

ESPAÑA  
PALMO A PALMO  
**REGALO  
CARTOGUIAS**  
Motor 16  
COLECCIONABLE

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

14 de abril de 1990

Num.338 • 300 ptas.

# EXCLUSIVA

**CAMBIA EL IBIZA. PRIMERAS FOTOS  
DEL NUEVO MODELO GAMA 1991**



# PRUEBA

**ASI VAN LOS CITROËN XM  
DIESEL Y TURBO DIESEL**

# INFORME

**ACCESORIOS Y AVERIAS. COMO  
COMPRAR Y REPARAR BARATO**



• 1.400, 1600, 1800  
Y 1.900 C.C.  
• GASOLINA Y DIESEL  
• DE 1.629.000 A  
2.407.000 PTAS.



**A FONDO**

## EL FIAT TEMPRA YA ESTA A LA VENTA



## PASO A LOS 90.



### NUEVA BMW K-100 RS.

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

La BMW K-100 RS, una de las motocicletas más premiadas y admiradas de los 80, en los 90 supera sus propios éxitos.

Para empezar, un motor de 16 válvulas e inyección electrónica, que alcanza los 100 Km/h. en sólo 3,9 segundos, y una velocidad máxima capaz de satisfacer cualquier exigencia. La nueva unidad Motronic dosifica sus 100 CV para obtener un rendimiento óptimo en todas las circunstancias.



En el terreno de la seguridad todo lo que sólo BMW puede ofrecer. Una excepcional eficacia en la frenada garantizada por sus nuevos frenos, de 305 mm. de diámetro, y una horquilla aún más resistente, junto a la opción del ABS, sistema exclusivo de BMW.

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

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

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

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



# A VUELTAS CON LA LEY

**F**ue el pasado año cuando empezamos a hablar de la nueva Ley de Tráfico y mucho me temo que todavía correrán toneladas de tinta al respecto. ¡Cómo no evocarla, recién inaugurada, cuando más de seis millones de automóviles se disponen a tomar o han tomado ya las carreteras españolas! Pero sobre todo, cómo no acordarse de ella cada vez que se plantea una situación relacionada con el tráfico en nuestro país.

Viene esto a cuento de las fuerzas de la Agrupación de Tráfico que patrullan el laberinto español, 6.500 agentes, que son, en número, los mismos de hace diez años. Una cifra insuficiente para controlar un parque automovilístico que se ha disparado, o lo que es lo mismo, una cifra insuficiente para ayudar a los conductores cuando lo necesitan. La Dirección General de Tráfico es consciente de tales carencias, pero razones presupuestarias han impedido un redimensionamiento de la Agrupación. Ahora bien, si se quiere que la Ley se haga respetar, habrá que tener suficientes agentes para ello. Ya hemos comentado el problema de la subjetividad a la hora de imponer una sanción por un importe de hasta 100.000 pesetas. Estarán de acuerdo conmigo en que si se comete una falta grave, que puede poner en peligro la vida de una o más personas, debe ser sancionada. Pero también lo estarán en que para imponer cualquier sanción, sea del importe que sea, hay que verla con una claridad meridiana.

Parece ser que la Dirección General de Tráfico quiere incorporar mil agentes más para cubrir las actuales vacantes. Su presencia es necesaria y se incorporarán una vez realizados los cursillos de formación, de los que esperamos se haya desterrado la nefasta costumbre de hacer circular a los coches por el arcén cuando hay atascos. Decimos nefasta, porque ha creado un auténtico vicio en muchos conductores de fin de semana, que parecen no querer entender la necesidad del arcén para solventar situaciones de emergencia. Además, dichos conductores son causantes de las correspondientes retenciones que se forman cuando el arcén se acaba. Porque todavía hay muchas carreteras en las que el arcén se ve interrumpido por intersecciones, etc. Formación, pues, para los conductores, pero también -y a ser posible la mejor- para las fuerzas del orden.

Alberto Mallo



- 8 AL VOLANTE**  
Lancia Thema: nuevas suspensiones
- 12 A FONDO**  
Citroën XM Diesel y Turbodiesel
- 20 LO ULTIMO**  
Fotos espía del nuevo Seat Ibiza
- 36 ECONOMIA**  
Informe Bangemann
- 40 A FONDO**  
Suzuki Samurai Mil



- 44 A FONDO**  
Fiat Tempra 1.6 SX
- 52 ACTUALIDAD**  
De compras y al taller
- 56 GENTE SOBRE RUEDAS**  
Malcolm Forbes
- 70 VIAJAR CON ALFA**  
Llanuras molineras, serranías de azahar



- 74 MOTOS**  
Aprilia y Kawasaki
- 80 DEPORTE**  
F-1: unos copian y otros ganan
- 84 DEPORTE**  
Rallye Costa Esmeralda

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.501 pesetas.

## 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 Cerruda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Victor Picione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, 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 Montevedre (Tokio), Giancarlo Perini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (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 Nogueredo. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisa Rus y María Arnao. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael María Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41097. 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 Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Farras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.78. Difusión controlada por OJD.



FOTO IMPACTO

TODO POR UNA MULTA

TO DAVIA no se lo creen ni el dueño del flamante Porsche 911 Carrera 2 Cabrio ni el propietario del Citroen AX GT, y todo por una simple multa. La instantánea de impacto, tomada en el muy señorial y elegante barrio londinense de Mayfair, pone de relieve la precipitación, el estado

nervioso, del conductor del 911 al verse perseguido por la policía tras cometer una infracción de tráfico. Su callejeo alocado terminó bajo el eje posterior de un pacífico AX GT, que en un instante se vio «aparcado» como un libro en una biblioteca. Los peatones lo vieron todo muy negro.



AUTOVIAS

SE ABREN NUEVOS TRAMOS

TAL y como adelantó esta revista en el pasado número, el MOPU ha abierto el pasado día 6, Viernes de Dolores, nuevos tramos de autovía que pueden ser utilizados durante esta Semana Santa. Se trata de las variantes de Tembleque, en la Autovía de Andalucía, y de Villena, en la Autovía de Levante, y el tramo La Cabrera-Buitrago, en la Autovía de Norte. Asimismo se puede utilizar la variante de Nava, en Asturias, y la doble calzada entre el nuevo puente sobre el río Lerez y el puente del Burgo, en Pontevedra, éstas últimas pertenecientes al Programa de Acodicionamientos del Plan General de Carreteras.



BMW M-3

A TAL SEÑOR...

El artículo sobre los BMW Serie 3 publicado la semana pasada decía que los M-3 montaban motores de seis cilindros. Es público y notorio que los M-3, en sus diferentes evoluciones, montan motores de cuatro cilindros en línea con culata de dieciséis válvulas. Perdonen el error. ¡Como cojamos al duende!



CAR DESIGN AWARD

CON MUCHO AIRE

DOS coches con mucho aire, dos descapotables, han sido galardonados con el premio al diseño, el Car Design Award Torino Piemonte, un trofeo que conceden anualmente once publicaciones europeas, norteamericanas y japonesas, entre las que se encuentra MOTOR 16. Los premiados han sido el Mercedes SL entre los coches de producción y el Pininfarina Mythos entre los prototipos. En el primero se ha tenido en cuenta, sobre todo, la seguridad. En el Mythos se ha valorado especialmente su armonía.

DESDE LA RFA

A TODA RADIO

SIETE periodistas alemanes del mundo de la radiodifusión, de la emisora Hessischer Rundfunk, están realizando un viaje experimental entre Francfort y Lisboa. Los datos finales se retransmitirán por varias emisoras y se recogerán en folletos distribuidos por el ADAC.



EN VOZ BAJA

● Esta primavera comenzarán a venderse los Jeep a través de la red comercial de Renault en España. Además del anunciado Cherokee, se venderá también el Wrangler, ambos sólo con motorizaciones de gasolina.

● En medios automovilísticos han causado consternación las durísimas declaraciones de Ferdinand Piech (Presidente de Audi) en el pasado salón de Ginebra. Entre otras cosas ha dicho: «El Toyota Lexus está adaptado al gusto americano, lo que le deja pocas posibilidades de éxi-

to en Europa. En cuanto al Nissan Infiniti, no tiene ninguna posibilidad. El Citroën XM es interesante para un técnico, pero no le ha gustado a mi mujer y cuando he visto el nivel de acabado del Peugeot 605, no comprendo por qué Citroën ha hecho tantas diferencias». No cabe duda de que el señor Piech debe temer la competencia de estos rivales tan severamente juzgados.

● Con 3,06 millones de coches fabricados, Toyota es el líder japonés, por delante de Nissan (1,97), Honda (1,16) y Mazda (0,97).



BUGATTI

ESCUPTURAS A SUBASTA

EL actor francés Alain Delon va a subastar su colección de esculturas Bugatti, un total de treinta y nueve obras de arte, valoradas en trescientos millones de pesetas. El autor de las mismas es Rembrandt Bugatti, hermano de Ettore, fundador de la marca que lleva su nombre. Entre otras obras célebres, Rembrandt creó en 1903 el elefante que adornó el tapón del radiador de los Bugatti Royale, construidos a finales de los años 20



VERDE Y ROJO



● Nuestro compañero y amigo Francisco del Brío acaba de ser nombrado Jefe de Prensa de Ford España. Paco fue uno de los fundadores de Motor 16, junto con quien hoy dirige las Relaciones Exteriores de la compañía, Tomás Cavanna. De compañeros, a compañeros, les deseamos al nuevo equipo el mayor de los éxitos.

● Lo hemos dicho en su día y lo repetimos hoy: en Lois hay algún listillo. Ahora que la empresa ha anunciado la suspensión de pagos les recordamos que los dos millones y medio de pesetas de los premios periodísticos sobre la fórmula 1, no los ha llegado a entregar nunca, pese a que hace ya año y medio que se concedieron.

● Desde hace ya algunos meses, el Departamento de Prensa de la firma Michelin funciona admirablemente y antes de cada competición, hacen un importante esfuerzo de imaginación por facilitar cuanta información técnica puedan necesitar los medios informativos. Por si a alguien se les ha olvidado darles las gracias, lo hacemos nosotros.

● Una de las pocas gasolineras que disponen de gasolina sin plomo, la ubicada en Ocaña, en la N-IV lleva al menos quince días sin combustible de este tipo. Desconocemos qué entidad es la responsable de esta situación, pero no es justificable cuando la red de suministro de la «eurosúper» sin plomo sigue siendo termundista.

FIESTA RS TURBO

LLEGA EN JULIO

EL esperado Ford Fiesta RS Turbo, el deportivo más violento de la gama Fiesta, va a entrar en escena el próximo día 18 de abril, fecha de su presentación internacional. El Fiesta más energético, con ciento treinta caballos de potencia bajo su capó delantero y una velocidad punta próxima a los 205 por hora, estará disponible en el mercado español desde los primeros días de julio y su precio rondará los dos millones de pesetas. Será el coche ideal para los amantes de las sensaciones fuertes.



BALLESTA

## LA GRUA DE PAPEL

Si la pasada semana recogimos en este rincón las opiniones de Ivan Tubau en contra del automóvil en las ciudades, esta semana traemos una opinión contraria, a favor del coche, firmada por Fernando G. Delgado en «El Independiente» del jueves 5 de abril. Sería interesante que el automóvil fuese objeto de tribuna o de discusión pública y en este sentido, ofrecemos las páginas de nuestra publicación.

Entre otras cosas, Delgado dice: «Algún atrevido diría que el coche acabó aquí con la lucha de clases, si no fuera porque después vendrían los teóricos de Izquierda Unida, por ejemplo, a

explicar que la lucha de clases goza de buena salud. Los sociólogos podrían explicarnos la mitología del automóvil y los signos de prestigio que en torno al carro se han desarrollado. Se nos podría hablar de toda una teoría de la vanidad esponjada en el coche. Los narradores con nostalgias de la posguerra describirían la vuelta a casa de los emigrantes en vacaciones exhibiendo el triunfo sobre la pobreza que su Mercedes constituía».

Creemos que son más los que opinan a favor del coche; a favor de su uso racional. Ahora sólo falta que sus voces no queden ahogadas por los agoreros.

### NUEVAS MULTAS

#### CAYERON LOS PRIMEROS

UNOS seis mil conductores sufrieron el pasado día 5 los efectos de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial en su primera jornada de aplicación y en medio de la confusión general entre los usuarios que incluso creyeron que ya habían entrado en vigor los nuevos límites de velocidad previstos en el futuro reglamento de circulación (130 kilómetros/hora en autopistas, por ejemplo). El desbarajuste y la desinformación ha obligado a la DGT a retrasar hasta después de Semana Santa la aplicación rigurosa de las nuevas normas, tal y como adelantó MOTOR 16 en el pasado número. Similar decisión ha tomado el Ayuntamiento de Madrid con el Plan RED, cuyo funcionamiento se aplazará hasta mayo. Primero informar y luego multar.

### MICHELOTTI

#### LA ÚLTIMA PROPUESTA

LOS talleres italianos de Michelotti están trabajando a marchas forzadas en su último prototipo, un familiar monocuerpo de dimensiones mínimas, un coche construido sobre la plataforma de un Fiat Uno pero con una distancia entre ejes algo superior. El Michelotti Van verá la luz en el próximo Salón de Turín, que abrirá sus puertas el día 20 de abril. Edgardo Michelotti, actual impulsor de la firma carrocería, cree que hay un hueco en el mercado para vehículos de este tipo, situados en el mismo nivel de los Ford Fiesta, Opel Corsa, Seat Ibiza o Peugeot 205. El primer prototipo del Mini-Van italiano estará en pie, y nunca

mejor dicho, justo cuarenta días después de haberse trazado los primeros esbozos, toda una señal de eficacia constructiva.

### BARCELONA

#### LLEGAN LAS REBAJAS

EL Ayuntamiento de Barcelona quiere subvencionar a los conductores que posean una plaza fija de aparcamiento. Tal medida afectará, tan sólo, a los coches con más de doce caballos de potencia fiscal, de más de 1.650 centímetros cúbicos. La rebaja se aplicará tras el cobro del impuesto de circulación y las cuantías serán: 4.310 pesetas para coches de potencia comprendida entre 12 y 16 caballos fiscales; 8.688 pesetas para los coches con más de 16 caballos.

### DENUNCIAS

#### LLEGAN A HACIENDA

LA Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona acaba de enviar la primera remesa de multas impagadas a la Delegación de Hacienda. Son más de siete mil denuncias con un valor total de cincuenta millones de pesetas.

### IMPUESTO DE CIRCULACION

#### SUBE EL DEL PEQUEÑO, BAJA EL DEL GRANDE

LOS Ayuntamientos españoles han abierto el periodo de pago voluntario del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica que, nacido a la sombra de la nueva Ley de Haciendas Locales, va a ser muy polémico. En una ciudad como Madrid, los vehículos más utilitarios tienen que pagar 5.400 pesetas, 707 pesetas más que en el pasado año, mientras que el propietario de un coche de lujo se ahorrará 90 pesetas, al tener que abonar 14.200 pesetas. Aparte de esta absurda discriminación, en ciudades como Barcelona la subida ha sido de prácticamente un cien por cien.



### A. NICOLELLO

#### PROMOCION EDITORIAL

EL jefe de prensa de Fiat Italia, Alberto Nicoletto, acaba de dar un salto profesional importante, ya que ha asumido la responsabilidad del sector Editorial y de Comunicaciones del grupo Fiat. La facturación total de este sector asciende a 31.668 millones de pesetas.



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.M.P. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

DISFRUTAR SUS DETALLES EXTRAS  
NO TE COSTARA MAS.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

### EN EL AGUA

#### LADA CON PALOMA

LA belleza joven y espectacular de Paloma Lago, acaba de asociarse con Lada Iberica. Paloma Lago será tripulante del barco patrocinado por Lada, un Quarter Ton, que participará en el campeonato del mundo de la especialidad, a disputar el próximo mes de septiembre en la localidad pontevedresa de Bayona.



Lancia a partir del Salón del Automóvil de Turín ofrecerá a sus usuarios un nuevo sistema de suspensiones inteligentes de segunda generación. Mucho más perfecto y eficaz que el hasta ahora conocido.

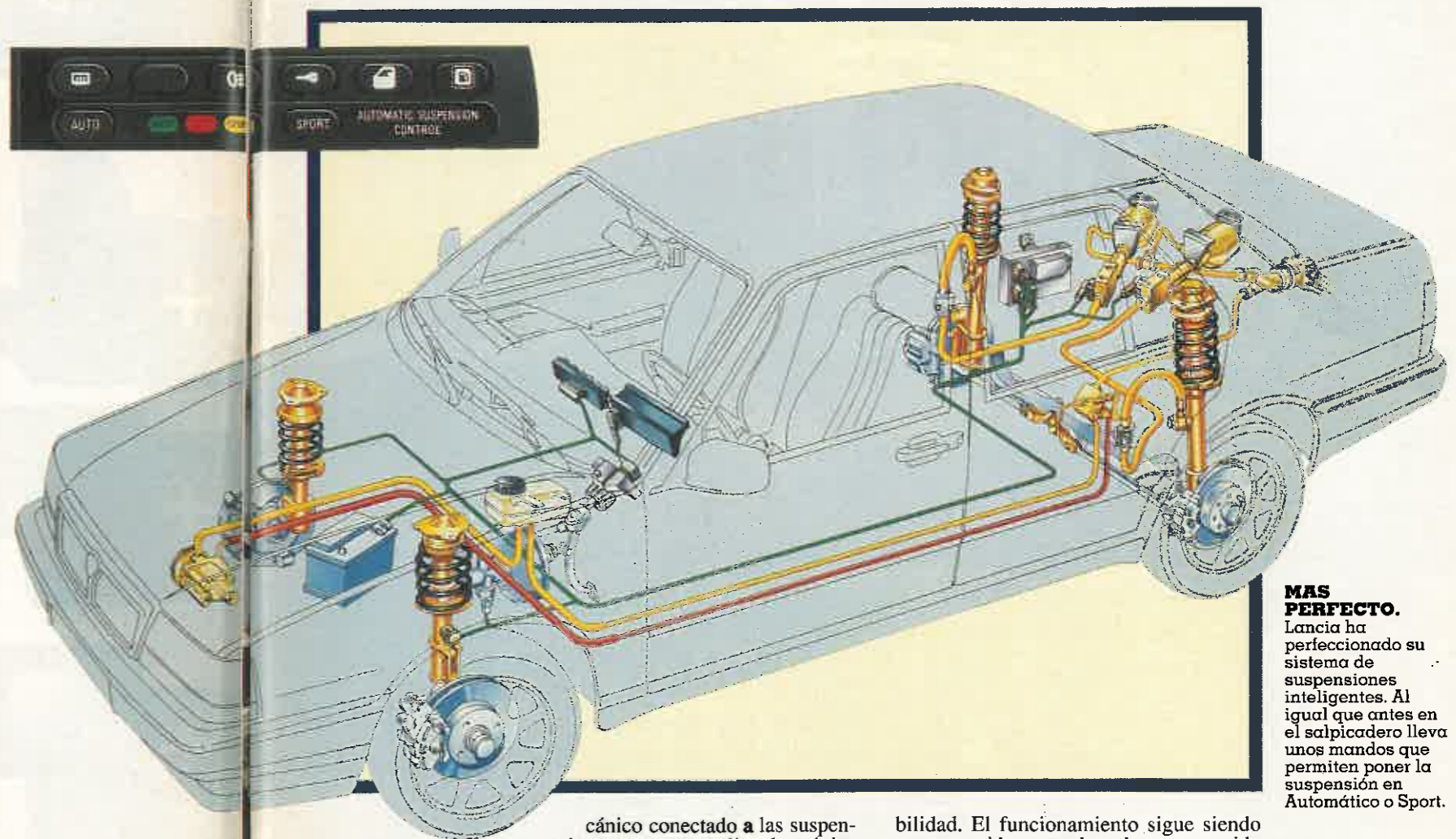
## LANCIA THEMA CON SUSPENSION INTELIGENTE

# UN PASO ADELANTE

**C**UANDO salió el primer Thema de las factorías de Lancia, la marca tenía en mente una serie de proyectos para este vehículo y pensaba dotarle de todos los adelantos técnicos posibles. De esta forma ya desde el principio contaba con ABS, un climatizador automático muy sofisticado y un sistema autonivelador que en función de la carga del coche le mantenía totalmente horizontal al suelo. Poco después comenzaron a trabajar en un sistema de suspensiones electrónicas, que ha visto su culminación en el sistema de suspensiones inteligentes de la «segunda generación» que acaban de presentar.

Lancia ya disponía de éste sistema de suspensiones, que en función de la velocidad, inclinación de la carrocería y presión

del circuito hidráulico de frenos, variaba la flexibilidad de los amortiguadores buscando siempre la regulación adecuada para cada tipo de conducción. Con el sistema de segunda generación, todo esto lo han perfeccionado considerablemente. Al igual que antes, en el tren delantero los amortiguadores disponen de unas válvulas electromagnéticas que varían los tarados en dos niveles, uno más rígido y otro más blando. El tren trasero es el que más modificaciones ha sufrido, el conjunto muelles-amortiguadores, con válvulas electromagnéticas incorporadas van integradas con un sistema oleoneumático que mantiene constante la altura desde el suelo sin que influya la carga. El sistema lleva una bomba accionada por el motor, dos acumuladores de presión, un sensor me-



**MÁS PERFECTO.** Lancia ha perfeccionado su sistema de suspensiones inteligentes. Al igual que antes en el salpicadero lleva unos mandos que permiten poner la suspensión en Automático o Sport.

cánico conectado a las suspensiones y una centralita electrónica que se encarga de leer todos los datos que le llegan y variar los parámetros. Con todo esto, los técnicos de la marca han tenido en cuenta más aspectos que perfeccionan el funcionamiento del sistema. Siguen teniendo en cuenta las inclinaciones de la carrocería, pero lo han medido desde dentro comprobando los balanceos de los pasajeros y ahora también cuentan el ángulo y velocidad de rotación del volante. Comparado con el sistema de primera generación es mucho más perfecto, con una mayor sensi-

bilidad. El funcionamiento sigue siendo muy parecido, pero ahora han conseguido que actúe mucho mejor a bajas y altas velocidades. Por debajo de 5 kilómetros por hora los amortiguadores se mantienen duros para evitar cabeceos, entre 5 y 20 kilómetros por hora están blandos para favorecer el confort, entre 20 y 180 se regulan dependiendo de las condiciones de la conducción y por encima de 180 están duros prevaleciendo la seguridad.

Estos nuevos Lancia Thema estarán disponibles después del Salón del Automóvil de Turín.

M. Madrid

### SISTEMA OLEONEUMÁTICO.

El tren trasero además del tarado automático de los amortiguadores, dispone de un sistema que nivela la carrocería.





# 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-equipó 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.

PRUEBA

Motor 16



Motor 16



## CITROËN XM DIESEL Y TURBO DIESEL

# TREN DE LARGO RECORRIDO

12 / Motor 16

## VIRTUDES

- Consumo mínimo
- Comportamiento general
- Equipamiento

CITROËN XM DIESEL  
PRECIO: 3.150.000 PTS

- Motor insuficiente
- Rumorosidad
- ABS opcional

## DEFECTOS

## VIRTUDES

- Motor brillante
- Comportamiento general
- Consumo mínimo

CITROËN XM TURBO D  
PRECIO: 4.000.000 PTS

- Cambio áspero
- Rumorosidad
- ABS opcional

## DEFECTOS

El Citroën XM sigue creciendo. Las versiones diesel que debutaron el pasado mes de septiembre, llegan ahora a España.

**T**RADICIONALMENTE, el Grupo PSA le ha dedicado una atención especial al mercado de los coches diesel. En el segmento alto, en el cual está incluido el XM, los coches dotados con mecánicas diesel van dirigidos a un público muy particular. Los nuevos Citroën XM Diesel encajan perfectamente en estas peculiaridades y ofrecen un coche amplio, confortable y con una excelente predisposición para realizar largos

viajes, preferentemente por autopista. Entre las novedades que aporta el XM, hay que destacar la modernísima culata de tres válvulas por cilindro que marca un hito en la historia reciente del desarrollo tecnológico de los diesel.

En España se van a comercializar dos versiones: una atmosférica y otra sobrealimentada. En el primer caso, Citroën ha decidido un nivel de equipamiento denominado Luxe, con un equipo muy com-

Motor 16 / 13



**LINEA AFILADA**  
El XM tiene un excelente coeficiente de penetración aerodinámica.

pleto, mientras que en el Turbo la terminación es la Grand Luxe, en la cual prácticamente no falta de nada.

Aunque externamente tan sólo se diferencian por un anagrama situado en el lateral, en el cual se destaca su condición de motor sobrealimentado, las diferencias de carácter entre uno y otro son grandes. Los 110 caballos y la alegría del turbo, permiten rodar con mucha agilidad en todo tipo de tráfico. Más de 190 kilómetros por hora de velocidad máxima, es un dato que permite cuantificar la bondad de este motor, que en este aspecto también se ve beneficiado por el excelente coeficiente de penetración aerodinámico. En cambio, el atmosférico se queda un poco corto a la hora de salir a carretera. Estos 86 caballos de tienen una excelente predisposición, pero no son suficientes y esto se nota a la hora de realizar algún adelantamiento. Afortunadamente en estos dos motores se aprecia una buena capacidad para subir de vueltas hasta los regímenes más elevados. Así pues cuando nos enfrentamos a una maniobra de adelantamiento con el atmosférico, tendremos que hacer uso intensivo del cambio para poder concluirlo con la celeridad aconsejable. En cambio, con el turbo, con solo pisar el acelerador obtendremos una respuesta pronta y enérgica, que nos permite adelantar con toda seguridad. El tiempo de reacción del turbo es mínimo, puesto que se ha recurrido a un turbo compresor Mitsubishi de baja inercia, que sopla a un máximo de 0,8 bares.

Aunque parezca una contrariedad, el terreno más favorable para el XM Diesel es el tráfico urbano y las grandes autopistas. En el primer caso, la buena voluntad de

este motor para funcionar a muy pocas vueltas, permite andar por la ciudad más congestionada con toda tranquilidad y con un consumo irrisorio. A pesar del generoso tamaño del XM, la dirección y la buena visibilidad, permiten rematar la faena. Tan solo el tacto del embrague resulta poco progresivo y requiere un cierto

FICHA TECNICA		
	XM DIESEL	XM TURBO D
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.138	2.088
Arbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	3
Alimentación	Inyección mec.	Inyección mec.
Compresión	22,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	83 cv (60 kw) / 4.600	110 cv (80 kw) / 4.300
Par máximo / r.p.m.	15 mkg / 2.000	25,3 mkg / 2.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 veloc.	Manual, 5 veloc.
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4 / 15,8 / 22,8	8,6 / 15,1 / 23,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,1 / 38,6	33,3 / 43,6
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremaflera asistida	Cremaflera asistida
Vueltas de volante	2,9	2,9
Diámetro de giro (m)	12,5	12,5
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Bendix (opcional)	Bendix (opcional)
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantero	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasero	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5x15	Aleación 5,5 x 15
Neumáticos	175/70 6 185/65 15	195/65 R15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.305	1.380
Capacidad del depósito de combus.	80	80



periodo de adaptación. En autopista, una vez que hemos lanzado el coche hasta nuestra velocidad de cruce, este la mantiene sin esfuerzo. Aunque es capaz de superar los 170 kilómetros por hora, si mantenemos la aguja del velocímetro en torno a los 150 obtendremos una buena media y un consumo sorprendentemente

bajo. La lástima es que si por algún motivo hay que levantar el pie del acelerador, tardaremos un poco en volver a retomar el ritmo.

En cambio el turbo diesel se desenvuelve como si fuese un coche de gasolina en cualquier terreno. En autopista, la velocidad de cruce puede ser muy alta y el

**MECANICAS BRILLANTES.** Los nuevos motores de doce válvulas tienen un buen rendimiento, aunque la potencia del atmosférico resulta un poco escasa para el XM.

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	XM DIESEL	XM TURBO D
<b>CIUDAD</b>		
A 29 km/h de promedio	8,6	9,3
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruce	6,3	5,9
En conducción rápida	8,5	8,8
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruce	6,8	6,8
A 140 km/h de cruce	7,7	8,7
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	7,7	8,0
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	990	950

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO	XM DIESEL	XM TURBO D
(En metros)		
A 60 km/h	13,9	13,4
A 90 km/h	49,0	48,6
A 120 km/h	67,8	66,8

SONORIDAD		
	XM DIESEL	XM TURBO D
Al ralentí	49,6	52,0
A 60 km/h	68,6	68,7
A 90 km/h	73,0	70,0
A 120 km/h	77,3	72,5
A 140 km/h	80,7	77,7

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

PRESTACIONES		
	XM DIESEL	XM TURBO
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	171,6	192,9
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	21,2	19,3
1.000 m. salida parada (seg.)	39,2	34,7
0-100 km/h (seg.)	19,0	13,3
Metros recorridos	335	230
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	21,3	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,9	23,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	40,3	35,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	45,4	41,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	17,1	10,4
Metros recorridos	482	283
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	24,1	13,2
Metros recorridos	627	368

EQUIPAMIENTO		
	XM DIESEL	XM TURBO D
Cuentas revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	SI
Retovisor regulable eléctricamente (izq./dcha.)	NO/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cerros centralizados	SI	SI
Cinturones de seguridad paseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO





**POCAS DIFERENCIAS.** Entre el turbo (izquierda) y el atmosférico (derecha) no hay apenas diferencias en el cuadro. La climatización es muy eficaz.



de caucho para filtrar sus vibraciones, pero resultan algo más ruidosos, en particular el atmosférico de lo que cabría esperar en coches de este nivel.

Así pues, las diferencias entre uno y otro se centran en el diferente rendimiento de cada uno de los propulsores. Por lo demás, las virtudes de confort de marcha y comportamiento, con comunes a ambos. Las dos unidades probadas en esta ocasión estaban equipadas con suspensión Hidractiva, controlada electrónicamente. Esta suspensión es de serie en el turbo y opcional en el atmosférico. Al igual que en las versiones de gasolina, confiere una gran seguridad al vehículo. Los frenos, tal y cómo es tradicional en la marca, son muy potentes y disponen de un sistema antibloqueo Bendix que es opcional.

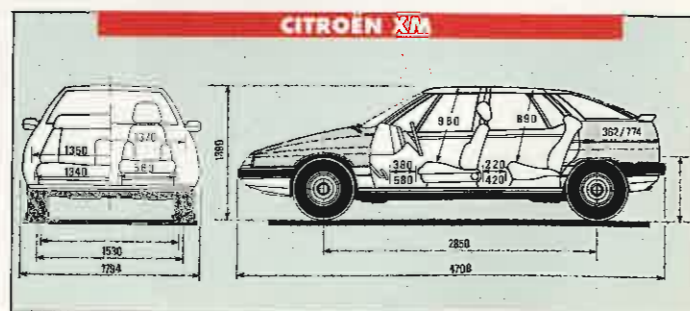
No hay problemas para adaptarse al puesto de conducción, ya que el asiento se regula en altura y el volante hace lo propio.

Uno de los factores que colabora para mejorar el confort, es la excelente climatización de tipo automático, que tiene dos salidas a las plazas traseras en los montantes de las puertas. Tanto por caudal có-

**EQUIPO COMPLETO.** Cualquiera de los dos coches dispone de un equipamiento capaz de satisfacer al conductor más exigente.

motor resiste bien el ritmo fuerte. El engrase esta muy bien estudiado y el aceite esta refrigerado por un radiador de agua, por lo que no se presentan problemas de temperatura. Incluso si apuramos las posibilidades del motor a tope, la cifra de consumo se mantiene, y es difícil llegar a superar los diez litros cada cien kilómetros. En carreteras de montaña se mueve con la misma soltura de un coche de gasolina, con la ventaja adicional de que la gran elasticidad del motor permite ahorrar muchos cambios de marcha. La insospechada alegría de estos motores multiválvulas por encima de las cuatromil vueltas, invita a apurar el motor casi hasta la zona roja.

En definitiva, diremos que estos dos modernos motores diesel tienen un funcionamiento satisfactorio. No transmiten vibraciones al interior, ya que disponen de un sistema de suspensión hidráulico y

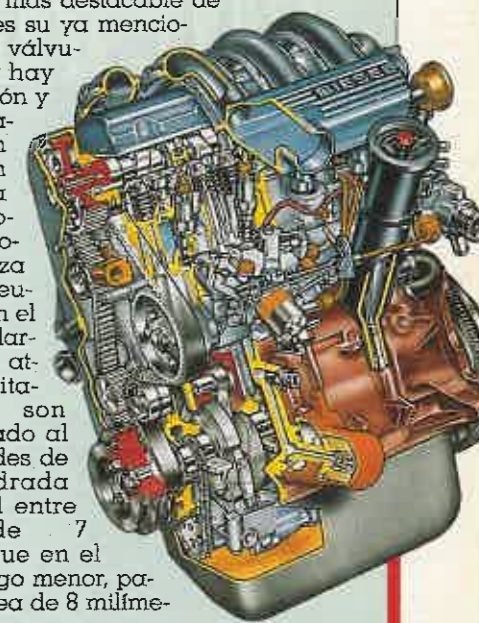


**TODO ESTILO.** A pesar de su vanguardismo, la estética del XM destaca por un estilo muy personal



TRES MEJOR QUE DOS

**T**ÉCNICAMENTE, lo más destacable de estos nuevos XM, es su ya mencionada culata de 12 válvulas. En cada cilindro hay dos válvulas de admisión y una de escape, accionadas todas ellas por un solo árbol de levas en cabeza movido por una correa dentada. El bloque deriva del ya conocido XUD que se utiliza en otros modelos de Peugeot y Citroën, pero con el diámetro y la carrera alargados. En el caso del atmosférico, cuyas sollicitaciones mecánicas son menores, se ha apurado al máximo las posibilidades de incremento de cilindrada quedando una pared entre los cilindros de 7 milímetros, mientras que en el turbo el diámetro es algo menor, para que dicho espesor sea de 8 milímetros.



mo por distribución, este sistema permite conseguir una temperatura bastante homogénea en el interior.

Su comercialización en España se inicia en estas semanas, y en principio los precios sitúan a estos modelos entre las opciones más interesantes del mercado, especialmente el Turbo.

Lógicamente, la versión atmosférica parece más idónea para un uso profesional, taxistas, viajeros, etc, en el cual la amortización y la economía de uso son determinantes. En los casos en los que el peso de estos aspectos no resulte excesivo, será más acertada la opción del turbo, que cuyo coste económico es algo superior, pero el de mantenimiento es prácticamente el mismo y dispone de una alegría de funcionamiento muy superior. ○

Víctor Piccione  
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales de estos XM se encuentran en lo más alto de las gamas de sus competidores. Los que más se aproximan son el Alfa Romeo 164 TD(3.973.485 pts), el Renault 25 TD(3.539.749 pts), el Ford Scorpio TD(3.615.018 pts), el BMW 524 TD(4.521.507 pts), Audi 100 TD(3.913.865 pts), Mercedes 300 D(5.006.509 pts) y el Fiat Croma TD(3.114.969 pts). Respecto a los alemanes, la gran ventaja del XM reside en su excelente relación entre el equipamiento y el precio, sin dejar de lado las excelencias de sus sistema de suspensión frente a los sistemas tradicionales de sus rivales.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Citroën Hispania S.A. Doctor Esquerdo 62. 28.007 Madrid. Tel (91) 573 76 00. Red de postventa 872 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros y 100.000 km o seis años sobre la suspensión.

MECANICA

MOTOR	Bueno	Ambos son brillantes, aunque el atmosférico es insuficiente para el peso del coche.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Mejor en el atmosférico que en el turbo, puesto que en este último resulta algo imprecisa.
TRANSMISION	Normal	Las relaciones son adecuadas a las potencias de los motores. La 5ª del atmosférico es larga.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Buena	En ambos responde a lo que se puede esperar de un coche de esta categoría.
ACELERACION	Normal	Es buena en el turbo, pero su hermano de gama resulta bastante remolón.
RECUPERACION	Regular	El atmosférico se ve penalizado por unos desarrollos un poco largos.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Excelente	Es rápida y precisa, sin que resultar excesivamente sensible.
FRENOS	Excelente	Son potentes y gracias al ABS resultan eficaces sobre cualquier terreno.
SUSPENSION	Excelente	La suspensión es confortable y permite circular rápido por cualquier carretera con seguridad.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	El conductor llega bien a todos los elementos y la visibilidad es buena en cualquier dirección.
CLIMATIZACION	Excelente	El sistema automático de climatización funciona perfectamente y distribuye bien el aire.
SONORIDAD	Regular	A pesar de la buena insonorización, resultan excesivamente ruidosos.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Buena	La gran amplitud permite alojar en su interior a cinco adultos con bastante comodidad.
MALETERO	Bueno	Es suficiente para el tamaño del coche y muy funcional por lo regular de sus formas.
CALIDAD	Normal	Salvo algún detalle, en general, el XM pasa el examen.

ECONOMIA

CONSUMO	Excelente	Resulta ideal para realizar largos viajes a buena marcha.
EQUIPAMIENTO	Bueno	No le falta nada. El equipamiento esta pensado para satisfacer al más exigente.
PRECIO	Bueno	Teniendo en cuenta el buen nivel de equipamiento, es una de las mejores ofertas.

# NO HAY COMPETIDOR. NUEVO FIAT UNO TURBO. DE 0 A 100 EN 7,7 SEGUNDOS.



■ Potencia: 118 CV. ■ Motor Turbo Intercooler inyección electrónica. ■ Radiador

de aceite. ■ Cambio 5 velocidades de relación cerrada. ■ 4 frenos de disco, los

delanteros autoventilados.

■ Equipado de serie excepcionalmente.

*Uno, che passione!*

**FIAT**  
TECNOLOGIA LIDER

## SEAT IBIZA III

# VIVA EL CAMBIO

El nuevo modelo de la marca española afila sus armas de cara al año próximo. Los Seat Ibiza de la tercera generación estarán en el mercado a partir del mes de febrero del año venidero.

**L**OS Ibiza del 91 ya están rodando por las carreteras españolas; los prototipos ultiman su puesta a punto para entrar en el mercado español en los primeros compases de la temporada venidera. La gama de Ibiza III será muy similar a la comercializada en el momento actual y los precios se mantendrán en niveles muy similares; las sorpresas se centrarán en las versiones de carácter más utilitario, en las versiones más sencillas, que mostrarán precios de choque.

El diseño del Ibiza, trabajo magistral de un Giorgio Giugiaro inspiradísimo, recibirá retoques de cierta consideración tanto en el frontal como en la parte posterior, retoques que aproximarán la imagen del último descendiente de la firma española a la estética mostrada por el futuro buque

insignia de la marca, el Seat Toledo, familiar de altos vuelos.

Los rasgos más identificativos del Ibiza III, del último descendiente de una familia que ha colocado centenares de miles de coches en el mercado en un plazo de poco más de seis años, se descubren en la parte anterior: una calandra diferente, con el escudo de Seat en su parte central, flanqueado por dos tomas de aire; unos grupos ópticos extendidos por los flancos, y un paragolpes de dimensiones acrecentadas, personalizado por una toma de aire dispuesta en su parte inferior así como por un listón decorativo dispuesto en su parte más alta, ponen el sello distintivo en un coche que va a mejorar su coeficiente de resistencia, su Cx, ligeramente.

Este paragolpes, bien perfilado, proporcionará una presión mayor sobre el eje anterior, sobre el eje directriz, al rodar a velocidades elevadas, con la consiguiente mejora en la precisión de conducción.

Los cambios estéticos se extenderán también a la parte posterior. El portón trasero recibirá una franja oscura en su base, una solución de estilo deportivo que reforzará el poderío de los grupos ópticos, mucho más amplios y con extensiones

**L**os Ibiza serie III harán gala de una estética vanguardista, en la línea mostrada por el futuro Toledo.

**DIFERENCIAS.** Las diferencias mostradas por los Ibiza serie III se descubren tanto en el frontal como en la parte posterior. Paragolpes más grandes, grupos ópticos de mayor superficie, bajos de carrocería aerodinámicos y aletines prominentes son los detalles característicos de un utilitario que ha conseguido todos los éxitos.



por los flancos; el paragolpes, de tamaño bastante superior al utilizado hasta el momento, llevará una tira de otro color en su parte más alta.

Las modificaciones perceptibles en los laterales serán más simples. Los estilistas de Martorell han querido mantener la silueta del conjunto y para conseguir tal objetivo han recurrido a retoques ya probados, como es el caso de los pasos de rueda plásticos, muy marcados, o los estribos, dos elementos utilizados ya en los Ibiza SXi e Ibiza Slalom.

La nueva estética externa de los Ibiza III recibirá el refuerzo de un interior modificado, un interior en el que se apreciarán variaciones de detalle en lo referente a postura del volante y forma de los asientos delanteros.

La futura gama Ibiza mantendrá gran parte de los motores conocidos, motores de gasolina como los System Porsche de 1,2 y 1,5 litros de cubaje, con potencias comprendidas entre los 63 y los cien caballos de potencia. También se estudia un motor System Porsche de 1,7 litros de cubaje, reservado para los modelos dotados de catalizador, con una potencia aproximada de 110 caballos, mientras que en los diesel no se prevén cambios.

Los Ibiza III piden paso con la fuerza de su juventud pujante.

**MITSUBISHI. Lo hemos diseñado a la perfección para usted.**



**E**legancia, equilibrio, esbeltez. Toda la belleza del alma japonesa toma cuerpo en la rama del cerezo. Su estilización de líneas y de formas conduce a la armonía. A veces la perfección consiste en eso: una sencilla armonía.



**C**on la precisión de las Ciencias Exactas los ingenieros y diseñadores de Mitsubishi buscan y encuentran las líneas más avanzadas del diseño. En su cerebro y sensibilidad está la clave para conseguir máquinas plenas de elegancia, de equilibrio, de belleza. Son los Mitsubishi. Diseño puro.



**Made in Japan.**



**PLANTA PILOTO.**

La fábrica de Martos ha sido designada como piloto para España en el desarrollo de las nuevas tecnologías de proyectores en plástico.

VALEO ILUMINACION

**TECNOLOGIA DE VANGUARDIA**

**Valeo, líder mundial en iluminación, ha modernizado recientemente una de sus fábricas más importantes, instalada en España, en Martos.**

**E**N plena comarca olivarera jienense, en la ciudad de Martos, se encuentra uno de los complejos fabriles, suministrador de automoción, más importante de España. Nos referimos a la fábrica de faros y pilotos Valeo.

La fábrica inició sus actividades en 1972, con una cadencia de producción de 813.000 faros y 13.500 pilotos anuales. Hoy día, tras una profunda transformación, su cadencia es de 3,8 millones de faros y 3,4 millones de pilotos.

Precisamente esta transformación intensa y extensa es la que hemos tenido oportunidad de conocer en una breve visita a la planta de Martos.

Las nuevas tecnologías en iluminación exigían una modernización que se inició en julio del 88 y que permiten la fabricación en los tres procesos: chapa (parábo-las en material metálico), termoplásticos

y bimetálica. Todos ellos, con un sistema totalmente informatizado desde el proceso de diseño del proyector, al de control de calidad, producción etcétera. En las próximas semanas, la fábrica de Martos iniciará la producción de los nuevos proyectores con parábolas de superficie compleja, lo más moderno en la técnica de iluminación, un sistema que por ahora sólo utilizan el Citroën XM y el Peugeot 605 y que en un futuro próximo veremos en el Citroën FX (denominación provisional del sustituto del GSA que aparecerá a finales de este año), Volkswagen Golf y el Seat Toledo.

Entre los aspectos novedosos que hemos podido apreciar en la visita destacan los nuevos pilotos traseros en dos únicos colores exteriores, que se utilizan ya en los Renault 25 ó Peugeot 309 y una nueva generación de antinieblas. ○

**DOS FAROS PARA TODOS LOS MODELOS**

**L**A creciente demanda de una mayor personalización en los automóviles ha llevado a Valeo a poner en el mercado unos atractivos kits de iluminación con ópticas dobles de la marca Cibie, que mejoran la intensidad de luz, respetando los anclajes originales.

Estos faros dobles se adaptan a cualquiera de los coches actualmente en producción y a muchos de los que han dejado de fabricarse, como el Peugeot 505, Mercedes 200 o Seat Ronda.







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

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

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

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

## EVINRUDE

FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

### MOTORMASO S.A.

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  
Telex 50.754 JMMV-E



### NUEVOS PRODUCTOS AUTOGLYM

La firma Autoglym ha presentado recientemente su nueva gama de productos que se caracterizan por una presentación atractiva, por sus precios competitivos y por su comercialización que se va a realizar exclusivamente en concesionarios, en tiendas de

accesorios de automóviles así como en gasolineras. Entre los nuevos productos que presenta esta firma destacan el abrillantador especial de resina, el devastador autoglym, el limpiador de parachoques, la crema protectora de vinilo y goma, el champú para el interior del coche, el limpiador de ruedas, el champú acondicionador y el abrillantador para lunas del coche.



### SHELL AUMENTA SU RED

Shell ha inaugurado una nueva estación de servicio en Sant Joan Despí. Con una inversión de alrededor de 450 millones de pesetas y construida sobre una superficie de 2.576 metros cuadrados, dispone de un edificio de cuatro plantas y de servicios de tienda, engrase, lavado...

Al acto de inauguración oficial asistieron representantes de la Consellería de Industria de la Generalitat de Cataluña, el alcalde de Sant Joan Despí y un grupo de periodistas que fueron atendidos por Luis Porté, propietario de la instalación, y José María Fernández-Cid, presidente de Shell en España.

### ACSSA Y MERCEDES BENZ

ICA S.A., empresa perteneciente al grupo Mercedes-Benz, importador oficial de los vehículos Mitsubishi Motors

en nuestro país, apostando por la liberalización de las telecomunicaciones en España, ha llevado a cabo la creación de una filial, Automóviles, Comunicaciones y Servicios, S.A. (ACSSA).

La nueva empresa inicia sus actividades absorbiendo la División de Comunicaciones (ICA-TEL) de ICA, S.A. y, por tanto, sus objetivos iniciales se fijan en el campo de las telecomunicaciones, si bien existe la intención, en un futuro próximo, de ampliar actividades en el campo «servicios».



### ROADSCANNER EUROPARTS

La firma Europarts ha comenzado a comercializar en España un nuevo producto denominado Roadscanner. Este artículo permite a los instructores de las autoescuelas controlar la calzada igual que si estuvieran sentados en el asiento del conductor reduciendo de este modo el peligro de dejar el coche al total control del alumno inexperto. Este artículo es obligatorio en todas las autoescuelas de diversos países europeos y hay que esperar que muy pronto sea obligatorio en España ya que es un elemento de gran seguridad.

### VUELVE EL SIDECAR

Los componentes de Electra Motor, importadores para nuestro país de Harley-Davidson y Bimota, no paran. Ahora acaban de presentar el Side EML, un sidecar adaptable a cualquier mo-

delo de BMW K-100. Tiene un precio de 1.300.000 pesetas, y se incluye la pintura y la instalación, procesos que se realizan en las instalaciones de la firma en Valencia. El side EML exige el montaje de una nueva suspensión y modificaciones en chasis y neumáticos.



EL MERCADO UNICO Y LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

# MENOS EMPLEO Y MAS DEFICIT COMERCIAL

La liberalización de las importaciones comunitarias de países terceros y el encuadramiento de las ayudas al sector, son los aspectos principales del Mercado Unico que más negativamente van a afectar a la industria española de automoción, sobre todo en el nivel de empleo y en la balanza comercial. Además, nuestro país va a ser un objetivo prioritario para los vendedores de coches japoneses, que pueden conseguir un buen bocado en detrimento del coche europeo.

La Comisión Europea ha publicado recientemente el Informe Bangemann (cuyo autor es el comisario comunitario Martin Bangemann, encargado del Mercado Interior) en el que se incluyen las medidas que se propone adoptar para avanzar en la realización del Mercado Unico en el sector de automoción. Dos de esas medidas -que incluimos en un cuadro en estas mismas páginas- la liberalización de importaciones comunitarias de terceros países y el encuadramiento de las ayudas al sector, pueden tener una negativa repercusión en el sector español, y especialmente sobre el nivel de empleo y la balanza comercial.

Estas previsibles repercusiones han sido analizadas en el Ministerio español de Economía y Hacienda, donde una de sus técnicas, Paloma Avila de Grado, ha realizado un informe publicado en las páginas de la revista oficial Información Comercial Española (ICE). En ese estudio se hace primero un balance de situación de las características básicas del sector español de automoción. Hay que decir en primer lugar que ese sector está básicamente monopolizado por multinacionales extranjeras. Volkswagen, General Motors, Ford, Renault, el grupo PSA y Citroën producen la totalidad de los turismos y vehículos comerciales ligeros fabricados en nuestro país, que a su vez representan el 76 por ciento de la producción total de vehículos, lo que supone que la evolución de esta producción es muy sensible a las condiciones que afectan a la inversión extranjera en el sector.

La producción está concen-

trada, como es sabido, en los segmentos de turismos de cilindrada muy baja y baja, que representan más del 60 por ciento del total. De ahí que la estrategia de las multinacionales se centre no sólo en vender en el mercado doméstico, sino utilizar España como plataforma de venta en el exterior. En efecto, y según el citado estudio, las exportaciones españolas de turismos representan casi el 20 por ciento de la exportación total española y el sector supone una de las mayores propensiones exportadoras de nuestra industria (53 por ciento de la producción), comparable a la de Alemania (56 por ciento) y Japón (52 por ciento).

Se trata, sin embargo, de una exportación de valor unitario reducido como consecuencia de la concentración de la producción en los segmentos bajos del mercado (ver cuadros adjuntos), lo que le hace además especialmente vulnerable al ciclo económico, ya que la capacidad



LAS PROPUESTAS DEL COMISARIO BANGEMANN

Objetivos	Propuesta	Fecha prevista de entrada en vigor	Situación actual en España
Armonización técnica	Recepción CEE obligatoria	1989: Se someten al Consejo las propuestas de Directivas sobre neumáticos, vidrios, pesos y dimensiones 1990: Recepción obligatoria para turismos	Recepción nacional
Armonización de IVA	Tipo impositivo entre el 14 y el 20 por cien	Indeterminada. Se requiere aprobación unánime del Consejo	Tipo impositivo: 33%
Política comercial común frente a terceros	Eliminación de restricciones nacionales (artículo 115)	Finales de 1992 Hasta 1993 se podría estabilizar la cuota de mercado de las importaciones comunitarias de Japón en su nivel actual, mediante acuerdo con Japón	Contingentes a importaciones indirectas japonesas: 5.000 unidades en 1988 (600 en 1986)
Política comercial común frente a terceros	Eliminación de restricciones no arancelarias a las importaciones de terceros países Reciprocidad sectorial, no global	Período transitorio de duración fija pero aún no determinada, iniciado en 1993	Contingentes a importaciones de países en la letra C. (Japón, Corea, etc.) de la comunicación española al GATT: 1.000 turismos y 200 vehículos comerciales ligeros
Política común frente a la inversión de terceros en la Comunidad	Liberalización total No exigencia de contenido local mínimo, pero se favorece la inversión integrada	Sin determinar	Grado de nacionalización medio para el período 1989-1992 del 65%
Eliminación de la competencia desleal	Encuadramiento de ayudas al sector, excluyendo componentes (excepto motores), producidas en determinadas condiciones	1 de enero de 1989	Apertura de procedimiento según el artículo 83.2 a los regímenes vigentes de ayudas que puedan afectar al sector del automóvil

adquisitiva de los consumidores de este tipo de turismos se ve más afectada por fases recesivas. Además, otro elemento de distorsión añadido es que el tradicional superávit comercial del sector (se vendían fuera más coches de los que se importaban) se ha reducido rápidamente hasta registrar déficit en 1989, creciendo a una tasa anual superior al 10 por ciento desde ese año. Ello se ha debido al crecimiento de las importaciones, que se han triplicado en términos reales entre 1986 y 1989, aumentando su tasa de penetración en nuestro mercado desde el 15 por ciento de 1986 a más del 33 por ciento en el pasado año.

Ha habido varias razones para justificar esta evolución que en el futuro tendrá una gran incidencia en el sector hispano. En primer lugar -se comenta desde el Ministerio de Economía- el consumidor español demanda mayor variedad de modelos dentro de cada segmento que la que ofrece la producción interior, como indica el que más del 80 por ciento de los turismos importados corresponda a treinta modelos, de los cuales sólo tres son fabricados



**MARTIN BANGEMANN.**  
Un comisario con el punto de mira puesto en el Mercado Unico.

también en España. En segundo lugar, la producción interior se concentra en los segmentos bajos mientras que la demanda doméstica se dirige fundamentalmente hacia turismos de cilindrada media.

Este desajuste entre la producción y la demanda interiores se está cubriendo con importaciones realizadas por las propias multinacionales establecidas fabrilmente en España en su política de abastecer una proporción considerable de los principa-

les segmentos de la demanda interior con importaciones de sus casas matrices o sus filiales establecidas en otros países comunitarios. Esta política responde a condicionamientos tales como la mayor ventaja comparativa de España en la fabricación de vehículos de baja cilindrada y la necesidad de explotar las economías de escala asociadas a la especialización tanto en modelos como en segmentos de mercado.

Por último -se apunta- es necesario destacar que el impacto de la producción nacional de turismos sobre la balanza comercial española no puede medirse únicamente por la diferencias entre sus importaciones y exportaciones. Asociada a la fabricación se encuentra la demanda de componentes y materias primas que también afecta a la balanza comercial ya que, por ejemplo, el sector de componentes registró un déficit comercial con el exterior de 60.000 millones de pesetas en el pasado año.

La clave desde el punto de vista fabril parece estar en el empleo que, para el total del sector, era en 1988 de 250.000 personas, de las que sólo 76.000 correspon-

den a empleo directo en la fabricación de vehículos, ya que la gran mayoría de los puestos de trabajo se genera en el sector de componentes. Por otra parte, es en la tecnología de fabricación de turismos donde se está desarrollando con mayor intensidad la sustitución de trabajo por capital, ya que la robotización y automatización introducidas por las nuevas tecnologías se aplican sobre todo en las operaciones básicas de la fabricación de automóviles (montaje, soldadura, pintura, etc). Un proceso que va a más.

Todo ello implica que para evaluar la capacidad de generación de empleo de la fabricación interior de turismos, es también necesario tener en cuenta la relación entre dicha fabricación y la producción interna de componentes. Esta relación es extremadamente compleja ya que, por una parte, la innovación tecnológica está asociada a una creciente desintegración vertical del sector y, por lo tanto, hacia una creciente independencia entre las localizaciones de la fabricación de turismos y la de componentes.

La tendencia a la estandarización y multinacionalización de la fabricación de componentes apuntan también a esta dirección. Sin embargo existen límites a esa independencia puesto que para la aplicación eficaz del «just in time» es conveniente que los centros de fabricación de componentes se encuentren lo más próximos posible a los centros de montaje de



turismos. La experiencia no aporta de momento respuestas claras. En el Reino Unido, el sector de componentes se ha visto gravemente perjudicado por el declive de la producción de automóviles, mientras que el mantenimiento de esa producción en un país como Francia, no ha impedido que su sector de componentes también se encuentre en dificultades.

Más adelante, el estudio analiza la dimensión del mercado hispano, antes de entrar en el análisis del efecto del Informe Bangemann, ya adelantado más arriba. Así, se afirma que España ofrece ventajas considerables, incluso si esta dimensión se mide por el mercado interior, sin incluir las exportaciones. El peso relativo de la demanda doméstica de turismos en el total de la demanda comunitaria ha ido creciendo en los últimos tres años, representando cerca del 9 por ciento del total en 1989, lo que sitúa a España en el quinto mercado dentro de la Comunidad Euro-

pea. Ello ha permitido obtener máximos absolutos de ventas de algunas de las multinacionales establecidas industrialmente en nuestro país.

El fuerte crecimiento de la demanda interior española ha sido consecuencia en gran medida de factores coyunturales tales como la estabilidad del precio de la gasolina, las facilidades del crédito a la compra de turismos y el inicio de recuperación de la capacidad adquisitiva de los consumidores tras un largo periodo de ajuste económico. Pero para la autora del trabajo existen también razones importantes para prever una tasa de crecimiento de la demanda a medio plazo superior a la de otros países europeos. El nivel de motorización español es, en la actualidad, muy bajo así como la edad del parque es altísima. El Producto Interior Bruto español continuará posiblemente creciendo en tasas superiores a las de los países del entorno y la posible disminución del tipo impositivo del IVA del 33 por ciento actual a, por lo menos, un 20 por ciento, en línea con las propuestas del Informe Bangemann, supondría un incentivo adicional a la compra de turismos. La opinión predominante es que la demanda interior española se estabilizará en torno a 1,2 millones de unidades en 1993, frente al millón de turismos matriculados en 1988.

Finalmente se analizan las diferencias de precios existentes para idénticos modelos en el mercado español y en otros



FABRICANTES	Muy pequeña	SEGMENTOS		
		Pequeña	Mediano pequeña	Mediano grande
Volkswagen	17,3	25,6	47,2	9,9
General Motors	—	92,0	8,0	—
Ford España	—	52,0	25,5	22,5
Fasa-Renault	7,0	40,5	32,1	20,4
Citroen	—	73,8	—	26,2
Peugeot	—	78,0	22,0	—
Producción Total	5,9	55,8	26,2	12,1

JUEZ & JUEZ

PROPORCIÓN DE LA EXPORTACION EN LA PRODUCCION NACIONAL

	(EN%)	1986	1987	1988
Volkswagen	62,0	52,1	64,1	
General Motors	72,6	74,2	75,5	
Fasa Renault	31,0	12,6	21,6	
Ford España	64,8	51,9	54,7	
Citroen Hispania	45,7	47,7	20,4	
Peugeot Talbot	32,5	25,4	34,5	
Total Nacional	56,3	50,3	52,5	

mercados regionales de la CE, manejando los datos del informe reciente de la Unión de Consumidores Europeos (BEUC) publicado en MOTOR 16 en el núm. 336. Tras comentarlo ampliamente, se dice que las diferencias de precios de venta entre España y otros países comunitarios parecen deberse también en gran medida a los precios que las multinacionales y sus redes de distribución cargan por los vehículos que venden en España, especialmente los importados. «Estos precios están determinados por los contratos de distribución exclusiva que cada fabricante establece con sus concesionarios en los que se incluyen precios de venta de referencia y sus márgenes de posible variación. Dado que las propuestas de la Comisión para liberalizar el sector no afectan a la fase de distribución, es poco probable -se concluye- que el crecimiento de las importaciones reduzca el diferencial de precios español, al menos a corto plazo».

En efecto, no hay que olvidar que la Comisión ha aceptado el mantenimiento de este sistema de distribución hasta 1995, en parte por presiones de las empresas del sector y porque considera que su repercusión sobre las diferencias de precios de venta de coches en la Comunidad es secundaria. Sin embargo, el propio informe del BEUC considera que ésta es la principal causa de las diferencias de precios.

Raúl R. Sáez

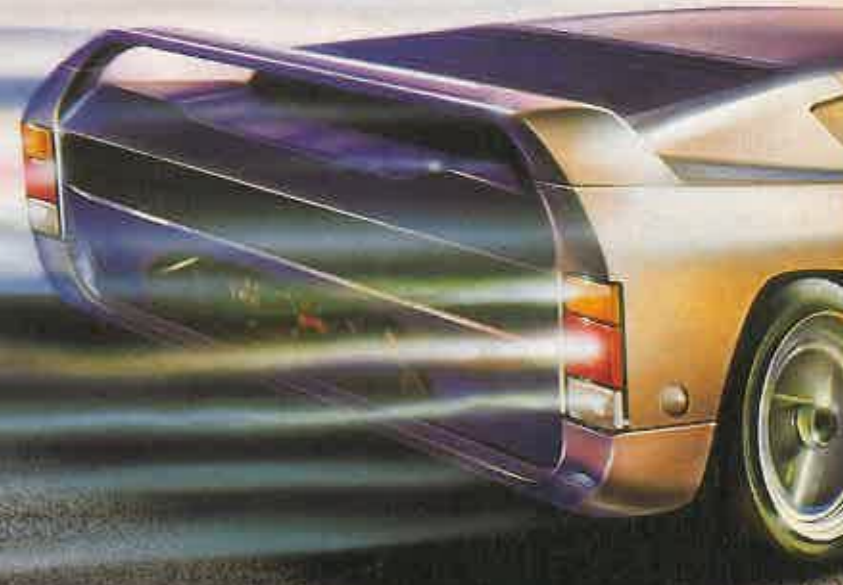
# RECITAL PARA 32 VALVULAS

Barro-CP



**NUEVO CEP SA RETTO.**  
**MUSICA EN TU MOTOR EN CLAVE MAYOR**  
 Cuando un motor de 8 cilindros supera las 6.000 revoluciones lubricado con CEP SA RETTO ALTAS PRESTACIONES, su sonido se convierte en un recital sólo igualado por el placer de la propia conducción.

CEPSA RETTO está formulado con la última tecnología desarrollada en el mercado para aceites sintéticos, superando incluso las más recientes normas API SG/CE, y manteniendo un rendimiento óptimo del motor durante 40.000 Kms, o un año, sin necesidad de ser cambiado. Por prestaciones y duración, CEP SA RETTO pone música a su motor... en clave mayor.







**SAMURAI DESCAFEINADO.**

El Samurai Mil comparte la misma carrocería que el 1.300. Los cambios más importantes están en el interior. El cuadro de instrumentos es más simple y la tapicería es distinta.



- VIRTUDES**
- Comportamiento en campo
  - Precio
  - Motor elástico
- SUZUKI SAMURAI MIL**  
PRECIO: 1.339.929 PTAS.
- Quinta excesivamente larga
  - Acabado mejorable
  - Tacto del pedal del freno
- DEFECTOS**



SUZUKI SAMURAI MIL



**RETORNO A SUS ORIGENES**

Suzuki con el Samurai Mil sigue su política de acercar el todo terreno a los bolsillos menos pudientes. Esta nueva versión irrumpe con un precio competitivo. 40 / Motor 16

La gama Samurai se completa por abajo con la aparición del Mil, un vehículo que comparte la mayoría de los elementos mecánicos y carrocería del Suzuki Samurai 1.300. La diferencia más notable entre los dos es el motor. La marca ha recurrido al de 970 centímetros cúbicos que popularizó a las primeras versiones de este modelo, el SJ 410. Un propulsor que se ha ganado el pulso una merecida fama de robustez y fiabilidad. Su potencia de 45 caballos

puede parecer insuficiente, y lo cierto es que en un uso por carretera se queda un poco justa, viéndose penalizado además por unos desarrollos finales un poco largos, principalmente la quinta, que con el coche cargado o al menor repecho es prácticamente inútil, quedando relegada a un uso en llano o cuesta abajo. Todo esto hace que su uso en carretera no sea muy agradable; a unas prestaciones pequeñas (velocidad máxima, 116 kilómetros por hora), hay que sumar una suspensión dura

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal 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: 970 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 65,5 mm. Carrera: 62,0 mm. Compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 45 CV(33 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 7,5 mkg (74 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador monocuerpo de flujo horizontal AISAN. Combustible: Gasolina 92 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción trasera engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm:

6,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 10,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Tuerca esférica. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Eje rígido con ballestas y amortiguadores hidráulicos de doble efecto. Trasera: Eje rígido con ballestas y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/70 R 15 Llantas de chapa de 7J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 925 kg. Capacidad del depósito de combustible: 40 l.

que ocasiona muchos rebotes, lo que hace poco recomendable realizar con él viajes de largo recorrido. Sin embargo, todo lo poco práctico que resulta sobre el asfalto, en una utilización por campo a través cambia radicalmente convirtiéndose en una auténtica fiera. Su pequeño motor tira lo suficiente como para permitirle subir cualquier pendiente por empinada que sea y la caja de cambios es perfectamente utilizable, en este caso si circulamos en velocidades cortas, la quinta que criticábamos porque pecaba de larga, permite un buen rendimiento y lo que es más importante una importante reducción de consumo. En este sentido hay que hacer referencia también a la palanca, y decir que es poco preciso a la hora de insertar la quinta, siendo obligado marcar muy bien el recorrido y hacerlo despacio. Las suspensiones que en carretera nos parecían duras, en campo siguen produciendo rebotes, pero en cambio absorben perfec-

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio.....	9,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero.....	8,8
En conducción rápida.....	12,6
En conducción T.T.....	17,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 100 km/h de crucero.....	10,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	9,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	370

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h.....	116,2
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada.....	21,3
1.000 m salida parada.....	40,6
De 0 a 100 km/h.....	21,8
Recorriendo (metros).....	353
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	20,7
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	40,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	51,3
De 60 a 100 km/h en 4ª.....	26,5

tamente las irregularidades del terreno. Otra de las cosas de las que se aprovecha esta nueva versión del Samurai es del mayor ancho de vías de la motorización de 1.300 centímetros cúbicos, que le confiere un mejor comportamiento y mayor estabilidad. Los frenos, por su parte, requieren un periodo de adaptación. La primera sensación cuando se pisa el pedal es rara, parece que no frena y que se alarga muchísimo la frenada, pero una vez acostumbrados a su tacto comprobamos que el sistema con discos en las ruedas delanteras es eficaz. Otra cosa que contribuye a su magnífica movilidad por campo es su gran ángulo de ataque y de salida, que unido a las reducidas medidas del vehícu-

**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



A 60 Km/h: 17,5.  
A 100 Km/h: 47,2.

**SONORIDAD**



Al ralentí 59,3. A 90 Km/h 81,4.  
A 60 Km/h 73,4. A Tope 84,4.

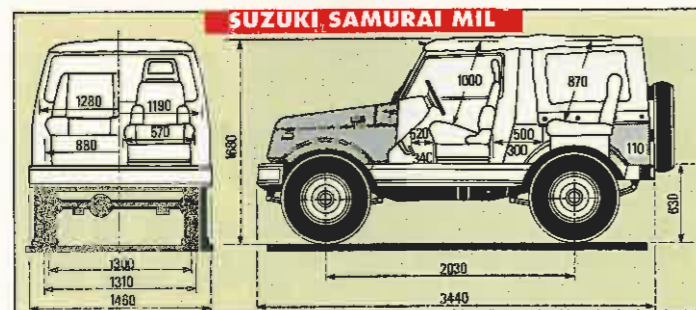


**MAGNIFICO CAMPERO.**  
En el campo se desenvuelve perfectamente

lo le permite pasar por sitios que para otros coches de su clase más grande es imposible.

Exteriormente con respecto al Samurai 1.300 tan sólo lo diferencian unos anagramas en las aletas delanteras con la palabra «Mil». En el interior sí hay más diferencias: En el cuadro de instrumentos ha desaparecido el cuentarrevoluciones y en su lugar ha quedado un hueco con una decoración a rayas, que no contribuye a mejorar su estética y sobre todo no es nada práctico. Poco más habría costado mantener el cuadro original o en su lugar haber puesto un simple reloj analógico, elemento del que carece esta versión del pequeño Suzuki. Los asientos tienen el mismo diseño que la versión más potente pero disponen de un tapizado exclusivo realizados en material plástico. Por otro lado, en su ánimo de abaratar costos, han prescindido de cualquier tipo de extras y por este mismo motivo la terminación no es todo lo buena que cabría de esperar.

Manuel Madrid  
Fotos: José Robledo



**FRENTE A SUS RIVALES**

El Suzuki Samurai Mil si lo analizamos teniendo en cuenta su tamaño no tiene rivales directos en España. Si tenemos en cuenta su precio comprobamos que la lista aumenta, y sus rivales los tenemos que buscar en los vehículos de este tipo provenientes de los países del Este. De esta forma tenemos dos posibles adversarios, el Aro 10 con techo duro, que tiene un precio de 1.320.109 pesetas y el Lada Niva, 1.352.456 pesetas. En los dos casos son más grandes y tienen unas mecánicas más potentes.

**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.

SEAT IBIZA. LIDER EN VENTAS '89  
**TEMPERAMENTO**

**SXi**

**EL IBIZA SXi**

Un ganador en ventas, que también está preparado para ganar en prestaciones.

Estos son algunos de sus éxitos:

- Motor System Porsche Injection con 100 CV de potencia.
- Sistema de inyección electrónica L-jetronic.
- Llantas de aleación ligera y neumáticos de perfil bajo.
- Faldones aerodinámicos y spoiler posterior.
- Marcajes exclusivos, faros anti-niebla, volante deportivo de cuatro radios.

Y muchos detalles más que te harán sentirte orgulloso de ponerte al volante de una máquina con un temperamento así.

**1.590.000 PTAS.**

Precio IVA incluido por el comprador (IVA incluido).

**SEAT. EN LOS 90, MAS.**

IBIZA. Desde 960.000 Ptas.



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

Fiat ha realizado un notable esfuerzo por alcanzar los standards de calidad que han caracterizado hasta ahora a los coches germanos. Con el Tempra se pone en camino de lograrlo y eso siempre es positivo.

**E**N los próximos días, la red comercial de Fiat Hispania iniciará la venta de un nuevo modelo, el Fiat Tempra. Presentado en Italia hace pocas semanas, hemos tenido ya la oportunidad de someter a la versión 1.600 a una prueba a fondo, obteniendo los primeros valores. Esperamos poder ofrecer en un breve periodo de tiempo, la prueba de las distintas versiones que van a venderse en el mercado español. Digamos ya de paso que durante los dos meses de abril y mayo, vendrán a España sólo 800 unidades, para comenzar la distribución completa a partir de junio. En esta primera fase se venderán los Tempra 1.400, 1.600, 1.800 inyección, 1.900 diesel y

FIAT TEMPRA 1600 SX

**POR EL  
BUEN  
CAMINO**

PRUEBA

Motor 16



## VIRTUDES

- Habitabilidad
- Facilidad de conducción
- Buen equipamiento

FIAT TEMPRA 1600 SX  
1.916.818 Ptas

- Consumos mejorables
- Servodirección opcional
- Rueda de repuesto estrecha

## DEFECTOS



**BUENA ESTABILIDAD.** Aunque en el Tempra se ha preferido primar el confort, el comportamiento en curva es irreprochable, con la habitual tendencia a tirar de morro que tienen todos los coches de tracción delantera y que, por término general, es más seguro para un conductor medio.



en el Tempra es realmente soberbio. No hay apenas ruidos de rodadura y se anuncia un coeficiente de penetración  $C_x=0,28$ , el mejor de su categoría. Esto se traduce en un silencio de funcionamiento más que notable. Si en el sonómetro se acusa una rumorosidad normal, se debe a que, en condiciones normales, el Tempra gira más revolucionado que otro coche a la misma velocidad. Una versión del Tempra con desarrollos largos (que no

**GENEROSO MALETERO.** Aunque desde el exterior no se aprecia, la capacidad del maletero es sorprendente, con más de 500 litros de capacidad. Bajo el plano de carga se oculta la rueda de repuesto, que es de las de tipo estrecho, de emergencia.

existe), sería de los más silenciosos coches del mercado.

Un motor con carburador doble, que gira bastante alto de vueltas y que no es especialmente ligero, no tiene más remedio que ser ávido de gasolina. Aunque en el Tempra se ha trabajado fino y sus consumos son moderados, no se acerca a las cifras que son records en otros modelos. Pero insistimos en que se enfrenta a su competencia con la cabeza bien alta. En los consumos en ciudad es donde cede terreno, porque superar los 11 litros/100 kilómetros es mucho. Por esta razón, el consumo medio ponderado (que tiene en cuenta el 60 por ciento del consumo en ciudad), es más alto de lo normal.

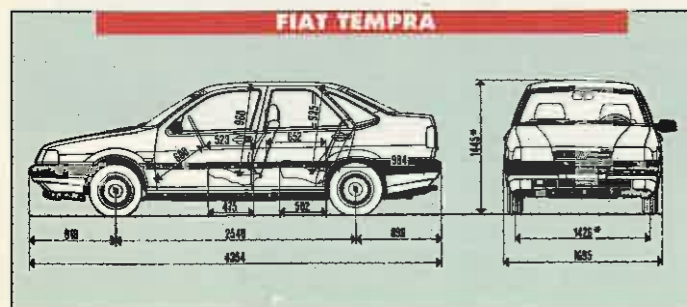
En cuanto a prestaciones, le damos un notable alto. No porque su velocidad máxima sea superlativa (la unidad probada no llegó a alcanzar los 177 km/h que anuncia), sino por sus excelentes cifras de recuperación.

No hay grandes novedades en los diferentes órganos mecánicos, sobradamente conocidos por el Tipo y otros modelos Fiat y Lancia. Bien los frenos (que en la unidad de pruebas iban provistos de un sistema antibloqueo, que es opcional), con buen tacto del pedal y poco propensos a la fatiga. La dirección, también con la opción del servomando, nos pareció correcta, con un buen compromiso entre suavidad y precisión. El volante es regulable en altura, lo que no es frecuente en un coche de este segmento.

La caja de cambios no tiene nada que ver, en su manejo, con la tantas veces criticada caja de Fiat. Al fin parece que la marca se ha tomado en serio este aspecto y encontramos en el Tempra una caja de accionamiento suave y preciso. Incluso la marcha atrás entra sin el menor esfuerzo. Parece verdaderamente que conducimos un coche japonés. Los recorridos son cortos y el reglaje del embrague correcto para que la maniobra se haga con rapidez y sin equivocaciones.

Recurre el Tempra a un sistema de suspensiones bastante sofisticado dentro de una gran sencillez estructural. Una «McPherson» delantera, con el muelle descentrado y unos brazos tirados detrás. Como elemento elástico, el muelle y barras estabilizadoras en ambos ejes. El compromiso logrado entre confort y agarre es bueno. Se ha dado una ligera primacía al confort (lo que es muy razonable en esta concepción de coche) por lo que el morro es ligeramente blando; pero se ha diseñado un sistema que evita el hundimiento del morro y se consigue que se inscriba en curva con facilidad. Es rápido de reacciones y no pierde adherencia en una conducción más rápida de lo razonable. En este aspecto, el Tempra es un digno representante de la «escuela italiana».

Pero donde el Tempra ganará sus clientes es en sus aspectos de confort, diseño, habitabilidad y equipamiento. Se nota que en Fiat han hecho un notable esfuerzo. La unidad probada hacía gala de una robustez de construcción que era poco frecuente en la marca italiana, incluso en



**CUADRO DIGITAL.** Las versiones bautizadas SX incorporan un cuadro digital muy en el estilo del Tipo, pero con ligeros retoques y algo más funcionales.



**CONFORT POR ENCIMA DE TODO.** Como corresponde a un vehículo de vocación familiar, el confort y la comodidad prima sobre otros planteamientos.

modelos de más nivel: las puertas cierran con firmeza y suavidad, los mandos dan sensación de fiabilidad, los ajustes de los diferentes elementos están bien realizados... es otra cosa. Con el Tempra podemos pensar en reconciliarnos con la industria italiana de automoción, hasta ahora deliciosa en el fondo, pero descuidada en la forma.

La versión SX incorpora elementos de serie como los elevavinas eléctricos, el mando a distancia del cierre de puertas o la calefacción programable. A los que se pueden añadir opciones como el aire acondicionado (de temperatura programable), el antiskid y la servodirección.

○ José María Cernuda  
Fotos: Alfonso J. Nieto

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Aunque no es muy potente, es elástico y de funcionamiento suave y sin vibraciones
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Es de accionamiento suave y preciso. Ha mejorado notablemente respecto a cajas anteriores.
TRANSMISION	Buena	Desarrollos muy cortos, apropiados para una conducción rápida.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	No alcanza los 177 km/h prometidos por el fabricante, pero obtiene una cifra honesta.
ACELERACION	Buena	Le ayuda a ser buena la aerodinámica y sobre todo, los desarrollos cortos.
RECUPERACION	Excelente	La progresividad del motor y los desarrollos le hacen ser muy brillante en este aspecto.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	La unidad con servodirección nos ha parecido buena. Por peso, sin servo debe resultar dura.
FRENOS	Buenos	No somos fervientes partidarios del antiskid para frenar en seco, pero es una opción.
SUSPENSION	Buena	Muy buen compromiso entre confort y agarre. Si fuese más firme podría mejorar algo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	La versión SX ofrece un cuadro digital atractivo y bien resuelto. Coche cómodo de conducir.
CLIMATIZACION	Buena	El aire acondicionado es opcional. Interesante sistema de climatización automático.
SONORIDAD	Excelente	Es uno de los coches más silenciosos de su categoría. Sería aún mejor con desarrollos largos.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	Ha ganado respecto al Tipo y al Regata. Asientos traseros muy cómodos y capaces.
MALETERO	Excelente	Con 500 litros de capacidad, no hay muchos rivales que le superen.
CALIDAD	Buena	Aunque no llega a los standards germanos, Fiat ha dado un paso enorme con el Tempra.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Unos consumos en ciudad más altos de lo deseado le penalizan. En carretera, mejor.
EQUIPAMIENTO	Bueno	La versión SX es muy razonable. La servodirección debería ser de serie.
PRECIO	Bueno	Aunque no puede competir con algunos modelos nacionales, ofrece un precio competitivo.

### FRENTE A SUS RIVALES

Aunque el Tempra es, por definición la versión de tres volúmenes del Fiat Tipo, lo cierto es que puede competir con otros rivales de segmentos más altos. Habrá pues quien se planteen un Tempra o un Renault 21 en su versión más baja. Por tanto, son multitud los modelos y las versiones directamente competidoras de este 1600, que se vende a un precio interesante.

En un repaso rapidísimo y sin matizar, digamos que el Tempra está en precio con el Orion, es más barato que el Lancia Dedra y es ligeramente más caro que el Opel Kadett y el Renault Chamade. Evidentemente es más caro que el Seat Malaga, que se ha quedado descolgado.

### DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España S.A. Paseo de la Habana, 74 28036 Madrid. Teléfono: 91-259 82 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de posventa: 230 puntos en toda España.

# FUERZA DE CARÁCTER



# RENAULT 19

Una personalidad fuerte, rica en matices, como la del Renault 19, se manifiesta en múltiples detalles.

Rasgos que confirman su potencial. La fuerza de su carácter. Siete versiones diferentes: tres y cinco puertas, cuatro niveles de motorización, gasolina y diesel.

Una línea rotunda, equilibrada, donde los paragolpes envolventes y los faros halógenos integrados definen de un trazo su carácter.

Un equipamiento capaz de ofrecer, según versiones: elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y una llave única para todas las cerraduras. Con opciones como frenos ABS, dirección asistida o aire acondicionado.

Detalles que reflejan la fuerza de un carácter.



RENAULT recomienda lubricantes elf 1.900 instalaciones a su servicio. Su Renault con Renault financiación.



## RECAMBIOS DE TODOS LOS PRECIOS DE COMPRAS Y AL TALLER

Las grandes diferencias de precios que existen en determinadas operaciones de mantenimiento o de recambios en los vehículos, según el lugar donde se realicen o compren, no encuentran una razonable explicación entre los usuarios.

Con el fin de aclarar estas dudas, Motor 16 decidió salir a la calle y consultar en distintos establecimientos las tarifas de trabajos de mantenimiento y repuestos.

Para realizar esta prueba optamos por un vehículo familiar medio y líder de ventas en España. El modelo elegido fue el Renault 19, cuyas ventas en nuestro país durante el pasado año superaron las 91.000 unidades. Como se trata de un modelo reciente, en el mercado español tan sólo lleva dieciocho meses, encontrar algunos recambios nos resultó difícil, pues en su conjunto tiene un nivel de calidad excelente y la demanda en repuestos es mínima.

El primer punto a analizar en este ensayo fue consultar el precio de un reglaje de faros, un cambio de aceite más filtro y un cambio de pastillas de frenos. Los lugares seleccionados fueron los servicios oficiales de la marca del rombo y talleres particulares situados en diferentes zonas de Madrid.

El segundo apartado que se realizó fue examinar los precios de una serie de recambios para el mismo vehículo. En este



**RENAULT 19.** Existen diferencias significativas para una misma operación de mantenimiento o de recambios, según los lugares visitados con nuestro modelo.

asunto escogimos siete productos: neumáticos, limpiaparabrisas, batería, bujías, filtro del aire, juego de cables de encendido y lata de aceite de cinco litros. Los establecimientos consultados fueron grandes almacenes, servicios oficiales de Renault y talleres que habitualmente venden repuestos.

Los resultados que se pueden ver en los cuadros no nos sorprendieron. Existen di-

ferencias de precios significativas para un mismo recambio u operación de mantenimiento. Lo que más llama la atención es que no todo es más barato o caro en el mismo sitio. En el primer cuadro, donde figuran los precios de las tres operaciones que con cierta periodicidad se llevan a cabo, se puede observar que la disparidad de los datos obtenidos es exagerada. Hay un amplio margen de precios. Si tuviéramos que realizar los tres trabajos, el lugar más económico que consultamos fue Auto-Centro Cepsa que por 9.750 pesetas efectúa estas operaciones. La diferencia con el más caro es de 5.000 pesetas. Curiosamente son los servicios oficiales de la marca los que más cobran.

Por operaciones concretas también se dan notables desigualdades, sobresaliendo el cambio de aceite más filtro que entre el más caro y el más barato hay un 80 por ciento de diferencia.

Estas importantes variaciones encuentran su explicación en el precio de la mano de obra que en nuestro país es totalmente libre y no existe una intervención de la Administración. Cada taller tabula sus tarifas en base a los costes que tiene y el margen de beneficios que desea obtener. Los servicios oficiales mantienen unos precios más altos porque tienen que sostener unas estructuras mucho más amplias y complejas que un taller particular. Estos últimos ajustan sus tarifas según las recomendaciones hechas por asociaciones del gremio que apoyados por unos estudios de mercado aconsejan unas tablas de precios de acuerdo a las características del taller y número de empleados.

### DONDE REALIZARLO



	Reglaje de faros	Cambio de aceite más filtro	Cambio de pastillas de freno
Servicio Oficial Renault Easa I	974	5.369	8.041
Servicio Oficial Renault Ramon Lopez Villaver	974	5.992	8.041
Taller Felipe II	1.260	3.165	5.600
Auto-Centro Cepsa	450	3.800	5.500
Taller Makro	560	4.800	5.589
Taller Hipercor Ctra. Extremadura	500	4.910	
Taller "Los Infantes"		330	5.500

\* Todos los talleres se encuentran en Madrid.

### TALLERES: DONDE ACUDIR

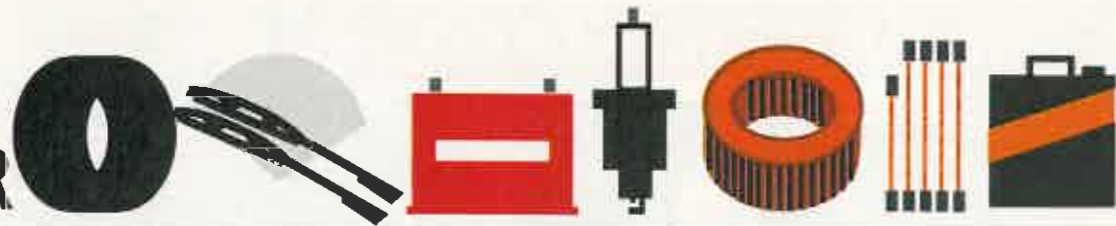
- ✓ Observe si el taller tiene en la puerta la placa de identificación de Industria y la de su gremio.
- ✓ Exija un presupuesto de los costes de los trabajos que se van a realizar.
- ✓ Asegúrese de que los materiales y repuestos empleados en el mantenimiento de su vehículo obedecen a las especificaciones del fabricante.
- ✓ Exija una factura detallada y bien legible.
- ✓ Garantía sobre las reparaciones para un periodo de tiempo o un determinado kilometraje.

### REPUESTOS: COMO ELEGIR

- ✓ Elija el recambio que se ajuste a las características y especificaciones marcadas por el fabricante del vehículo.
- ✓ Procure que sean marcas de reconocido prestigio.
- ✓ Fijese en la fecha de fabricación del recambio, sobre todo en baterías.
- ✓ No compre recambios sin marca del fabricante. Aunque sean más baratos pueden darle un disgusto.
- ✓ Si duda en el precio, consulte en otros establecimientos o personas que le puedan asesorar.

Lo que más llama la atención es que no todo es más caro o más barato en el mismo sitio.

DONDE COMPRAR



	Neumáticos (4) 165 / 70-13	Limpiaparabrisas	Batería	Bujías	Filtro Aire	Juego Cables Encendido	Lata de aceite 5 litros
Servicio Oficial Renault EASA I	Firestone - 36.900 Michelin - 36.104 Pirelli - 36.632	896 1.792	13.664 (Renault)	945 (Champion)	1.402	4.422	2.759 (ELF)
Servicio Oficial Renault Ramón López Villalba	Michelin - 36.104	896	14.377	945 (Champion)	1.402	4.422	2.759 (ELF)
El Corte Inglés Goya	Michelin - 38.000	1.500 (Bosch)	14.050 (Tudor)	875 (Champion)			2.190 (Repsol)
Pryca San Fernando	Michelin - 29.420 Firestone - 27.340	850	10.495 (Tudor)	690 (Champion)			2.770 (Repsol) 2.265 (Cepsa)
Taller Felipe II		2.100	13.485 (Tudor)	1.040 (Champion)	1.298	2.410	2.155 (Repsol) 2.265 (Cepsa)
Continente Ctra. de Burgos	Michelin - 27.080 Pirelli - 27.508 Good Year - 28.048	795 (Tudor) 875 (Bosch)	8.950 (Tudor)	675 (Champion)			1.795 (Repsol) 1.695 (Cepsa)
Alcampo Moratalaz	Michelin - 29.700 Pirelli - 35.660 Firestone - 30.900	1.275 (Bosch) 995 (Tudor)	10.195 (Tudor)	645 (Champion)			2.695 (ELF) 2.495 (Cepsa) 2.595 (Repsol)
Makro Leganés		996 (Champion)	13.288 (Tudor)	649 (Champion)			2.778 (Repsol) 2.296 (Cepsa)
Hipercor Ctra. Extremadura	Michelin - 27.000	1.325 (Bosch)	10.175 (Tudor)	750 (Champion)			2.395 (Repsol) 2.495 (Cepsa)

\*Todos los almacenes y tiendas de recambios se encuentran situados en Madrid.

**HIPERMERCADOS.**

En estos establecimientos no siempre se encuentra el artículo deseado, pero resultan más económicos.



El segundo cuadro refleja los datos obtenidos sobre precios de recambios para el Renault 19. Todos los productos elegidos se ajustan a las características y especificaciones que aconseja el fabricante para su modelo.

En este caso también sobresalen las diferencias de precios en un mismo producto según el lugar donde se compre. Destaca sobre todo la cuestión de neumáticos y baterías. Calzar el R-19 puede costar 11.000 pesetas menos según el establecimiento que visitemos. El Hipercor de San José de Valderas oferta unos Michelin MXL por 27.000 pesetas, mientras que El Corte Inglés ofrece los mismos por 38.000 pesetas. En ambos lugares se incluía el montaje. Con las baterías ocurre algo semejante. Es 5.000 pesetas más barata en Continente que en los servicios oficiales Renault.

A la vista del muestreo realizado por Motor 16 queda claro que los hipermerca-

dos son más económicos en los productos consultados. Esto es debido a que adquieren elevadas cantidades de recambios y las ofrecen en sus estanterías a menor precio, incluso más baratas que las tiendas dedicadas exclusivamente a los repuestos del automóvil. Hay recambistas que acuden a estos centros comerciales antes que a mayoristas del sector. Sin embargo, pese a que los hipermercados son más económicos no siempre se encuentra el artículo buscado y en algunas ocasiones se hallan entremezclados y no hay nadie que nos asesore.

En los servicios oficiales y tiendas especializadas, pese a ser más caros, siempre encontramos el repuesto deseado y el asesoramiento de profesionales que nos garantizan que el producto adquirido obedece a las especificaciones y características de nuestro vehículo.

Javier Solano

# CATALOGO

## SEMANAL Motor 16 GRUPO

**TODOS LOS MODELOS Y PRECIOS DE LAS MOTOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA**

- Estado actual de los seguros de moto.
- Actualidad: Honda Racing Corporation.
- Técnica: Rumbos y conclusiones de una década.
- Previo del Mundial 90.
- Motos de Agua, Nieve, Quads, Trikes.
- Hacia dónde van las motos, en busca de un futuro razonado.



MALCOLM FORBES

# UNA VIDA EN GLOBO

Malcolm Forbes era una leyenda viviente, un símbolo del capitalismo entendido en clave folklórica. Su amor por las Harley Davidson y los globos aerostáticos adornaron todos sus viajes en los cinco continentes.

**U**NA tarde del pasado mes de marzo, Malcolm Forbes dio orden de que le despertaran a las cuatro en punto. Se tumbó en la cama sin ni siquiera desvestirse; el cansancio le acosaba, quería echar una siesta y no podía suponer que esos instantes iban a ser los últimos de su vida.

La grandeza del excéntrico multimillonario norteamericano, quedó reducida al pequeño espacio que ocupaba su cuerpo en la cama.

Como una elucubración morbosa, se puede imaginar que antes de pasar al silencio eterno, por la mente de Forbes pasaron todos sus castillos, sus Harley Davidson, sus globos aerostáticos, su dinero y la última noche de amor pasada entre los brazos de Liz Taylor. Tras de sí, Forbes ha dejado una infinidad de objetos huérfanos, que después de su muerte parecen haberse dormido para siempre.

El lema de su vida era de lo más contundente: «Capitalist Tool» que traducido al cristiano viene a significar algo así como la herramienta capitalista que da paso

a todo. Sin embargo, la gran obsesión que habitaba en la mente de Forbes era vitalista y no capitalista. Vivir la vida en el amplio sentido de la frase, había condicionado su existencia desde la juventud. Sus amigos afirmaban que desde su gloriosa actuación en la segunda guerra mundial, Forbes no

tenía miedo a nada. Por el contrario, intentaba esconder que vivía con el temor de que alguien descubriera que tenía miedo a envejecer.

Su color preferido era el verde del billete del dólar y el amarillo del oro. Por esa simple razón, decoró su Boeing 727 con esa policromía.

En menos de cuarenta años, logró amasar una fortuna de cien mil millones de pesetas y coronó su riqueza con una carrera política que le llevó a ser el gobernador del estado de Nueva Jersey durante ocho años.

Cabe decir que Forbes fue un luchador al que la vida no pudo negarle nada. A golpe de talón se convirtió en el paladín del horterismo yankee, paseando por el mundo la imagen extravagante de un capitalismo conservador disfrazado de Harley y globos simbólicos.

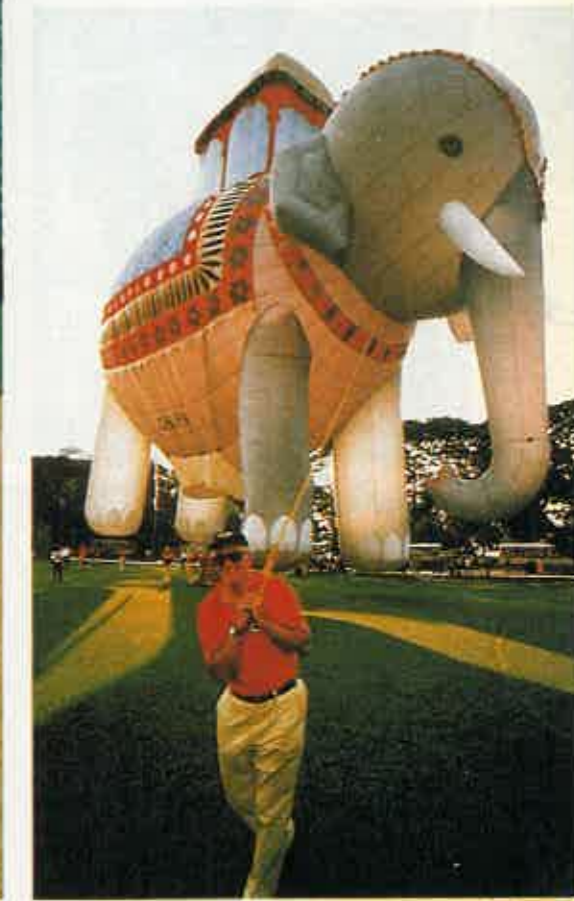


**CURIOSO PASTEL.** Gran parte de la fortuna de Forbes nació de la revista «Forbes Magazine». En la fiesta de su setenta cumpleaños, el magnate quiso que las tartas tuvieran forma de revista.



**LA GRANDEZA COMO NORMA.** La edad no limitó su capacidad para montar en moto. Los castillos, los globos y su avión particular eran la tarjeta de presentación de Malcolm. Vivir la vida era su lema.

En 1957 cruzó los Estados Unidos de costa a costa en un globo, con la finalidad de adjudicarse trece récords. Después de esa hazaña pasó a celebrar sus fiestas de cumpleaños cada vez en un país diferente, y se presentaba rodeado por sus amigos, todos montados en unas Harley Davidson que Forbes trasladaba desde los USA en su avión particular. También tenía costumbre de regalar una Harley al monarca del país en cuestión. Por otra parte, le encantaba rendir homenaje a la nación anfitriona presentándose con un globo cuya forma rememorara de algún modo un símbolo de su historia. En la India voló en uno con forma de elefan-



te, y en su viaje a España lo hizo con otro que representaba la carabela de Cristóbal Colón.

Cuando cumplió setenta años, organizó una fastuosa fiesta en su palacio de Mendoub, en Tánger. Invitó a más de seiscientos amigos, y como símbolo de poder alquiló el Concorde para el traslado de sus invitados. En aquella ocasión, Liz Taylor fue la estrella del acontecimiento y todas las revistas del corazón comentaron los regalos de Forbes a Liz. Como una mala pasada del destino, aquél fue el último aniversario que celebró, y su fiesta dejó pequeñas a las de Barbara Hutton.

Como de costumbre, una Harley Davidson Electra Glide fue el obsequio del magnate al rey Hassan II. Al margen de globos, fiestas y aviones, Forbes adoraba montar en Harley. Poseía más de doscientas, que había coleccionado a lo largo





**EL ÚLTIMO AMOR.**  
Liz Taylor le acompañó en la visita a la China. Entre ambos nació un amor que probablemente hubiese terminado en matrimonio. Forbes hizo decorar una Harley en honor a la bella diva británica, que ha terminado por ser una pieza de gran valor.

**F**orbes fue condecorado por méritos militares durante la segunda guerra mundial.



de toda su vida. Para él, montar en Harley era sinónimo de juventud. Se presentaba en todas partes con una Harley, aunque lloviera; incluso iba a las fiestas vestido de gala, y en moto. Desplazarse en otro medio que no fuera en Harley, lo consideraba un acto de menor importancia. Después de treinta y cinco años de matrimonio decidió enamorarse de Liz Taylor, con la que compartió sus últimos días de vida.



En honor a la bella y trasnochada actriz, Forbes hizo pintar una Harley del mismo color morado del envase del perfume que Liz presentó en Nueva York, y en el depósito del combustible se podía leer: «Passion».

Nunca se supo claramente si la pasión de Forbes fueron las Harley, los globos, los dólares o el culto a sí mismo. Como final de fiesta, la Asociación Gay de los Estados Unidos de América atestiguó que Forbes era gay, o en todo caso bisexual.

Ahora todo forma parte de la leyenda, que ha empezado a anidar en el pasado de Forbes. Sus globos se han desinflado como ilusiones desvanecidas y las Harley han enmudecido como objetos inútiles, pero sobre todo, sin alma.

Gigi Corbetta

**S**u fortuna se ha calculado en unos cien mil millones de pesetas. La obsesión de su vida era mantenerse joven.

**TEA S.A.**  
ALLERES MILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.  
Tels.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.  
**FINANCIACION EN EL ACTO. 24 MESES**

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**



**SERVICIO ASISTENCIA TÉCNICA-RECAMBIOS ORIGINALES  
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS**

**LAHORE**



LAOR melber remOtec ALULINE

Virgen de la Peña, 9 - 28027 MADRID  
Tel.: (91) 403 41 08 - Télex: 42409  
Fax: (91) 404 74 91

Revolucionario y de porvenir.  
System Pro Tech.  
El pulido con Teflón.  
**BUSCA EN ESPAÑA CONCESIONARIOS**  
Tel.: (96) 323 62 21

**SPIT FIRE 1500**  
Overdrive, motor a estrenar, tres capotas, extras, pasada ITV diciembre 89, año 78. 1.900.000 ptas.  
**Dos PORSCHE 914** motor Volkswagen. Precio a convenir.



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

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

**Y**  
**YAMOVIL**

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

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

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

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

**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).

**OPEL** OLYMPIA Caravan años 50, publicidad. Ideal concesionarios Opel. Tel.: (911) 42 26 22.

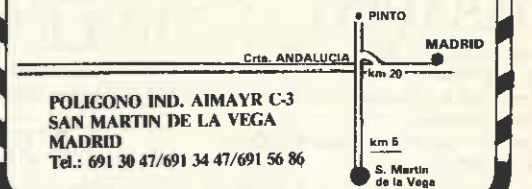
**ESCARABAJO.** Buen estado, último modelo, Blaupunkt, regalo cuatro ruedas nuevas, revisión Volkswagen España. 875.000 ptas. Tel.: (95) 451 00 81.

**SEAT** Ibiza SXI, M-IN, negro, motor nuevo, un año garantía, radiocassette. 1.150.000 ptas. Tel.: 859 24 08 (preferible noches).

**SIERRA** Cosworth, gris, aire, alarma, radiocassette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo.

**AUTOMOVILES**  
**TEO**

**NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS**  
**200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS**  
**12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES**  
**MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS**



OPEL KADETT

# AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



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

# 100.000 PTAS.

DE SOBRETASACION

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



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

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



## EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA.

EN MADRID CAPITAL

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

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

**AUTOTODO, S. L.**

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

**DASAUTO**

Avda. Ciudad de Barcelona, 208  
Tel. 552 53 00  
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91 (zona Moratalaz)  
Ctra. de Villaverde a Valdecasas, 307  
Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S. A.**

Avda. Pfo XII, 1 (Plaza del Peru)  
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)  
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)  
Tel. 239 07 16

**REVESA**

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

**ROAUTO, S. A.**

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

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S. A.**

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S. A.**

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

EN 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



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

**GESTORIA  
LUIS MORENO**  
AGENCIA COMERCIO EXTERIOR  
HOMOLOGACIONES-SEGUROS

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



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. 561 48 00 - Fax. 561 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**FORD** Granada 2.8, 82, marrón metalizado, seis meses garantía Precio 525.000 pesetas  
**RENAULT** 5 Turbo, 86, negro, seis meses garantía Precio 700.000 pesetas  
**BMW** 528i, aire acondicionado,

86, blanco, seis meses garantía Precio 1.800.000 pesetas  
**ALFA** 75 TS, aire acondicionado, rojo, seis meses garantía Precio 1.600.000 pesetas  
**MERCEDES** 190E, 84, marrón, seis meses garantía Precio 2.500.000 pesetas

**TR-7**, 80, azul, seis meses garantía Precio 1.000.000 pesetas  
**OPEL** Corsa, 87, blanco, seis meses garantía Precio 625.000 pesetas transferido  
**TRIUMPH** Acclaim, 85, aire acondicionado, verde metalizado,

seis meses garantía Precio 670.000 pesetas  
**INNOCENTI** 90L, aire acondicionado, 80, seis meses garantía Precio 450.000 pesetas  
**RENAULT** 11 Turbo, 85, negro, seis meses garantía Precio 1.025.000 pesetas

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

Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).

**VW** Corrado 16 válvulas, seis meses, sin golpes, nuevo. Tel.: 676 86 12.

**RANGE** Rover Vogue EFI Inyección, Full, extras, 1987, un solo dueño, 50.000 km, automático. 4.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 24 60 (noches).

**DODGE** 3700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, servodirección, 123.000 km, estado impecable, pintura metalizada, garaje, ideal barco caravana. 425.000 ptas. Tel.: 742 30 64, ext. 9693 (tardes).

**PARTICULAR** vende Ford Sierra Cosworth, blanco, dos puertas, impecable. Tels.: 643 38 46 (tardes) y 463 58 27 (noches).

**VENDO** «Pick Up» Chevrolet Otto 4T gasolina, cambio semiautomático, seis ci-

lindros, aire acondicionado, llantas aluminio, neumáticos Good Year, cristales grabados, color azul metalizado, lona blanca, una auténtica ranchera yankee, matrícula B-7609-IL, 35.000 km. PVP: 2.000.000 ptas. Tel.: (93) 762 36 77. Pineda de Mar (Barcelona).

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

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

**PARTICULAR** vende 320i, tres años,

39.000 km, techo, llantas, spoilers, anti-nieblas, impecable, con garantía. Precio: 1.825.000 ptas. Facilidades. Teléfono: 206 23 39.

**SEAT** Ibiza SXI, M-IN, negro, motor nuevo, un año garantía, radiocassette. 1.150.000 ptas. Tel.: 859 24 68 (preferiblemente noches).

**SIERRA** Cosworth, gris, aire, alarma, radiocassette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).

**RANGE** Rover Vogue EFI Inyección, Full, extras, 1987, un solo dueño, 50.000 km, automático. 4.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 24 60 (noches).

**DODGE** 2700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, servodirección, 123.000 km, estado impecable, pintura metaliza-

da, garaje, ideal barco caravana, 425.000 ptas. Tel.: 742 30 64, ext. 9693 (tardes).

**PARTICULAR** vende Ford Sierra Cosworth, blanco, dos puertas, impecable. Tels.: 643 38 46 (tardes) y 463 58 27 (noches).

**BMW** M635 csi, 286 CV, Full Equipé, impecable.

**COMPRO** Golf GTI año 72 siniestrado. Tel.: 798 09 26.

**PASSAT** 90 Turbo Diesel, M-KN, todo equipo en garantía, casi estreno, admito cualquier revisión. Tels.: 611 91 18 y 611 91 85 (horas oficina).

**MERCEDES** 300 E, M-KT, plata ahumada, extras, barato, particular. Tel.: 747 02 31.

**AUDI** 100 CD Diesel, cinco cilindros, gris metalizado, M-KB, extras, muy barato, particular. Tel.: 747 02 31.

**CORSA** GSI, 18.000 km, JT, impecable. 1.150.000 ptas.

Si usted vive en Madrid o Andalucía y quiere comprar un vehículo seminuevo y nadie se lo vende porque usted tiene raís ejecutivos, demandas judiciales, nosotros sí se lo financiamos y sin entrada. Sólo precisa su última nómina, su DNI y nos acercamos a su domicilio. Llámenos y concierte entrevista a Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 419 40 29, 418 48 84 y 418 50 75.

**CHEVROLET** Corvette Targa, 1982, último clásico con inyección, todos extras originales, incluso más. 4.500.000 ptas. Porsche 928 S, 1983, único, «sólo 31.000 km», todos extras originales, impecable. 5.500.000 ptas. Vendo-cambio. Tel.: (952) 79 13 92.

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

**VENDO NISSAN KING-CAB NUEVO**  
diez meses, 17.000 km.  
Teléfonos: (91) 450 95 47/46 40

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



**ANTIRROBO GANADOR**

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

Teléfono: (91) 653 68 11

**PÍDALO A SU INSTALADOR HABITUAL**



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



**BMW 635 CSI**  
• 218 cv, último mod.  
• Aire, cuero, etc.  
• 2.750.000 total  
• 46.947 mes



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



**MERCEDES 130 E**  
• 136 cv, último mod.  
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevallas, etc.  
• 60.000 mes



**BMW M-3 modelo 1989**  
• 230 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.

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

**STOCK 130 VEHICULOS**

**SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD**



**MERCEDES 190 E**  
• Techo eléctrico.  
• Lunas tintadas.  
• Rojo.  
• 2.400.000 total.  
• 40.000 mes



**BMW 750i**  
• Seminuevo, año 88.  
• Full Equipé.  
• Asientos eléctricos, cuero.  
• Air-Bag



**BMW 320i 2/4 puertas**  
• 129 cv, último modelo.  
• Aire, llantas, etc.  
• 26.000 mes



**PORSCHE 944 TURBO**  
• 33.000 km, Seminuevo.  
• Climatizado, llantas, etc.  
• 75.000 mes



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



**AUDI 100 TURBO QUATTRO 4x4**  
• 185 cv, último modelo.  
• Climatizado, ABS, llantas, asientos eléctricos, elevallas, etc.  
• 50.000 mes.  
• 2.875.000 total



**JAGUAR COUPE**  
• 295 cv, último modelo.  
• Cuero, climatizado, llantas, etc., última matrícula.  
• 75.000 mes.  
• 4.300.000 total

**GUINDA DE LA SEMANA**



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



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

**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

VENDE MAS Master Car

**¡ANUNCIESE HOY!**

Enviar a

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

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

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

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

**Motor 16**

Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma:

**RALLYE MANZANARES**

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



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

**SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales**

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

**IVA INCLUIDO RECARO**



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de

**¡Felicidades conductor!**

100 ideas formidables para el styling del coche

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



- Placas decorativas traseras
- Luces posteriores negras

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



**Hella SPORT**  
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE  
**TOP SLIDER ELECTRICO** Webasto  
**TOP SLIDER MANUAL**  
Sistema basculante y corredizo (con persiana parasol de regalo)  
**STANDARD TOP M**  
Sistema basculante, accionado por rueda giratoria, con persianas incorporadas.  
— Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.  
— Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.  
— Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95 % de rayos ultravioletas.  
— Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar la ventanilla cerrada.  
— Constante renovación del ambiente, evitándose turbulencias y ruidos.  
— Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.  
— Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



**Webasto**

Con la garantía de distribución de INSTALACION INMEDIATA

**ANUNCIASE EN MOTOR 16 NORTE**  
Teléfono (94) 435 77 86

**MERCEDES 300 D**, particular, año 84, 88 CV, Full Equipe, aire acondicionado, impecable. 2.000.000 ptas. Tels.: (91) 690 55 04 y 639 62 40.  
**PEUGEOT 205**, azul metalizado, M-GH, perfecto estado, particular. José. Tel.: 521 22 50.  
**BMW 320i**, año 84, aire, elevallas, llantas, radio, 81.000 km. 1.850.000 ptas. Particular. Tel.: 243 98 47.  
**OCASION. BMW 520i**, cuatro años, 51.000 km, muchos extras, perfectísimo estado, revisado y garantizado. 1.675.000 ptas. Tel.: 206 23 39.



**LANCIA Y-10**

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTI.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO C.C.E. A 90 KM/H.

**Vagma, s. a.**

Lancia-Concesionario

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

Exposición y Ventas:  
López de Hoyos, 62  
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

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

Desde 1.035.650 pts.

Gusta a la Gente que Gusta

**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.

**DITECNICA**

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

**AUTO VILARDELL**

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



**STYLEFLY AUTO DESING S.A.**  
KITS AERODINAMICOS  
PARA TODAS LAS MARCAS



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

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

**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.

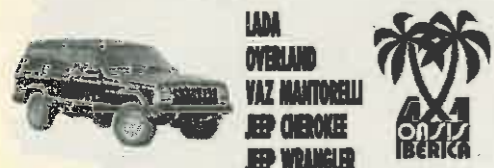
FINANCIADO SIN INTERES

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

- Ferrari F40, nuevo.
- Ferrari Testarossa, nuevo.
- Ferrari 348 TB, nuevo.
- Ferrari 328 GTS, nuevo.
- Ferrari 288 GTO, seminuevo.
- Mercedes Benz 500 SL (año 90), nuevo.
- Mercedes Benz 190 E 2.3, 16 V, Evol. 2, nuevo.
- Porsche Carrera 4 cabrio.
- Porsche, todos modelos.
- BMW, todos modelos.

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

**MOVAL motor**



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

**SE** vende Ford Fiesta 1.100 B-FJ. 300.000 ptas. Señor García. Tel.: (93) 385 22 01. Oportunidad.

**OMEGA** 2.0i, bronce metalizado, M-HL, nuevísimo, particular. Tel.: 747 02 31.

**FIAT** Uno M-GK. Perfecto estado, gris

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

**¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche nuevo y no quiere seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hace-

**RENAULT ALPINE 1300 A-110**



Perfecto estado (ITV). Único 2.900.000 ptas. Tel.: (93) 874 06 34

**GOMA-4, S. A.**

**BMW 735i (87), Full Equip. 4.000.000 ptas.**  
**FIAT Uno Turbo Ie. A.A. Imp. 700.000 ptas.**  
**FIAT Uno 70 SL (83). 400.000 ptas.**

**TODOS LOS COCHES UN AÑO DE GARANTIA**  
Tel.: 201 38 79

**VENDO BX GT 19**

Aire acondicionado  
60.000 km  
Muy buen estado  
Teléfono: (91) 413 29 16 (tardes)

metalizado. 550.000 ptas. Tel.: 468 44 04.  
**ROVER** Vanden Plas 1985. Ocho cilindros, 3.500 c.c., full equipo, aire, cuero, asistida, alarma, automática, 60.000 km, verdadera representación. 1.300.000 ptas. Tel.: (91) 531 54 80.

**CLASICO DEPORTIVO**

**ALFA ROMEO 1.600 SPRINT**  
Año 1963, impecable  
Tel.: (93) 218 44 56  
Señor Toni.  
Horas oficina

mos 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.

**AUTOMOVILES CANALCAR**

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

**EMPRESA RECOMENDADA**

**ESTA SEMANA:**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Panda 45 Marbella	82	46.000	360.000	Peugeot 205 GT A.A.	86	38.000	990.000
Renault Supercinco C	88	10.000	645.000	Peugeot 205 GTX	87	32.000	990.000
Renault Express Diesel	87	40.000	670.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	34.000	990.000
Ford Escort 1.3 Laser	84	53.000	675.000	Seat Málaga 1.5 Inyección	88	25.000	1.025.000
Peugeot 205 GT	85	36.000	725.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	36.000	1.025.000
Ford Escort 1.6 Ghia	84	39.000	725.000	Opel Kadett 1.3 5 p.	88	15.000	1.060.000
Volkswagen Polo Coupé	88	21.000	725.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	23.000	1.060.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	11.000	740.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	38.000	1.060.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	29.000	750.000	Alfa Romeo 33 1.3 Techo Solar	88	28.000	1.060.000
Seat Ibiza 1.6 GL A.A.	87	23.000	775.000	Suzuki Sanzara SJ 413 Techo duro	88	15.000	1.060.000
Renault 11 TSE	85	46.000	795.000	Peugeot 205 GTX	88	16.000	1.100.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	12.000	845.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A.	87	29.000	1.100.000
Ford Fiesta Diesel	88	25.000	845.000	Opel Kadett 1.6 GLS 3 vol.	87	35.000	1.125.000
Renault 11 GTX A.A.	86	43.000	875.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	23.000	1.125.000
Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	63.000	875.000	Seat Ibiza SXI	89	12.000	1.150.000
Citroën C-15 Diesel	87	32.000	890.000	Peugeot 205 XRD	89	15.000	1.150.000
Peugeot 205 SRD	86	53.000	890.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	3.000	1.150.000
Renault Supercinco GTS A.A. 5 p.	87	34.000	895.000	Ford Orion 1.6 Ghia	89	10.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	23.000	925.000	Renault 11 TXE	88	13.000	1.175.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	88	19.000	925.000	Renault 19 GTS	89	11.000	1.230.000
Renault 9 TXE A.A.	87	19.000	925.000	Renault 21 TXE	88	13.000	1.250.000
Opel Kadett 1.3 GLS 3 vol.	87	34.000	925.000	Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	11.000	1.325.000



De venta en distribuidores autorizados

Solicitenos Catálogo BBS por solo 500 Ptas. en sellos.

Ruedas de competición  
Ruedas de aluminio  
Programa aerodinámico



WIPAC CARBON, 40 00015 BARCELONA TEL. 41 26 93 38

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

**DESCAPOTABLES** modernos o clásicos compramos, riguroso contado, en buen o en mal estado, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-aviada, pero han de ser indefectiblemente cabriolets. Viajamos a toda España. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/50 75. Tardes: (93) 650 20 88. Sr. Jaime. Hasta el 92.

**SIERRA** Cosworth, año 87, full equip, 30.000 km. 3.000.000 ptas. Tel.: 650 23 84.

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

**ROVER** Vanden Plas, 1985, ocho cilindros, año 87, 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 48 84/ 418 50 75.

**KART** infantil 80 c.c. 115.000 ptas. Tel.: (93) 692 18 24.

**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.

**PARTICULAR.** 320i, tres años, 39.000 km, techo, llantas, spoilers, antinieblas, impecable, con garantía. 1.825.000 ptas. Facilidades. Tel.: 206 23 39.

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

**VENDO** «Pick Up» Chevrolet Otto 4T gasolina, cambio semiautomático, seis cilindros, aire acondicionado, llantas aluminio, neumáticos Good Year, cristales grabados, color azul metalizado, lona blanca, una auténtica ranchera yankee. Matrícula B-7609-IL, 35.000 km. PVP: 2.000.000 ptas. Tel.: (93) 762 36 77. Pineda de Mar (Barcelona).

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

**LANCIA** Delta HF Turbo I.E., año 87, color antracita, asientos Recaro, llantas, techo. 1.300.00 ptas. Tel.: (91) 574 28 38.

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

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA**

**Mercedes W 201**



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.



**LLANTAS DE ALEACION**

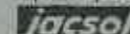


Cerdeña 6 x 13 - 8 x 16  
Cerdeña 7 x 15 - 8 x 18  
Cerdeña 7 x 16 - 10 x 17

**DISTRIBUIDORES ZENDER:**

ADAICO, S. L. (948) 24 29 47 PAMPLONA - ARELOSA, S.A. (941) 25 96 33 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 KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) - AUTO MOVIDAD (942) 21 53 16 SANTANDER - AUTO SUPER (984) 63 69 40 SEVILLA - BOPAR RACING (03) 211 85 70 BARCELONA - CASA ARMANGUE (93) 218 53 79 BARCELONA - COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADEL (BARCELONA) - DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIJÓN - ELECTRONICA CIDAR (971) 48 88 30 PALMA DE MALLORCA - KIT SETZE MATARO (BARCELONA) - MARLO (957) 21 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) 39 38 56 VITORIA - TALLERES BORREGO (952) 31 65 00 MALAGA - TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 81 ZARAGOZA - TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO - TOT AUTO (973) 31 28 37 TARREGA (LERIDA)

Importador para España:



Vullespí, 186-191 - Tel. (93) 490 19 26 Telex: 54318-JSAU-E Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

**TONI ELIAS**  
**MOTOS PARA TODO**

**N**O resulta preciso presentar a Toni Elias, el pluricampeón de España de Motocross. Elias, una vez que abandonó la competición activa, montó en su Manresa natal un concesionario Yamaha. En este concesionario se pueden encontrar, no solo las versiones de



**Puntuaciones:**  
exposición: 7  
vendedores: 9  
taller: 8  
recambios: 7,5  
financiaciones: 7

carretera, sino una buena representación de modelos con los que practicar las modalidades de fuera de carretera. «De todos modos esto tiene sus temporadas, nos explicó Elias, ya que en

verano predomina la moto de carretera, mientras que en otoño e invierno predomina la moto de trail o cross». Esta variedad es la que ha obligado a Elias a mantener en su concesión un amplio parque de motos con el que poder satisfacer cualquier demanda. La superficie de la tienda es

amplia, 600 metros, en los que tienen cabida, secciones de recambios, taller, etc... Todas estas instalaciones están acondicionadas y dispuestas para atender las peticiones de los clientes.

• **Ventas:** Las ventas de la tienda de Toni Elias se cifran en unas 500 unidades al año.

• **Stock:** En esta tienda el stock está formado por 80 unidades nuevas y 50 de ocasión.

• **Taller:** Cuenta con una superficie de 150 metros cuadrados en los que se cuenta con todo el material necesario para reparar cualquier avería. Este taller está atendido por cinco mecánicos.

• **Fabricación Propia:** Elias fabrica sus propios modelos, se trata de unas bicicletas motorizadas que van equipadas con un motor Franco Morini de 50 centímetros cúbicos. Estos juguetes tienen un comportamiento super agil en el campo.

• **Financiaciones y Seguros:** Las facilidades son totales en ambos casos, ya que se deja al cliente libertad de elección. En caso de querer utilizar los servicios de la tienda, las financiaciones se tramitan a través de Acusa, una sociedad dependiente de la Caixa de Barcelona.

• **Dirección:** La tienda de Toni Elias se encuentra en la calle Alcalde Armengou, números 51-57 y su teléfono es el (93) 873 73 68.



**IMPORTACION PARTICULAR**

**Q**UIERO aprovechar una serie de viajes que voy a realizar por Europa para comprarme un vehículo de segunda mano. Me gustaría saber los trámites que hay que seguir.

**Eugenio Montero**  
Coria (Cáceres)

**R.-** Una vez que usted se haya desplazado al país elegido, Bélgica, Alemania o Francia, busque el vehículo que más se adapte a sus necesidades, luego regrese a España. Solicite en el Ministerio una declaración estadística de pagos de importación para poder sacar las divisas para pagar el coche. Esta declaración ha de ser documentada en un banco.

Con el trámite solucionado vuelva al país en el que vio el coche. En el momento de retirar el coche el vendedor le hará entrega de una factura por el 15 por ciento del valor total del coche. El resto se ha de pagar en el momento en que el vehículo atraviese la frontera. Una vez que se hayan pagado los aranceles que en la actualidad están fijados en un 12,8 por ciento el coche tendrá que ser matriculado en España y deberá superar la correspondiente Inspección Técnica.

**SUGERENCIAS**

**S**OY un entusiasta de las pruebas que llevan a cabo sobre todo tipo de vehículos. Sin embargo observo en ellas la ausencia de datos relativos a su coste de uso y mantenimiento. Ciertamente es que el consumo de gasolina o gasóleo y el coste por kilómetro son reflejados con gran precisión, pero olvidan otros datos económicos que pueden condicionar la elección de nuestro futuro automóvil, datos como los precios de los seguros, de los impuestos municipales y sobre todo de los recambios y del coste de la hora de mano de obra de los servicios oficiales.

Debido a las ostensibles diferencias que tienen los precios de los repuestos entre unas marcas y otras, considero que este factor puede ser decisivo a la hora de decantarnos por una marca determinada.

Como es evidente que la información exhaustiva sobre el valor económico de los recambios de un modelo concreto ocuparía mucho espacio, me permito sugerir que en este apartado únicamente se incluyeran aquéllos cuya utilización es más frecuente o bien son susceptibles de deteriorarse por causas diversas

**Federico Benítez**  
Cádiz

**TENSOR DE CADENA**

**S**OY propietario de un Opel Corsa 1.0 desde Enero del 85. Cada año recorro aproximadamente unos 20.000 kilómetros y por lo general el coche no me ha dado problemas. La única excepción viene motivada por la ruptura del tensor de la cadena de distribución. Una avería que se produce con cierta frecuencia y siempre en viajes largos. Hasta tal punto me preocupa esta avería que siempre llevo conmigo una pieza de repuesto por si acaso. La primera vez que me sucedió, me cambiaron todo el conjunto de la distribución y aguantó 10.000 kilómetros, pero después se ha roto y ya van cuatro veces. De todas formas y a pesar de que la avería parezca irremediable, ya que cada vez que los arreglan se vuelve a romper, quiero agradecer al Servicio Opel de Talavera de la Reina las atenciones que me han prestado, intentaron solucionar el problema. Pero si felicito al servicio, no puedo decir lo mismo de la casa, ya que no me parece muy serio que una marca del prestigio de Opel ponga a la venta un coche con un problema de estas características y luego no sean capaces de solucionarlo.

**J. Dalama Piriz**  
Badajoz



**UN RESPETO**

**L**AS diferencias entre las ciudades españolas y las sabanas del continente africano se están atenuando a pasos agigantados. Aquellas antes estaban habitadas por blancos y se regían por códigos, mientras que hoy sus habitantes son negros como los de las sabanas africanas, o son blancos que están negros por lo que rige en nuestras ciudades: es la Ley de la Selva.

Al volante de su «utilitario» cualquier honrado ciudadano se pone negro hoy en día cuando se ve inmerse ante una enorme bestia todo terreno que campa a sus respetos.

Si en las congestionadas calzadas de nuestras vías públicas los modestos 0,7 milímetros de chapa han dejado de ser protección segura, en las aceras todavía es mayor el riesgo porque, sin que nadie les increpe o les multe,



circulan actualmente motoristas cuya subespecie, mensajero o porta-pizza es especialmente mortífera. Estos ruidosos centauros imponen su selvática ley a los indefensos «homo sapiens» de la tercera, segunda y primera edad, que ya no se encuentran a salvo ni en las aceras.

Huya usted de tan incivilizado panorama urbano en busca del sosiego que otrora proporcionaba un paseo por el campo y se topara con las «mountainbike» que infestan todas las veredas y senderos de nuestros montes. Sea usted montañero o simple paseante, deberá ceder el paso a los zangolotinos de esas máquinas aberrantes.

En campo y en la ciudad, los débiles son avasallados por los más fuertes, exactamente igual que en la sávana africana. Si esto sucede de hecho en un Estado democrático de Derecho, debe de ser porque el derecho al que se ajusta este estado es al de la Ley de la Selva.

**E.M. Prieto**  
Madrid  
**Motor 16/69**

**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



**ESPAÑA  
PALMO  
A  
PALMO**

# LLANURAS MOLINERAS, SERRANIAS DE AZAHAR

La N-IV es ya casi toda una buena autovia cuando cruza La Mancha, por entre viñedos y tierras de pan llevar. Da gusto entregarse al placer de conducir, al arrullo del boyante motor, entregado uno a este placer del siglo XX y compadeciendo a cientos de generaciones de antepasados que no pudieron imaginarlo. Bueno, si no fuera porque hay que reprimirse un punto para no caer en la trampa de taimados radares que recechan el paso de algún inadvertido. Lo digo porque mi último viaje al Sur me costó un extra de doce mil pesetas. Gajes de este oficio de correccaminos y también de las buenas prestaciones del Alfa Romeo 164 Twin Spark con el que hemos recorrido las provincias de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla y Cádiz.



## VIAJAR CON ALFA ROMEO

**P**ERO a lo que iba. Cruza la autovía los Campos manchegos: Campo de San Juan, Campo de Calatrava, Campo de Montiel, feudos antiguos de grandes señores y órdenes de Caballería, cordeles de la Mesta para la trashumancia de las merinas de Extremadura y Castilla, planicies cereales salteadas de molinos blancos. En las ventas del camino se despacha aún el honrado pan, el honrado vino, el honrado queso de La Mancha.

Despeñaperros se pasa hoy casi sin sentir, y en un momento ya vas descendiendo hacia la campiña del Guadalquivir, que es otro cantar. Por tierras de Jaén andan podando los exhaustos olivos, que pronto darán su modestísima flor, y enseguida estás en los campos de Córdoba, dejando atrás Sierra Morena y las serranías por donde a mí me gusta merodear al encuentro de los pueblos altos, los pueblos encastillados, rancios y recios, como Bélmez, o Iznájar, o Fuenteovejuna, la Fuenteovejuna que dio muerte, un 23 de abril de 1476, al



### OLOROSAS CALLEJAS

En Arcos de la Frontera es mejor caminar bajando y subiendo cuevas empinadas, respirando el olor de jazmín y albahaca que sale de sus patios andaluces.



Comendador Mayor de la Orden de Calatrava, Fernando Gómez de Guzmán, para que luego todo un Lope de Vega le pusiera alas poéticas.

Pero yo iba en busca de otras serranías, más al Sur. Y así me pasé Sevilla, mi ciudad natal, que está ahora toda patas arriba, acicalándose para el dichoso 92. Y ya tomé la autopista que, quizá por ser de alto peaje, te permite circular a ciento veinte para ponerte en Cádiz en una hora corta. En este viaje no llegué a Cádiz, sino que dejé la autopista en Jerez para tomar a la izquierda, camino de Arcos de la Frontera, pensando en recorrerme los pueblos moriscos que salpican estas sierras gaditanas y malagueñas, entre Arcos y Ronda.

Arcos de la Frontera es uno de los ➤



# VIAJAR CON ALFA ROMEO

pueblos más hermosos de España. No digo nada nuevo: a Arcos la han descubierto incontables escritores, pintores y fotógrafos de los que yo soy sólo un modesto émulo. A los escritores les ha sugerido infinitas metáforas. Yo aporté una vez la mía diciendo que Arcos es como un gran dinosaurio de piedra al que le hubiera caído encima una nevada. Por intentar una descripción física, añadiré ahora que esta ciudad blanca está encaramada en lo alto de un peñasco tajado a pico por dos de sus caras y ceñido por el río Guadalete, que le lame mansamente los bajos como un animal domesticado y sometido. Al Guadalete, en tiempos, los arcuenses le pusieron molinos para el trigo y la aceituna, de los que sólo quedan dos: el Algarrobo y el de San Antón. En

les de Arcos. En el siglo XVII el mismísimo Papa de Roma hubo de pronunciarse sobre cuál era la más antigua y principal, cuestión que falló a favor de Santa María, con gran disgusto de los parroquianos de San Pedro que, para compensar, se hicieron con las reliquias de dos mozaletes mártires de la Legión Tebana, los Santos Víctor y Fructuoso. La fachada y la torre de Santa María son barrocas con elementos góticos. Y eso que la torre está sin terminar y le falta el último cuerpo de campanas. De haber llegado a levantarse este cuerpo, la torre sería, con la Giralda, la más alta de Andalucía.

En Arcos, los campanarios de Santa María y San Pedro tienen campanera y campanero, respectivamente. Yo aconsejo al viajero subir a esos

blancos de estas serranías, típicos en el mejor sentido de la palabra. Son estos pueblos aplastados, limpios, árabes en su fisonomía y en sus topónimos, como Benamahoma, que tiene una plaza de toros de caprichosa forma. Albarracín se llama el cerro en cuya ladera se asienta El Bosque; pueblos que están camino de Grazalema, la del bello nombre que parece inventado para la poesía. En Grazalema podrás hacer averiguaciones sobre las muchas historias de bandoleros que se cuentan por estas sierras, y hasta te dirán algo de José María El Tempranillo, que trajo aquí a bautizar a su hijo junto con el cadáver de su mujer, muerta por los migueletes a poco de dar a luz.

Grazalema, entre altísimos cerros, tiene el mayor índice pluviométrico

con su nombre moro, tienes a Benaucaz, éste, lugar muy conocido en la zona por sus embutidos.

Zahara, otro nombre bello. Zahara es flor y es anagrama de azahar, y es un pueblo que da gloria verlo, tan blanco, con su castillo roquero en lo alto. Desde el castillo de Zahara puedes ver a Olvera en la lejanía, redonda y blanca. Cuando te vayas acercando distinguirás las manchas ocres del castillo moro y la iglesia cristiana, y toda Olvera aparece envuelta en olivares, que de ahí puede ser que tome su nombre.

No te pierdas Setenil, por lo que más quieras. Setenil de las Bodegas, que ese es su nombre completo, te dejará huella. Aquí verás calles enteras metidas bajo una apabullante visera de roca, con las casas excavadas en la piedra viva. Sentirás la sensación de caminar con una montaña sobre la cabeza. Este Setenil fue un lugar muy importante en tiempos de los moros. Para tomarlo, los Reyes Católicos se las vieron y se las de-



Los nombres de los pueblos son tan evocadores como su fisonomía serrana y morisca.

searon, hasta el punto de tener que utilizar el grueso de la artillería de la época: bombardas italianas que disparaban balas de mármol de 60 kilos.

Finalmente llegarás a Ronda, que está muy cerca. Ronda, la ciudad soñada del poeta Rainer María Rilke, la del famoso Tajo con su altísimo puente y la plaza de toros de la Maestranza que acaba de cumplir doscientos años y donde toreó Pedro Romero, el genio, matador de casi 6.000 toros sin una sola cornada; todo un record aún imbatido.

Por la serranía de Ronda cuajada de preciosos pueblos, te encontraras de nuevo con leyendas e historias de bandoleros y contrabandistas, Traguabuches y los Siete Niños de Ecija, Diego Corrientes, El Tempranillo, Pasos Largos... Los nombres de los pueblos son tan evocadores como su propia fisonomía serrana y morisca: Benadalid, Benalauría, Benarrabá, Genalguacil, Jubrique, Gaucín... Y ya si, un poco cansado de estos vericuetos de serranía, quieres entregarte a la molición cosmopolita en la Costa del Sol, a un paso la tienes, como el que dice.

Eduardo Delgado

## DE ARCOS A RONDA

Las sierras gaditanas y malaqueñas, entre Arcos y Ronda, están salpicadas de pueblos moriscos, blancos y típicos en el mejor sentido de la palabra.



el de San Antón se dice que se desarrolló la historia del rijo corregidor y la pícara molinera, inspiración para el romance exhumado por Pedro Antonio de Alarcón, musicado por Manuel de Falla y bailado por Antonio Gades. El molino Algarrobo dejó de funcionar no hace mucho y ahora va camino de convertirse en venta o mesón, por iniciativa de un chaval animoso de Arcos que se llama Francisco Saborido y que regenta una de las muchas ventas de los alrededores de la ciudad, el Mesón de la Viuda.

Cuando Francisco, cada mañana, abre la puerta de su mesón, a orillas del Guadalete, tiene que alzar mucho la mirada para ver sus Arcos, asomado al tajo sobre su cabeza. Allí arriba está la fila de casitas blancas, el mirador de la Plaza del Cabildo y las alturas de dos torres sobresalientes con su color tostado sobre la albura general. Estas son las torres de Santa María y San Pedro, las iglesias riva-

campanarios para disfrutar de la maravillosa vista de la ciudad, el río y la campiña, y también el embalse por donde navega un barco insólito que se llama «Mississippi» y es de palas, como aquellos de los muelles de Nueva Orleans a principios de siglo. En el interior de Santa María hay un Niño Jesús de mucha devoción con la bula papal del antiguo pleito enarbolada. En San Pedro, por no ser menos, tienen otro Niño Jesús milagroso, un niño pastor que se enjuga una lágrima. Allí le llaman «Quitapesares», por lo curandero que es.

En Arcos tienes que olvidarte del coche, porque las pasarás moradas si quieres transitar con él por las estrechísimas calles. Es mejor caminar, subiendo y bajando cuevas empinadas. Lo mejor de Arcos son sus callejitas pinas, sus patios olorosos de jazmín y albahaca, y los miradores.

Prosigo ruta, con destino a Ronda, recorriendo todos los bonitos pueblos

de España, o sea, que llueve como en Santiago de Compostela. Hay que fijarse en las bonitas rejas forjadas que adornan las casas encaladas. No muy lejos hay una curiosidad para amantes de la Naturaleza: el bosque de pinsapos. El pinsapo es un pariente del abeto que existía en la era terciaria y vino casi a desaparecer. El pinsapar de Grazalema es la más grande mancha de este árbol que queda en el mundo. Estamos en el parque natural de la sierra de Grazalema, espacio para preciosas excursiones.

En Villaluenga del Corsario, si tienes curiosidad, vete a ver la plaza de toros toda labrada de piedra y la tumba de un gran poeta de estas tierras, Pedro Pérez Clotet. El cementerio es un escenario de tragedia romántica, encerrado entre las ruinas de la antigua parroquia.

Ubrique te puede servir de parada y visita de alguna industria marroquinera, tan famosa. Cerca, también

## EL PASO DE ANDALUCÍA

Tras los campos manchegos llega el paso de Despeñaperros que da entrada a la campiña del Guadalquivir. Las planicies castellanas se cambian por los pueblos encumbrados de la serranía andaluza.



## SIERRAS DE BANDIDOS

Por estas tierras andaluzas vagaron los bandoleros más famosos, cuyo recuerdo y leyenda permanece aún entre las gentes que habitan los bellos pueblos que fueron escenario de sus hazañas.

## PROXIMA SEMANA

## IR Y VENIR DE CIGUEÑAS Y NOMBRES

- CACERES
- BADAJOS
- HUELVA





APRILIA Y KAWASAKI  
**ABANICO  
MAS  
AMPLIO**

**D**ERBI, marca que comercializa en nuestro país los productos de Aprilia y Kawasaki ha presentado las nuevas versiones de estos dos fabricantes.

La marca Aprilia, continúa enfocando una gran parte de su producción hacia el segmento de las 125 destinadas a un uso fuera de carretera. En este segmento dos serán las principales novedades que la marca de Pesaro introduzca en nuestro



mercado. Se trata de la Pegaso, una trail «New Concep» de espectacular diseño y con una mayor adaptación a la carretera que se caracteriza por su vivacidad y agilidad. El segundo modelo será la Tuareg Rally, con mayor vocación campera. En esta versión las suspensiones son más blandas, los frenos más suaves y la curva del motor más plana.

En el caso de Kawasaki se amplía la oferta, aunque se mantienen a la venta la Z 400 FI, la GPX 600R, la Tengai 650 y la ZXR 750. Las novedades están formadas por cinco modelos: la GPZ 500 S, una bicilíndrica de medio litro de cilindrada y carácter deportivo. La Vulcan 500 va enfocada hacia aquellos usuarios a los que les gusta el estilo custom. Otra de las novedades es la ZZR 600 Gran Turismo, una moto en la que el equipamiento es sumamente completo. La tercera es una novedad a medias ya que se trata de la GPZ 900 R, una moto conocida por los usuarios y que mantiene plenamente su vigencia. Para los amantes de las motos de alto nivel, Kawasaki inicia la venta de la ZZR 1.100 una moto potente y veloz que se encuentra especialmente a gusto en los grandes recorridos.

Derbi, con esta ampliación de las gamas de Aprilia y Kawasaki ofrece a su clientela un abanico todavía mucho más amplio.

J.L. Aznar



**ZZR 1.100.**  
Esta moto de Kawasaki, aparte de ser potente y veloz destaca por ser idónea para realizar largos recorridos.

**PRECIOS**

<b>Aprilia</b>	
Pegaso 125.....	564.700
Tuareg 125 Rally ....	564.700
<b>Kawasaki</b>	
EN-500 Vulcan.....	778.000
GPZ 500 S .....	755.000
ZZR-600 .....	1.076.000
GPZ-900 R .....	1.145.000
ZZR-1.100 .....	1.598.000



**GRAN AUTO** 16

PRECIO ESPECIAL -350 PTAS PRIMER ANIVERSARIO

ANO 11 • NUM. 14 • ABRIL 1990 • 370 PTAS.

**EXCLUSIVA**  
Ghia Zig y Zag  
Los juguetes de Ford

**PRIMERA CLASE**  
Gama Opel Senator  
Opel Omega 3000 24 V

**MAZDA MX-5**

**CREACION VIVA**

**E**l 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.

**L**a Copa de España de Clases Olímpicas es uno de los más acabados logros de la Real Federación Española de Vela y de su presidente Arturo Delgado. Esta tercera edición ha tenido lugar en la Bahía de Cádiz y ha reunido a más de doscientos participantes, de las 10 Clases Olímpicas, que se desplazaron desde todos los puntos de la geografía española. Todo estaba preparado y la organización funcionó a la perfección, pero un elemento incontrolable e imprevisible, el tiempo, a punto estuvo de dar al traste con todo el esfuerzo realizado.

El temporal de Levante se enseñoreó con la práctica totalidad de las costas andaluzas, con tal violencia, que produjo destrozos en Málaga y hubo que cerrar el tráfico por el tan transitado Estrecho de Gibraltar.

A sotavento, en la Bahía de Cádiz la intensidad del viento impidió realizar las pruebas previstas durante los dos primeros días, pero afortunadamente para el tercero y último de los días previstos, el viento amainó dejando los campos de regatas practicables, pero con duras condiciones, lo que fue aprovechado por la organización y los regatistas, de tal manera que se disputaron dos pruebas en la mayoría de las clases, de las cinco programadas.

Esta regata forma parte del sistema de preparación y selección olímpica de cara a los Juegos del 92 que se disputarán en la ciudad de Barcelona. Por esta razón la práctica totalidad del equipo preolímpico estaba presente, además de los mejores regatistas españoles de las diferentes clases.

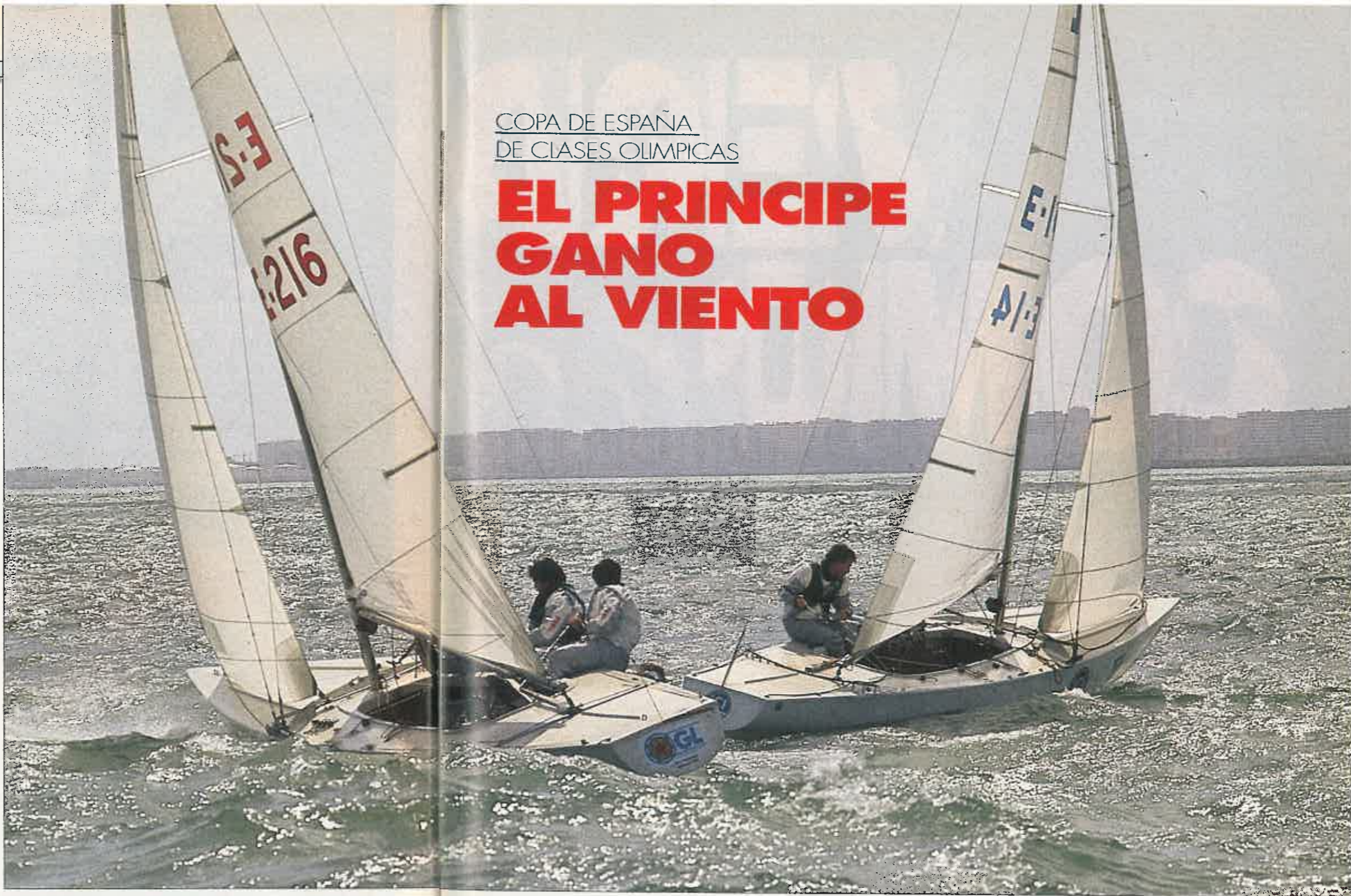
La organización de una prueba de este tipo resulta de gran complejidad, pues es necesario establecer cinco campos de regatas, para distribuir las diferentes clases. También todo esto sirve de entrenamiento y puesta a punto de los diferentes comités de regatas y sus auxiliares. Asimismo de los jurados, que han de resolver en el año 92 dos importantes retos como son los Juegos Olímpicos de Barcelona y los Campeonatos del Mundo de Clases Olímpicas que se celebraran en Cádiz, pocos meses antes.

Después del temporal quedó un buen viento de Levante de fuerza 4-5, lo que hizo que las pruebas disputadas a partir de entonces resultaran verdaderamente vistosas.

Especialmente espectacular fue la regata de Soling, la clase más grande para tres tripulantes, que tuvo que disputar una serie de pruebas eliminatorias, con enfrentamientos de barco a barco, en recorridos cortos, cerca de la costa gaditana. Resultó ganadora, después de apretada lucha, la tripulación formada por Fernando León, el Príncipe de Asturias y Alfredo Vázquez, que disputaron la reñida final frente a la tripulación malagueña de Laureano Winer.

Texto y fotos: José Luis de la Viña

**E**l fuerte temporal de Levante estuvo a punto de dar al traste con todo el esfuerzo realizado.



COPA DE ESPAÑA  
DE CLASES OLÍMPICAS

## EL PRINCIPE GANO AL VIENTO



### VENCIO EL PRINCIPE.

El Príncipe Felipe, junto a sus compañeros de tripulación, Fernando León y Alfredo Vázquez, fueron los vencedores en la clase Soling.

# VERDADES COMO PUÑOS



La Cope.  
Al frente de la información y a la cabeza  
de la credibilidad.  
Una voz viva e independiente.

**Lo ha dicho la Cope**



# LOS PUNTOS CLAVE DE LOS RIVALES UNOS COPIAN Y OTROS GANAN

Lo que en Phoenix parecía la continuación de la pasada temporada, en Interlagos se convirtió en una clara igualdad entre Ferrari y McLaren. Ambos equipos demostraron estar al mismo nivel y si las cosas no cambian, es de suponer que la presente temporada puede ser la más divertida desde hace muchos años. Por otra parte, en una reciente entrevista, John Barnard afirmó que éste podía ser el gran año de Ferrari. Con tal de reconfirmar el número uno en un coche de Maranello, el coloso Fiat ha puesto a disposición del departamento de Fórmula 1 todos los medios sin reparar en ninguna clase de ahorro. En Ferrari se fabricarán noventa motores de F1 destinados a equipar los tres monoplazas 641 de Mansell y Prost. La fiabilidad y la competitividad de los coches del Cavallino, demostrada en Interlagos, no es más que el resultado de un gran trabajo realizado a lo largo de todo el invierno. Y tampoco se puede descartar que Ferrari se ha apoderado de varios «cerebros» arrebatados a McLaren y Williams.

También se ha demostrado que el cambio semiautomático ha alcanzado un nivel de fiabilidad y efectividad totalmente satisfactorio. En Imola, se verá si la potencia del propulsor 640 es una realidad como para poder luchar contra el Honda RA 100 E en igualdad de condiciones.

Por una parte, Prost se atreve a comentar: «Los de McLaren no saben lo fuertes que somos». En contraposición, está una declaración de Ayrton Senna, igualmente amenazadora: «En Imola se enterarán hasta donde podemos llegar».

La verdad es que McLaren está algo debilitada por la pérdida de Steve Nichols y de otros técnicos, y hay que recalcar que el MP4/5B es un coche inferior al Ferrari 641 en cuanto a chasis se refiere, aunque cuenta con el potencial de Honda y con las mágicas manos de Senna.

Por el momento, Williams no logra salir del papel «tercerón» que actualmente ocupa. El FW 13B tiene todavía que evolucionar y el nuevo motor Renault RS2/V10 ha demostrado ser rápido, potente y fiable.

Giorgio Piola y Gigi Corbetta



## CABALLO GANADOR

1). En la toma de aire del motor se han practicado dos ventanillas laterales.

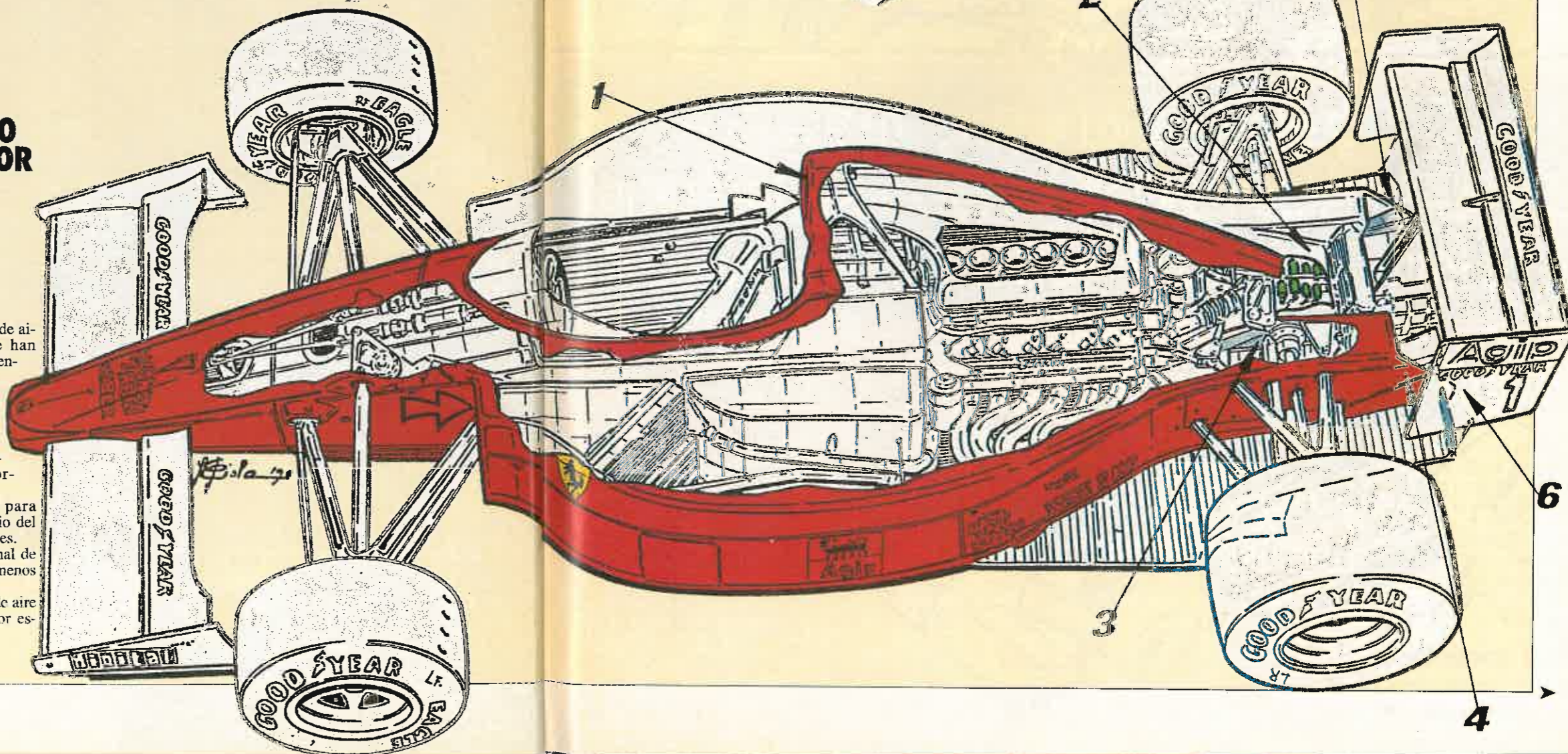
2). Las ocho electroválvulas Mannesman que controlan al cambio están colocadas exteriormente.

3). Pantallas para proteger el cambio del calor de los escapes.

4). El perfil final de la carrocería es menos deflectante.

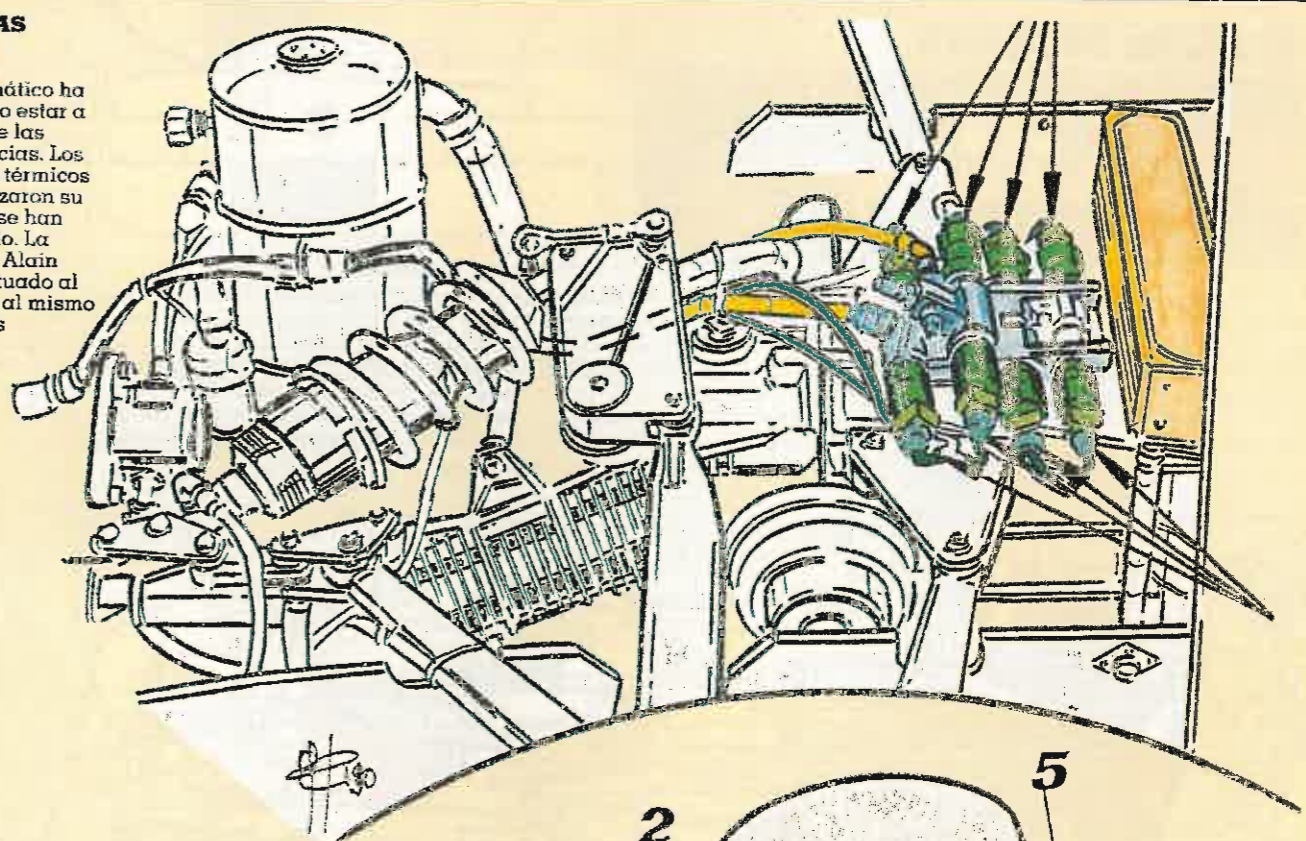
5). Los flujos de aire inferior y superior están separados.

6). Deflector



## VALVULAS FRIAS.

El cambio semiautomático ha demostrado estar a la altura de las circunstancias. Los problemas térmicos que penalizaron su fiabilidad se han solucionado. La victoria de Alain Prost ha situado al Ferrari 641 al mismo nivel de los McLaren.



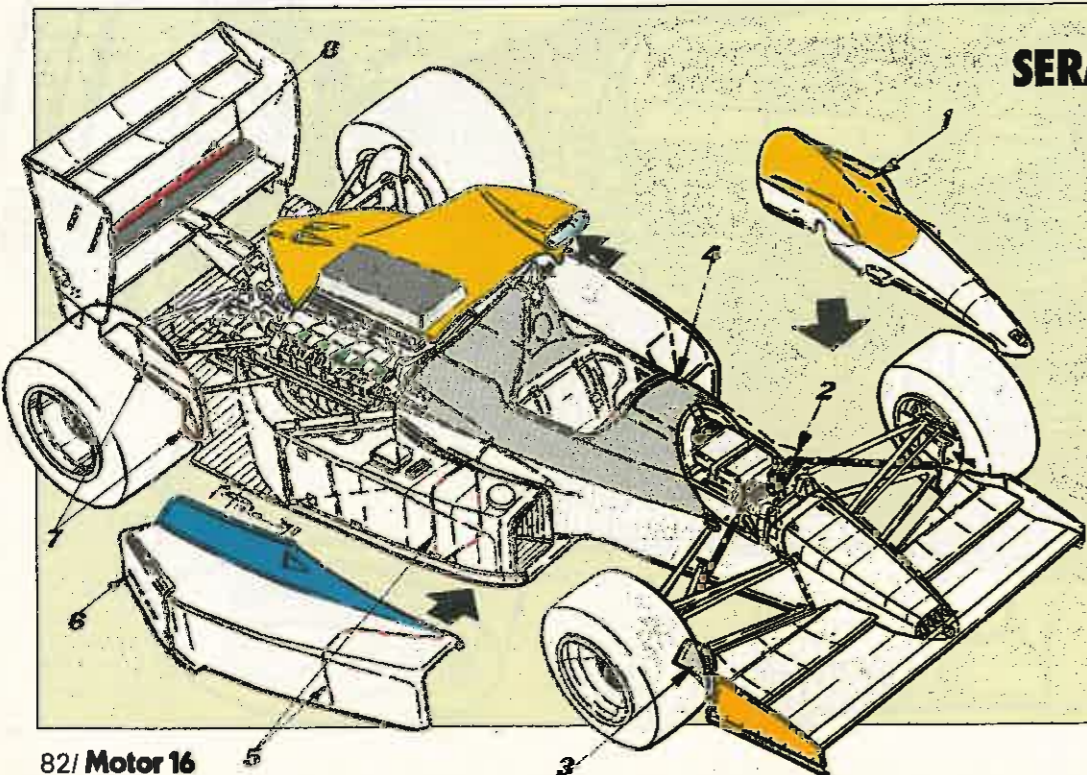
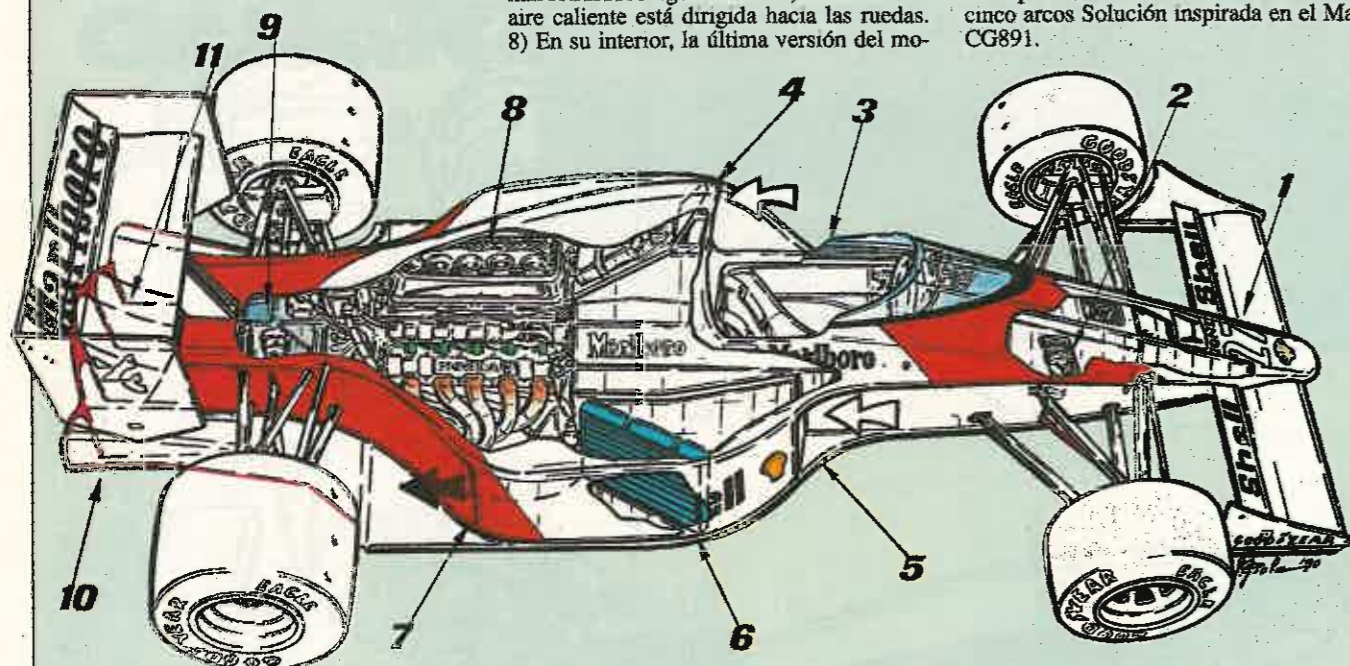
## EL ARMA DE SENNA



1) El morro no se ha variado respecto al MP4/5. 2) La estructura del chasis y la geometría de las suspensiones es igual al viejo modelo. 3) El habitáculo es más espacioso y el parabrisas es también más alto. 4) La

barra antivuelco es anatómica a la carrocería debido a la mayor entrada de aire. 5) Las tomas de aire para los radiadores son altas, estrechas y redondeadas. 6) Los radiadores dispuestos en forma de abanico se han retrasados ligeramente. 7) La salida del aire caliente está dirigida hacia las ruedas. 8) En su interior, la última versión del mo-

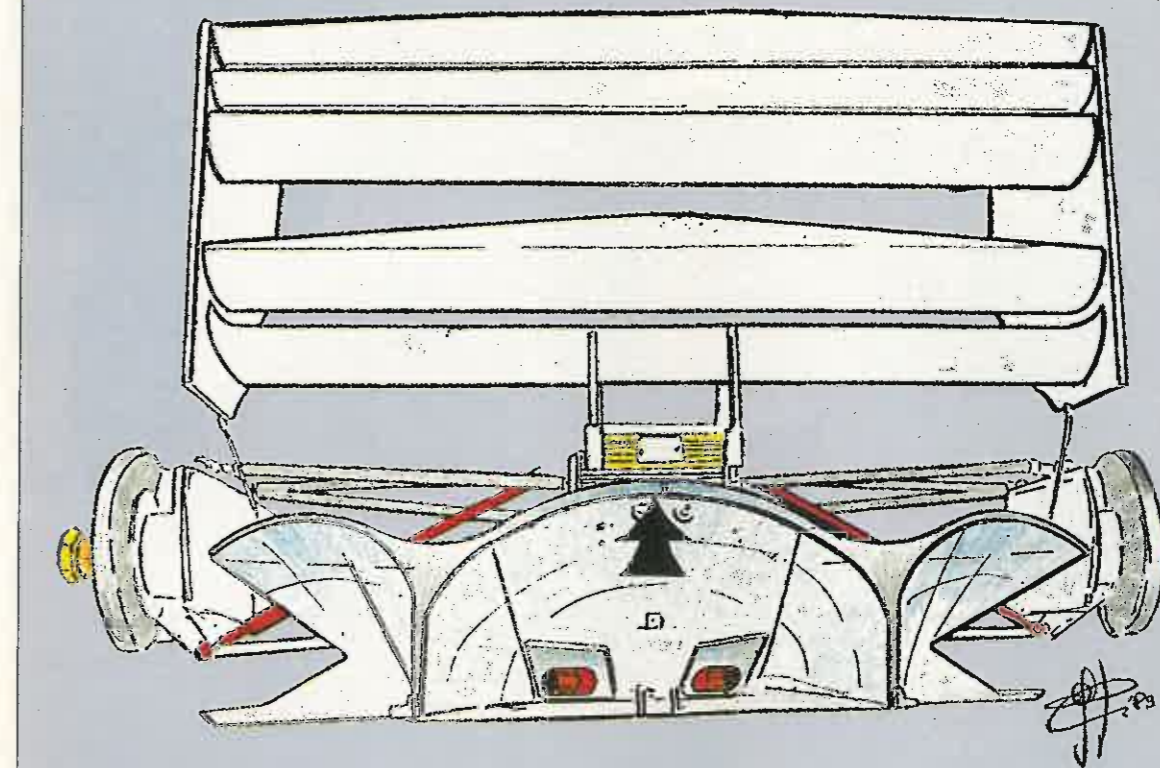
tor Honda RA100E es totalmente diferente. 9) El cambio transversal ha sido totalmente modificado, especialmente en el selector de las velocidades. 10) El perfil extractor lateral es sumamente largo. 11) El aire que sale de la parte inferior del coche se canaliza en cinco arcos. Solución inspirada en el March CG891.



## SERA UNA SOPRESA

1) Forma anatómica de la carrocería a las suspensiones. 2) Empujadores de los amortiguadores. 3) Deflectores para evitar el choque del aire contra los neumáticos. 4) En el FW13B el habitáculo es un poco más largo para adaptarse a las nuevas reglamentaciones. 5) Actualmente los pontones son más largos, aunque los radiadores siguen en la misma posición. 6) La salida del aire caliente se puede desmontar para variar su tamaño. 7) El perfil extractor final tiene cuatro escalones. 8) Inspirado en el March CG 901 el ala baja tiene un perfil más ancho.

## LA IDEA COPIADA



En esta solución aerodinámica, ideada por Adrian Newey, se han inspirado Gordon Murray y Neil Oatley para diseñar el nuevo McLaren MP4/5B. En la actualidad, en el March CG 901 el arco central está dividido en tres túneles.

Agosto, desierto de Almería.  
Temperatura exterior del vehículo: +45 °C.  
Temperatura interior: la que Vd. quiera.

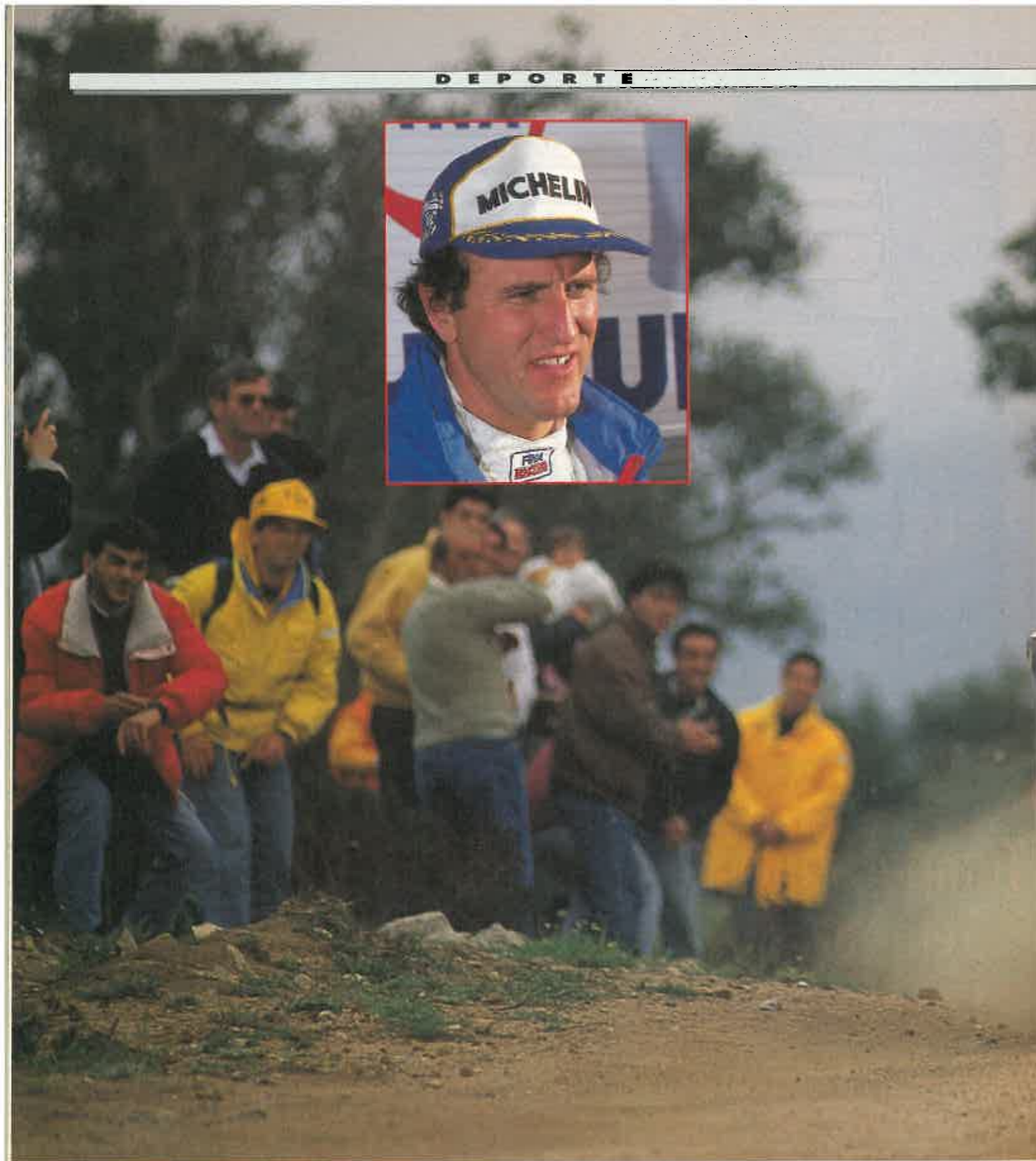
Fuera, un calor impresionante. El sol derrite el asfalto.

Dentro, el Climatizador Diavia. La temperatura ideal para conducir. Incluso en las condiciones más extremas.

Si no puede controlar el clima exterior, controle el interior. Instale un climatizador Diavia en su automóvil.

**Diavia**   
Controle el clima.

c/ Mar Tirreno, 33  
Pol. Ind. San Fernando de Henares  
Telf: 656 52 12. 28850 Madrid.



RALLYE COSTA SMERALDA

# DARIO CERRATO DE COSTA A COSTA

84 / Motor 16

**Esteban Delgado**

Enviado especial

**Y** tiro porque me toca", podrían haber sido las palabras del piloto italiano Dario Cerrato después de su triunfo en el Rallye Costa Smeralda que sumado al obtenido en el Cataluña-Costa Brava le colocan de nuevo en el liderato del campeonato de Europa de Rallyes. Sin embargo, el piloto

piamontes volverá a concentrarse en el campeonato italiano, su máximo objetivo, después de haber tenido que abandonar en la primera cita, el Mille Miglia, por rotura del cambio, toda vez que el piloto designado este año para lograr el título continental es su compañero de equipo, el belga Robert Droogmans.

Si la victoria de Cerrato se desarrolló sin ningún contratiempo, dejando tan sólo el liderato en la superespecial de Olbia al

**CERRATO  
LIDER EUROPEO**

Con su victoria en el Costa Smeralda, tras la obtenida en el Costa Brava, Dario Cerrato se afianza en el Campeonato de Europa.

piloto del equipo Martini-Lancia, el corso Yves Loubet, no puede decirse lo mismo del aspirante oficial. Si durante la primera etapa, Droogmans lograba desembarazarse a duras penas del Lancia de Piero Liatti y del Toyota de su compatriota Patrick Snijers, en la segunda etapa primero efectuaba un trompo en el que rompía el engranaje de la marcha atrás de su Lancia Delta Integrale 16V, perdiendo cerca de un minuto, para poco después destrozar la suspensión delantera derecha de su vehículo en una pequeña salida de carretera. De esta forma Droogmans llegaba en quinta posición a la última etapa, puesto que le hubiera permitido sumar unos puntos importantes en su casillero de cara a la clasificación del europeo, pero a cuatro tramos del final el piloto belga se veía detenido durante veinte minutos en un incidente, bajando finalmente a la novena plaza.

La lucha por la segunda posición fue un emocionante mano a mano entre el piloto de la Grifone, Piero Liatti y el belga Snijers, resuelto a favor del primero en el último tramo por tan sólo cuatro segundos. Inicialmente la ventaja fue para el vencedor de la Mille Miglia hasta que



**COSA DE LANCIA**

Tras el Rallye Costa Smeralda, tercera prueba del Europeo de coeficiente 20, el certamen está dominado por los Lancia Delta Integrale 16V



**DUELO HASTA EL FIN**

Piero Liatti (arriba) y Patrick Snijers protagonizaron la lucha más intensa, con triunfo final para el pupilo de Tabaton, el piloto del Lancia de la Grifone

problemas en el embrague electrónico Valeo de su Lancia Delta Integrale 16V le hicieron perder casi un minuto. Esa diferencia fue borrándola poco a poco el piloto italiano hasta lograr finalmente su propósito. Por su parte, Patrick Snijers no pudo hacer prácticamente nada, a pesar de disponer de nuevos tipos de goma por parte de Pirelli, sin denominación escrita alguna, con vistas a la participación del equipo oficial en el próximo Rallye Acropolis y del envío a última hora de cuatro juegos nuevos de neumáticos.

Resultó totalmente insatisfactoria la actuación del corso Yves Loubet con el Lancia del equipo Martini; durante la primera etapa en la que daba todo tipo de excusas, quejándose de tener que ir abriendo la carretera. Durante la segunda un pinchazo le retrasaba todavía más y a pesar de su sprint final, Loubet debía conformarse con el cuarto puesto. La quinta posición era para Piergiorgio Deila que lograba superar al Volkswagen Golf G60 de Erwin Weber en la última etapa; mientras que el grupo N era dominado sin ningún tipo de problemas por Gianni del Zoppo con, como no, un Lancia Delta Integrale 16V.

**CLASIFICACION**

- 1º Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale 16V), 4 horas, 35 minutos, 43 segundos.
- 2º Liatti-Tedeschini (Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 21s.
- 3º Snijers-Colebunders (Toyota Celica GT-Four) a 1m 25s.
- 4º Loubet-Chiaroni (Martini-Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 51s.
- 5º Delia-Scalvini (Lancia Delta Integrale), a 6m 11s.
- 6º Weber-Feltz (VW Golf Rallye G60), a 7m 38s.
- 7º Alessandrini-Alessandrini (Lancia Delta Integrale 16V), a 12m 34s.
- 8º Gregis-Ciceri (Lancia Delta Integrale), a 15m 13s.
- 9º Droogmans-Joosten (Lancia Delta Integrale 16V), a 24m 06s.
- 10º Del Zoppo-Nicoli (Lancia Delta Integrale 16V), a 26m 01s.

**VOLKSWAGEN GOLF SINCRO: YA**

La primera participación oficial del nuevo Volkswagen Golf Rallye G60 tuvo lugar con resultados más que satisfactorios en el Rallye Costa Smeralda, en el que el piloto alemán Erwin Weber lograba llevar el nuevo arma de la casa de Wolfsburg a la sexta posición final, después de haberse impuesto en tres tramos cronometrados a sus más directos rivales.

Después de casi dos años de ensayos privados principalmente en Grecia y en Cerdeña, donde el equipo dirigido por Klaus Peter Rosorius había acudido tres semanas antes para preparar a fondo su debut, los resultados son cuando menos prometedores. El equipo Volkswagen disponía de dos unidades de carreras, una completamente nuevo para disputar la prueba sarda y el utilizado como coche "cerca" en el Sachs Winter Rally, mientras que la primera unidad construida, con la que se llevaron a cabo los test en Itaca es la que tienen en sus manos los hombres de Seat Sport. Por cierto que la falta de recambios es tal por el momento que después de romper un semieje en Alicante se tuvo que desmon-

tar la caja de dirección para enviarla directamente a Cerdeña.

Los problemas durante el Rallye Costa Smeralda se limitaron en el transcurso de la primera etapa a un tubo suelto del compresor, la rotura del árbol de transmisión delantero durante la segunda y finalmente con el compresor, que le costó a Weber perder una posición durante la última. También se constató la falta de robustez del diferencial delantero, lo que impidió al piloto alemán exprimir al máximo las posibilidades del motor en la salida de las cañals, desarrollando mejor el VW Golf sus posibilidades en las pruebas veloces. La potencia actual se centra en torno a los 290 CV a 7.000 rpm, con una presión máxima de dos veces la ambiental. El compresor tiene una gran ventaja, puede ser sustituido en tan sólo seis minutos, no alcanzando nunca una temperatura superior a los 150 C, muy lejos de las de un turbocompresor. La tracción al contrario que en el vehículo de calle es permanente variando de una relación 55/45 a 90/10, siempre con un peso total de 1.060 kilogramos, unos sesenta kilos menos que un Lancia Delta Integra-



**UN MOTOR DIFERENTE**

Por primera vez en el automovilismo moderno, se recurre a un compresor de tipo G



le 16V. En cuanto al apartado de neumáticos, Volkswagen se está sirviendo del mismo tipo de gomas Pirelli que las utilizadas por Toyota, estando sólo previsto realizar tests de neumáticos antes del rally Acropolis, donde tendrá lugar el debut mundialista del nuevo y prometedor VW Golf Rallye G60.

Después de la prueba griega y en función de los resultados obtenidos el equipo de Klaus Peter Rosorius tomará una decisión para seguir participando en alguna prueba más del Campeonato del Mundo, acometiendo de cualquier forma la temporada completa en 1991 con dos pilotos, uno de los cuales será un "top driver" y que se anunciará a finales de año.

**FICHA TECNICA**

- Motor: 4 cilindros, 2 válvulas, compresor G
- Cilindrada: 1.764 c.c. (x 1,7: 2.999)
- Diámetro/carrera: 80,6 x 86,4
- Compresión: 9:1
- Potencia: 290 CV a 7.000
- Inyección: Bosch/VW Digifant
- Lubricación: cárter húmedo
- Embrague: monodisco
- Transmisión: a las 4 ruedas, tipo viscoso
- Cambio: 6 velocidades
- Peso: 1.060 kg



**COMIENZOS MAS QUE ESPERANZADORES**

El piloto germano Erwin Weber llevó al Golf, en su debut, a la quinta posición





**TELEVISIONES  
QUIEN DA MAS**

ESTE año el Mundial de motos está cubierto por el doble de cadenas de televisión que el año pasado: cuarenta y seis en total. Ello es fruto de la política de Bernie Ecclestone que este año ha negociado individualmente con cada cadena en lugar de hacerlo en bloque con Eurovisión. En España es TVE la que por ciento treinta millones de pesetas tiene los derechos de directo y diferido. Se han quedado sin ellos TV-3 a la que se le pidieron cien, sólo por los derechos de diferido de motos y Formula Uno y también Tele Cinco, a la que no se dejó entrar en la subasta por razón de su es-

casa cobertura actual del territorio nacional. En Francia es «La Cinq» la adjudicataria mientras que en Italia lo es Fininvest, propiedad las dos de Berlusconi, aunque no puede transmitir en directo pues sólo la Rai puede hacerlo en virtud de una ley monopolista. Por ello ha negociado con la yugoslava Capodistria, la cual emite en directo para sus paisanos y también para parte del territorio italiano.

**VICTOR LOPEZ  
UNA DE CAL Y OTRA DE ARENA**

VICTOR López tuvo un buen comienzo en la Fórmula Opel Lotus. En la prueba disputada en Hockenheim, puntuable para el campeonato alemán consiguió cruzar la meta en cuarta posición. Pero en Zolder no tuvo tanta suerte, primero en los entrenamientos el coche se mostró ingobernable y después en la carrera sufrió un toque con otro piloto, cruzando la meta en vigésimo segunda posición. Por lo menos gracias a su clasificación en los entrenamientos se ha asegurado su participación en las carreras de Donnington y San Marino.



**BOXES**



**JUAN SERDA** se clasificó cuarto en su primera carrera en el Campeonato B de la Fórmula 3 Británica, disputado con vehículos de un año de antigüedad. El piloto de Bel-Ray consiguió en entrenamientos el tercer puesto, en carrera se quedó sin embrague. Resuelto el problema realizó una sensacional remontada.

**TIO PEPE** ha firmado un acuerdo con la FOCA mediante el cual el G.P. de España de Fórmula 1 del 90, 91 y 92, sin tener en

cuenta el circuito en el que se celebre en el 92, llevará el nombre de la marca de vinos.

**MERCEDES** consiguió un importante doblete en la carrera disputada en el circuito belga de Zolder, puntuable para el campeonato alemán de turismo. Thim y Ludwig fueron los encargados de conducir los Mercedes 190 Evolution vencedores. Tercero fue Laffite al volante de un BMW M-3 Sport Evolution.

**ALBERTO PUIG** parece ir recuperándose tras las dos operaciones que ha sido sometido tras su grave caída en Japón. Todo parece indicar que prodrá estar en forma para disputar la carrera de 250 c.c. que se celebrará en Jerez.

**JAVIER DEBON** a los mandos de una JJ Cobas y tras la disputa de las dos primeras carreras



se encuentra en primera posición del Campeonato de Europa en la categoría de 125 centímetros cúbicos, siendo unos de los favoritos para el título final.

**SUBARU** apuesta fuerte en el Rallye Safari que se disputará del 11 al 16 de abril en Kenya. Cinco coches ha inscrito la marca japonesa con Markku Alen a la cabeza que lucirá además el dorsal número 1.

**MINARDI**, según un reciente acuerdo, dispondrá en el 91 de los motores Ferrari V-12 640,

que impulsan a los monoplazas de Maranello a los que se acoplará una caja de cambios manual de origen Minardi. El nuevo director técnico de Minardi es el francés Hilarst que era profesor de aerodinámica en la universidad de Toulon.

**EL PILOTO MARC DUEZ**, con Ford Cosworth ha sido el vencedor del Rallye de Las Ardenas, puntuable para el Campeonato de Europa, con coeficiente 5. Segundo se clasificó De Mevius, (BMW M3).

**CAMPEONATO IMSA  
VELEZ EXCELENTE**

VELEZ sigue su marcha triunfal en el Campeonato IMSA americano. En la tercera prueba del certamen, disputada en Atlanta se ha clasificado junto a su compañero, el mexicano López, en el sexto puesto de la general y primero de su categoría con el Spice-Buick. El vencedor de la carrera fue el equipo Nissan con Brabham y Daly.

**RENAULT 5 INICIACION  
EL EQUIPO DE LA RED A TOPE**

UN año más el equipo de la Red Renault de Madrid y Provincia estará presente en la Copa Renault 5 Iniciación. Y lo hará con seis coches. Los pilotos elegidos para conducirlos serán: María Gómez Blanco, Carlos Arimon Solivellas, Gonzalo de Alba Romero, Manuel Rodríguez Tendero, Juan Carlos Ayuso y Juan Carlos Delgado. Este equipo cuenta con el asesoramiento y apoyo de Luis Pérez Sala.



**RALLYE DE TUNEZ  
DOMINIO DE LADA**

LA presente edición del Rallye de Túnez ya empezó con compases de balalaika cuando el lituano Eugenis Tuma-liavichus y el georgiano Serguei Dadvani, piloto y copiloto de uno de los tres Lada Samara inscritos se alzaban como primeros líderes de la carrera. Pero los viejos zorros del desierto no iban a dejarse en ridículo por los soviéticos recién llegados por muy campeones nacionales de rallyes que fueran. Pronto se estableció un emocionante duelo entre Lartigue-Magne (Mitsubishi), Tambay-Laverne (Lada Samara) e Ickx-Tarin (Lada Samara). Al cierre de esta edición era el Lada de Tambay quien encabezaba la carrera en coches, siendo Peterhansel (Yamaha) quien hacía lo propio en motos. En la etapa de Matmata hubo que lamentar la muerte del participante galo Philippe Bourgeois, cuyo P-4 fue arrastrado por la crecida de un «oued».

En motos, Stephan Peterhansel salía como uno de los favoritos después de ganar la primera prueba del Campeonato de Enduro francés. Sin embargo, su liderato ha estado constantemente amenazado por la Cagiva de De Petri. A destacar la actuación del Team Gilera de Medardo, Mandeli y el español Carlos Sotelo.

**PLANES DEPORTIVOS  
PROTOTIPOS PORSCHE Y NISSAN**

PORSCHE y Nissan tienen ya concretados sus equipos para el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. La casa alemana competirá con sus 962 C de seis cilindros y 670 caballos en manos de Hans Joachim Stuck, Frank Jelinski y Jonathan Palmer mientras que Nissan alineará el nuevo R90CK a partir de la prueba de Monza y contando con los pilotos Kazuyoshi Hoshino y Toshio Suzuki además de Masahiro Hasemi y Andrés Olofsson con el



**EVOLUCION NISSAN**  
El equipo Nissan utilizará el nuevo prototipo R90CK a partir de Monza.

R90CP de 800 caballos. Para el coche privado de Le Mans Company, Nissan ha contado con Kenny Acheson y Takao Wada. Mientras los dos primeros coches tendrán su base en Japón, este último será mantenido en Europa. El nuevo R90CK dispondrá de un chasis completamente rediseñado y del mismo motor de ocho cilindros en V. Por otra parte, Porsche estará presente en el campeonato norteamericano de la Indy Car Series con dos nuevos monoplazas Porsche March 90P Cart de ocho cilindros y 735 caballos pilotados por Teo Fabi y John Andretti.



**OFENSIVA PORSCHE.**  
Los 962 C dispondrán del motor de seis cilindros con doble turbocompresor y 670 caballos.





### COCHES DE EPOCA

LA empresa catalana Autoantic se dedica desde hace año y medio al alquiler, de todo tipo de vehículos de época, clásicos, fuera de serie, motos y carruajes de caballos. Tiene disponibles más de ochenta modelos que van desde

los años 1902 hasta nuestros días. El servicio de alquiler incluye conductor, seguro y transporte. El precio es a convenir según los casos.

**Más información:**  
**(93) 716 28 15**

### LO QUE HAY QUE VER

#### RALLYE DE TUNEZ

MOTOR a Fondo hará un resumen del Rallye de Túnez celebrado del 1 al 9 de abril. Además, hablará del G.P. de Motociclismo desde Estados Unidos; reportajes de la quinta prueba del Cto. de España de Trial y de la cuarta del nacional de Enduro y por último, Sport Prototipos desde Japón.

**Miércoles 11, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 14 a las 13:35**

#### RALLYE COSTA ESMERALDA

MOTOR Sport hará un resumen del Rallye Costa Esmeralda, puntuable para el Europeo; del Mundial de Motos en Estados Unidos; Trial Alcarreño y Motocross en Morón y Subida Iturreta, del Cto. Vasco de coches y motos. Además, ofrecerá la prueba del Citroën XM Diesel y Turbodiesel.

**Sábado 14 en ETB-1, 23:00 en euskera; domingo 15, 15:00 y martes 17, 19:00 en castellano**

#### RALLYE SAFARI

DOMINGO Deporte realizará una conexión unilateral con la penúltima etapa del Rallye Safari y dependiendo de otras retransmisiones en directo, tiene previsto ofrecer una de las pruebas del Cto. USA de Motocross.

**Domingo 15, TVE-2 a las 18:20 y el Motocross a las 15:30.**

### CARRETERAS EN OBRAS

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

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

### PARA VIAJAR CONOCIENDO

#### GUIAS ROJAS DE MICHELIN

FIEL a su cita anual, Michelin ha puesto ya a la venta las nuevas ediciones de las guías turísticas de España y Portugal; Italia; Gran Bretaña e Irlanda, Francia y Alemania. Incluyen planos actualizados de las ciudades más importantes y todo tipo de datos de interés turístico, además de direcciones útiles como emplazamientos de los talleres oficiales de reparación de vehículos.



**Precio: España y Portugal, 1.990 pesetas. El resto, desde 2.375 hasta 4.200 ptas.**

### TELEFONOS

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

**CAMPSA**  
Tel. (900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel. (91) 742 12 13

**ADA**  
Tel. (91) 450 10 00

**AHSA**  
Tel. (91) 441 71 17

**DYA**  
Tel. (91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel. (91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel. (91) 441 33 44

**RACE**  
Tel. (91) 593 33 33

**RACC**  
Tel. (93) 209 35 77

**ALFA ROMEO**  
Tel. (91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel. (900) 11 22 22

**BMW**  
Tel. (900) 10 04 82

**CITROEN**  
Tel. (91) 450 11 11

**FIAT**  
Tel. (91) 450 11 50

**FORD**  
Tel. (91) 336 91 66

**LANCIA**  
Tel. (91) 450 13 50

**MERCEDES-BENZ**  
Tel. (91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel. (91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel. (91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel. (91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel. (91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel. (900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel. (900) 13 65 24

### DEPORTE

#### VA DE MOTOS

El domingo 15 se disputará en Yunque, Guadalajara, la prueba de Motocross de 80 c.c. (Juvenil B) y de 250 c.c., puntuables para el Cto. de España. También puntuable para el nacional, el Raid del Lluçanés-Vichy, organizado por el Moto Club Olot de Barcelona.



### UNA VUELTA POR ...

#### EXPOSICION EN PARIS

El Centro Internacional del Automóvil es un recinto permanente de exposiciones relacionadas con el mundo del motor y de la competición. Desde el próximo día 1 de abril este centro ofrecerá una muestra fascinante que reúne automóviles deportivos y de prestigio fabricados en los años treinta y cuarenta; turismos americanos de los sesenta; coches triunfadores en los mundiales de rallyes del grupo B desde el año 1981 hasta 1986; motos y los mejores Renault de competición.

**Dirección: 25 rue d'Estienne d'Orves, 93500 Pantin, París. Tel. (1) 48 43 79 14**  
**Horario: de 10:30 a 18:30 y martes hasta las 22:00.**  
**Precio entrada: 800 pesetas**

Coordinadora Lourdes Bravo

# GAMEL



## El sabor de la aventura.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SÓLOMENTE LA SALUD.



**MOTARDS®**

NO TODOS LOS ZAPATOS  
SIRVEN PARA IR EN MOTO.

**ASANA®**

Campeón del Mundo de 125 cc



*Motards  
Si,  
Mex  
Civille'*



SEMANAL **Motor 16** GRUPO

14 de abril de 1990

Núm. 338 • 300 ptas.

**EXCLUSIVA**

**CAMBIA EL IBIZA. PRIMERAS FOTOS DEL NUEVO MODELO GAMA 1991**



**PRUEBA**

**ASI VAN LOS CITROËN XM DIESEL Y TURBO DIESEL**

**INFORME**

**ACCESORIOS Y AVERIAS. COMO COMPRAR Y REPARAR BARATO**



• 1.400, 1600, 1800  
Y 1.900 C.C.  
• GASOLINA Y DIESEL  
• DE 1.629.000 A  
2.407.000 PTAS.



**A FONDO**

**EL FIAT TEMPRA YA ESTA A LA VENTA**

