—
Typo TD DGT.....	1590	1360	—	—	—	—	—	—

FORD

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
--------	----	----	----	----	----	----	----	----

491.9	787.493
491	918.183
598	798.900
IA	
49	125.122
72.9	265.100
72.9	331.100
72	340.100
124	508.100
123	425.100
123	440.350
124	335.100
124	430.100
249	447.100
347	714.100
347	613.000
399	700.100
808	785.000
599	938.000
595	768.000
585	890.000
749	1,514.000
989	1,833.000
1,188	1,798.000



TECHO SOLAR
OPCIONAL.



RADIOCASSETTE
EXTRAIBLE.



EMBELLECEDORES
DE RUEDA.



1.800 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes

COMPRATE UN OASIS, POR MENOS DE UN MILLON.



SOLO POR
940.000 PTAS.*

(*) Incluido el ahorro promocional Renault 5 Oasis 3 puertas. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 30 de abril para vehículos en stock.

Colores	Bianco, rojo, gris metalizado (opcional)
Motor	1.108 c.c. - 47 C.V.
Prestaciones	Velocidad punta: 142 Km/h
Consumo	4,1 l/100 Km a 90 Km/h, 5,6 l/100 Km a 120 Km/h, 5,8 l/100 Km en ciudad



CRISTALES TINTADOS.



5a. VELOCIDAD.



TAPICERÍA
EXCLUSIVA.



El nuevo Renault 5 Oasis, serie limitada, tiene de todo: radiocassette estéreo extraíble, tapicería exclusiva, quinta velocidad, cristales tintados, banda decorativa específica, 2 retrovisores exteriores regulables desde el interior, embellecedores especiales de ruedas y techo solar opcional. El nuevo Renault 5 Oasis es fuerte, ágil, capaz, aventurero. Y consume menos que un camello. ¡Cómprate un Oasis!

**NUEVO
RENAULT 5
OASIS.**



REGALO DE LOS DIOSSES

40 / Motor 16

Es un valor escueto, un valor que se representa con tres cifras que han ido creciendo de una forma paulatina, sin grandes rupturas, es el valor de la velocidad.

La consecución de esas cifras mágicas, de cien por hora, de doscientos por hora, de trescientos kilómetros por hora ha exigido grandes esfuerzos humanos, grandes cantidades de dinero, pero todo se ha dado por bien empleado.

La velocidad es la mejor carta de presentación para cualquier automóvil, para cualquier medio que se desplace sobre ruedas y con un motor en sus entrañas.

La velocidad ejerce un embrujo casi mágico en el mundo de la automoción, es el símbolo de la calidad, de la perfección en el diseño. El enunciado de esa cifra escueta, sin más adornos, de esa «punta» tan especial, dice más sobre cualquier modelo que un tomo completo de características técnicas, es la expresión idónea de su valía técnica.

La velocidad simple y pura, la velocidad entendida como marca, ha perdido parte de ese valor mitológico, casi sobrenatural, mostrado durante gran parte del siglo XX. Cuando se han superado ya límites como los mil kilómetros por hora, marca conseguida por el británico Richard Noble a los mandos del Thrust II, cuando se ha roto la barrera del sonido

gracias a la fugacidad del Budweiser Rocket, un cohete pilotado por Stan Barrett, la velocidad ha alcanzado otro sentido, mucho más funcional, más ecológico, incluso.

Las limitaciones draconianas, las condenas más severas, no han hecho mella en los constructores automovilísticos de mentalidad avanzada: siguen convencidos de la valía de la velocidad como juez insobornable en el momento de calificar la valía de cualquier automóvil. Un coche preparado para rodar a 220, a 250 a 300 kilómetros por hora no es, en absoluto, un proyectil ingobernable, un tiro incontrolado, todo lo contrario, ese automóvil debe entenderse como un instrumento tecnológico preparado para avanzar con plena seguridad, un coche equipado con frenos de potencia excepcional, con suspensiones ▶

Motor 16 / 41

**ATAQUE
KAMIKAZE.**
El Subaru Cospita
tiene la energía de
los violentos, más
de seiscientos caba-
llos mecánicos para
volar sin problemas
a trescientos por
hora.



de gran calidad, con carrocería de diseño impecable, es un todo eficaz que protege no sólo a sus ocupantes, sino también a los otros usuarios de la carretera por cuanto es capaz de dibujar las curvas con una precisión matemática sea cual sea el estado del suelo, por cuanto ignora las ráfagas de viento más brutales, por cuanto frena en distancias mínimas.

Los constructores más inquietos están

trabajando en automóviles preparados para rodar muy deprisa con independencia de la energía de su motor o del tamaño de su carrocería. Los diseñadores europeos, japoneses y americanos están poniendo a punto prototipos preparados para superar el reto del año 2000, coches muy veloces que superarán la barrera de los doscientos cincuenta por hora como si tal cosa, coches capaces de rozar los 300 por hora.

La velocidad en el siglo XXI seguirá manteniendo su poder de atracción y los conductores del año 2007 podrán decir, como Marinetti, el ideólogo del futurismo: «Un coche rugiente, envuelto en sus tubos de escape, es más bello que la Victoria de Samotracia». Una herejía artística que mantiene toda su frescura, todo su valor desafiante casi sesenta años después de su enunciado.

EFECTOS FISICOS

EL Doctor César Alonso, del Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) explicó a MOTOR 16 las consecuencias médicas ocasionadas no por la velocidad en sí, pese a lo que pueda creerse, sino por las diferentes aceleraciones y deceleraciones sufridas dentro de un automóvil.

La acción física que la fuerza de la gravedad ejerce sobre el ser humano es responsable, entre otros aspectos fisiológicos, del peso del individuo, del sistema circulatorio, del mantenimiento del equilibrio, de la estructura ósea y del tono muscular.

Las aceleraciones en el interior de un automóvil son de tipo transversal y tienen unas consecuencias mucho más discretas que las que padecen los pilotos de aviones o astronautas, sometidos frecuentemente a otros tipos de aceleraciones.

El conductor que alcanza un alto grado de aceleración y, por tanto, de velocidad, experimenta automáticamente una mayor dificultad para mover los brazos y piernas, aunque curiosamente, la movilidad en las muñecas y dedos permanecen casi intactas. Pero posiblemente, el mayor de los problemas sea el ocasionado por la enorme presión a la que son sometidas las cervicales. Precisamente, para paliar este efecto, los pilotos de Fórmula 1 incluyen dentro de sus ejercicios habituales, una compleja preparación especial que les ayuda a controlar los movimientos de cabeza.

Sin embargo, las alteraciones más notables se

dan en el sistema respiratorio. Se experimenta progresivamente una mayor dificultad al respirar y un mayor consumo de oxígeno, los pulmones deben trabajar más.

En este tipo de aceleraciones, contrariamente a lo que sucede en los aviones de combate, el peso del cuerpo no aumenta; tampoco aparecen alteraciones graves ni en la visión ni en el oído del conductor.

Las diferentes aceleraciones a las que se somete un cuerpo se miden en múltiplos o fracciones de la unidad básica de gravedad denominada «G» y sus efectos están en función de la duración, intensidad y dirección de las fuerzas que actúan en el cuerpo humano. Las aceleraciones se dividen en base a los dos factores que caracterizan el desplazamiento: velocidad y dirección.

La aceleración lineal es aquella que consiste en la variación de la velocidad por unidad de tiempo manteniendo una trayectoria rectilínea. Newton nos explica en su segunda ley que cuando se produce una aceleración se genera una fuerza de inercia igual y de sentido contrario, fuerza que es precisamente la actuante sobre el organismo humano. Cuando un automóvil acelera genera una fuerza que desplazará a los ocupantes hacia atrás contra el respaldo del asiento.

Si este vehículo decelera de repente, el vector aceleración se dirige hacia atrás y el de inercia resultante enviará a los ocupantes hacia delante. En caso de deceleraciones bruscas, las consecuencias son mayores puesto que el ocupante no tiene el tiempo necesario para poner en marcha los reflejos cardiovasculares, para conseguir un mayor riego sanguíneo y el aumento de la presión arterial.

La velocidad refleja la calidad de diseño de cualquier automóvil. Es su marca distintiva.



**EL PLACER DE CONDUCIR.
EL PLACER DE VIAJAR.**

GUÍA BMW. GASTRONOMIA Y TURISMO EN ESPAÑA.

Descubra la diferencia entre recorrer distancias y disfrutarlas. Compruebe cómo la distancia más corta no siempre es la más atractiva.

Véalo en la Guía BMW. Lugares, itinerarios recomendados, restaurantes, hoteles, costumbres y pequeña historia de cada lugar.

La España por descubrir a cada lado de la carretera.

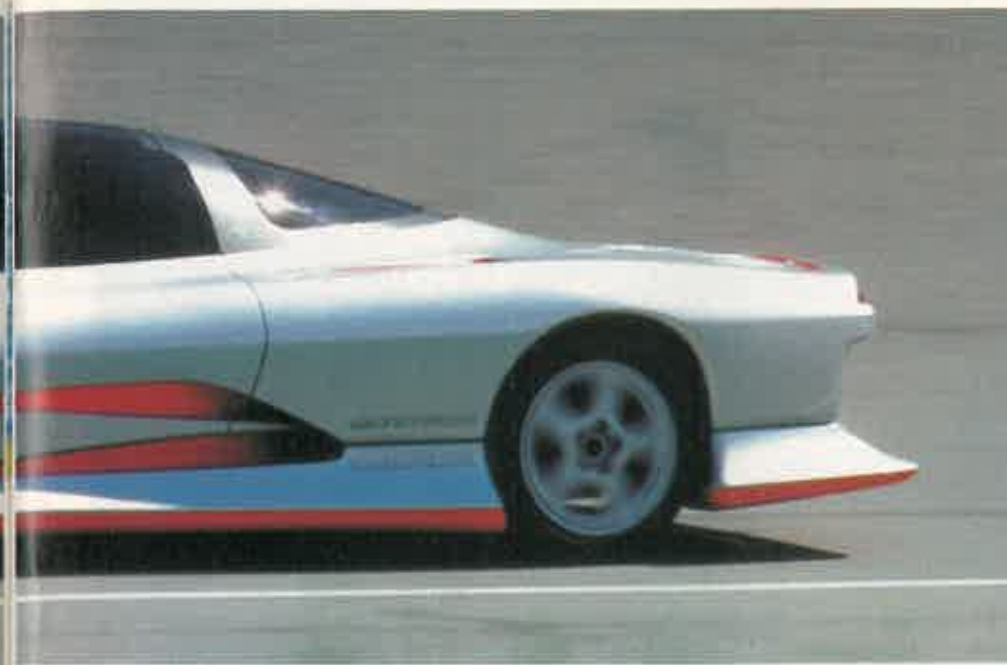
Información completa, objetiva y actualizada. El trabajo de un grupo de expertos para demostrar que el placer de conducir y el placer de viajar son una misma cosa.



Las metas de la carrera por la velocidad están, ahora mismo, en cifras casi increíbles para el usuario normal que se «arrastra» por carreteras congestionadas, pero serán cifras factibles para el usuario que adquirirá su vehículo en los albores del siglo XXI, con una geografía cubierta de carreteras «inteligentes» desprovistas de limitaciones.

Uno de los ejemplos más contundentes de velocidad sometida a los deseos de la persona sentada ante los mandos, llega de la mano de uno de los prototipos más jóvenes de General Motors, del CERV III, un coche preparado para rodar a 360 por hora.

El despliegue técnico atesorado por este biplaza de excepción, de un proyectil que podría dar origen al futuro Chevrolet Corvette ZR-X, resume los trabajos realizados por todos los departamentos de investigación automovilística repartidos por el mundo, obsesionados con la consecución de un coche tan rápido como seguro, de un automóvil capaz de proteger a pasajeros y entorno en todo momento.



SIN COMPLEJOS.

El Mitsubishi HSR II ha sido el primer japonés que ha derribado el muro de los 300 por hora. Su aerodinámica está muy cuidada.

El CERV III, ideado por Zora Arkus-Duntov, padre de los Corvette más exitantes de la historia, está muy por delante de vehículos tan espectaculares como el Cizeta Moroder V16T, el Ferrari F-40, el Lamborghini Diablo, el Porsche 959 o los ya inminentes Bugatti 035 y Jaguar XJ 220, super deportivos producidos en series pequeñas y vendidos con cuentagotas, coches que superan los trescientos por hora con una frialdad desconcertante pero exigen, a cambio, unas habilidades al volante que no están al alcance de la gran mayoría de los mortales.

El prototipo americano se mueve en la órbita de la sencillez conductiva más absoluta y sus creadores no dejan de exponer tal logro en cada presentación. Esa facilidad de manejo en todas las situaciones, incluso cuando se rueda a las velocidades más increíbles es el resultado directo de aplicar la electrónica a unos niveles inusitados.

La tracción total con reparto variable de potencia, la dirección a las cuatro ruedas, los frenos antibloqueo y el propio motor,

LOS PUBLICITARIOS OPINAN

El próximo día 4 de abril, entra en vigor la nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que prohíbe textualmente, en su artículo 52, la publicidad sobre vehículos de motor que ofrezca en su argumentación verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta Ley.



MOTOR 16 quiso conocer la opinión de los principales afectados por este artículo y para ello contactó con los responsables de las cuentas de publicidad de las principales marcas automovilísticas.

Prácticamente la mayoría de las personas entrevistadas sobre la llamada «apología de la velocidad» se mostraron unánimes: la nueva normativa limita la libertad de expresión de los

creativos a la hora de plantear los términos de las campañas publicitarias sobre automóviles.

«Tanto la velocidad como el resto de las prestaciones de un coche son parte de su propia filosofía, el motor es el alma del automóvil. Por ello es importante que los creativos no se vean coartados a la hora de comunicar atributos esenciales del producto como velocidad, potencia, capacidad explícita o implícita. Además, añade Yolanda García de McCann-Erickson, responsable de la cuenta de Opel, pensamos que no mencionar la velocidad máxima no evitará accidentes.»

Alejandro de las Heras, de la agencia Bassat, Ogilvy & Mather, responsable de la cuenta de Ford considera que «resulta exagerado cargar las tintas en contra de la velocidad excesiva como

causante principal de los accidentes cuando existen otros factores a considerar, tales como la mejora de la red de carreteras, renovación del parque automovilístico, controles más rigurosos de alcoholemia, etc...»

En los principales mercados automovilísticos europeos como Alemania, Inglaterra o Italia no existe ningún tipo de control al respecto. En Francia y Portugal deben indicar en sus comerciales que la velocidad máxima se ha alcanzado en circuito.



Miguel María Muñoz
Director General
de Tráfico

UN CUMULO DE RIESGOS

Cuando hablamos de velocidad hay veces que uno tiene la sensación de que está hablando de uno de los nuevos becerros de oro adorados por nuestros civilizados conciudadanos. En más de una ocasión se ha identificado velocidad con progreso, y si esta idea no es compartida por muchas personas, sí es cierto sin embargo que para otros muchos la velocidad es un aliciente, un fin y no un medio.

En más de una ocasión he insistido sobre la idea de que la motorización como fenómeno social, incluyendo la utilización del automóvil privado, es un fenómeno sin duda positivo y, probablemente, de los que más claramente definen y califican el estilo de vida de lo que pudiéramos llamar las sociedades occidentales desarrolladas. Por la misma razón siempre me he negado a considerar que la velocidad en sí misma sea un elemento negativo, y de hecho mantengo que una buena reserva de potencia, obviamente traducida en velocidad, es una buena garantía para situaciones comprometidas.

Pero dicho esto, tengo que insistir en algo en lo que sin embargo sé que no todo

el mundo va a estar de acuerdo conmigo y es que no acierto a comprender cómo se puede afirmar que la velocidad es en sí misma un elemento gratificante como para que compense el cúmulo de riesgos que una velocidad excesiva necesariamente lleva consigo. En 1988, Diario 16 publicó un magistral artículo de Jean François Revel, en el que venía también a abundar en esta idea. Yo lo que no consigo entender es cómo personas que llevan una vida capaz de proporcionar satisfacciones y una clara gratificación en los aspectos personales, familiares, profesionales, intelectuales o culturales, necesitan la velocidad como una especie de complemento de todo ello para disfrutar de la vida, o incluso para reafirmar su personalidad. Aunque también puede ocurrir que haya otro grupo de personas que traten de suplir con la velocidad algunas frustraciones en distintos aspectos de su vida. Estas consideraciones, aunque sin duda Revel las planteaba con mayor brillantez, me vienen a la cabeza al reflexionar en por qué cuando la velocidad es causa directa o indirecta de una importante parte de las muertes en carretera, a pesar de todo, sigue siendo probablemente el único factor de riesgo en la circulación que es despreciado como tal por un buen número de conductores.

El otro argumento que se suele dar, que es el ahorro de tiempo me parece absolutamente insostenible. Reflexionemos brevemente sobre las ganancias de tiempo que una velocidad excesiva puede supo-

ner en un viaje típico de cercanías (alrededor de 50 kms) o en un desplazamiento medio-largo del orden de los 350 a 400 kms. Pues bien, en el primer caso, puede que se ganen tres o cuatro minutos, y si el exceso es muy grande puede que llegue hasta 10. En una distancia larga sin embargo, como es más probable que aparezcan a lo largo del trayecto diferentes dificultades para mantener las velocidades medias elevadas, lo más seguro es que el ahorro de tiempo llegue como mucho a 20 ó 30 minutos y yo realmente me pregunto ¿cuántos períodos de esos no perdemos habitualmente en otros momentos de nuestra vida como para considerar que merece la pena que nos la juguemos?

Creo que este artículo no es el lugar adecuado para hacer una aportación masiva de datos sobre la importancia de la velocidad como factor de riesgo. Hay muchísimos estudios sobre el particular hechos en España y en otros países. A lo largo de una dilatada vida profesional he

tenido ocasión de asistir a numerosas reuniones internacionales y puedo garantizar que absolutamente todos los expertos mundiales en materia de seguridad vial, tanto los pertenecientes a las organizaciones gubernamentales como las privadas, están unánimemente de acuerdo en que la velocidad excesiva constituye -junto con el alcohol y la no utilización del cinturón de seguridad- los principales factores de riesgo.

Hay otros muchos argumentos, como el estudio de la correlación entre la velocidad, los tiempos de reacción de los conductores y la capacidad de aceptación de esta reacción por parte del vehículo o incluso desde el punto de vista estadístico, recordando como en Estados Unidos, el año en que se impuso la limitación de velocidad a 55 millas por hora, el número de muertos en accidentes se redujo en un 20 por 100.

Ya sé que alguien me va a recordar el caso de la RFA, en que la velocidad no está limitada en autopistas, pero yo prefería que también se recordaran los casos del Reino Unido, Suecia, Holanda o Japón, que tienen muchos mejores resultados de seguridad vial que Alemania y limitaciones más estrictas de velocidad que las de nuestro país.

Evidentemente la velocidad no es el único, pero sí uno de los elementos fundamentales sobre los que una actuación decidida, responsable y solidaria puede ayudarnos a mejorar los niveles de seguridad vial.



DESDE ITALIA.
El Bertone Nivola
tiene la agresividad
habitual en los
deportivos hechos
por apasionados.



cuya energía se dosifica en cada instante, actúan coordinados por un super cerebro que se anticipa a las reacciones del conductor. El procesamiento de cientos de datos y las correspondientes órdenes correctoras hacen imposible reacciones tan frecuentes como un simple «latigazo» del tren trasero, un movimiento que parece casi inevitable cuando seiscientos cincuenta caballos se encargan de animar un conjunto con poco más de mil trescientos

kilos de peso. Un cambio en el reparto de potencia entre los dos ejes y una modificación del ángulo de giro de las ruedas traseras transforman un movimiento difícil de corregir en un simple estremecimiento, apenas perceptible por parte del conductor. El Nissan NEO-X está concebido a la luz de una idea directriz muy similar; la conducción rápida no puede ser, en modo alguno, un ejercicio agotador y la eficacia

de la velocidad sólo alcanza su valor real cuando se rueda sin levantar el pie del acelerador durante mucho tiempo, como si se viajara en el Tren de Alta Velocidad, en el esperado TAV que cortocircuitará las distancias kilométricas entre Barcelona, Madrid y Sevilla. Estos prototipos han ido más lejos que el Citroën Activa o el Renault Megane, bien dispuestos para los esfuerzos impuestos por la circulación rápida pero no



TRES GENERACIONES.
Dos prototipos de
sueño son el mejor
marco para un
Corvette ZR-1.



tan evolucionados en su parte electrónica, incapaz de acumular experiencias, incapaz de solucionar situaciones no registradas en sus memorias. En esa lucha por la velocidad se encuentran implicados hasta los modelos eléctricos, automóviles que van volviendo, poco a poco, al primer plano de la actualidad gracias a unas prestaciones dignas. El Impact de General Motors ya ha demostrado su eficacia al rodar a ciento sesenta por hora, valor que resume los progresos conseguidos por los nuevos motores y los nuevos acumuladores. Una carrocería de rasgos trabajadísimos, unas baterías todavía pesadas, pero de tamaño

Hasta los coches eléctricos se ven involucrados en la carrera de la velocidad.

SALE LA IDEA MAS BRILLANTE DEL MERCADO.



Ya está aquí Autoglym. La nueva cosmética. La gama más completa para el cuidado y la limpieza del automóvil. Para conseguir un acabado perfecto. Por dentro y por fuera. Y por mucho tiempo. Una gama brillante, con un producto específico para cada parte del coche. N.º 1 en Gran Bretaña y recomendada por los mejores fabricantes de automóviles.



Sr. comerciante: si quiere vender la idea más brillante del mercado, envíenos este cupón. Le informaremos detalladamente de toda nuestra línea de productos.

Nombre _____
Dirección _____
Empresa _____
Localidad _____
C.P. _____ Teléfono _____

Importador Exclusivo:
AUTOBRILLANTE, S. A. Jaén, 1
Torrejón de Ardoz
Tels. 676 27 62 - 676 27 11 (Madrid)



Adrián Campos
Ex-piloto de Fórmula-1

SENSACIONES A TRESCIENTOS

CUANDO mis amigos de Motor 16 me pidieron que escribiese unas líneas hablando sobre las sensaciones que se pueden sentir cuando se conduce un coche a 300 kilómetros por hora, la verdad es que se me ocurrieron muchas cosas pero lo cierto, es que en este momento no sé por donde empezar. Creo que lo más sensato es empezar por el principio, diciendo que no se lo recomiendo a nadie, puesto que hoy, en 1990, esa cifra mágica que a los aficionados nos gustaría alcanzar no es nada fácil por muchos motivos: Primero, son muy pocos los mortales

que tienen acceso a conducir un aparato que los alcance. Segundo, todavía menos los dotados de cualidades para saber salir de una situación apurada a esa velocidad. Tercero, de las carreteras... ni hablar. Cuarto, se están poniendo muy duros con las multas. Una vez salvados todos los inconvenientes tengo que decir que conducir a esa velocidad y querer contar lo que se siente es muy difícil para alguien que, como yo, haya sido piloto de F-1 ya que aunque parezca mentira, para nosotros la velocidad no existe, es decir, que cuando sales de una curva estás mirando la siguiente y lo que quieres es que ésta llegue lo antes posible y si el coche pudiera correr más, mejor. No tienes tiempo de pararte a pensar lo rápido que pasan las rayas del asfalto o los árboles. Yo personalmente nunca he ido muy deprisa por «autopista» (no digo la velocidad por si acaso, nunca se sabe quien va a leer esto) pero muchas veces después de unos entrenamientos me interesaba por saber la velocidad punta de mi coche y la miraba en los papeles por tener una referencia, en la mayor parte de los casos yo mismo me asusta-

ba, sobre todo cuando pasaba de los trescientos. En fin, como antes he dicho, la carretera es una cosa (por cierto muy peligrosa) y los circuitos otra, y la mejor manera que se me ocurre para experimentar lo que se siente, siempre bajo el prisma de un piloto, es que con un F-1 en un circuito las rectas desaparecen y sólo existen las curvas porque en éstas se va a menos de doscientos, todo lo que sea pasar de ahí ya puede tener kilómetros, que desaparece. No se si habré conseguido que se entienda lo que quiero decir, pero de lo que sí estoy seguro es de que quien haya conducido en un circuito me entenderá. Me gustaría aprovechar para contaros un pequeño secreto, algo que a muy poca gente le he contado y que es la sensación de velocidad que a mí me gustaría experimentar, pero que como antes he dicho yo no soy uno de esos mortales que pueden acceder a ello, y que se imaginan volar en un caza a la velocidad del sonido a cuarenta o cincuenta metros del suelo, poner la vista en el horizonte y estar allí; eso sí, eso sí es sensación de velocidad, lo demás... cada uno que piense lo que quiera.

LA VELOCIDAD EN NUESTRAS CARRETERAS



RAYO ELECTRICO.

El Impact ha demostrado el poder de la electricidad con una velocidad punta de 160 por hora.

reducido, y unos neumáticos futuristas, preparados para rodar muy deprisa con una carga elevada, son los datos identificativos de un verdadero rayo que rememora las hazañas del Jamais Contente, un cohete con ruedas que superó los cien kilómetros por hora de velocidad máxima en 1899, conducido por uno de los pioneros enloquecidos de la historia del auto-

móvil, conducido por el belga Camile Jenatzi.

Esa oleada de super familiares capaces de adelantarse a las reacciones de su conductor, esa oleada de automóviles «cibernéticos» mandados por un cerebro electrónico que usurpa ciertas decisiones al cerebro humano, ha dado vida a otro grupo especial, casi contrapuesto, formado

por deportivos rabiosos que valoran al máximo el placer de conducción, que valoran el sonido viril y agresivo de un motor forzado hasta sus últimos límites, de un espacio habitable reducido a la mínima expresión, igual que en un coche de carreras.

Los ejemplos de esta forma especialísima de interpretar la velocidad llegan de



Tira todo por la borda.
Enrólate con Cutty Sark.



CUTTY SARK
SCOTS WHISKY





Tu primera Honda

Entra en el mundo de Honda con la nueva Wallaroo.
Una moto joven, fuerte y divertida, como tú.
Wallaroo, tu primera Honda que nunca olvidarás.



P.V.P.: 145.000 Ptas.

P.V.P.: 155.000 Ptas.

WALLAROO

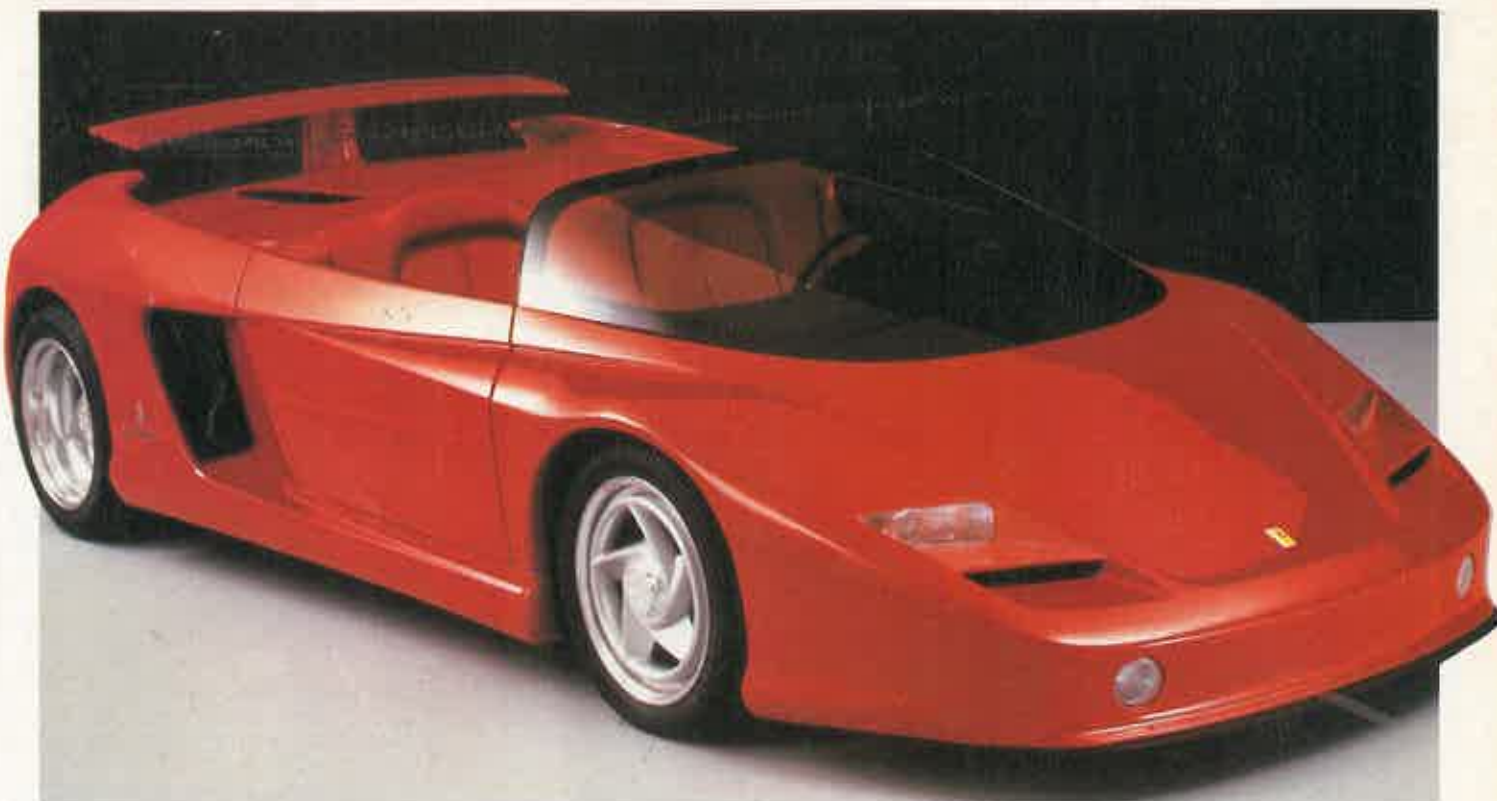


MOTUL con HONDA

HONDA

AGUSTÍN PANTINER

**DOSSIER
VELOCIDAD**



ESCALOFRÍO.
Se siente algo especial cuando se contempla el Ferrari Mythos. Todo un desafío.



Ramón Ayerra
Escritor

A TODA MECHA

ESOS autos velocísimos que corren en la noche trastocando el sentido sosegado que tenían antes las cosas. Los autos, la vida y la copa, ya no se conciben sin un componente de velocidad que ponga un sello de prisa a la fisonomía de las horas.

Pero a la literatura le va jodidamente mal la velocidad. Es una tarea turbadora que pide a gritos silencio, soledad, paz, quietud. Lo de los corresponsales de guerra es un negocio de otra índole. Una alcantarilla para los amantes del scotch, la ruleta rusa, las damas aleonadas y todas esas cosas que hacen juego con la violencia.

Quien rompe la regla, y se pone a escribir a toda mecha, como un des-

cosido, paga el pato. Como está mandado. Que se lo digan a Dashiell Hammett. Cae en un silencio absoluto cuando se arrea un atracón creador. Este mandarín de la novela negra se encierra tres días para rematar un libro, a renglones de vértigo, de un tirón, y ya no volvió a escribir ni a los Reyes Magos.

La prisa estraga y malogra la función. Crear figuritas y paisajes de papel, escribir, requiere el tiempo lento y tranquilo del manejo amoroso, individual o compartido.

Si usted pretende masturbarse alocadamente en el quicio de un portal, es fácil que fracase. Y si intenta eyaculaciones oceánicas, intempestivas, sucesivas y furiosas, con la dama que le priva, puede cavar su propia fosa y dejar su prestigio de macho más arrugado y maltrecho que el de un falso vendedor de escapularios.

Pues con lo de escribir, sucede algo parecido. Nada de urgencias. Huya el creador de la despendolada marcha por los caminos de la imaginación. Que todo transcurra como un suave y relajado viaje al otro recodo del pasillo. O una excursión en barca por un lago de esos en los que los cisnes y nenúfares mariconean a rabiar.



Almudena Grandes
Escritora

SEXO Y VELOCIDAD

El abrumador peso de la publicidad, un código que apunta mucho más allá que a la creación de una estética contemporánea, impide despejar determinadas incógnitas. Porque estamos acostumbrados a dar por sentado sin haberlo discutido nunca, que ellos -los chicos de los equipos de marketing- son los más astutos, los más sagaces, persuasivos e irresistibles de los chicos listos, ¿cómo discernir entonces entre la realidad vivida y la sugerida por la brillante omnipresencia de las imágenes deliberadamente escogidas? Entonces, el sexo y la velocidad, nos decimos, son procesos paralelos en cuanto a su capacidad de generar placer. Pero yo no estoy tan segura de todo esto. Encuentro un vínculo mucho más

fuerte entre la tentación perpetua que representa el sexo y otras que a menudo son consideradas esencialmente distintas de aquella, como, sin ir más lejos, la comida, que permite incurrir en una escala de tensiones/excesos muy similares a aquellos en los que a menudo desembocan los impulsos sexuales. Y sin embargo, existe el vértigo, la sensación gozosa y angustiosa a un tiempo de ese irresoluble vacío en el estómago que casi todo el mundo, supongo, ha experimentado alguna vez a lo largo de su infancia, al dar vueltas y vueltas en las inestables cabinas a medio desvenecijar de una noria de pueblo, que son las mejores porque son las más rápidas, y es esa sensación, tan cercana en su calidad frenética al tipo de emoción física que se alcanza en determinadas etapas de una unión sexual y que se repite cuando se viaja en un coche lanzado a toda velocidad, más intensamente siempre en relación al número de veces que se cambia de carril, la que, en mi opinión, establece la única ligazón posible entre los dos parámetros que estoy tratando de analizar.

Más allá de la reacción del propio cuerpo, en el ámbito, pues, de los factores externos, mayoritariamente engañosos, la situación parece quedar reducida a un puro diálogo fetichista entre el sujeto y el objeto. Me refiero, por supuesto, a todos los aditamentos técnicos, estéticos, casi místicos, que defi-

nen supuestamente un coche veloz mucho más allá de las leyes aerodinámicas que miden la resistencia de los cuerpos frente al aire y otras incuestionables reglas científicas por el estilo. Me refiero, pues, a la agresividad lineal, la multiplicidad de aristas, la violencia cromática y el barroquismo generalizado que parece excitar tanto a esos conductores que, poco satisfechos con el producto que han adquirido, tratan de incrementar las capacidades de su vehículo con todos los símbolos suplementarios a su alcance. Nunca he creído que persigan con ello llamar estrictamente la atención, y ni siquiera tener el coche más original de la calle. Por el contrario, supongo que aspiran a propiciar desde fuera una condición -la velocidad como potencia reservada a una élite-, que es necesariamente inmutable a grandes rasgos, porque un motor no dejará de tener un número determinado de caballos por muy anchas que sean las llantas de las ruedas que hace girar.

En mi opinión, es aquí, y no en otro sitio, donde se debe establecer la tan universalmente admitida relación entre la sexualidad y la velocidad, que generalmente se formula sin tener en cuenta las reacciones del propio cuerpo frente a ambos factores.

O a lo mejor es que yo sólo le pido a un coche que ande. Y eso que no me gusta conducir.

SATANICO.

Es el estilo del último Lamborghini, del Diablo, un soplo violento de energía pura. Un lujo reservado a los más valientes.

del Bertone Nivola o del Pininfarina Mythos, coches de dos ruedas motrices que se pilotan siempre, incluso para dar la vuelta a la esquina más próxima, o como complemento para un lujo exquisito, caso del Mitsubishi HSR II o del Peugeot Oxia, coches acordes con unos cánones mecánicos menos puristas y en los que se encuentran soluciones del tipo de la tracción permanente a las cuatro ruedas o los motores dispuestos en situación transversal,

impensables en hiper deportivos de la escuela clásica.

La velocidad sigue siendo el valor soñado; obsesionó a Benz y a Daimler hace ya más de cien años, obsesiona a los creadores de los 90 y mantendrá su vigencia mucho más allá del 2000. La historia del automóvil es la historia de la velocidad. ○

Informe realizado por
Lourdes Bravo y Angel Marco
Fotos: John Lamm



Un regalo de cuidado



Basic Homme te ofrece un regalo excepcional: Esta *trousse* de viaje de diseño exclusivo, completamente gratuita, al adquirir tres productos de la gama Basic Homme de cuidados masculinos: La Espuma de Afeitar con Alantoína, de propiedades suavizantes y anti-irritantes. El Bálsamo Suavizante para después del afeitado, que proporciona una inmediata sensación de frescor. Y el Desodorante Roll-on sin alcohol, que no irrita ni reseca la piel. Esta *trousse* ya está en tu farmacia. Es todo un regalo, de cuidado para tu piel.

BASIC HOMME DE VICHY
TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL


VICHY
LABORATORIOS
EN FARMACIAS

En los últimos meses la marca alemana ha decidido terminar con una fama que les acompañaba irremediablemente, la de fabricar coches faltos de nervio y algo aburridos.

Se ha trabajado con interés en una línea deportiva para casi todos los modelos y también han intentado por todos los medios mejorar las cualidades dinámicas de sus vehículos.

Esta semana probamos a fondo una sugestiva mezcla fruto de esta nueva política, un Mercedes 300 CE con el nuevo cambio y el también nuevo motor de 24 válvulas. Al combinado se le ha añadido un ingrediente que le da un gusto especial, un sistema antiderrapaje muy particular. Lo cierto es que todos los elementos han sido estudiados con sumo cuidado y el resultado es una delicia.

UNA MODA EFECTIVA

Al igual que todos sus modelos han ido evolucionando estéticamente, ganando en aerodinámica pero conservando la gran parrilla frontal sin la que un Mercedes deja de ser lo que es, la marca alemana ha tenido que seguir las tendencias actuales utilizando las culatas multiválvulas en sus mecánicas.

Aprovechando la presentación del primer modelo dotado de este tipo de motores, el SL 24V, el responsable de la marca en este aspecto confirmó que con el tiempo todos sus coches adoptarían culatas con más de dos válvulas por cilindro. Menos problemas, mejores valores específicos, menor consumo, gases de escape con menores sustancias nocivas, fueron sus argumentos en favor de una solución conocida ya de todos.

En cualquier caso la base mecánica sigue siendo la misma del anterior coupé, es decir el estupendo y monstruoso motor de tres litros y seis cilindros en línea. Por si fuera poco, se ha trabajado en un sistema de distribución variable para mejorar el rendimiento en baja y se ha recurrido al mismo sistema de alimentación del 500 SL V8; una inyección electromecánica capaz de calcular óptimamente la gasolina que el motor debe utilizar en cada momento.

Con todo, el nuevo 300 coupé se muestra nervioso y ágil, nada perezoso. Los 230 caballos aparecen como tales en el momento en que nuestro pie derecho presiona el acelerador y es entonces cuando la nueva caja automática nos demuestra sus poderes.

Dos diferencias importantes en este nuevo cambio nos sorprenden gratamente. En primer lugar el conductor puede circular a gran velocidad con el motor bastante desahogado gracias a la nueva marcha económica, a una quinta que no

¿Quién dijo que conducir un coche automático era un aburrimiento?

Mercedes ha diseñado una caja automática de cinco velocidades que se encargará de anular las habituales pegas que, sobre todo para los más reacios a este tipo de sistemas, aparecían hasta ahora. En esta ocasión el nuevo cambio se complementa a la perfección con una brillante mecánica de 24 válvulas.

MERCEDES 300 CE
24V AUTOMATICO

UNA DELICIA



VIRTUDES

- Caja automática bien adaptada
- Comportamiento general
- Terminación

MERCEDES 300 CE 24A.
PRECIO: 8.353.004 Plus.

- Equipamiento de serie
- Consumo alto
- Volante grande

DEFECTOS





obstante y cara a un carácter más deportivo no entra nada más que cuando se la precisa. En 4ª y a 170 kilómetros por hora de marcador, la aguja del cuentarrevoluciones señala 5.500 vueltas, insertando la D la aguja baja a 4.000 vueltas y el consumo a la vez se reduce de manera importante. Por otro lado las dos relaciones más cortas lo son ahora todavía más, para potenciar una mejor aceleración y un carácter más en línea con el modelo, algo que se agradece en muchas situaciones comprometidas.

Cada día que pasa las cajas automáticas son más racionales, y si el conductor lo desea puede alternar una conducción totalmente automática (por ejemplo en ciudad o autopista) con una conducción manual (adelantamientos o carretera virada y puertos). Sólo con empujar el gatillo que lleva la palanca de posición D a 4, se abre un abanico de oportunidades muy amplio que reduce la posibilidad de aburrirse.

Cambiando de forma manual, habrá que acostumbrarse a vigilar las reducciones, ya que al no contar con embrague para adecuar el régimen del motor, estas pueden ser algo bruscas. También habrá que adaptarse al tortuoso recorrido de la palanca, precisamente para que no sea tan fácil saltarse una marcha sin querer. La práctica propicia un buen aprovechamiento de cada caballo de potencia.



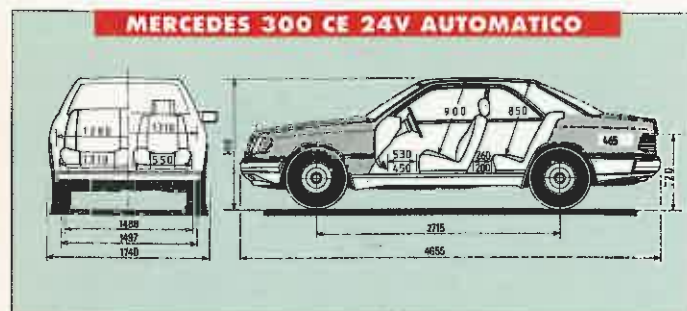
EFICACIA MERCEDES. La suspensión Multilink unida al sistema ASR, impiden un mal modo en cualquier circunstancia. La tecnología multiválvula llega a la marca alemana por la puerta grande.

En todo tipo de carreteras, el 300 CE se deja llevar con la alegría propia de lo que es un coupé deportivo. Ahora bien, cuando se introduce en una autopista le cambia la cara. Una autopista al volante del nuevo coupé de la marca alemana, es una tentación que incita a pisar el pedal derecho sin piedad, el nuevo motor nos lo permite pero las normas no. En cualquier caso uno se ve en todo momento rodeado de una seguridad impecable.

No cabe duda de que sobrepasarse con el acelerador, puede acabar mal para el bolsillo, ya que a partir de una cierta velocidad las cifras de consumo se disparan más allá de los 13 ó 14 litros a los 100 kilómetros. A pesar de todo habrá conductores a los que le merezca la pena.

El 300 CE no ha perdido ni un ápice de sus cualidades ruterías ya que se mantienen los mismos esquemas de suspensiones con los que ya lograba buenos resultados.

La suspensión trasera Multilink se ve apoyada en nuestra unidad de pruebas con una opción que se puede catalogar de dos distintas formas. La regulación antipati-



**MIENTRAS ESTUDIAS
EMPIEZA A AHORRAR
Y HAZTE CON UNA BECA
PARA TRABAJAR.**



INFORMATE EN EL
900-17 17 17



Banco
Santander

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Distribución variable. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,5 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 231 CV (170Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 27 mkg (265Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección electromecánica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios automática de cinco relaciones. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h. En 5ª a 1.000

rpm: 42,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo Mc Pherson con muelle y barra estabilizadora. Amortiguadores de gas, Muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, sistema multibrazo con brazos y barra estabilizadora. (Sistema Multilink).

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 ZR 15. Llantas de aleación de 6,5 J X15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.470 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	15,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	9,5
En conducción rápida.....	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	10,8
A 140 km/h de cruceo.....	12,5
A 180 km/h de cruceo.....	14,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	12,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	530

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	228
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	16,3
1.000 m salida parada.....	29,3
De 0 a 100 km/h.....	8,6
Recorriendo (metros).....	135
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	14,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	14,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	27,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	27,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	5,8
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	5,7
recorriendo (metros).....	162

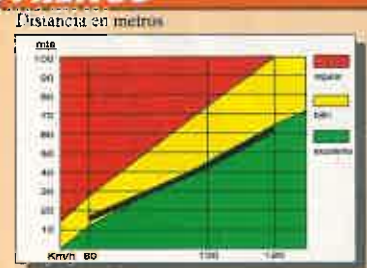
EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

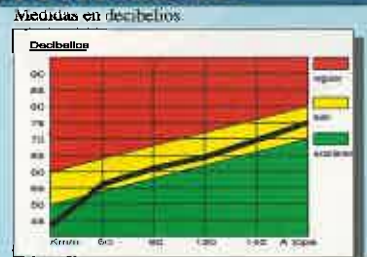
Tapicería de cuero.....	347.529
ASR.....	402.591
Aire Acondicionado.....	438.900

FRENOS



A 60 Km/h: 15,4
A 100 Km/h: 42,8
A 120 Km/h: 61,7

SONORIDAD



Al ralentí 42,7
A 60 Km/h 56,0
A 90 Km/h 61,7
A 120 Km/h 64,6
A 140 Km/h 66,9
A Tope 75,4

naje (ASR) impide, automáticamente utilizando el freno, que las ruedas propulsores pierdan tracción. Si no es suficiente el sistema recurre también a reducir el par y con ello la fuerza del motor. Su efectividad es impecable, pero el coche pierde parte de su carácter y por supuesto quedan bastante limitadas las pretensiones deportivas.

La opción del ASR, va acompañada de una tecla en el cuadro con el dibujo de una rueda con cadenas antideslizantes. Cuando hay que recurrir a este sistema por causa de la nieve, la tecla anula el ASR que ante las vibraciones, no sabría como responder. En cualquier caso, éste vuelve a funcionar a partir de 60 Km/h.

El 300 CE 24 pese a su tamaño y su peso se muestra mucho más ágil de lo que en un principio se pueda pensar. Incluso en ciudad y gracias a una dirección asistida de extraordinaria eficacia, se pueden hacer malavarismos sin peligro de «rozón».

LUJO ALEMAN

El habitáculo, está presidido como es habitual por un volante algo exagerado, pero al que uno termina acostumbrándose. En el nuevo modelo se ha utilizado más madera y los acabados se han cuidado todavía más si cabe, cosa que parece casi imposible dado el grado de perfección que en este aspecto siempre ha caracterizado a la marca germana. Para aislar aún mejor el espacio reservado a los pasajeros, se ha aumentado el grosor de los cristales, lo que unido al nuevo cambio que es bastante más silencioso, ha permitido una reducción importante del ruido ambiental.

En equipamiento y como también es habitual se encuentran muchas lagunas, sobre todo si consideramos que el coche vale lo que vale, es decir mucho. De serie contamos con cerraduras centralizadas, elevalunas eléctricos, antibloqueo de frenos y dirección asistida, todo lo demás es opción. Elementos como el ASR, el aire acondicionado, el ASD, los reposacabezas traseros, la tapicería de cuero o el techo corredizo entre otros, son opcionales con recargo (en un coche de ocho millones de pesetas!).

Un Mercedes sin muchos de estos elementos es impensable, por lo que de una forma muy hábil la marca se agencia un buen sobrepeso, algo que sin embargo no parece importar mucho a todos sus clientes.

En el interior de este coupé se acomodan tranquilamente cuatro adultos, pero no más. Los asientos son cómodos y sujetan medianamente el cuerpo, aunque sin la tapicería de cuero sujetarían seguramente mejor. En general se respira una atmósfera de lujo y elegancia que se puede aumentar a medida que vayamos invirtiendo en extras.

En el maletero se pierden los bultos pequeños y encaja a la perfección el equipaje normal de cuatro personas.

Cuando nos sentamos al volante de este

LA CAJITA MÁGICA

La nueva caja automática de cinco marchas que estrenó la versión SL, se ofrece como opción en el CE 24 V. Ocupa prácticamente el mismo sitio y sólo pesa ocho kilogramos más que la utilizada hasta ahora. Las cuatro primeras relaciones así como la marcha atrás, se engranan hidráulicamente, mientras que la quinta se manda de forma electrónica.



OPCIONAL.

Las opciones con sobrepeso son normales en Mercedes. En un interior superatractivo, encontramos como siempre un volante muy grande, más madera y una computadora opcional muy completa.

coupé, se agradece el que un mecanismo nos acerque el cinturón de seguridad hasta el hombro. Tras unos segundos de despreciarlo, se vuelve a situar en su lugar y si pretendemos utilizarlo, tendremos que recurrir a abrir y cerrar la puerta o a realizar una tremenda contorsión para rescatarlo. En cualquier caso un sistema exótico regalo de la casa.

Andrés Mas
Fotos: Alfonso J. Nieto

MECANICA

MOTOR	Excelente	Con la culata de cuatro válvulas por cilindro, el seis cilindros alemán ha ganado en rendimiento.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	La nueva configuración de cinco marchas, posibilita una buena utilización combinada.
TRANSMISION	Buena	Acortar algunas relaciones consigue una buena respuesta, pero queda reflejado en el consumo.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Los asientos son nuevos, pero no llegan a sujetar como los de las versiones más deportivas.
CLIMATIZACION	Normal	Si queremos disfrutar del aire acondicionado, tendremos que sumárselo a los ocho millones.
SONORIDAD	Excelente	El seis cilindros suena lo justo, ni más ni menos. En ningún caso llega a molestar.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Excelente	En todo momento se tiene la sensibilidad justa. Y un buen tacto siempre se agradece.
FRENOS	Buena	Detener tonelada y media en pocos metros no es fácil. Para ello se utiliza el ABS de serie.
SUSPENSION	Excelente	Sin llegar a ser incómodos, los amortiguadores aguantan sin rechistar una utilización deportiva.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Buena	Tratándose de un coupé, cuatro adultos viajan cómodamente sin apreturas.
MALETERO	Buena	Es muy generoso en cualquier circunstancia. Tiene pocos huecos muertos y mucho fondo.
CALIDAD	Excelente	Como ya nos tienen acostumbrados los modelos alemanes, el producto es superior.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Se consigue rápidamente y a un régimen muy razonable gracias al nuevo cambio.
ACELERACION	Excelente	La caja automática responde rápida y suavemente. Además se han acortado las relaciones.
RECUPERACION	Buena	La rapidez con la que entra el «Kick-down» permite superar sin problemas este apartado.

ECONOMIA

CONSUMO	Regular	Al acortarse las relaciones, el consumo alto acompaña al buen comportamiento del coche.
EQUIPAMIENTO	Regular	Se ha mejorado aún más la terminación, pero el equipamiento sigue siendo pobre.
PRECIO	Regular	Mercedes siempre ha vendido sus coches a precios elevados, éste no es una excepción.

FRENTE A SUS RIVALES

Sólo existe en el mercado un modelo que por potencia y filosofía rivaliza con el nuevo 300 CE 24 Automático, el Maserati 222 E Aut. El italiano es más potente y su espíritu más deportivo, es un pura raza capaz de transmitir otro tipo de sensaciones. El alemán es bastante más tranquilo, lo que no le impide conseguir prestaciones brillantes. En equipamiento el Maserati lleva las de ganar, lo que no pasa con la calidad de acabado, tema en el que un coche alemán no tiene competidor. El Maserati es más barato y cuenta con más equipamiento, pero no es un Mercedes.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz Española S.A. José Ortega y Gasset 22 28006 Madrid. Tel: (91) 4319400. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 92 puntos de asistencia técnica en España.

SUZUKI SWIFT SEDAN 1.6 GLX

NUEVOS HORIZONTES

Suzuki, de la mano de la red de concesionarios Santana ofrece al público español un nuevo modelo: el Swift Sedan 1.6 GLX.

Un coche familiar que viene a sumarse a un segmento muy competido y en el que la marca japonesa no quiere perderse la oportunidad de optar a un puesto entre la competencia.

PRUEBA

Motor 16

HASTA el momento, Santana comercializaba en nuestro país el Suzuki Swift 1.3 GTi, un pequeño utilitario de tres puertas animado por un potente motor con clara vocación deportiva. Ahora, y con el ánimo de llegar a un sector de público diferente, ha comenzado a comercializar las nuevas versiones con carrocería de tres volúmenes. El fabricante ofrece dos variantes, una de tracción delantera y otra con tracción a las cuatro ruedas. Para dar a conocer este vehículo hemos elegido la de tracción a las ruedas delanteras, porque lógicamente debe ser la que más aceptación tenga.

A simple vista se puede comprobar que estamos ante un vehículo totalmente nue-

vo; sólo el frontal guarda similitud con el modelo de tres puertas. La carrocería tiene un diseño moderno con una forma de cuña muy acusada que hace que la traseña quede alta y que le confiere una buena penetración aerodinámica. Con respecto al modelo de dos volúmenes ha ganado algo en longitud, pasando de 3,71 metros a poco más de cuatro metros, con esto ha ganado mucho en habitabilidad ofreciendo mejor espacio para sus ocupantes, sobre todo a los de las plazas traseras permitiendo de esta forma una utilización de tipo familiar. Esta vocación se ve reforzada gracias a la mayor longitud en una mejor capacidad de carga del maletero.

Interiormente tampoco guarda mucha similitud con el modelo conocido, el sal-

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Frenos eficaces
- Habitabilidad razonable

SUZUKI SWIFT SEDAN 1.6 GLX
1.665.000 PTAS

- Balanceo de la carrocería
- Desarrollos largos
- Acabado mejorable

DEFECTOS



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata realizados de aluminio. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 91 CV (68 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 13,6 mkg (133 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Un carburador de garganta variable. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco, mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,7

km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo Mc Pherson con amortiguadores telescópicos, muelle helicoidal y barra estabilizadora. Trasera: Independiente mediante brazos oblicuos con amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 165/65 HR 14. Llantas de chapa de 4,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 840 kg. Capacidad del depósito de combustible: 40 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,5 km/h de promedio.....	7,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	5,4
En conducción rápida.....	11,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	8,7
A 140 km/h de cruceo.....	9,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	6,9
AUTONOMIA MEDIA	
Capacidad depósito (l.).....	40
Kilómetros recorridos.....	478

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h.....	171,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	17,7
1.000 m salida parada.....	32,8
De 0 a 100 km/h.....	10,6
Recorriendo (metros).....	178
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	35,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	38,3
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,5
recorriendo (metros).....	336
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	16,0
recorriendo (metros).....	449

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Pintura metalizada: 12.000 pts
Aire acondicionado: 175.000 pts

FRENOS

Distancia en metros



A 60 Km/h: 18,9.
A 100 Km/h: 51,1.
A 120 Km/h: 76,2.

SONORIDAD

Medidas en decibelios



Al ralentí 57,2 A 120 Km/h 72,3
A 60 Km/h 66,4 A 140 Km/h 77,4
A 90 Km/h 67,6 A Tope 82,2

picadero y cuadro de instrumentos son los únicos puntos en común. Volante, asientos y tapicería son nuevos. El volante tiene un diseño menos deportivo, al igual que los asientos, a los que hay que criticarles un respaldo muy plano, con poca sujeción lateral.

Por lo que respecta a su acabado, la presentación es buena, pero pensando en abaratar el producto final lo más posible, los materiales utilizados no son de primera calidad y hay algunos detalles en este sentido muy mejorables. El equipamiento por su parte no está mal, teniendo en cuenta su precio final, 1.665.000 pesetas, incluye cierre centralizado de puertas, apertura del tapón de llenado de combustible y del maletero desde unos mandos situados en el puesto de conducción. Los elevavinas son manuales, pero en cambio los espejos se regulan eléctricamente. Un detalle curioso es que en la consola central tiene un original sujetavaso.

Uno de los puntos más atractivos del



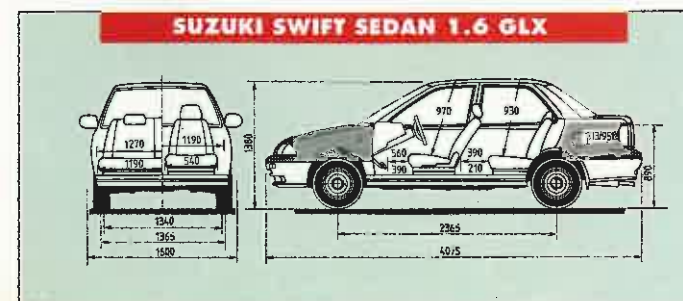
TERCER VOLUMEN.
El nuevo modelo de Suzuki tiene ahora tres volúmenes. Dispone de una línea moderna con ausencia total de ángulos rectos. La parte trasera cuenta con nuevos grupos ópticos.

nuevo modelo de la marca japonesa es su motor. Un tetra-cilíndrico de 1,6 litros, que siguiendo la tradición de la marca está coronado por una culata de cuatro válvulas por cilindro, aunque curiosamente en el sistema de alimentación han recurrido a un carburador de doble cuerpo; el resultado final es un motor de 91 caballos de potencia, con una suavidad de funcionamiento y elasticidad envidiable. Una pena que no se vea acompañado por una

caja de cambios todo lo adecuada que cabría esperar, con unos desarrollos finales excesivamente largos, sobre todo la quinta velocidad, que a la hora de ir con el coche cargado sólo sirve para llanear.

Por lo que a comportamiento se refiere, la marca con el ánimo de adecuarlo a su filosofía se ha dotado de unas suspensiones blandas pensadas para ofrecer un buen confort de marcha. Por lo tanto tiene que quedar muy claro que el comportamiento es totalmente distinto al del Suzuki Swift hasta ahora conocido y que como ya se sabe tiene un carácter deportivo. En el modelo de tres volúmenes la inclinación de la carrocería es muy acusado y en apoyos largos el tren delantero da una sensación de flotabilidad y cabecea notablemente. Otra cosa que no nos gustó fue el comportamiento del tren trasero en zonas bacheadas donde se pueden apreciar unos rebotes, que más que peligrosos son incómodos. Donde también se puede comprobar el carácter tranquilo de este

MOTOR A LA MODA.
El motor del Swift Sedan como buen japonés dispone de culata de cuatro válvulas por cilindro. Las suspensiones son blandas pensadas para ofrecer un buen confort de marcha.





MAYOR AMPLITUD.

Con el tercer volumen, el Swift es más largo que el modelo de dos volúmenes, lo que se traduce en una mejor habitabilidad para los pasajeros. Por el diseño del volante se puede comprender el carácter tranquilo del coche.

vehículo es en los virajes muy cerrados, que abordándolos con decisión se producen pérdidas de tracción. La dirección por su parte peca de dura a coche parado, pero a buena velocidad se muestra muy precisa y con un buen tacto. El sistema de frenos con discos autoventilados en las ruedas delanteras es muy eficaz y aguanta a la perfección un uso prolongado sin que dé el más mínimo síntoma de fatiga. Una cosa curiosa es que cuando fuimos a recoger el coche a Santana nos dio una sensación rara y en rectas daba la impresión de ir flotando y de no mantener una trayecto-

FRENTE A SUS RIVALES

El Suzuki Swift Sedan no tiene un rival directo. Dispone de un motor de 1.600 centímetros cúbicos de 16 válvulas. El único disponible en España con este sistema es el nuevo Rover 216 GSi, que por precio está incluido en otro segmento mayor. Por lo tanto los coches que más se asemejan a los conceptos del Swift pueden ser el Ford Escort Ghia 1.6 (1.617.208 ptas.), Opel Kadett 5P LS 1.6 (1.570.788 ptas.), Peugeot 309 SR (1.803.862 ptas.), Renault 19 Chama de GTX (1.663.319 ptas.) y Seat Málaga GLX 1.5 (1.385.097 ptas.). Aunque todos estos modelos tienen un tamaño un poco mayor.



MECANICA		
MOTOR	Bueno	Es muy suave de funcionamiento y hace gala de una magnífica elasticidad.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	El manejo es bastante suave, pero los recorridos son un poco largos.
TRANSMISION	Normal	Los desarrollos de las tres primeras velocidades son acertados. La 4ª y 5ª son largas.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Se ve penalizada por los desarrollos largos de la 4ª y la 5ª.
ACELERACION	Buena	Es adecuada para un coche de su cilindrada y potencia.
RECUPERACION	Normal	Una vez más los desarrollos largos del cambio le vuelven a jugar una mala pasada.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Tiene buen tacto y rodando a alta velocidad ofrece una buena precisión.
FRENOS	Bueno	Gracias a los discos autoventilados de las ruedas delanteras aguanta bien los esfuerzos.
SUSPENSION	Normal	Sus tarados blandos hacen que la carrocería se incline más de lo deseado.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Todo está a mano, lo más criticable son los asientos delanteros que tienen poca sujeción.
CLIMATIZACION	Buena	Es suficientemente potente y se distribuye bien en el habitáculo.
SONORIDAD	Buena	El motor del Swift se mantiene dentro de los límites de los coches de su categoría.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Teniendo en cuenta el coche del que deriva las medidas interiores son muy aceptables.
MALETERO	Bueno	Es más grande de lo que cabía pensar. Además el asiento trasero es abatible.
CALIDAD	Normal	Con el ánimo de abaratar costos la marca ha escatimado la calidad de los materiales usados.
ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	En condiciones normales de uso es muy bueno. Si se abusa del acelerador se dispara un poco.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Se le puede considerar adecuado teniendo en cuenta su precio final.
PRECIO	Bueno	Tiene un precio ajustado, teniendo en cuenta su mecánica moderna y la calidad.

ria recta tras comprobar la presión de los neumáticos se vio que era algo más alta que la recomendada por el fabricante. Una vez puesta a su medida correcta, este defecto se corrigió casi al cien por cien, lo que nos indica que la presión de los neumáticos es muy sensible y hay que intentar mantenerla en las cifras recomendadas por el fabricante.

En definitiva un modelo de carácter eminentemente familiar, que nada tiene que ver con el Swift 1.3 GTi que hasta ahora comercializaba la marca en España. Este coche con tres volúmenes no permite una conducción tan racing como su hermano de gama, pero por contra ofrece una excelente habitabilidad y capacidad de maletero.

Manuel Madrid

Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Land Rover Santana S.A. Avenida de Manoteras, 12 28050 Madrid. Teléfono (91) 766 42 22. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 250 puntos de asistencia en toda España.

PERFIL WHITE LABEL

PEDRO JUEZ

EDAD: 29 años.

PROFESION: Instructor de vuelo. Dos veces Campeón de España de Vuelo sin motor (1986-87).

AFICIONES: "Volar, volar y volar. Con motor, sin motor, en globo, en dirigible o en helicóptero."

ULTIMO LOGRO: Título "C" de oro y diamantes de la F.A.I. en vuelo sin motor.

POR QUE HAGO LO QUE HAGO: "De pequeño, como todos, estaba siempre en las nubes. He logrado poder trabajar allí."

SI WHISKY: White Label con mucho hielo. "Es la mejor manera de tener los pies bien puestos sobre la tierra."



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



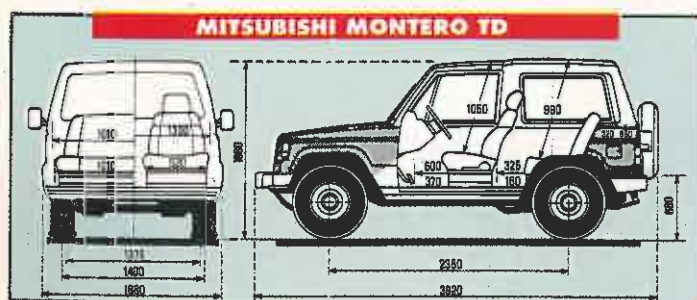
Mercedes-Benz Clase 190.

PRUEBA

Motor 16

**ESTILO NIPON.**

Todo está contemplado en el interior del Montero. La instrumentación es muy completa y la disposición bastante racional.



68 / Motor 16

**GRAN CONFORT.**

Uno de los aspectos que más ha ganado en el nuevo Montero es el confort.

**VIRTUDES**

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Equipamiento

MITSUBISHI MONTERO TD
PRECIO: 3.613.959 p.l.s

- Recorrido suspensión delantera
- Asiento trasero pequeño
- Dirección ligera

DEFECTOS

El Mitsubishi Montero es un viejo conocido de nuestros lectores, pero a partir del primero de abril incorpora unas ventajosas mejoras mecánicas, entre las que hay que destacar la suspensión trasera por muelles, que lo hacen todavía más interesante.

MITSUBISHI MONTERO TD

SUAVE, SUAVE

DESDE la primera vez que probamos un Montero, quedamos impresionados por sus cualidades tanto de uso en todo terreno como en carretera. El buen compromiso logrado se debía principalmente a un acertado sistema de suspensión, que conjugaba la suspensión independiente delante y el eje rígido detrás. No obstante, siempre nos había quedado la pequeña duda de qué pasaría con este coche si en lugar de las ballestas que actuaban como elemento elástico, se incorporasen muelles. Ahora esta duda se ha despejado, puesto que la gama Montero para este año incorpora una nueva suspensión posterior, además de otros detalles tanto mecánicos, como de equipamiento.

Con la nueva suspensión, se ha mejorado sensiblemente en varios aspectos. Por

una parte tenemos el confort, que se beneficia de la progresividad de los muelles, en comparación con la violenta reacción típica de las ballestas. Además, en estos Montero, se ha ido hacia un tipo de neumáticos muy rúters, que disminuyen la rumorosidad de marcha.

También la caja de cambios ha sido objeto de una profunda remodelación y ahora los sincronizadores son de nuevo diseño. En el interior hay también novedades, tales como el reposapiés para el conductor y un equipamiento muy completo.

Todo esto viene además acompañado de una agresiva política de precios, y en contra de lo que suele ser habitual cada vez que se produce una mejora en un coche, los Montero mantienen exactamente los mismos precios que antes de la remodelación. Los cortos, se siguen presentan-

do en dos versiones: Kaiteki y básico. La versión probada esta semana es la Kaiteki, que entre otras cosas dispone de aire acondicionado, asiento del conductor con suspensión, elevalunas eléctricos y un estupendo radiocassette, así como de un depósito de combustible más capaz.

El aspecto externo no varía respecto a las anteriores versiones y el motor sigue siendo el turbodiesel con intercambiador de calor que desarrolla 95 caballos y permite una conducción muy desahogada en cualquier tipo de terreno.

Ya en carretera, se nota la adopción de la nueva suspensión en forma de una suavidad de marcha notable. Particularmente, en estas versiones cortas, los ocupantes de los asientos traseros recibían directamente los rebotes de la suspensión. Ahora al conseguirse un sistema

Motor 16 / 69

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.477 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,1 mm. Carrera: 95 mm. Compresión: 21 a 1. Potencia máxima: 95 CV(70 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 23,9 mkg (235 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección, turbo e intercooler. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción trasera engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1

km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: Recirculación de bolas. Asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No

SUSPENSION: Delantera: De ruedas independientes con triángulo transversal y barras de torsión. Barra estabilizadora. Amortiguadores de gas. Trasera: Eje rígido con muelles y amortiguadores. Barra estabilizadora y brazo de reacción.

RUEDAS: Neumáticos: 215 R 15. Llantas de chapa 5,5 X 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.615 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	11,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	8,4
En conducción rápida.....	15,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	14,5
A 140 km/h de cruceo.....	16,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	10,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	450

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	141,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	21,3
1.000 m salida parada.....	41,4
De 0 a 100 km/h.....	21,2
Recorriendo (metros).....	389
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	37,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,1
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	22,7
recorriendo (metros).....	608
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	24,8
recorriendo (metros).....	575

EQUIPAMIENTO

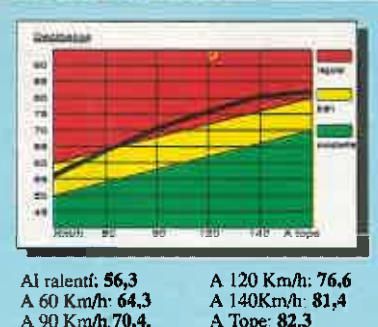
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores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

OPCIONES:
Pintura metalizada: 56.000 pts

FRENOS



SONORIDAD



FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales tradicionales del Montero se mantiene, puesto que el nuevo esquema de la suspensión no lo ha hecho cambiar ni de precio ni de categoría, por lo que hay que hablar del Isuzu Trooper (3.413.306 pts), el Nissan Patrol (3.481.075 pts) y el Daihatsu Rocky (3.506.538 pts). De todos estos, el Montero es el más pequeño, pero también es el que tiene un equipamiento más completo y ofrece un nivel de confort más elevado. Así pues las condiciones del mercado no han variado.

mucho más progresivo, esto se nota mucho menos. En carretera ha desaparecido gran parte del nerviosismo que caracterizaba a las reacciones del eje trasero. Apenas rebota y si el firme es bueno se conduce con mucha alegría y tan sólo se aprecia un progresivo deslizamiento del eje posterior, que incluso resulta divertido.

En campo, estos rebotes que se producen con las balistas, han desaparecido, por lo que la conducción se hace mucho más relajada y mas efectiva, ya que los recorridos de suspensión son más largos. Gracias al diferencial autobloqueante, se superan las zonas trialeras sin problema. La suspensión delantera está limitada en su recorrido por el ángulo que forman las transmisiones, pero tiene un tarado optimo para una utilización mixta.

En cuanto a las mejoras introducidas en la caja de cambios, no afectan para nada a los desarrollos ni al escalonamiento de las marchas, pero lo que sí notará el conductor será una mayor suavidad en el manejo de la palanca, sobre todo con el motor frío.

En términos generales, el aspecto que más gana con todas estas mejoras es el confort, que tanto por suavidad, como por silencio de marcha supera con nitidez a su antecesor. Además su capacidad trepadora ha mejorado gracias a unos recorridos de suspensión más largos, por lo que la mejora es evidente.

Víctor Piccione
Fotos: José A. Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: ICA S.A. Don Ramón de la Cruz, 105 28.007 Madrid. Teléfono (91) 401 76 62. Garantía: Tres años sobre la mecánica y seis anticorrosión. Red de postventa: 17 en toda España.



ES

GUY LAROCHE
PIERRE BALMAIN
AQUASCUTUM
PAL ZILERI
DAKS SIMPSON
CHRISTIAN DIOR
CANOVAS'S CLUB
BURBERRY'S
VALENTINO
GOLF AND GREEN

ES

LA FUERZA
DE LO EXCLUSIVO

ES PRIMAVERA,

ES MODA, ES

El Corte Inglés

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



La dirección de Antonio Martín Valbuena.

 Pepe Domingo Castaño, *como*  *todos los domingos.*

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

La retransmisión CASI TOTAL *del partido local.* Y ahí no queda todo.

Todo el fin de semana haciendo deporte. Desde el "CARRUSEL"
de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de

"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS
POR LA NOCHE.

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

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



SERVICIO DE RECLAMACIONES

LOS FABRICANTES, MAS CERCA DEL USUARIO

Los fabricantes de automóviles libran una nueva batalla: la atención al cliente. Prácticamente todos, ofrecen un canal directo de comunicación al usuario para que éste tramite sus quejas.

DESPUES de sufrir varias experiencias negativas con su primer Ford Fiesta, M.S.G., usuaria madrileña, volvió a convertirse en propietaria de un nuevo modelo de esta marca a los pocos meses. Sus reticencias respecto a este modelo fueron en aumento cuando su nuevo Fiesta 1.1 comenzó a dar signos de calentamiento así como problemas varios. Indignada, se puso en contacto con la central de la marca en Madrid, quien inmediatamente tramitó el asunto a través del concesionario oficial Madison. Tres días después de manifestarse el problema, el concesionario le comunicó la solución de la avería. Pero ¿qué sucede con aquellos usuarios que no consiguen que sus reclamaciones sean atendidas por el concesionario? ¿Qué tienen que hacer estas personas: reclamar a la marca, intentar que el asunto se tramite a través de la Oficina de Ayuda al Consumidor, acudir a los tribunales...?

Es un problema de difícil solución, al cual los fabricantes están prestando la atención que se merece. La mayor parte, conscientes de la importancia que tiene el que el cliente quede satisfecho, no sólo del automóvil que compra, sino del servicio postventa, cuentan ya en sus servicios postventa con oficinas de atención al cliente. Así funcionan:

• **Alfa Romeo. Departamento de Atención al Cliente.** Teléfono (91) 6544011. La mayor parte de las reclamaciones que recibe Alfa Romeo se tramitan mediante concesionario. La marca se pone en contacto con el cliente y con el concesionario y se hace un seguimiento del tema a través de los delegados técnicos de Alfa.

• **BMW. Departamento de Atención al Cliente.** Teléfono (91) 6561811. El fabricante germano, en el momento en que recibe una reclamación, se pone al habla con el concesionario, para cambiar impresiones e intentar que éste se responsabilice si se trata de una reparación mal efectuada y después habla de nuevo con el usuario. En BMW se busca que si el con-

cesionario es el responsable del fallo, él mismo se encargue de dar la satisfacción debida al usuario. Todas las reclamaciones se someten a un estudio detallado para detectar los defectos y solucionarlos en el menor plazo de tiempo posible.

• **Citroën. Departamento de Atención al Cliente.** Teléfono (91) 5851184. El funcionamiento de este departamento se basa en la realización de una función mediadora entre el cliente y el concesionario para encontrar una solución satisfactoria para ambas partes. En el caso de que se repare un automóvil pero el cliente no acabe de quedar convencido del resultado se prolonga la garantía del vehículo y en casos límite en los que el vehículo tiene un defecto incorregible se puede cambiar el coche por otro nuevo.

• **Fiat y Lancia. Departamento de Relaciones con el Cliente.** Teléfono (91) 7473100. El funcionamiento es similar al de otros departamentos de otras marcas. Cuando se recibe la reclamación, se ponen en contacto con el cliente y con el concesionario. Se procede a investigar la reclamación y en un momento dado se puede enviar un delegado técnico que supervise la reparación. En Fiat cuentan con un «defensor de usuario» que se encarga de defender los intereses del cliente ante la marca. En Lancia se sigue un procedimiento idéntico al de Fiat.

• **Ford. Departamento de Relaciones con Clientes.** Teléfono (91) 5718096. Ford dispone de un avanzado sistema informático encargado de canalizar las quejas. Este sistema trata de agilizar al máximo

En algunas marcas se ha creado la figura del defensor del usuario.

la solución de los problemas. El funcionamiento pone en contacto a usuario y concesionario. En caso de que el coche tenga un defecto incorregible y éste se comprueba se sustituye el automóvil.

• **Honda. Departamento de Relaciones con el Cliente.** (93) 3708255. La marca japonesa dispone de una persona encargada de tramitar las reclamaciones. La central se pone en contacto con cliente y concesionario y luego responde al cliente mediante carta.

• **Mazda. Departamento Postventa.** Teléfono (91) 2624235. De momento Mazda no cuenta con un Departamento de atención al cliente, pero en breve dispondrá de él. Las quejas se tramitan dependiendo del tema al departamento técnico o al departamento comercial. El concesionario es el que traslada la queja a la central y allí se ponen en contacto con el cliente.

• **Mercedes Benz. Dirección de Servicio al Cliente.** Teléfono (91) 4319400. En Mercedes las quejas se tramitan directamente. Se ponen en contacto con el concesionario para verificarla y después con el cliente. Dependiendo del tema se tramita por el departamento técnico o por el comercial.

• **Mitsubishi. Departamento Postventa** Teléfono (91) 4017662. Este fabricante no cuenta con un departamento dedicado a este tema. Normalmente las reclamaciones las soluciona el usuario en el concesionario. Pero si no es así y contacta con la central, ésta se pondrá al habla con el concesionario.

• **Nissan. Servicio Postventa.** Teléfono (93) 3358011

En el caso de este fabricante, pocas son las quejas que atienden directamente. La mayor parte se resuelven vía concesionario.

• **Opel. Departamento de atención al Cliente.** Teléfono (91) 5561338. En Opel en primer lugar se comprueba la reclamación del cliente y en caso necesario se envía un ingeniero técnico a comprobarla.

En caso de tener que volver a reparar el automóvil de nuevo se procede a dar fecha al usuario. Si el problema es del concesionario, Opel da instrucciones directas al mismo para subsanar

COMO FUNCIONA CONSUMO

LA Oficina Municipal de Información al Consumidor se convierte en la penúltima vía, cuando el usuario no ve satisfechas sus reclamaciones. En primer lugar la Oficina abre una ficha para el usuario. Después se pone en contacto con el Concesionario o el taller, intentando una solución amistosa. Si no se llega a ella se pasa el expediente a la junta arbitral, que está formada por tres jueces. En la junta arbitral se escucha a las partes y se emite un fallo que puede ser favorable o no, o simplemente favorecer en parte al reclamante.

el problema. A continuación el tema se sigue desde la central para comprobar el resultado, hablando personalmente con el cliente.

• **Peugeot. Departamento de relaciones con Clientes.** Teléfono (91) 3472000. En Peugeot, una vez recibida la reclamación, contactan con el concesionario para recibir su opinión así como la mayor cantidad de información posible. La actitud de la marca es la de mediar en el problema y si el cliente tiene razón obligar al concesionario a realizar correctamente la reparación.

• **Renault. Departamento de Relaciones con los clientes.** Tel (91) 202 29 94.

Renault encarga la resolución de las reclamaciones al servicio post-venta del concesionario afectado por la misma. En casos determinados estas reclamaciones se resuelven a través de las Delegaciones provinciales de la marca.

• **Rover. Oficina de atención al Cliente.** Teléfono (91) 6768211. Las reclamaciones de los clientes se orientan a través de los concesionarios. Investigan el asunto mediando en la reclamación.

• **Saab. Departamento Postventa.** Teléfono (91) 3838352. Se encarga de tramitar todas las reclamaciones. Pone en contacto a cliente y concesionario y actúa como intermediario.

• **Seat-Audi-Volkswagen. Departamento de Relaciones con los Clientes.** Teléfono (93) 2158835. Cada marca funciona independientemente, pero siguen unas líneas idénticas. La reclamación primero se tramita a nivel regional y después a nivel central. El concesionario es el primer y único responsable ante el cliente.

• **Toyota. Departamento Postventa.** Teléfono 429.9784. Las reclamaciones las tramitan directamente los concesionarios. Sólo en casos aislados las quejas se elevan a la central.

• **Volvo. Departamento de Relaciones con los Clientes.** Teléfono (91) 2621500. Las reclamaciones, una vez investigadas se tramitan a través del concesionario. La marca sólo actúa como intermediaria entre usuario y concesionario

Gonzalo Serrano

En casos determinados, personal técnico cualificado comprueba «in situ» el alcance de la avería.

Los fabricantes verifican todas las reclamaciones que llegan a su conocimiento.

DESPRECIO A LA VIDA



P. PLICOT

El 15 de febrero pasado, en una salida de la tristemente célebre M-30 de Madrid, un autobús volcó, tras haber rodado toda la noche, con 55 estudiantes y sus profesores. Dos jóvenes muertos y ocho heridos de extrema gravedad, tal fue el balance de la desgracia. En este caso, el «diagnóstico» oficial no dejó lugar a dudas: hubo exceso de velocidad. Suponemos que el chófer cargará con la responsabilidad y luego se integrará «el suceso» en el frío cómputo estadístico con el inapelable veredicto: «velocidad inadecuada», dos palabras «mágicas» que se repiten en el 90 por ciento de los accidentes, con independencia de las causas secundarias.

«Velocidad inadecuada», podríamos aceptar la fórmula si tuviera algún sentido al alcance de todo el mundo. La «inadecuación» exige «comparación». Sólo puede producirse y apreciarse con relación a criterios claros, inamovibles y sobre todo, comprensibles por cualquier ciudadano andante o colocado detrás de un volante.

Partiendo de esta imprescindible base lingüística de E.G.B., la «inadecuación» se determinaría con arreglo a ciertos estados del conductor, a su inexperiencia y a un sin fin de factores que conforman la noción de «error humano». También, la «inadecuación» se juzgaría con relación a los conceptos de las vías, a su carencia de señalización, a sus cruces y curvas criminales, a la falta de información imperativa, o con relación a la ausencia de carriles de aceleración y deceleración, sólo para dar algunos ejemplos.

Así, tendríamos estadísticas aleccionadoras, para todos, acarreado intervenciones fructíferas, tras su publicación, con vista a SALVAR VIDAS y mermar las ingentes pérdidas financieras.

Debería ser así, pero no lo es porque al hablar, sin más, de «velocidad inadecuada», todo el peso de la responsabilidad recae en los conductores, nada más que en ellos.

«Fórmula mágica» decíamos y maravilloso hallazgo de la retórica que «blanquea» por completo a Señorías, Excelencias y Administración.

¡Cuidado, señores! Están olvidan-

do, simplemente, que tienen obligación constitucional y compromiso electoral de garantizar nuestra seguridad y libertad de desplazamiento. ¿Cómo podríamos calificar esta jugarreta e insensibilidad cuando se trata de proteger vidas humanas y, también, bienes preciados que cuestan mucho sudor?

¿Qué podríamos hacer, sobre todo, para despertar su conciencia y hacerles entender que nuestra paciencia, humana, tiene límites? Por muy bien arropada que esté, la irresponsabilidad no perdura mucho tiempo: Desgarra el civismo, justifica la rebelión.

Estas tristes comprobaciones, obviamente, no tienen «sentido único» y nos obligan a volver al accidente inicialmente recordado porque las



Las graves culpas del Estado por su desprecio a «la vida ajena», no eximen al ciudadano de su propia responsabilidad.

graves culpas del Estado por su desprecio a «la vida ajena», la NUESTRA, no eximen al ciudadano de sus propias responsabilidades.

En efecto, ¿cómo podríamos calificar la insensibilidad de esos padres, educadores y empresario que pudieron confiar 55 prometedoras vidas a un chófer único, a sabiendas de que iba a conducir durante toda una larga noche, de Málaga hasta Madrid?

Con tan sólo trescientas pesetas por persona, podían disponer de un segundo y experimentado conductor. ¡Una vida a cambio de trescientas pesetas! ¡Qué desprecio por la propia vida!

Un factor que no entra en las estadísticas, pero sí, en programas de educación e información constantes y responsables.

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

Si tuviera algún sentido al alcance de todo el mundo se podría aceptar la fórmula de velocidad inadecuada.

NIEVES PERPETUAS A LA ORILLA DEL MAR

Esta cosa es España: tierra de saltos y contrastes bruscos, país de lo inesperado. Coges un trozo de mapa -ahí lo tienes, en estas mismas páginas, un trozo de mapa de España- y si lo miras bien, encuentras un poco de todo. Las nieves perpetuas de Sierra Nevada y los mares templados de una costa subtropical. Los pueblos altos, blancos, moriscos y las graves ciudades cristianas, renacentistas. Los castillos y los alcázares. La amapola alpina del Mulhacén y el aguacate de la huerta costera. Casi se cruzan en vuelo el azor y la gaviota. Ramonea la cabra, salta la liebre, brama el cievo, rastrea el zorro. Esta semana MOTOR 16 ha viajado, al volante de un Alfa 75 Trofeo, por tierras de Granada, Almería, Jaén, Albacete, Murcia y Valencia.



ESTA cosa es España. Pero, como me veo en la necesidad de elegir alguna ruta, algún viaje sobre este retal de España, me cifo a unos pocos puntos que van de la nieve a la espuma, pasando por las serranías. Y empiezo por todo lo alto: Sierra Nevada.

Durante unos pocos meses al año, por verano, se puede recorrer en automóvil la ruta de carreteras más elevada de Europa. Es un precioso recorrido que nos lleva desde Granada hasta Capileira, en el corazón de las famosas, íntimas y legendarias Alpujarras, pasando a la vera de los dos gigantes, Mulhacén y Veleta, alturas máximas de la Península Ibérica. Este camino pasa por la gran estación de esquí de Sierra Nevada (Solynieve) y permite una escalada al propio Veleta, única cima colosal a la que hoy puede prácticamente llegarse en coche. La carretera discurre por alturas de 3.000 metros.

Sierra Nevada, que parece un telón de fondo para los encantos moros de Granada, tiene dos caras: la norte es la que se ve desde Granada con sus nieves perpetuas; la sur son Las Alpujarras, cornisa serrana asomada al



mar de la Costa del Sol. Teniendo tiempo y ganas de disfrutar el paisaje, yo recomiendo recorrer una y otra. En el norte, amén de la capital, está el marquesado de Zenete, a caballo de las provincias granadina y almeriense, y los pueblos preciosos, con su castillo, de Lacalahorra, Moclín y Montefrío, lugares que fueron baluartes nazaries en los últimos tiempos del reino nazari.

En la cara sur, Las Alpujarras moriscas, con sus pueblos blancos tan bien preservados de la contaminación urbanística, nos ponen en los tiempos de Boabdil y Aben-Humeya. Recuerdo a Boabdil porque a Las Alpujarras, cuando el tiempo no permite llegar por la carretera del Veleta, se puede ir desde Granada por el puerto llamado del Suspiro del Moro, donde dicen que el destronado Rey Chico lloró al despedirse de su ciudad y su madre le hizo un reproche histórico. En cuanto a Abén-Humeya, fue rey durante diez meses de toda esta comarca, allá por 1568. Abén-Humeya fue un caballero llamado Fernando de Valor, nieto de un noble nazari que se bautizó al perderse Granada. Exiliados los moros a Las Alpujarras, allí vivieron en rela-

PUEBLOS BLANCOS.

De blanco immaculado, los pueblos alpujarreños, con sus casas encaramadas casi unas sobre otras, sus callejas empedradas y sus típicas chimeneas protegidas por capirotes, tienen un encanto especial.

VIAJE ITINERANTE.

Sólo durante unos pocos meses al año, se puede recorrer la carretera más elevada de Europa que conduce de Granada al corazón de las Alpujarras.



POPULAR Y ARTÍSTICO.

La presencia de los árabes en el sur de España dejó innumerables restos de su paso que se conservan salpicados con la arquitectura popular de la zona.



tiva paz durante años, hasta que la intolerancia cristiana para con sus costumbres y la violación de los privilegios concedidos por los Reyes Católicos les hicieron alzarse en armas. Fernando de Valor fue proclamado rey en Cádiz y mantuvo con sus aguerridos monjes una guerra sangrienta que sólo tras grandes pérdidas pudo terminar el Marqués de Mondéjar, al frente de los ejércitos de Felipe II. Abén-Humeya, traicionado por sus propias huestes y por el despecho de una amante, fue estrangulado en Laujar de Andarax, por las Alpujarras almerienses, donde hoy se pescan truchas en el joven Andarax, el río de Almería.

Entrando a Las Alpujarras por el Suspiro del Moro, se llega enseguida a Lanjarón, buen sitio para los padecimientos del hígado. También bueno para el recreo de la vista de quienes, como es mi caso, no sufren esos achaques. Internándonos en Las Al-

pujarras, encontraremos parajes tan hermosos como el barranco de Poqueira, por una de cuyas laderas se alinean tres pueblos: Pampaneira, Bubián y Capileira, inmaculadamente blancos, con sus curiosas casas de azotea cubierta de launa plateada, una gravilla impermeable que se obtiene triturando ciertas rocas. Los pueblos alpujarreños, poblados por

Los pueblos de la Alpujarra tienen un inconfundible carácter morisco.

una raza de serranos honestos y de pocas palabras, tienen un inconfundible carácter morisco, encaramadas las casas blancas casi unas sobre otras, estrechas las callecitas empedradas y perforados los «terraos», chimeneas protegidas por capirotes.

El municipio más alto de España es Trevélez, donde tengo un amigo que fue mi «sherpa» para subir desde el pueblo por las laderas del Mulhacén y la Alcazaba. Este paisano tiene un hermoso apodo: le llaman Juan el Nuestro. El viajero que quiera, puede alojarse cómodamente en Trevélez y disfrutar de la sencilla hospitalidad de aquella buena gente, que le contará cosas de los tres hermanos Vélez, fundadores del pueblo, le explicará cómo los aires de las altas cimas dan el punto preciso de curación a los famosos jamones y le mostrarán todos los recoletos encantos del lugar. Luego, si es amante de la lectura, puede dedicar las horas de descanso a dos

libros que yo tengo como de cabeza itineraria cuando ando por estos pagos: «La Alpujarra», de Pedro Antonio de Alarcón, y «Al Sur de Granada», de Gerald Brenan, que nacido en Inglaterra y harto de batallas tras la primera Gran Guerra, se vino a Las Alpujarras buscando una paz que encontró en el pueblecito de Yegen, donde le llamaban «don Gerardo».

Parajes alpujarreños inolvidables: Soportújar, Orgiva, Ugijar, Pitres, Busquístar, Juviles, Bérchules, Yátor... Desde muchos de ellos, casi a tiro de arcabuz, se divisa la línea costera donde se cultiva la caña de azúcar y los frutos tropicales. Allí está Motril, y cerca, Salobreña y Almuñécar, éstos dos cada uno con su castillo árabe.

Pero vamos al mar. No sería mala idea costear este trozo de mapa que hoy tenemos a mano, por la Costa del Sol de Granada y Almería, para subir luego por el litoral murciano, y así hasta donde aguanten el cuerpo y los posibles. Adra, Roquetas de Mar, Aguadulce... y Almería. Playas para el baño convencional o el remojón naturista, en cueros vivos, que hay para todo. Almería tiene su bonita alcazaba y el barrio colorista de la Chanca, cuevas árabes cristianadas, casitas de piedra y cal, mujeres que se recogen el moño ente las chumbebras, anclas jubiladas.

De todo el litoral almeriense yo me quedo con Mojácar, que es un lugar precioso y esotérico, todo lleno de misterios. En Mojácar está enterrado un matador de toros inglés que se mató por tratar de volar desde un cabezo con un ala delta. Son cosas que pasan en Mojácar, lugar donde viven todo el año gentes de todo el mundo conocido, luciendo muchos por amuleto el ídolo prehistórico, símbolo solar. Mojácar es poblamiento tan antiguo que ni se sabe bien de sus orígenes, aunque se dice que si Plinio ya la contaba entre las ciudades importantes de la Bética romana y que llegó a acuñar moneda. Lo cierto es que parece hoy un pueblo moro encaramado en un cerro, y tan bien dispuesto todo él que más parece un decorado de película. Algo puede que haya de eso, puesto que muchas gentes del cine, de las que estuvieron rodando durante años por los desiertos almerienses, compraron y reconstruyeron casas en Mojácar.

Sería cosa de continuar el viaje costero por el litoral murciano, la bahía, un punto africano, de Mazarrón, Cartagena, el Mar Menor... pero yo prefiero rematar esta crónica, forzosamente breve, con unas pinceladas de interior, algunas sugerencias sobre parajes como la zona de los naranjos y las uvas, Berja y el campo de Níjar, en Almería; la Hoya de Guadix y Baza, en Granada. Pero no quisiera olvidarme de Jaén.

VIAJAR CON ALFA ROMEO



TRADICION E HISTORIA.

En Jaén, cantada por Machado, no escasean las ciudades monumentales, como Baños de la Encina, dominada por su magnífico castillo.

La Jaén plateada de Manuel Machado, toda moteada de olivos, la de los valles sureños del Guadalquivir, las planicies centrales de Bailén y Arjona, las ciudades monumentales, renacentistas, de Ubeda y Baeza, la encastillada Baños de la Encina, y los altos lugares de Sierra Morena al Norte. Por quedarme con algo, me quedo con la Sierra de Cazorla, que es donde el Guadalquivir viene al mundo en la mejor de las cunas posibles, avenando vallecitos y charcas para abrevadero de los ciervos y las cabras monteses. En el conjunto del Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas, Cazorla es la capital del antiguo adelantamiento de su nombre, a la sombra de la Peña de los Halcones, ciudad para pintores y poetas. Muy cerca se yergue la huesa altiva del castillo que fue templo de la Iruela desde donde se puede ir bordeando el pantano de El Tranco, paisaje de fantasía, hasta Segura de

la Sierra, la del castillo mudéjar de recia planta, que tiene una fuente imperial y unos baños árabes.

Y aquí ya se me acaba el espacio de esta crónica. ¡Qué pena, con la de cosas que se me quedan en el tintero! Se me quedan nada menos que todos los lugares preciosos, tan poco pateados, de las serranías de Albacete y Murcia, la murciana y medieval Moratalla, la albaceteña y fantástica Elche de la Sierra, donde la noche del 2 de noviembre salen a paso las ánimas del Purgatorio, en un trasunto de la Santa Compañía. Es la «Suiza Manchega» de Yeste y Riópar, Ayuna...

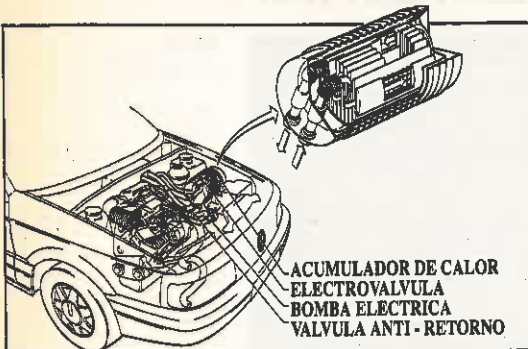
Saliendo de la serranía hacia la Mancha albaceteña, si vas por allí, encontrarás una ciudad que te dejará huella. Se llama Alcaraz y tiene una de las más impresionantes plazas mayores de España.

Eduardo Delgado

PROXIMA SEMANA

LLANURAS
MOLINERAS,
SERRANIAS
DE AZAHAR

• CIUDAD REAL
• CORDOBA
• SEVILLA
• CADIZ



ACUMULADOR DE CALOR

EN el reportaje que realizaron recientemente sobre el Salón de Ginebra comentaban de pasada que Volkswagen está a punto de lanzar al mercado un acumulador de calor. Me gustaría que me informasen sobre este aparato.

Luis Pérez
Madrid

R.- El acumulador de calor es un producto que Volkswagen ha realizado en colaboración con la marca Schatz Termo Engineering. Se trata de un sistema que consigue mantener el coche caliente, tanto en su habitáculo como en su circuito de agua. Este sistema está compuesto por un acumulador, una válvula de agua eléctrica supletoria y un electro-ventilador. Mientras que estos últimos elementos son de serie, el acumulador es de diseño totalmente nuevo. En su interior, hay un cuerpo mineral que se encarga de almacenar de forma duradera el calor soltado por el agua de refrigeración.

El principio es sencillo, cuando el agua caliente de la refrigeración está circulando mientras funciona el motor, la masa del

acumulador se licúa a una temperatura superior a 70 grados.

Una parte importante de esta energía se almacena, gracias al aislamiento casi perfecto de esta materia. Una materia que se mantiene líquida durante varios días.

Este acumulador de calor permite además que el interior del vehículo se mantenga caliente, impidiendo la formación de hielo en los cristales. Este sistema se ha desarrollado para poder instalarlo en cualquier automóvil de la marca alemana y en cuanto al precio saldrá al mercado por un coste similar al de un buen autorradio.

GRACIAS

SOY un asiduo lector de su revista, propietario de un Seat Ibiza GLX 1.5. El 10 de febrero del presente año, en el número 329 de su revista publicaron un artículo referente a mis problemas con dicho modelo.

Debido a este artículo, Seat se ha puesto en contacto conmigo, estando dispuestos a remediar todos mis problemas. Quiero agradecer a la vez que aprovecho para felicitar a esta revista por su eficacia y seriedad, gracias a la cual mantienen informados, y a



la vez protegidos a los usuarios.
M. Iglesias Alvarez
Madrid

POCO SEGURO

YO tenía mi coche asegurado en la compañía Mapfre, en la cual durante el período que estuve asegurado sufrí dos siniestros, que me fueron subsanados en muy pocos días, y todo esto gracias a que se veía que era una compañía ágil, que se movía y en la que el asegurado se encontraba a gusto.

Cuando iba a caducarme el seguro, resulta que había subido



mucho, por lo que me informé sobre la existencia de compañías más asequibles.

Ahora llevo dos años en Seguros Europa. Una compañía que si bien es más barata, no funciona igual. Ya que ¿para qué sirve una compañía en la que cuando das un parte de un accidente, como el que me sucedió en la noche de Reyes y en el que una de las puertas se quedó totalmente abollada, se tiran dos meses sin darte explicaciones de ningún tipo? Es por esto que digo que en ocasiones lo barato sale caro.

J. Miguel Pajares
Villena (Alicante)



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al límite del
accesorio

CONSULTE A NUESTROS DISTRIBUIDORES EN:

DITECSA
LAMINAUTO SPORT
TBCER
DUOS AUTOMOVIL

Aleante
Madrid-Sur
Ospúzcoa
Barcelona

Tel. 96-544 36 11
Tel. 91-641 65 11
Tel. 943-28 10 11
Tel. 93-024 34 11

RAISA ACCER. VILLALBA
GRAELX
ESCARTI, S. A.
SEMAUTO, S. A.

Madrid-Norte
Del Andabasta
Valencia
Galicia-León

Tel. 91-850 77 82
Tel. 958-20 00 06
Tel. 96-374 64 41
Tel. 987-41 65 95

KINU
SERVIAUTO, S. A.
AUTOSCRATCH
SPORT AUTO BURGOS
RUBEN DISTRIBUCIONES
REPUESTOS GUALSAN
ADAICO

Vizcaya
Vitoria
Balsara
Burgos
Zaragoza
Oviedo
Navarra

Tel. 94-620 01 59
Tel. 943-13 12 41
Tel. 971-46 80 00
Tel. 947-21 40 13
Tel. 976-59 23 41
Tel. 985-28 39 00
Tel. 948-23 80 00

OFERTA

AUTOTELEFONOS

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



y además:
- Línea 48 horas
- Seguro de robo
- (gratis!)
- Instalación en talleres propios (Técnicos especializados en Mercedes, BMW, Audi, VW)
- Financiación inmediata
- ERICSSON-TY-ALCATEL-DAN
- CALL-INDEX

ESPECIAL

AIRE ACONDICIONADO

¡No espere hasta el último momento! Aproveche de las ventajas de instalarse aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Lámenos: Arcerías, autorradios, aerodinámicos, llantas. Venta de vehículos de importación, nuevos o seminuevos.



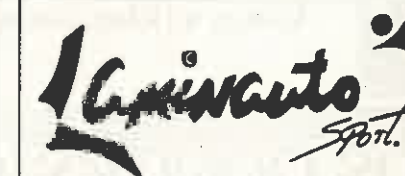
C/ MIGUEL ARACIL Nº66. TEL 3 73 84 56-3 73 82 56 FAX 3 73 84 56. 28035 MADRID. PEÑAGRANDE

ANTIRROBO GANADOR



- Instálelo en su coche o moto.
- Elevadas prestaciones.
- Bajo costo.
- Garantía un año.

Teléfono: (91) 653 68 11



Cristalerías para toda clase de vehículos (nacionales e importados)

ABIERTO FESTIVOS

Laminado y Blindaje

CENTRAL
AVDA. POLVORANCA, S/N.
POL. URTINSA
TEL.: 643 18 30
(ALCORCON)



CONCESIONARIOS:

POLIGONO INDUSTRIAL "EL PORTILLO" (LEGANES)

CIUDAD DEL AUTOMOVIL

Se vende solar o nave a medida.
Superficie entre 6.000 y 12.000 m,
Fachada principal del Polígono y
primera línea de Autopista.
Teléfono: 6 58 20 22 - 6 58 10 39



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



ELADIO VENDE

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

VENDO

NISSAN
KING-CAB
NUEVO

diez meses, 17.000 km.
Teléfonos: (91)
450 95 47/46 40

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

MADRID

Teléfono: (91)
268 00 69

CORSA

Sin Más 100.000^{pts.} Menos

Ni más ni menos.

- **Compra tu Corsa ahora y te descontamos cien mil pesetas.***
- Con excelentes condiciones de financiación.
- Y además, si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.

Ahora tu Corsa desde 864.000 pts.*

*Precio recomendado por el fabricante en Península y Baleares. (Transporte, I.V.A. y gastos de pre-entrega incluidos).
Válido para todos los turismos Corsa en stock comprados y matriculados durante este mes, (excepto nuevo Corsa JACA).
Ventas a flotas, consulte con 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 Valdecas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tel. 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 de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68
(zona Carabanchel). Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9
(zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos García Noblejas, 128
(zona Cruz de los 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)
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

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

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

GESTORIA
LUIS MORENO
AGENCIA COMERCIO EXTERIOR
HOMOLOGACIONES-SEGUROS

Francisco Silvela, 45, 2.º. 28028 MADRID Tels.: 401 40 20
402 23 09 Télex: 44986 OLMM-e. Fax: 401 02 43

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

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

FIAT Uno, 88, seminuevo, blanco, seis meses garantía 780.000 pesetas
PANDA Marbella, 88, blanco, seis meses garantía 525.000 pesetas Transferido
OPEL Monza, 83, full equip, azul, seminuevo, seis meses

garantía 1.000.000 pesetas
PORSCHE 924, 79, azul metalizado, tres meses garantía 1.450.000 pesetas Facilidades
MERCEDES 300 E, 86, full equip, seis meses garantía 4.600.000 pesetas

RENAULT 11 Turbo, 85, negro, seis meses garantía 1.025.000 pesetas
FORD Sierra 2.0 GL, 85, blanco, seis meses garantía 1.000.000 pesetas
FORD Granada 2.8 i, 83, cobre, seis meses garantía

Precio 525.000 pesetas
INNOCENTI 90 L, 80, aire acondicionado, seis meses garantía 450.000 pesetas
ROVER 820 Si 16 válvulas, 86, azul metalizado, seis meses garantía 2.100.000 pesetas.

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.

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

ptas. Tel.: 650 23 84.
VENDO Hispano Alemán modelo Mallorca. 700.000 ptas. Tel.: (975) 22 36 09.

ROVER Vanden Plas, 1985, ocho cilindros, 500 c.c., full equip, aire, cuero, asistida, alarma, automático, 60.000 km. Verdadera representación 1.300.000 ptas. Tel.: (91) 531 54 80.

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 50 75.
KART infantil 80 c.c.

115.000 ptas. Tel.: (93) 692 18 24.

¡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.

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. Tel.: 206 23 39.

FORD Sierra XR4i, 50.000 km, aire acondicionado, techo, dirección asistida, llantas, equipo Hi-Fi, impecable, color blanco, siempre en garaje, perfecto estado. 1.950.000 ptas. Tel.: 401 15 69. Horas comercio.

OPORTUNIDAD
ALFA ROMEO
33 1.5 Ti
ROJO, SPOILER, RETROVISOR DCHO, AIRE ACONDICIONADO, RADIOCASSETTE, M. HY. JUNIO 87
28.000 KM5 1.260.000
TEL: 6 39 63 74

GARAJE T O Z A

VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 D, año 89.
- Mercedes 300 CE, semiestreno.
- Mercedes 300 E, seminuevo.
- Mercedes 260 E, Full Equip.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, modelo 89.
- Mercedes 190 2.3, año 89.
- Mercedes 190 E, varios.
- BMW 524 TD, año 89.
- BMW 320i, seminuevo.
- Audi Quattro Coupe.
- Audi 200 Automático.
- Audi 200 Quattro, año 89.

C/ Ponzano, 25. Telf.: 441 11 92 - 441 11 72. Madrid.

RALLYE MANZANARES
Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: (91) 475 47 93 - Fax: (91) 476 90 77
«ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL»
Alzacristales y cierres centralizados. Juegos originales equipados con motores Bosch y accesorios. Un modelo para cada vehículo.
Alarmas vía radio. Con accionamiento a cierres y alzacrístales. sirena de alta potencia y módulo ultrasonidos Electro Life - Patrol Line.



AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
• Ranchera (Avanti) nuevo módulo
• 185 cv, cuero, climatizado, ABS, llantas, elevador, etc.
• 3.500.000 total
• 68.000 mes



BMW 435i
• 218 cv, último mod
• Aire, cuero, etc.
• 2.750.000 total
• 46.847 mes

Master Car



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



MERCEDES 230 E
• 136 cv, último mod.
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevador, etc.
• 80.000 mes



BMW M3 modelo 1989
• 200 cv, rojo.
• Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc.
• 90.000 mes, última matrícula.
• 5.500.000 total

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

- PORSCHE 944 TURBO, modelo 88.
- BMW 520i, 86, todos extras, 2.400.000 total.
- MERCEDES 190 DIESEL, modelo 88, 50.000 mes.
- AUDI 200 TURBO, último modelo, 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 300 E
• Último modelo
• 190 cv, todos extras
• 1.950.000 total
• 75.000 mes
• 78.000 mes, última matrícula



MERCEDES 190 E 2.3, 16V
• Techo eléctrico.
• Llaveros tintados.
• Rojo.
• 2.400.000 total
• 40.000 mes



PORSCHE 944 TARGA
• 185 cv, último modelo.
• Aire, elev., llantas, asientos eléctricos, etc.
• 68.000 mes, 3.650.000 total



BMW 320i 24 puertas
• 129 cv, último modelo.
• Aire, llantas, etc.
• 26.000 mes



BMW 528i
• 180 cv, seminuevo.
• Climatizado, ABS, llantas, elevador, etc.
• 45.000 mes.
• 2.750.000 total



BMW 530i
• 197 cv, última serie.
• Climatizado, ABS, llantas, elevador, etc.
• Techo eléctrico, etc.
• 4.750.000 total, 82.000 mensual

GUINDA DE LA SEMANA



MERCEDES 190 E 2.3, 16V
• Último modelo
• Cuero, climatizado, etc.
• 4.500.000 total
• Capot Sec



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

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



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

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.
Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16
Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma

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
ESEPECIALIZADOS.
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

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

**ROVER
2.400 SD**
Turbo, aire acondicionado, año 1986, impecable. 900.000 ptas. Tel.: 574 11 19.

**SEAT IBIZA
GLX 1.5**
año 88, rojo, tres puertas, altavoces Pioneer, impecable. 950.000 ptas. Chema. Oficina. Teléfono: 268 32 00.

LANCIA Delta HF Turbo I.E., año 87, color antracita, asientos Recaro, llantas, techo. 1.300.00 ptas. Tel.: (91) 574 28 38.
BMW 320i negro, aire acondicionado, alarma, llantas, aleación, 54.000 km, impecable, particular. 1.550.000. Tel.: (91) 541 44 61 (mañanás).
VENDO karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.
BMW 323i verde, full equipo, cuatro puertas, impecable, techo, serie E30.



MUY CERCA DE USTED

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.

PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER **AL MOMENTO** CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUEDIERA SURGIRLE. **¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS!** GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECE A SUS CLIENTES.

¡NUEVO!
Servicio urgente
en días festivos

Talleres

Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73-467 33 88
28005 Madrid

★ Duque de Sexto, 5 - Teléfs. 275 91 23-431 26 27
28009 Madrid

★ Sierra de Gredos, 3 - Teléfs. 690 96 86-690 97 35
Fuenlabrada (Madrid)

★ Benidorm, 26, y Alava, 7 - Teléfs. 326 61 20-326 61 80
28017 Madrid

Oficinas Centrales

Avda. Valladolid, 17 - Teléf. 542 32 38
Fax 248 51 36 - 28008 Madrid

Almacenes

Aniceto Marinas, 76 - 28008 Madrid



Ctra. de Valencia, km. 25
Teléfs. 871 00 78 - 871 39 45
Fax (91): 871 39 45. Arganda del Rey (Madrid)

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00



28045
MADRID

PIONEER
Philips Car
KENWOOD
GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

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

CR MOTORS
IMPORTADORA AUTOMOVILES, MOTOS Y RECAMBIOS

Disponemos de recambios originales
y talleres propios

GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES
HASTA 5 AÑOS FINANCIACION

Expositores C/ Velázquez nº 11
Tel.: 447 93 41 - Fax: 447 93 45
28015 MADRID

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

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Renault 9 GTD	84	65.000	590.000	Peugeot 205 GTX	88	21.000	1.100.000
Renault Supercinco C	88	10.000	645.000	Peugeot 205 Open Diesel 5 p. A.A.	87	28.000	1.100.000
Ford Escort 1.3 Laser	85	43.000	675.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	34.000	1.100.000
Peugeot 205 GT	84	41.000	725.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	32.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	13.000	740.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	21.000	1.125.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	30.000	750.000	Seat Ibiza SXi	89	13.000	1.150.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	29.000	790.000	Peugeot 205 XRD	89	22.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 A.A.	87	31.000	795.000	Renault 11 TXE	88	17.000	1.175.000
Renault 11 TSE	85	45.000	795.000	Citroën C-16 Diesel Isotérmica	89	12.000	1.220.000
Renault Express Diesel	87	41.000	825.000	Renault 19 GTS	89	11.000	1.230.000
Fiat Uno 45 Sting	89	11.000	840.000	Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	13.000	1.325.000
Renault Supercinco GLT 5 p.	89	12.000	845.000	Opel Kadett Tiffany	89	11.000	1.325.000
Renault Supercinco GTS 5 p. A.A.	87	23.000	895.000	Renault 21 TXE A.A.	87	32.000	1.350.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	32.000	925.000	Opel Kadett 1.6 GLS	89	7.000	1.350.000
Renault 9 TXE A.A.	87	19.000	925.000	Opel Kadett 1.6 GLS A.A.	89	15.000	1.375.000
Opel Kadett 1.3	87	35.000	925.000	Citroën BX 19 GTI A.A.	87	35.000	1.425.000
Citroën BX 19 GT Direc. Asistida	85	45.000	925.000	Ford Escort XR3i	89	15.000	1.450.000
Peugeot 309 SR	87	44.000	975.000	Ford Escort RS Turbo	88	18.000	1.475.000
Citroën AX GT	89	15.000	975.000	Ford Sierra 2.0 GL 3 Volúmenes	88	27.000	1.475.000
Renault Supercinco GT Turbo	87	41.000	990.000	Volkswagen Golf GTI A.A.	86	35.000	1.525.000
Peugeot 205 GT A.A.	86	37.000	990.000	Alfa Romeo 75 1.6 I.E. A.A.	89	13.000	1.575.000
Peugeot 205 GTX	87	32.000	990.000	Volkswagen Golf GTI	89	12.000	1.675.000
Seat Málaga Inyección	88	19.000	1.025.000	Peugeot 309 GTI	89	6.500	1.675.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	32.000	1.025.000	Ford Sierra 2.0 i. A.A. 3 Vol.	87	23.000	1.750.000
Opel Kadett 1.3 5 p.	88	15.000	1.050.000	Audi 100 CD Full Equip	88	32.000	2.350.000

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

PORSCHE 924S,
motor 150 CV, 220
km/h, finales 86, no
importado, motor
20.000 km demostra-
bles, libro de mante-
nimiento sellado, mu-
chos extras. Tel.:
(911) 21 53 24.

VENDO «Pick Up»
Chevrolet Otto 4T ga-
solina, cambio se-
miamatónico, seis ci-
lindros, aire acondi-
cionado, llantas alu-
minio, neumáticos
Good Year, cristales
grabados, color azul
metalizado, lona blan-
ca, una auténtica ran-
chera yankee. Matrí-
cula B-7609-IL,
35.000 km. PVP:
2.000.000 ptas. Tel.:
(93) 762 36 77. Pine-
da de Mar (Barcelo-
na).

PARTICULAR ven-
de Volvo 244 GL die-
sel, impecable.
975.000 ptas. Tel.:
475 37 28. Remigio.
¡BENEFICIESE de la
bajada de aranceles!
Información completa

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los
precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

sobre importación de
toda clase de vehícu-
los nuevos y usados
procedentes de cual-
quier parte de la CEE.
Adjuntamos precios
actualizados, ejem-
plos y aclaramos cual-
quier duda posterior.
Conózclos por sólo
2.500 ptas. Import-

Automoción. Aparta-
do 375. 30500 Molina
de Segura (Murcia).
Tel.: (968) 61 21 26.
Oficina. Somos im-
portadores. Seriedad
absoluta.
FIAT Uno M-GK, per-
fecto estado, gris me-
talizado. 550.000
ptas. Tel.: 468 44 04.

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL,
AUDI VW, PEUGEOT, FIAT,
ALFA, LANCIA, etc.

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 19 26. FAX: 491 02 01.



MOVAL motor



LADA
OVERLAND
VAZ MAITORELLI
JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER



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

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

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| • Ferrari Testarossa, nuevo. | • Porsche Carrera 4, nuevo. |
| • Ferrari 328 GTSi, nuevo. | • Porsche 959 «Confort», nuevo. |
| • Ferrari 288 GTO, seminuevo. | • Porsche 911 Turbo, nuevo. |
| • Mercedes 500 SL (año 90), nuevo. | • Mercedes, todos modelos. |
| • Ferrari F40, nuevo. | • Lamborghini Countach 25.º Anni. |

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

FORD Escort RS Tur-
bo, octubre 1987,
perfecto estado, pre-
cio interesante, varios
extras, 31.000 km.
Tel.: (977) 21 18 81.

MERCEDES 300E,
año 87, aire, ABS, te-
cho, espejo, ventanas
y cabezales eléctri-
cos, reposabrazos,

calefacción, altavo-
ces, etc. Semiestre-
no. Última matrícula.
3.950.000 ptas. Tres
meses garantía. Tel.:
473 86 31.

OPEL Olimpia Cara-
van, años 50, publici-
dad. Ideal concesio-
narios Opel. Tel.:
(911) 42 26 22.

ROYAL INTERIORES DE MADERA



Para ALFA ROMEO, AUDI, BMW, FIAT,
LANCIA, MERCEDES, SAAB, VOLVO,
VOLKSWAGEN, JEEP CHEROKEE
(P.V.P. desde 22.000 ptas.)

De venta en distribuidores autorizados

Turisport

Pérez Caballero, 40-08012 Barcelona (93) 237 83 24

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

VW Golf Z 60



Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits
muelles suspensión especial, así como otros
accesorios exclusivos para: ALFA, AUDI, BMW,
FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT,
VOLKSWAGEN, etc.

Para mayor información disponemos de un
CATALOGO completo a todo color con más de
300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más
franqueo.

Importador para España

jacsol

Vallespir, 189-191 - Tel. 93490 19 26 (6 líneas)
Télex 54318-JSAU-E Teletax 93491 02 01 - 08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES ZENDER:

- ADAICO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA
ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO
AT ACC, DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID
AUTO-BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA)
AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA
AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA)
AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER
AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA
BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA
CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA
COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA)
DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIJÓN
ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA
KIT SETZE MATARO (BARCELONA)
MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA
RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID
SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEON)
SORESA (975) 22 70 77 SORIA
STYLAUTO (96) 366 08 61 VALENCIA
STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID
SUMIAUTO (945) 28 38 36 VITORIA
TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA
TALLERES LUIS GALLIZO (978) 66 21 61 ZARAGOZA
TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO
TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LERIDA)

EL ÚLTIMO ESLABÓN

CAJAS DE MUSICA

El altavoz es uno de los elementos más importantes de una cadena hi-fi de automóvil. Las marcas son conscientes de ello y sus estudios e investigaciones sobre este elemento no tienen fin.

En los últimos meses la aparición de nuevos altavoces ha sido constante y las mejores firmas del sector han presentado una evolución de sus modelos.

Este es el caso de la firma Suiza Roadstar, que ha iniciado la comercialización de

una nueva línea de altavoces llamada Pro-Fi Line en la que se han combinado una acústica equilibrada con medidas de montaje muy variadas.

El modelo más significativo es el PF-6933, una unidad de tres vías de alta potencia adecuada para su instalación en la bandeja posterior. Su acabado gris oscuro combina bien con cualquier interior y su precio se sitúa en un nivel medio.

ALTAVOCES PARA EL FIAT UNO

Unicars ha presentado su nuevo trabajo en altavoces, en concreto, un sistema realizado a medida para el nuevo Fiat Uno.

El nuevo producto de la marca Italiana se puede instalar en el espacio delantero de los Fiat más pequeños y está compuesta por un woofer de 87 mm. de diámetro y por un tweeter de cúpula blanda de 25 mm. Un altavoz versátil de gran fiabilidad y potencia, con sus 90 W. Como complemento se pueden instalar un subwoofer bajo el asiento delantero. Los resultados son impresionantes. ○



A MEDIDA.
La firma italiana Unicars comercializa un producto muy coherente y a medida.

POTENCIA.
El público ya no se conforma con cualquier cosa, y los fabricantes desarrollan cada vez mejores productos.



LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
SEGOVIA			RNE/R-3		98.8
RNE/R-1	585		RNE/R-4		90.0
SER (Radio Segovia)	1602	93.6	RNE/R-5	603	
SER (Radio Cuellar)		90.6			
A-3 de Segovia		94.8/97.6	SORIA		
RNE/R-2		98.8	RNE/R-1	774	98.2
RNE/R-3		95.8	A-3 Soria		91.5
			RNE/R-2		94.3
			RNE/R-3		89.7
			RNE/R-4	1314	
			RNE/R-5		
SEVILLA			TERUEL		
RNE/R-1	68	101.5	RNE/R-1	855	91.6
A-3 de Sevilla		100.0	SER (Radio Aragón)		97.4
A-3 de Radio de la Provincia		94.8	A-3 Teruel		93.0
A-3 Radio 50 Sana Oro		99.6	CRA (Radio Heraldo)		90.0
COMR (R. Pop. de Sevilla)	837	97.1	RNE/R-2		93.9
SER (Radio Sevilla)	792	102.5	RNE/R-3		95.6
Radio Comarca		103.2	RNE/R-4 Teruel		91.3
Radio Huelva		95.9	Alcañiz		
Radio Paso (R. Triana)		95.9	RNE/R-5	1107	
Radio Rato (R. Carmona)		90.6/93.7			
RNE/R-2					

REACCIÓN EN CADENA

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

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

KindvoX®
C A R A U D I O

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



KX 500 R

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.

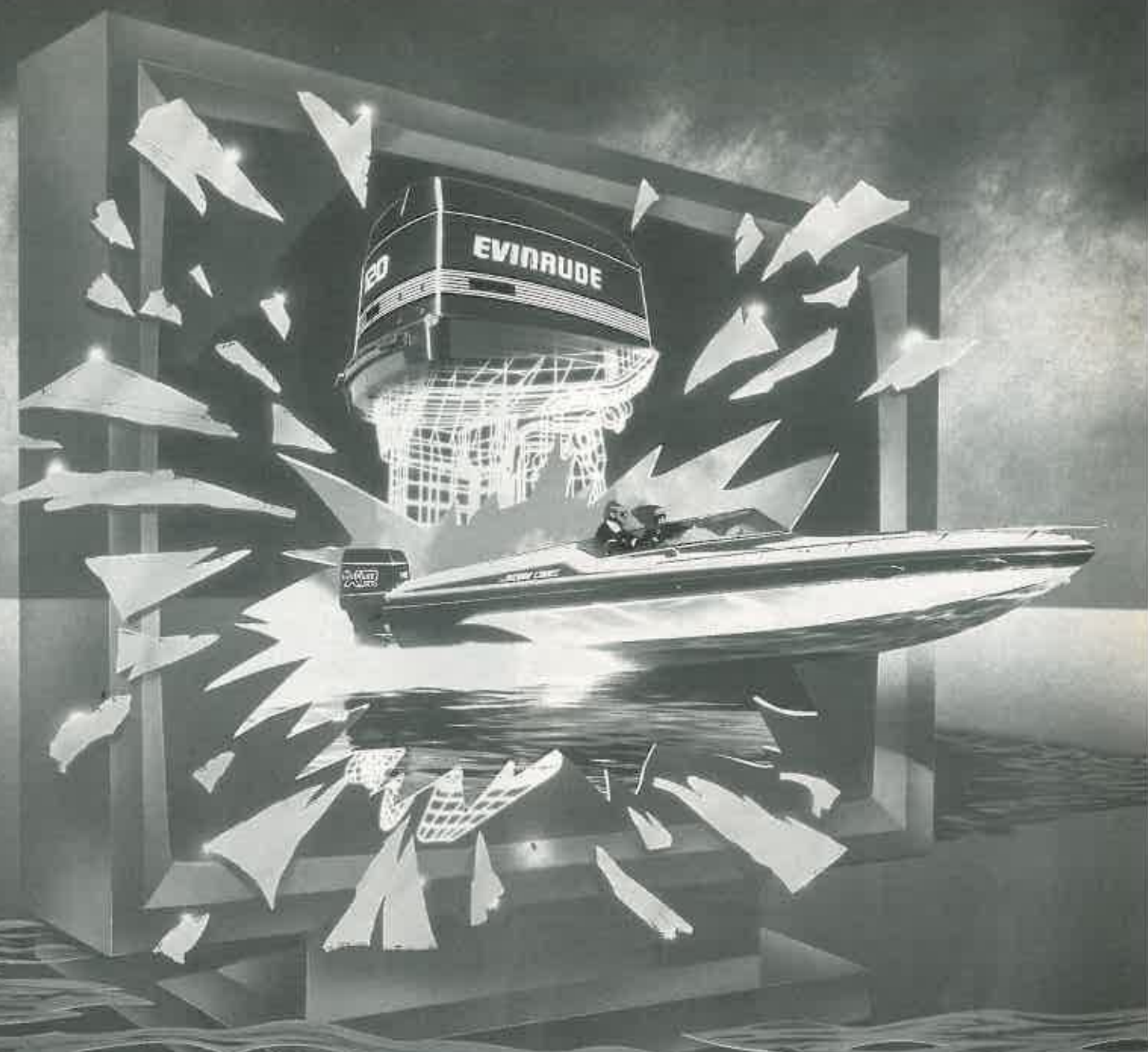
EVINRUDE®
FUERABORDAS

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



BMW K-100 RS 16 V.

DESAROLLO LOGICO

Tras la aparición de la K-1, dotada con el nuevo motor de cuatro válvulas por cilindro, el gran fabricante alemán ha dado el siguiente paso para mantener el sector del mercado motociclista en el que durante los últimos años ha impuesto su ley.

ANTE la amenaza de los grandes fabricantes japoneses ávidos por lograr un pedazo del succulento pastel de las «gran turismo», BMW ha modernizado radicalmente su moto más característica de los últimos años, la RS. El cambio ha sido profundo y del modelo anterior, sólo queda prácticamente su inconfundible línea exterior.

MOTOR ★★★★★

La mecánica tradicional de BMW de cuatro cilindros en línea y dos válvulas para cada cilindro, había llegado al tope de su evolución. El camino que han seguido los técnicos de la fábrica muniquesa ha sido la creación de este nuevo motor con culata de 16 válvulas ya incorporado por la K-1.

El funcionamiento de esta mecánica en la nueva RS es prácticamente idéntico, aunque se ha acortado ligeramente la relación final. La suavidad de funcionamiento y la elasticidad son sus características principales; desde que la aguja del cuenta-vueltas empieza a subir, el motor responde sin pereza, notándose un pequeño bache entre las 4.500 vueltas y las 5.500. A partir de las 6.000 rpm la potencia llega con inusitada alegría, subiendo con rapidez hasta las 8.500, momento en el que se corta la inyección.

Los productos de la fábrica bávara siempre se han caracterizado por el apego a sus propias tradiciones técnicas. Es por tanto normal que se haya mantenido también la estructura básica del chasis, idóneo por su gran rigidez. Sin embargo, respecto a su antecesora, la RS tiene notables cambios en la parte ciclo. La horquilla telehidráulica Marzocchi y los frenos Brembo con doble disco y doble pistón son idénticos a los de la K-1. Su respuesta en ambos casos es irreprochable y en el caso de los frenos viene a cubrir una de las mayores carencias de la RS, pues su frenada no se caracterizaba por la rotundidad.

El sistema ABS sigue presentándose como opción, resulta realmente válida por su excelente funcionamiento y por la ayuda psicológica que representa en los casos de frenadas fuertes en pisos resbaladizos.

Los nuevos neumáticos de 17 pulgadas en la rueda delantera y de 18" en la trasera han influido notoriamente en el cambio de comportamiento respecto a la ocho válvulas. La mayor potencia se canaliza con

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort de marcha
- Fiabilidad

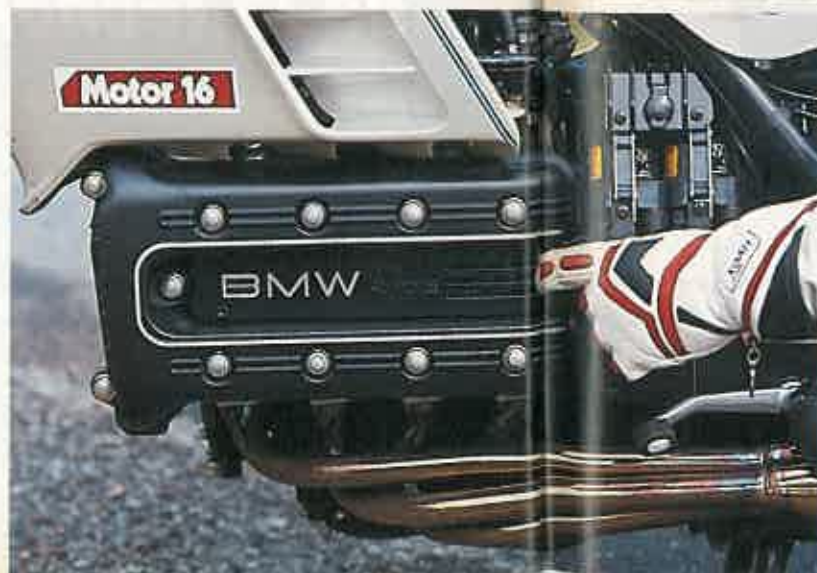
BMW K-100 RS 16V
PRECIO: 1.795.000 Ptas.

- Vibraciones a bajo régimen
- Escasa maniobrabilidad
- Excesiva altura del asiento

DEFECTOS

FILOSOFIA BMW.

La línea estética es similar al anterior modelo. Sin embargo el corazón de la nueva RS es completamente distinto. Su comportamiento también ha cambiado mejorando netamente los aspectos menos satisfactorios del modelo con culata de ocho válvulas.



FRENADA EFICAZ.

Los nuevos frenos delanteros con doble disco de 305 mm y cuatro pistones aseguran la frenada en cualquier situación, sin acusar la fatiga. La opción del sistema ABS resulta un complemento eficaz.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Tetracilíndrico en línea longitudinal a la marcha. Refrigeración por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución por doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 67x 70 mm. Cilindrada total: 997 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 11,0 a 1. Potencia máxima: 100 caballos a 8.000 rpm. Par máximo: 10,2 mkg a 6.750 rpm.

ALIMENTACION. Inyección electrónica Bosch Motronic. Encendido electrónico computerizado Bosch.

TRANSMISION. Primaria por engranajes. Secundaria por cardan. Cambio de cinco velocidades. Embrague monodisco en seco.

BASTIDOR. Chasis tubular de sección redonda con motor autoportante. Basculante monobrazo con el cardan en el in-

terior. Suspensión delantera: horquilla telehidráulica Marzocchi de 41,7 mm de diámetro y 135 mm de recorrido. Suspensión trasera: monoamortiguador con Paralever. Frenos: delante doble disco flotante Brembo de 305 mm con pinzas de doble pistón y ABS opcional. Detrás disco Brembo de 285 mm con pinzas de doble pistón y sistema ABS opcional. Lanta delantera: de aleación ligera 3,50". Lanta trasera: de aleación 4,50". Neumáticos delantero Michelin radial 120/ 70 VR 17. Trasero 160/ 60 VR 18.

DIMENSIONES. Largo: 2.230 mm. Ancho: 760 mm. Altura asiento: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.560 mm. Peso en vacío: 235 kg. Capacidad depósito: 22 litros.

mayor facilidad, muy pocas veces se pierden la tracción en las aceleraciones bruscas con la consiguiente ganancia en eficacia y seguridad.

COMPORTAMIENTO ★★★★★

La experiencia adquirida durante años por BMW con las RS ha resultado inestimable para lograr que la actual sea una moto realmente notable.

Si tenemos en cuenta los fines para los que está creada la RS tenemos que reconocer que se adapta perfectamente a las necesidades del usuario que busque en la moto un medio de transporte para distancias medias o largas. La seguridad y el confort son las directrices de este modelo. Es normal que una moto de sus dimensiones y peso, no se adapte bien al tráfico ciudadano; su ancho manillar y su escaso radio de giro no permiten demasiadas alegrías. Pero una vez en carretera todo cambia, su elástico motor permite hacer poco uso del cambio, siempre hay potencia disponible en el puño. En carreteras de curvas rápidas y bien asfaltadas la RS 16V se comporta con una alegría y una finura que no parecen posibles en una moto de su peso. Esto es debido a la precisión y suavidad de la dirección y a una estabilidad fuera de toda duda; la nueva horquilla



SIN LIMITES.

Las carreteras amplias y con buen firme son las más adecuadas para la RS. Los viajes más largos son un juego para esta máquina devora kilómetros. Tanto el piloto como el pasajero disfrutan de una cómoda posición.

Marzocchi tiene mucho que ver en esto. En conducción rápida el sistema Paralever permite reducciones antes impensables en una moto con cardan. También los frenos responden con seriedad y sin acusar la fatiga en ningún caso.

En carreteras de curvas lentas la RS se encuentra un poco fuera de su terreno, pero esto no es óbice para que su comportamiento sea siempre digno; su elástico motor permite una conducción relajada en estos trazados.

Pero es en autopistas donde la RS da realmente su «do de pecho», la excelente posición de conducción y la protección que ofrece el carenado, permiten tanto al conductor como al acompañante realizar muchos kilómetros sin miedo a la fatiga.

ACABADO-EQUIPAMIENTO ★★★★★

El aspecto exterior de la nueva RS no difiere demasiado del de su predecesora, manteniendo una línea estética muy similar. Sin embargo, se han modernizado algunos aspectos como las nuevas llantas de aleación de tres radios, un nuevo escape ahora redondo y nuevos colores. La consola y los mandos mantienen la misma línea habitual de BMW. Tampoco ha cambiado su filosofía encaminada hacia la instalación de las tradicionales maletas, para lo cual viene provista de soportes. También en el acabado BMW mantiene la tradición de calidad y sobriedad.

VALOR-PRECIO ★★★★★

Como todos los productos que la marca alemana lanza al mercado el precio de la K-100 RS 16 válvulas es cuantitativamente alto. Pero si hablamos de equilibrio cuando comentamos las diversas cuestiones técnicas que rodean a esta moto. También de equilibrio debemos hablar cuando nos referimos a las cuestiones económicas. BMW sigue igual a sí misma. La RS ha muerto, viva la RS 16V. ○

Fernando Cañizal
Fotos: Alex Blanco

CONSUMOS

CIUDAD.....	9,0
CARRETERA.....	7,6
Conducción deportiva.....	7,6
AUTOPISTA.....	7,0
Velocidad máxima.....	7,0

PRESTACIONES

VELOCIDAD.....	230
Velocidad máxima.....	230
Máxima con dos personas.....	210
Aceleración de 0 a 400 m (seg).....	12,5

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046, Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22

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	2.800.000	SPORTMOTOR	911 Carrera 2	90	9.100.000	TURBOMOVIL
944 Turbo	87	6.000.000	KOTNIK	944 "S2" Cabriolet	89	6.900.000	T. BORREGO
911 C.C.	85	5.700.000	KOTNIK	928 "S4"	89	9.000.000	INTERAUTO
911 C.C.	88	6.800.000	IBERCARRERA	944 "S2"	90	6.800.000	P.S.MOTOR
911 C.C.	86	5.500.000	IBERCARRERA	944	85	4.100.000	PORSCHE Y SAAB BALEARES
944-2,7	89	5.000.000	AUTOMOVILES GETXO	944 "S"	87	3.800.000	HANSTEIN
944 Turbo	85	5.500.000	MERCOSA	911 C.C.	88	6.000.000	PORSCHE Y SAAB SEVILLA
928 "S4"	89	10.000.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944	86	3.300.000	AUTO ELITE
911 Carrera 4	89	10.500.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944 Turbo	85	4.800.000	AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ
944 Turbo	86	4.750.000	TURBOMOVIL	944-2,7	90	4.900.000	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 Ríos, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. San 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



COMO BALAS.
Los dragster aceleran como balas. Motores de potencia descomunal, ruedas monstruosas y carrocerías reducidas a la mínima expresión son la clave de unas máquinas que dan siempre un buen espectáculo.



DRAGSTERS



FUERZAS SALVAJES

La cámara de vídeo situada entre los pies del piloto recoge unas imágenes espeluznantes; primero una explosión brutal, en el momento de la arrancada y, después, la aceleración violenta, salvaje, una aceleración que hunde los ojos en sus cuencas, que comprime los pulmones y el corazón contra la espalda, que corta la circulación de la sangre; uno, dos, tres, cuatro... cinco segundos y el monstruo de metal corta la línea de llegada en medio de un rugido mecánico espeluznante a una velocidad de más de cuatrocientos cincuenta kiló-

metros por hora, más deprisa que la bala de un fusil.

Este apocalipsis mecánico, desencadenado durante cuatrocientos metros, se repite una y otra vez durante una competición de dragster, a lo largo de las decenas de eliminatorias exigidas para conseguir un vencedor absoluto. Estos monstruos de la aceleración, espectaculares hasta la exasperación, van a desembarcar en suelo español dentro de pocas fechas, para demostrar todo su potencial en directo.

La National Hot Rod Association, NH-RA, entidad independiente de la FISA y

con más del doble de asociados, quiere poner en marcha un campeonato y sus pretensiones llegan, incluso, al montaje de una escuela de pilotos de esta especialidad tan difícil y apasionante, una especialidad en la que piloto y máquina despliegan todo su energía durante instantes contados.

Una pista apropiada, dispuesta en las proximidades de la localidad madrileña de Comenar Viejo, debe ser la universidad para unos especialistas que vivirán experiencias similares a las desgustadas por los pilotos de aviones de caza.



Las imágenes publicitarias emitidas por la televisión, envueltas en un «maremagnum» de goma quemada y humo blanco, han desencadenado un interés especial por vehículos que utilizan motores con más de cinco mil caballos de potencia, motores monstruosos con ocho cilindros en V, siete litros de cubaje y sobrealimentación por medio de compresor.

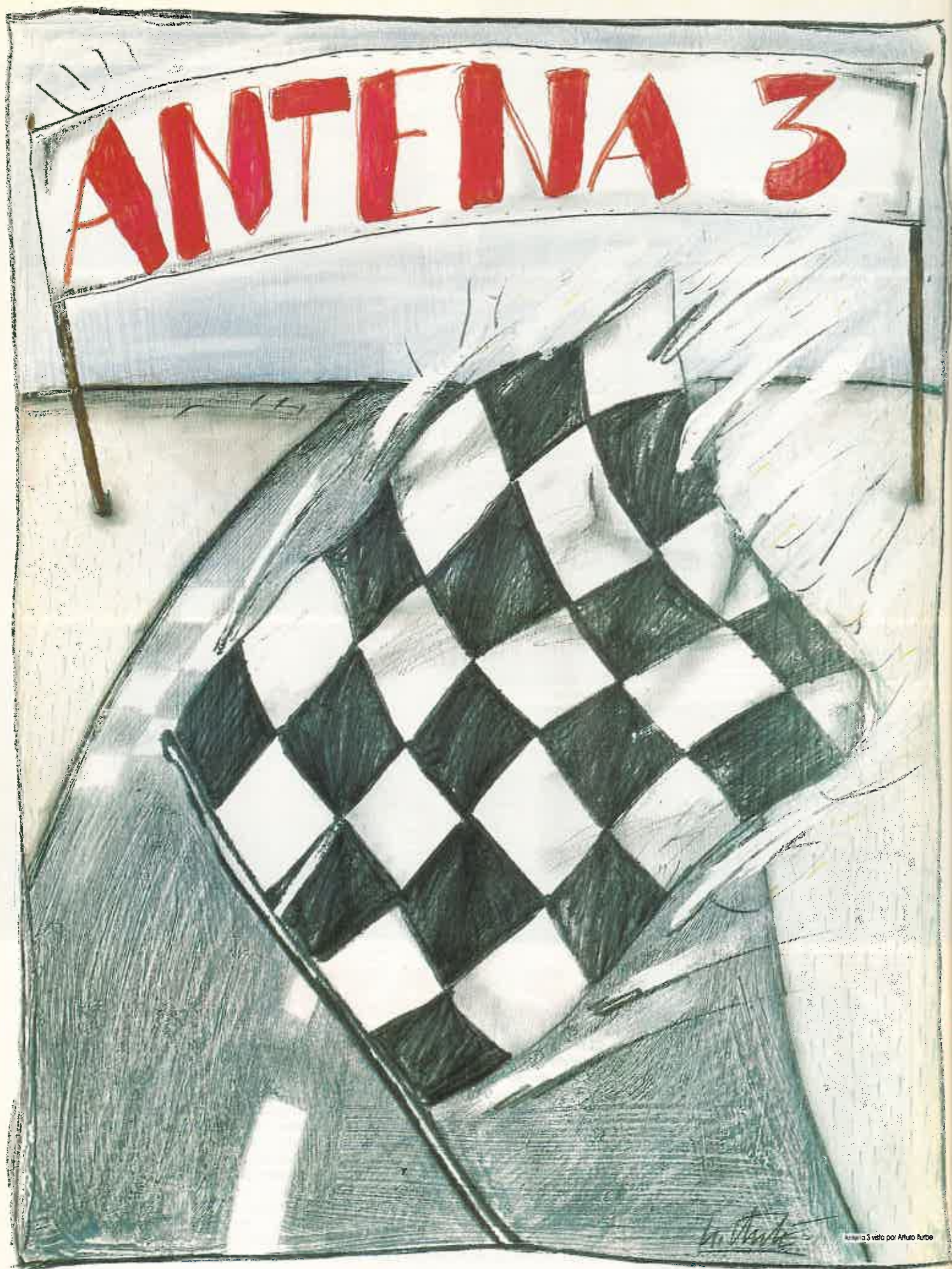
Las diferentes categorías de dragster están reguladas con detalle y pretenden dar opciones a todos los pilotos, desde los «amateurs» que sólo buscan diversión dominical, hasta los profesionales que prue-

ban a diario y luchan a muerte por su clasificación en cada prueba, porque su economía depende de los premios.

Los pilotos pertenecientes al primer grupo se centran en los Funny-cars, modelos casi de calle en los que sólo se permiten mejoras de motor o de neumáticos, mientras que los segundos compiten a los mandos de los Top-fuel, máquinas apocalípticas con motores clásicos pero alimentados por nitrometano. El espectáculo está servido. Esperamos la primera prueba con impaciencia.

Angel Marco

Motor 16 / 99



MOTOR EN MARCHA

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



Antonio Herrera



DEL ABANDONO A LA VICTORIA

YO me adelanté; estaba en Phoenix seis días antes del primer día de pruebas, para así poder aclimatarme perfectamente a las nueve horas de diferencia horaria que separan Arizona de Francia. Allí me instalé en el magnífico hotel Phoenician, con sus campos de golf al alcance de la mano.

Sin embargo, encontré que la ciudad anfitriona del primer Gran Premio de la temporada había cambiado mucho en comparación con el año pasado, cuando la carrera tuvo lugar en el mes de junio. Permítanme explicarme: al descender del avión, llovía y hacía frío. Cosa rarísima en esta parte de los Estados Unidos. Además, los hoteles, restaurantes, gimnasios y campos de golf estaban a punto de explotar debido a la muchedumbre, ya que Phoenix se encontraba en plena temporada turística. Yo no estoy acostumbrado a comenzar un juego de golf al ritmo de un altoparlante chillando: «Prost, inicia a las 8:45». Así que me refugié entre mis amigos y mi equipo.

Tenía prisa por poner en práctica todo lo que sabía sobre el Ferrari, sin perder de vista un hecho muy importante: el circuito de Phoenix es urbano, con gran cantidad de virajes casi en ángulo recto. Sabía que esto no iba a significar comodidad de marcha de nuestro chasis. Pero aún así, yo no esperaba tener tantas dificultades. Desde el viernes por la mañana, sabía que la prueba iba a ser muy compleja. No importó que tarara al máximo los alerones porque no logré calentar los neumáticos. No había ninguna solución satisfactoria. Peor aún: el mal estaba agravado por un problema de motor que nuestros ingenieros conocen bastante, es decir, una desaceleración insuficiente. Bajo estas condi-

ciones el coche «se desliza» y es muy difícil frenarlo y mantenerlo derecho en la pista. El sábado por la mañana, Nigel y yo teníamos motores nuevos y yo estaba convencido de poder resolver una parte de mis problemas.

Como ustedes saben, llovía a cántaros durante el segundo día de entrenamientos y yo casi no asomé la nariz fuera. Hice algunos giros con el monoplaza de repuesto, que estaba a mi disposición aquí y que Mansell tendría en Brasil. Eso era todo. No me quedaba entonces más que el calentamiento para encontrar un solución. El coche de reserva no estaba en buenas condiciones y no pude engranar la primera velocidad en mi coche de carreras. Allí había también algo raro, y debí sospecharlo ya que el día anterior Mansell había tenido también problemas con la caja de cambio debido a una baja de presión del aceite.

Partí en séptima posición, que fue mi mejor logro del viernes. La salida fue normal, con la novena posición al final de la primera vuelta. No tenía mucho que esperar, así que tuve que hacer algo como «una carrera de intento», a pesar de que no me gusta mucho este término cuando se habla de Fórmula 1. Pero en esta clase de carreras y considerando los diversos elementos exteriores que pueden influir, pensé que podía contar, y por qué no, con el tercer escalón del podio.

La primera alarma tuvo lugar precisamente en el momento de la salida, cuando sentí un vacío entre el paso de la cuarta y la quinta velocidad. Pero avancé sin prestar mucha atención y como el mal no parecía empeorar, continué. Pronto escuché a través de la radio del box que salía humo de la parte trasera del coche. Después, yo mismo vi la nube de humo. Habíamos efectuando unos quince giros y me encontraba en la cuarta plaza cuando sentí la caja de cambio vacilar más y más. No pude mantener mi posición en el grupo de caza detrás de Berger y Alesi y en la vuelta 21 abandoné la carrera. Sabía que no

podía ir más lejos. El abandono de los dos Ferrari en el Gran Premio de los Estados Unidos fue para nuestro equipo una derrota indiscutible.

Sin embargo, después de analizar la carrera pensé que era necesario recuperar el optimismo que teníamos antes de empezar la temporada. Ante todo, en el extraño circuito de Phoenix los 641 no pudieron demostrar su competitividad. Con una buena llegada yo hubiera podido ser tercero, y con la suerte de lado, segundo; es cierto que había puntos para anotarse, pero bajo las circunstancias en que rodaba era mejor abandonar allí en lugar de hacerlo en un circuito en donde nuestra posición fuera forzada.

ANALIZADAS las causas del abandono mío y de Nigel, en un principio se pensó que se debió a una explosión en el motor de Nigel, pero fue en realidad la rotura del volante y del embrague que se centrifugaron a consecuencia del fallo de un eje. No eran los pistones ni las bielas, y mucho menos el cigüeñal, así que no había razón para alarmarse. Después los ejes centrales del volante se procesaron con un material más resistente. En lo que a mí respecta se pensó en un fallo en el funcionamiento de la caja de velocidad, algo clásico en los Ferrari murmuraron, pero no era eso. El problema provenía de un escape de aceite de la caja en el pequeño radiador que estaba, desafortunadamente, instalado en el interior de la transmisión. Como resultado, la presión del aceite se debilitó, los cambios se hacían más lentos, y el aceite golpeaba sobre el embrague que patinaba con obstinación.

Realmente nada parecía grave si se ac-



tuaba inmediatamente. Partí entusiasmado al Caribe antes de ir a Sao Paulo una semana antes del Gran Premio de Brasil. Allí encontré una hermosa pista, la suma del trabajo realizado por los brasileños, aunque deploré un poco el antiguo trazado que tanto me gustaba. A propósito del trazado, yo estaba de acuerdo con mis compañeros: era espectacular, ofrecía interesantes dificultades en las que era necesario tener en cuenta la potencia del motor, y la adherencia en las grandes curvas causaba demasiado consumo de combustible. También había que tener en cuenta al piloto cuya condición física debería estar al máximo, pero este punto a mí no me inquietaba.

El jueves y el viernes, en las sesiones preliminares aproveché para poner a punto el chasis. Mis mecánicos preparaban el coche para los entrenamientos del viernes a medio día, cuando sucedió el incidente del que se ha hablado mucho y que puso fin a la existencia del motor al que llamaría el «clasif». Como es costumbre, después de cada sesión de entrenamientos se inspeccionaron las cámaras de combustión con el instrumento especial diseñado para este propósito. Desafortunadamente una parte de la «lente» cayó dentro del cilindro y el mecánico no se dio cuenta. Después de esto, pasó a la inspección de la compresión. Para eso, colocamos un indicador sobre cada foso de la bujía y arrancamos el coche para verificar la compresión. Esa única arrancada fue fatal para el motor: el objeto extraño torció una válvula.

Entre las dos sesiones de pruebas, se cambió el motor que habíamos utilizado por uno de carrera. No tenía más remedio y logré un mediocre sexto lugar. El sábado por la mañana había recobrado mi op-

timismo cuando, al cabo de una hora y con 165 litros de gasolina, hacía un excelente tiempo, relativamente mejor que el de los otros rivales, especialmente el Honda de los McLaren. El mismo día por la tarde, en el momento en que la pista mejoraba de repente, hice una vuelta de clasificación que me pareció muy buena. ¡Qué decepción cuando me di cuenta de que había hecho un tiempo aún más lento que el del día anterior! En mi opinión, fue cuestión de neumáticos, pero ya era muy tarde para recuperar algunas posiciones antes de la salida. Quedé en sexta posición y pasé la noche pensando en los neumáticos para la carrera. Imaginé varias soluciones, incluso colocar los duros delante, las B, ya que era allí donde tenía el problema, y los semiblandos en la parte trasera, pues era allí donde los neumáticos sufrían más.

Finalmente, después del calentamiento, al final del cual había logrado el mejor tiempo y llegué casi medio segundo antes que Senna, quien estaba detrás de mí, decidí ir por la solución clásica. Existían dos preocupaciones: un posible cambio de ruedas durante el Gran Premio, ya que confiaba en mis mecánicos, los cuales son extremadamente buenos en este campo, y por otra parte, los adelantamientos, ya que a pesar de las apariencias y los grandes espacios del circuito de Interlagos, yo sabía que no era fácil adelantar.

La carrera comenzó a una velocidad elevada, pero, como había comenzado con los neumáticos de carrera semi-blandos, preferí no asumir riesgos y no martirizarlos. Tenía que prever un cambio de gomas y no quería verme forzado a un segundo cambio hacia el final de la carrera. Como es mi costumbre, ahorré fuerzas antes de lanzarme al ataque de Berger, que era quien me precedía en la tercera posición detrás de Senna y Boutsen.

Me lancé al ataque de Berger, al cual adelanté en la vuelta diecisiete. Y como ustedes saben, los incidentes durante la carrera hicieron el resto: Boutsen, con los

frenos fallándole, no se pudo detener delante de su puesto y rompió la aleta delantera entre otras cosas. Senna golpeó a Nakajima, a quien estaba a punto de adelantar. Por supuesto, me preguntaron si yo hubiera ganado el Gran Premio sin este último incidente. Las carreras son las carreras: Senna ha ganado muchas adelantando precariamente, y también ha perdido muchas, como lo hizo en Brasil.

Así que, aquí estaba en Sao Paulo, celebrando mi cuadragésima victoria y mi sexta en Brasil, delante de Berger y de Senna.

AL frío podio nadie se acercó para ofrecernos los trofeos, de manera que nos servimos nosotros mismos. De todas formas, no estaba entusiasmado. Quería solamente saborear esa cuadragésima victoria en mi mente primero y después con los técnicos de Ferrari. Una victoria al final de la segunda carrera con el equipo de Ferrari fue un regalo que apreciaron bastante.

Pero una vez pasada la emoción, puse las cosas en su lugar. Primero, consideré que nuestro coche no estaba a la altura de los McLaren. Finalmente, encontré que había mucha presión exterior sobre el equipo Ferrari, a lo que no había necesidad de responder sólo para complacer al mundo. En todo caso, no teníamos que responder con soluciones precipitadas que dañaban el buen funcionamiento de todo el equipo. En resumen, yo aconsejé que debíamos trabajar sin prestar atención a lo que las personas dicen. En Imola, para el Gran Premio de San Marino, tendré al menos un motivo para estar satisfecho: un coche nuevo, un 641 mejorado y un motor en consonancia.

Alain Prost



MAESTRO Y ALUMNO

«En Phoenix no pude mantener mi posición en el grupo de caza detrás de Berger y Alesi -con quien aparece en la foto- y en la vuelta 21 abandoné la carrera».



“Estamos orgullosos de no tener delegaciones.”

Financiación

- Finamersa • Unifiban
- Ibercrédito (*) • Fiat Financiera
- Merbefina • Santana Credit
- Elders Tecsra Financiera Rural

Leasing

- Unileasing • Cofile
- N. C. Leasing • Fiat Leasing
- Hispano Americano Leasing (*)
- Hispano Orix Leasing
- Merbeleasing

Factoring

- Hispafactor

Servicios

- Hispano Americano
- Correduría de Seguros • Servifactor
- Auto Interleasing España

Red de oficinas

Hispamer S.I.F.

(*) Portugal

A pesar de contar con más de 180 oficinas en toda España, no tenemos ni una sola “delegación”. Esta es una filosofía que siempre hemos mantenido. Cada una de nuestras oficinas es una central de HISPAMER, con capacidad y medios para conseguir con toda agilidad y rapidez la solución a cualquier necesidad financiera. Servicios centrales en toda España. Calidad de servicio.



Hispamer
Corporación Financiera
Grupo Banco Hispano Americano



SASIAMBARRENA.
Se adjudicó la primera victoria del año con el Ford Sierra Cosworth.

CIRCUITO DEL JARAMA

POR EL BUEN CAMINO

El Campeonato de Velocidad parece haber encontrado el buen rumbo y todo parece indicar que va a estar mucho más animado y competido que en temporadas anteriores. El remozado circuito del Jarama gustó en general a todos los pilotos que no dudaron en afirmar que era mucho más rápido y selectivo.

DESPUES de la primera carrera de la pasada temporada nos mostrábamos tremendamente pesimistas con respecto al Campeonato de Producción, sin embargo una vez celebrada la primera prueba del nuevo Campeonato de Velocidad, que viene a sustituir al de Producción, los augurios no pueden ser mejores. A pesar de tratarse de la carrera inaugural del certamen, José Juan Pérez de Vargas, responsable de llevar a buen puerto esta especialidad, parece haber dado con algunos de los puntos claves para conseguir un campeonato disputado y competido. Si lo comparamos con respecto a otros años esta carrera inaugural la podemos considerar un éxito, veintidós coches tomaron la salida y está previsto que en próximas citas el número aumente.

Por fin parece que este certamen se va a convertir en la estrella de nuestros circuitos, y es que la carrera que se disputó en el Jarama fue de las que hacen afición. Al final el vencedor fue después de varios

cambios de líder José Angel Sasiambarena con un Ford Sierra Cosworth.

Las obras de remodelación del circuito se terminaron prácticamente la víspera de las carreras; esto propició que los pilotos no pudieran entrenar lo suficiente para poner a punto los coches y sobre todo conocer las nuevas trazadas de las curvas. Con respecto a los favoritos, había algunas novedades, la más destacada eran las de Santiago Martín Cantero, que en lugar del Sierra Cosworth tomaba parte con un BMW M-3 y Antonio Albacete que sin medios para seguir evolucionando el Toyota Celica de cuatro ruedas motrices tomaba la salida con el Toyota Corolla que utilizó hace dos años en el Europeo de Turismos. También estaba presente Luis Pérez Sala con un Alfa Romeo 75 3.0 América. Una vez resueltos en los tribunales el conflicto que se inició en la carrera de Alcañiz, en la que Luis Villamil reclamó contra los Ford Sierra Cosworth y los Renault 21 Turbo y que se prolongó a carreras posteriores, el Tri-

EL JARAMA EN BREVE

La reinauguración del Jarama se vio deslucida a consecuencia de la mala climatología reinante con lluvia durante todo el fin de semana. Esto no impidió que un buen número de aficionados se diera cita en el circuito madrileño.

Iván Arias, durante el verano, época en la que no se disputa ninguna carrera en nuestro país, va a reeditar algunas carreras en Inglaterra.

Santiago Martín Cantero, a pesa de sufrir problemas eléctricos en el BMW M-3 se mostró encantado y piensa que con ese coche puede estar muy arriba.

Las comunicaciones en el circuito del Jarama siguen funcionando muy mal, en la sala de teléfonos por fin han instalado un Fax, que fue inútil, pues cuando los distintos representantes de los medios de comunicación tuvieron que utilizarlo se encontraron con que habían cerrado la puerta antes de que saliesen las últimas clasificaciones.

bunal de Apelación le dio la razón y por lo tanto lucirá en su coche el número 1 que le acredita como campeón.

Los entrenamientos cronometrados, que prácticamente fue el único momento que tuvieron para adaptarse a la nueva pista y a los coches, estuvieron muy disputados y hasta las últimas vueltas no se decidió la primera posición de la parrilla de salida que fue para Antonio Albacete, resultado que el año pasado estuvo buscando en vano. Luis Villamil se situó segundo, pero al final, en las verificaciones posteriores a los entrenamientos, su coche pesaba siete kilos menos de lo permitido y por lo tanto quedó relegado al último puesto, heredando su posición Carlos Palau con un Renault 21 Turbo, clasificándose tercero Luis Pérez Sala.

En la salida, Albacete con un coche prácticamente sin bajos se queda clavado y le adelantan Carlos Palau, Luis López de la Cámara, que partía desde muy atrás con el Sierra Cosworth y Martín Cantero. Por

detrás remontan posiciones Sasiambarrena y Villamil, mientras que Pérez Sala a consecuencia de una melée se ve obligado a entrar en Boxes volviendo a la pista sin opción para luchar por los primeros puestos. La lucha en la cabeza era muy intensa, Carlos Palau a consecuencia de la rotura de un manguito del turbo tiene que retirarse dejándole el camino libre a De la Cámara. El piloto del Ford poco a poco va abriendo un hueco importante tras él, pero pocas vueltas después tiene que entrar en boxes con problemas en la centralita electrónica de su vehículo, ocupando la posición de honor Sasiambarrena que en una magnífica actuación había conseguido llegar hasta la cabeza, no abandonándola ya hasta el final. Lo más interesante fue el duelo que mantuvieron Albacete y Villamil, el piloto del Alfa como es habitual en él consiguió poner a los aficionados en pie con sus espectaculares adelantamientos y derrapajes, conduciendo el coche al límite y protagonizando

VILLAMIL. Partió desde la última línea de la parrilla de salida y en una espectacular remontada consiguió finalizar la carrera en segunda posición.



una excepcional remontada que le llevó a emparejarse con Albacete manteniendo los dos un bonito mano a mano con espectaculares derrapajes. Al final la segunda posición fue para Villamil, que pudo haber tenido opción de inquietar a Sasiambarrena a ser por dos trompos que le frenaron su carrera hacia la victoria.

Por lo que respecta a las divisiones más pequeñas también se vivieron momentos muy intensos; en la 2 el vencedor fue Rafael Secades con un Volkswagen Golf GTI y en la 3 se impuso Javier Mora con un Citroën AX Sport, este piloto en una buena actuación llegó a ir cuarto de la general, pero problemas con el limpiapara-

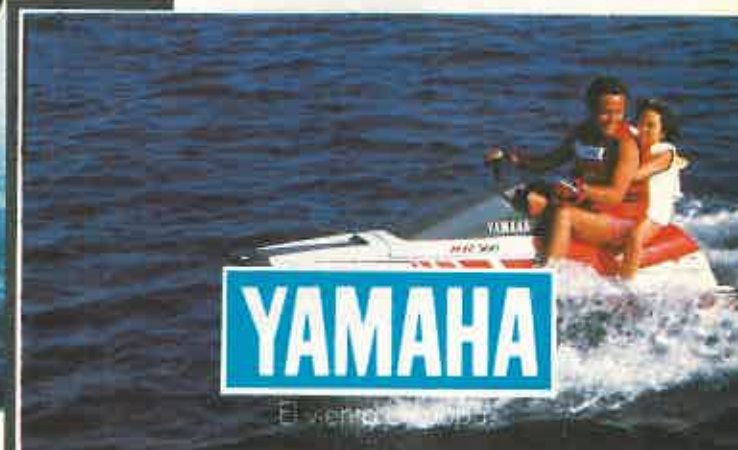
ALBACETE. Tuvo que recurrir al veterano Toyota Corolla, con el que al final consiguió un excelente resultado finalizando en tercera posición.

La gran evasión.



Si buscas lo último en sensaciones, prueba los vehículos acuáticos YAMAHA. Un mundo de emociones que se funde con el de la tecnología y seguridad que le proporciona su turbina hidrojet, sin hélice, que alcanza más de 60 Km./hora. Te permite hacer hasta ski acuático, y se para a esperarte en caso de que te caigas. Con la accesibilidad de poder entrar a cualquier lugar, por muy poco profundo que sea. Con 130 puntos de asistencia técnica y garantía de un año, piezas incluidas. Para tu total garantía, compra siempre en la red de concesionarios YAMAHA. Pon tus sensaciones a prueba. Prueba la gran evasión.

Importador para España: **LEDASA**
Cea Bermudez, 44 - 28003 Madrid. Tels. 534 82 51 - 534 94 86



NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

4 Razones para usar

1. Anticalcáreo
2. Anticavitante
3. Antioxidante
4. Tapatugas

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

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



EN SU LINEA.
La carrera correspondiente a la Copa Renault 5 Turbo estuvo muy disputada. El vencedor fue Eduardo de Aysa que ocupó esta posición desde la primera vuelta



EMOCIONANTE DUELO.
En la Copa Renault 5 Turbo fue muy emocionante la lucha por la segunda posición entre Ridruejo y De la Puente. La Fórmula Ford 1.600 fue coto privado de Alvaro de Arenzana.

brisas del coche le impidieron redondear su actuación.

La Copa Citroën AX tuvo una numerosa actuación, tanta que obligó a la organización a realizar cuatro mangas de entrenamientos y otras tantas clasificatorias. En los entrenamientos los más rápidos fueron Ramón Álvarez, Eladio Ruiz de la Hermosa, Pablo Irizar y Gonzalo Arche, mientras que en las clasificatorias se impusieron Ramón Álvarez, Francisco Granell, Gonzalo Arche y Pablo Irizar. Las dos mangas finales fueron muy emocionantes;

en la primera venció Miguel Ángel Zaragoza que tuvo que emplearse a fondo para superar al Francisco Granell que ocupó durante algunas vueltas la cabeza y para mantener el acoso final de Ramón Álvarez. Tercero fue José María Santos que superó casi al final a Granell. En la segunda final la lucha por la victoria fue cosa de Pablo Irizar y Gonzalo Arche, que tras mantener un apasionante duelo cruzaron la meta en estas posiciones, tercero fue Fernando Medina que rodó siempre en esta posición sin ningún tipo de acoso.

Por lo que respecta a la Copa Renault 5 Turbo, el vencedor fue Eduardo de Aysa; que tan sólo se vio inquietado por Santiago Moya en las primeras vueltas, hasta



CAMBIOS DE APOYO.

Una de las zonas que caracteriza a la zona nueva del Jarama es que además de ser rápido son unos cambios de apoyo muy técnicos.



RAPIDISIMO.

Después de la rampa se entra en una especie de chicane muy rápida y selectiva. La entrada es totalmente ciega y hay que hacerlo por referencias.



SIN PERALTE.

La curva que sustituye a la «Ciega» no tiene peralte, por lo que hay que dosificar muy bien el acelerador para evitar derrapajes.

AMPLIACION ZONA CURVA HIPICA

PISTA ANTIGUA

AMPLIACION ZONA FINAL DE RECTA

PISTA ANTIGUA

BOXES



RECTA MAS LARGA.

La apurada de final de recta es ahora más delicada, tiene más distancia y la curva es mucho más cerrada.

MAS RAPIDO Y SELECTIVO

Este pasado fin de semana se reinauguró el circuito del Jarama, en el que el RACE, con el apoyo del Consejo Superior de Deportes, Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y la Federación Española de Automovilismo ha llevado a cabo una remodelación con el ánimo no sólo de actualizarlo, también pensando en recuperar carreras internacionales que antes no tenían cabida al no cumplir algunas normas de la FISA. Ahora la pista ha pasado de 9 a 12 metros de anchura, se ha alargado la pista por dos sitios, la recta tiene más longitud y después de la rampa Pegaso se ha prolongado con una zona de curvas muy rápidas y selectivas. En conjunto el nuevo trazado resulta infinitamente más técnico que antes.

PABLO IRIZAR.

Después de mantener un interesante duelo con Gonzalo Arche consiguió imponerse en la Final B de la Copa Citroën AX.

que este último en un exceso de fogosidad sufrió una salida de pista y perdió toda opción de luchar por la victoria, debiéndose conformar con la cuarta posición. También fue muy interesante la lucha por el segundo puesto entre Juan Ridruejo y Enrique de la Puente, cruzando la meta en estas posiciones. Esta primera cita en el circuito del Jarama también incluía las carreras correspondientes a la Fórmula Fiat Uno y a la Fórmula Ford 1.600. En el primero de estos certámenes de monoplazas el vencedor fue Juan Durán, que ocupó la primera posición de principio a fin, segundo fue Javier Díaz, que hasta el último momento tuvo en el aire su participación; al final y en un esfuerzo por parte del Patriarca, su



DEBUT DE GENE EN F-3

JORDI Gené debutó el pasado fin de semana en el Campeonato Británico de Fórmula 3 con un Reynard 903-VW Spiess del equipo Techspeed Racing. En los entrenamientos el piloto catalán sufrió diversos problemas de frenos que le relegaron al decimoquinto puesto de la parrilla de salida. En la carrera Gené salió muy bien situándose en un grupo formado por Philippe Adams, Steve Robertson, Paul Stewart y Christian Fittipaldi, con los que estuvo luchando. Pero de nuevo se le volvieron a reproducir los problemas de frenos viéndose obligado a utilizar el motor y la caja de cambios para reducir la velocidad, por lo que prefirió terminar la carrera, finalizando en decimo lugar.

patrocinador principal, pudo tomar la salida y con el coche sin poner a punto realizó una gran actuación; el tercer puesto del podium fue para Miguel Angel Castro. En esta especialidad hay que destacar la actuación de Balba Camino, única representante femenina, que demostró un gran valor y unas excelentes cualidades. En la Fórmula Ford 1.600, con la pista en condiciones muy delicadas Pedro Martínez de la Rosa, vencedor la pasada temporada de la Fórmula Fiat y este año integrado dentro del equipo Ofensiva Uno, en su primera toma de contacto con el nuevo coche sorprendió a propios y extraños adjudicándose el mejor tiempo en entrenamientos, al final no pudo terminar la carrera, en la que se impuso con autoridad Alvaro de Arenzana; segundo fue Enrique Gluckman, mientras que Antonio Cutillas terminó tercero. Uno de los favoritos, Roger Morback, que estaba clasificado en segundo lugar de la parrilla de salida no pudo tomar parte en la carrera al romperse el embrague justo en el momento en que se puso el semáforo verde. El joven Frederik Broberg cuajó una buena actuación que se vio recompensada con el cuarto puesto y que pone de manifiesto que en próximas carreras habrá que contar con él. Iván Arias por su parte, tras luchar por los puestos de cabeza tuvo una salida de pista que lo dejó fuera de la carrera.

Manuel Madrid
Fotos: J. A. Díaz/A. Blanco

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º J. A. Sasiambarrera (Ford Sierra Cosworth) 38.56.844. 2º L. Villamil (Alfa Romeo 75), a 02.751. 3º A. Albacete (Toyota Corolla), a 10.127. 4º Rafael Secades (VW Golf GTD), a 45.103. 1ª División 2. 5º Sergio Roady (BMW M-3), a 54.824.

COPA RENAULT 5 TURBO

1º E. de Aysa, 29.54.217. 2º J. Ridruejo, a 7.047. 3º E. de la Puente, a 7.196. 4º Santiago Moya, a 10.140. 5º J.M. Aseguinola, a 12.502.

FORMULA FORD 1.600

1º A. de Arenzana, 23.42.574. 2º E. Gluckman, 9.278. 3º A. Cutillas, 18.198. 4º Frederik Broberg, a 30.176. 5º Pedro Calle, a 52.040.

FORMULA FIAT UNO

1º J. Durán, 25.10.646. 2º J. Díaz, a 3.535. 3º M.A. Castro, a 5.240. 4º E. Guell, a 18.138. 5º Angel Burgueño, a 1.18.186.

COPA CITROEN AX, FINAL A

1º M.A. Zaragoza, 32.05.534. 2º R. Alvarez, a 1.166. 3º J.M. Santias, a 2.307.

COPA CITROEN AX, FINAL B

1º P. Irizar, 32.04.158. 2º G. Arche, a 00.669. 3º F. Medina, a 7.942.

LUCHA HASTA EL FINAL

En la final A de la Copa Citroën AX se pudo asistir a un interesante duelo entre Zaragoza y Alvarez.



PROTAGONISTA LA LLUVIA

Uno de los protagonistas del fin de semana fue la lluvia que ocasionó algunos charcos en la pista. En la Fórmula Fiat Uno el vencedor fue Juan Durán.



CAJA DE CAMBIOS
CON CINCO VELOCIDADES.



ASIENTOS DEPORTIVOS
Y NUEVA TAPICERIA
LINEA "SPORT"



TABLERO
DE INSTRUMENTOS CON
CUENTARREVOLUCIONES.



ESPEJOS LATERALES
REGULABLES
DESDE EL INTERIOR.



LLANTAS DEPORTIVAS
DE EMBUTICION
PROFUNDA.

205 Plus

SI QUIERES SUPERARTE,

AQUI ESTA LO QUE BUSCAS.

NUEVO PEUGEOT 205 PLUS.

UN PLUS EN POTENCIA,

CONFORT Y EQUIPAMIENTO

PARA LLEGAR HASTA DONDE

TU QUIERAS. SI NO CONOCES

LIMITES, SI QUIERES TRIUNFAR,

AHORA TIENES PLUS.

NUEVO PEUGEOT 205 PLUS.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.

1.199.000 PTAS.
P.V.P. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

DISFRUTAR SUS DETALLES EXTRAS
NO TE COSTARA MAS.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



GRAN AUTO

1990 • NÚM. 14 • ABRIL 1990 • 350 PTAS



EXCLUSIVA
Ghia Zig y Zag
Los juguetes de Ford

PRIMERA CLASE
Gama Opel Senator
Opel Omega 3000 24V



MAZDA MX-5

CREACION VIVA

El automóvil depara día a día nuevas sorpresas. En Japón, los hombres de Mazda han creado un coche que recuerda a los deportivos de los años sesenta, es el Mazda MX-5.

La gama Senator de Opel se ha visto incrementada con la llegada del modelo 24V. Paralelamente a él, ha nacido un nuevo Opel Omega, el 3000 24V. Ambos comparten el nuevo motor de cuatro válvulas por cilindro.

En nuestra sección de todo terreno probamos el Land Rover Discovery Tdi, el tercer producto de Land Rover Ltd. en 42 años de historia. Mirando al futuro el Salón de Ginebra ha deparado interesantes sorpresas, entre las que destacan los pequeños Ghia Zig y Zag, una propuesta de Ford pensando en el siglo XXI. General Motors presentaba su modelo CERV III, un verdadero escaparate tecnológico de la industria americana del automóvil.

PRECIO ESPECIAL
-350 PTAS
PRIMER ANIVERSARIO

16

A TODO GAS

FORMULA 1

EL ROMANCE DE SENNA

PARECE que las relaciones que mantiene Ayrton Senna con Xuxa, una joven brasileña presentadora de un programa infantil de máxima audiencia van muy en serio. A la joven en cuestión que no suele ir a las carreras, se la vio en el Gran Premio de su país en los boxes de McLaren.



SITO, CAMPEON DE EUROPA EN 500

SITO ha conseguido el objetivo número uno de cualquier campeón; **ser un fuera de serie en la pista y tener una imagen inmejorable** en los medios de comunicación. No es casualidad lo segundo. Lo ha trabajado a fondo. Con simpatía e inteligencia, con dedicación y consciente que formaba parte de su trabajo.

Los campeones que tienen mala prensa, triunfan y desaparecen. Los que saben estar en su sitio en todo momento, duran toda la vida. Sito sabe mejor que nadie que a sus patrocinadores les interesa tanto sus actuaciones en los circuitos como sus apariciones fuera de él. Por ello **nunca dice no a una entrevista** y jamás hace un guiño a una cámara.

Tras su debut oficial en Japón como piloto de Honda en 500, la opinión pública se ha rendido unánime. **Mejor no podía comenzar.**

No en vano, el quinto puesto de Suzuka para mí vale tanto como un triunfo en una carrera de 250. Pero lo que es más importante y nos permite ser optimistas de cara al futuro, supo estar en su sitio, **no cometió ni un solo fallo** y, de entrada, ya fue el primer piloto europeo.

Este hecho no se ha destacado en su justa medida. Tras los americanos y los australianos que de momento están en otra galaxia, **Sito fue el primer piloto continental**, por delante de Sarron que terminó tercero en el último mundial, del italiano Chili que lleva ya tres temporadas en el medio litro y de otro debutante como él, el francés J. P. Ruggia.

Otro punto para el análisis es el tiempo que necesitará nuestro compatriota para poder seguir la rueda de Rainey o el rebufo de Gardner. No es cuestión de dos o tres carreras. Pensábamos antes de Japón que había que darle un margen de confianza de un año, pero, sus declaraciones después de sacarse el casco en el país del sol naciente nos hacen dudar: **«los Monstruos de 500 no lo son tanto, sabía que esto iba a ser difícil pero para mí no hay mitos ni monstruos».**

Estas palabras no hacen otra cosa que confirmar la fe ilimitada que tiene en sus posibilidades. Al igual que no necesita asesores de imagen porque se la cuida sólo, tampoco necesita managers que le orienten. Ya sabe donde está y **su meta es reducir paulatinamente la diferencia** con los hombres que llevan ya varios años en la categoría reina.

Como primer paso, este simbólico título de Campeón de Europa de 500 del Mundial/90 es un motivo de orgullo. Tampoco es de despreciar el hecho de que fuera el segundo piloto Honda en la meta. Son dos hitos que le han impedido subir al podium y conseguir una copa, pero le sirven para **confirmar que acertó** dando el gran salto y que el lauro del 500 no está muy lejos de sus ambiciones.



BIMOTA

LA VUELTA DE SPENCER

PESE a su ausencia en la primera prueba del Campeonato del Mundo de Superbikes, Bimota se prepara para la conquista del título. A partir de la próxima carrera de este revaluado mundial el Team Diesel contará con las Bimota oficiales pilotadas por Baldwin y Hodson. Los últimos rumores, que aunque no han sido confirmados tampoco han sido desmentidos por la fábrica de Rimini, apuntan al fichaje del tricampeón mundial «Fast» Freddie Spencer como primer piloto de un equipo que se perfila como uno de los favoritos.



PLANES DE ALFA

LAS CARRERAS COMO NORMA

EN Milán, Alfa Romeo ha presentado sus planes deportivos para la temporada 90, a lo largo de la cual empleará todos sus motores de serie en la competición. Además de la Fórmula 3, la Fórmula Alfa Boxer y los Campeonatos monomarca, Alfa ha concentrado sus esfuerzos en la participación de la Fórmula Indy en la que tomarán parte con dos March-Alfa Romeo 90 CA. La gestión deportiva correrá a cargo del equipo Patrick Racing y los pilotos serán Roberto Guerrero y Al Unser «senior». Referente a la participación en el Campeonato de Sport Prototipos en el grupo C, los responsables de Alfa todavía no saben si utilizarán el «viejo» motor Alfa V 10, o bien uno de doce cilindros que está en elaboración. De todos modos, el ingeniero Claudio Lombardi precisó que, en el mejor de los casos, Alfa tomará parte sólo en las dos últimas carreras de la temporada.



CARRETERAS EN OBRAS

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

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



DEPORTE

SPORT PROTOTIPOS

El domingo 8 comienza el Cto. del Mundo de Sport Prototipos en Suzuka, Japón; el Rallye Safari, puntuable para el Cto. del Mundo y del 4 al 7, el Rallye Costa Esmeralda, puntuable para el Europeo.

MOTOS

El domingo 8, Cto. del Mundo de Velocidad de 250, 500 y Sides en Laguna Seca, Estados Unidos y, el Cto. del Mundo de Superbikes en Gran Bretaña. En el panorama nacional, Cto. de España de Resistencia en Jerez; los Ctos. de Motocross de 125 en Morón y 80 y 250 en Yunqueira; Enduro en Reus y Cto. de España de Trial en Guadalajara.

UNA VUELTA POR

TECNOAUTO 90

Del 6 al 9 de abril, se celebra en Palma de Mallorca el salón Tecnoauto Cetra 90. Contará con la presencia de importantes expositores del sector de la automoción y están previstas diversas jornadas de tipo técnico.

Horario: de 10:00 a 20:00
Precio entrada: 300 pesetas
Más información: (91) 45 55 00

LOS COMBUSTIBLES EN EUROPA

(Precios en pesetas/litros)

PAIS	SUPER	NORMAL	GASOLEO
Alemania Federal	78,90	69,10	62,30
Bélgica	88,90	82,10	64,40
Dinamarca	104,10	98,50	72,70
Francia	98,10	95,60	65,40
Grecia	63,20	59,40	25,20
Holanda	95,30	90,15	57,80
Irlanda	105,45	96,90	89,30
Italia	123,15	118,80	78,30
Luxemburgo	68,00	64,60	43,90
Portugal	92,00	91,10	61,95
R. Unido	72,80	69,40	65,80

Nota: La gasolina normal no contiene plomo en Alemania Federal, Holanda, Bélgica, Luxemburgo y Reino Unido.



AGENDA

VETERANOS

CARRERAS EN CALAFAT

El 6 y 7 de abril, se desarrollará el I Trofeo Porsche Cataluña en el circuito de Calafat (Barcelona) y la organización corre a cargo del Club Porsche de España.

DARSE UN RESPIRO

TRAVESIA 4X4

El Club Quatro WD de Lugo ha organizado para los días 12 y 13 de abril, coincidiendo con Semana Santa, una prueba de carácter no competitivo, denominada «Objetivo Lucus 90». Se trata de una travesía en vehículos 4x4 y motos todo terreno que recorrerán un itinerario mixto de montañas, ríos y pistas de una dificultad media/baja. El plazo de inscripción termina el 8 de abril.

Precio: 11.000 pesetas por persona y coche.

Más información: (982) 22 63 02



LO QUE HAY QUE VER

PROBLEMAS DE TRAFICO

MOTOR a Fondo emite esta semana, un previo al Gran Premio de Motociclismo que se celebrará en Estados Unidos. También, analiza las incidencias de las obras olímpicas en Barcelona sobre el tráfico ciudadano.

Miércoles 4, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 7 a las 13:35

EL NUEVO JARAMA

CERCA de las Estrellas, tiene previsto emitir un reportaje del nuevo trazado en el circuito del Jarama. También hará un resumen de la primera prueba del Cto. de Velocidad celebrada en este circuito el pasado fin de semana.

Martes 3, TVE-2, 19:30

MOTOS EN DIRECTO

EUROSPORT retransmitirá en directo la carrera de 500 c.c. desde Estados Unidos, y emitirá varios resúmenes a lo largo de la semana siguiente. Por otra parte, Estudio Estadio realizará diversas conexiones durante la carrera.

Domingo 8, 01:00 de la madrugada; lunes 9, 13:00 y 23:00; miércoles 11, 17:00.

TELEFONOS

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

CAMPESA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (91) 450 10 00

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MINI
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) 13 65 24

Coordinadora Lourdes Bravo

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION CITROËN EUROCASION CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas. Todos los modelos.

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

Garantía hasta 2 años.

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

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

Eurocasion

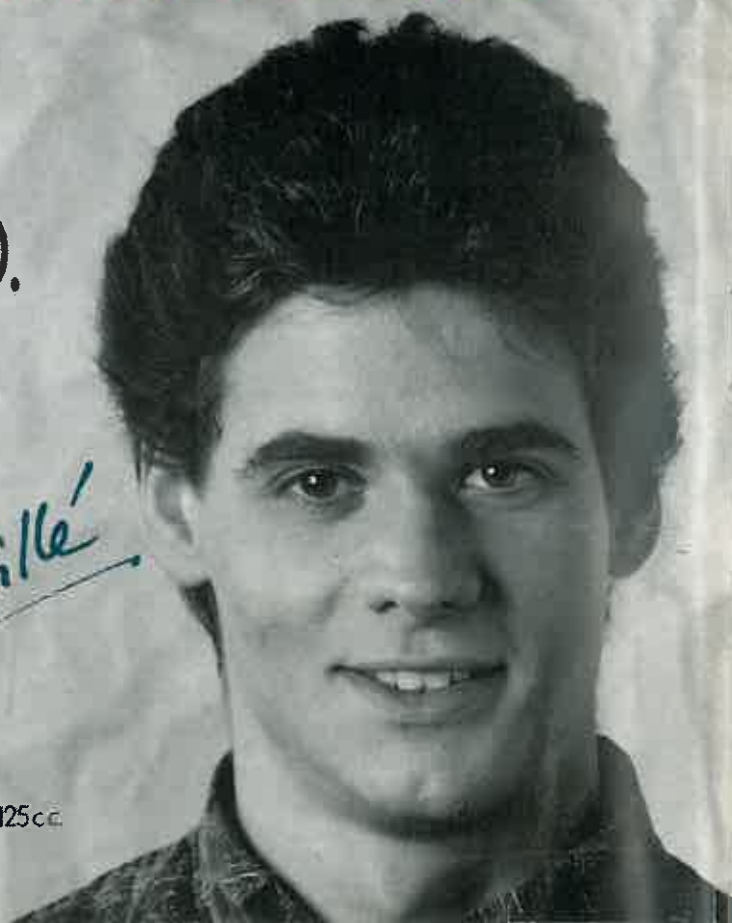
Vehículos de ocasión. Coches de primera.



NO TODOS LOS ZAPATOS
SIRVEN PARA IR EN MOTO.

*Motards
En
Alex Ciaville'*

ASANA®
Campeón del Mundo de 125 c.c.



FOTOS ESPIA

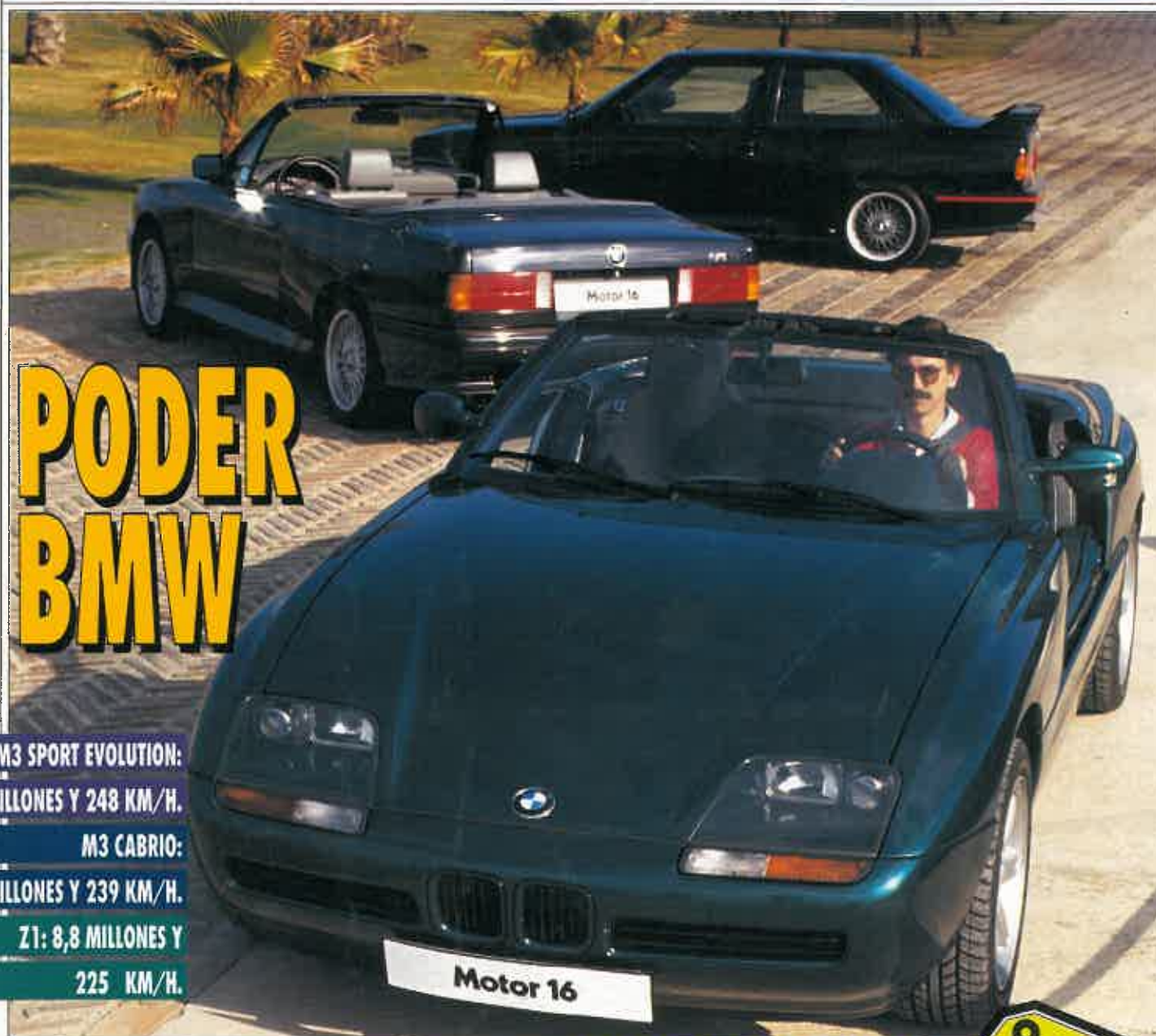


AUDI 100/200

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

Núm.337 • 300 ptas.

7 de abril de 1990



M3 SPORT EVOLUTION:

8,4 MILLONES Y 248 KM/H.

M3 CABRIO:

9,8 MILLONES Y 239 KM/H.

Z1: 8,8 MILLONES Y

225 KM/H.



CADA DIA MAS RAPIDOS
**VELOCIDAD
SIN
LIMITES**

DOSSIER

