



R-21 TXI: 210 KM / H. 2.720.000 PTAS.



Motor 16

5 de mayo de 1990

Núm.341 • 300 ptas.

BMW 850 i

PRIMERA PRUEBA



SECRETOS AL DESCUBIERTO

DEPORTIVOS DEL 2.000

FERRARI 512 i



JAGUAR F TYPE



FERRARI MONDIAL 4WD



PORSCHE 944



CHEQUEO A LAS GASOLINERAS



PRUEBA DE GAMA
NUEVOS ALFA 33

LA CIUDAD ES TUYA



VITARA

Nacido para dominar la calle.
Nacido para moverse con entera libertad.
Respetado por el asfalto. Dueño y señor de sus actos.
Ponlo en tus manos y conquista la libertad.
Con el VITARA, la ciudad es tuya.



TRACCION A CUATRO O DOS RUEDAS - 1.600 cc. - CINCO VELOCIDADES
74 CV - SUSPENSION DELANTERA INDEPENDIENTE - VOLANTE REGULABLE.

ESTACIONES DE BUEN SERVICIO

Los conductores españoles tenemos fama entre los fabricantes de automóviles de ser muy exigentes, de buscar el mejor nivel de equipamiento y seguridad en los coches. Es lógico que así sea después de muchos años de escasez, en los que había poco que elegir. Esas carencias nos han llevado a exigir cada día más y ahora se nos plantea un nuevo panorama en algo tan importante como son las estaciones de servicio.

A finales de junio o primeros de julio se liberaliza el precio de la gasolina, lo que va a desencadenar una ofensiva por parte de las firmas petroleras. Habrá un precio máximo, que no se podrá superar, pero hasta ahí la competencia será libre. Los conductores elegiremos surtidor para aprovisionarnos del combustible que sea más barato o repostar en la gasolinera que mejor trato den. Esta es la batalla que van a librar unos y otros. Los «gasolineros» tienen ante sí la posibilidad de ganarse al cliente, de competir en buena lid con un buen producto y mejor trato.

Las estaciones de servicio van a cambiar. A las cuatro mil seiscientas que hoy abandonan las cuatro grandes, Campsa, Repsol, Petronor y Cepsa, se añadirán muy pronto más de trescientas de BPMed, Elf, Mobil, Petrocat y Petrogal, que junto a las ya existentes de Texaco, Total, Shell y Agip, acabarán de definir el mapa de las estaciones de servicio españolas. Serán también gasolineras perfectamente equipadas, como hemos podido apreciar en la realización del informe que incluimos en este mismo número. En definitiva están dispuestas a ganarse al usuario, tienen esa ocasión de oro, también ventajosa para todos los conductores.



GASOLINA VERDE, POR FAVOR.

Es lo que parecen querer decir Jaime Carvajal y Heinz Soiron, respectivamente presidente y consejero delegado de Ford España, que ven como se aproxima la obligatoriedad de los convertidores catalíticos para coches de más de dos litros de cilindrada y que de momento no hay más que doscientos setenta y seis puntos de venta de este combustible. Coincidiendo con la liberalización del precio de los combustibles, la administración bajará el precio de la gasolina sin plomo en unos dos pesetas el litro. Va a ser la primera medida para promocionar su utilización, pero el problema de la falta de gasolineras «verdes» sigue sin resolverse. Es hora de espabilar, el tiempo apremia.

Alberto Mallo

- 10 LO ULTIMO**
Planes de Ferrari, Jaguar y Porsche
- 20 AL VOLANTE**
BMW 850i
- 28 AL VOLANTE**
Renault 21 TXi
- 44 ACTUALIDAD**
Precios libres y gasolineras en España
- 56 A FONDO**
Nueva gama 33 de Alfa



- 64 A FONDO**
Mazda RX-7 Cabrio
- 69 OCIO**
Expomóvil en Barcelona

- 100 DEPORTE**
Motos: la otra cara de las estrellas



- 107 DEPORTE**
Calafat: nacional de velocidad
- 110 DEPORTE**
Sport Prototipos en Monza
- 114 DEPORTE**
Montes de Cuenca
- 116 DEPORTE**
Rallye de Santander

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Beneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Picolone (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Mellieray (París), Daniel Monteverde (Tokio), Giancarlo Perini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseños: Juán 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 Canizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustración); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Antonio Minchán (Pruebas); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Soanzen. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Nogueira. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 475.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 22. 08012 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galerín, S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRH. Ctra. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Conmar. 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. 1983. Difusión controlada por OJD.



G.M. IMPACT

ELECTRICO EN SERIE

ROGER Smith, número uno de General Motors, ha conmocionado a la industria automovilística estadounidense con su último anuncio «General Motors construirá el Impact en serie, un modelo eléctrico que funcionará tan bien como cualquier turismo con motor de combustión interna». El Impact, coupé de dos plazas con formas muy aerodinámicas, aporta una docena de novedades de relieve, novedades que le permiten acelerar de cero a cien en ocho segundos y de alcanzar los ciento sesenta por hora de velocidad punta, las prestaciones de un honrado GTI. Smith ha hecho mención a los problemas de las baterías, piezas esenciales de este vehículo, por lo que ha pedido la colaboración gubernamental y de la industria eléctrica para resolver sus inconvenientes.



**RANGE ROVER TD
CON CUATRO PUERTAS**

ES el último componente de la gama Range Rover y se caracteriza por su carrocería de cuatro puertas acoplada al motor turbodiesel, al motor de cuatro cilindros en línea con 2,5 litros de cubitaje y ciento veinte caballos de potencia. El nuevo Range Rover turbodiesel con cuatro puertas sale al mercado por 5.580.000 pesetas, precio que se justifica por la aplicación de un IVA del 33 por ciento. Los nuevos Range montan aire acondicionado, elevalunas eléctricos y cierre centralizado como equipo de serie.

**FORD ESPAÑA
BUENOS RESULTADOS**

UNA vez más Ford España ha presentado un excelente balance económico. Los datos del ejercicio correspondiente a 1989, arrojan unos beneficios antes de impuestos de 32.656 millones de pesetas. Sin embargo, esta cifra es inferior a la correspondiente a 1988 (39.547 millones), habiendo que buscar la causa de esta reducción en la política de amortizaciones de la compañía. En la cuenta de explotación, las ventas totalizaron 356.096 millones de pesetas, las amortizaciones 15.070 millones y los beneficios después de impuestos, 24.074 millones.

PASION CANINA

LA MOTO A SU ALCANCE

IDEAFIX es un fox-terrier apasionado por las motos y que pilota su propia máquina, preparada para alcanzar los ochenta kilómetros por hora. Todo comenzó hace seis años cuando Roger Flechsing viajaba por Austria con su moto y descubrió a Ideafix abandonado en una cuneta; el «perrillo» se encontraba en un estado lamentable y Flechsing lo transportó hasta el veterinario en su moto. Ideafix se recuperó pronto para mostrar un interés especial por los vehículos de dos ruedas. El resultado final es el sidecar con sensores en el acelerador y el freno; Ideafix ocupa el puesto del piloto y Roger va como pasajero.



EN VOZ BAJA

● Rover España está sorprendida del éxito de los nuevos 200. Los concesionarios están recibiendo 700 pedidos mensuales que por ahora no pueden ser servidos por Inglaterra. Las entregas se normalizarán a partir del verano.

● Ford podría cancelar el contrato de patrocinio de Boris Becker al ser denunciado el tenista por segunda vez, por conducción temeraria. Fue sorprendido conduciendo a alta velocidad un Ford Scorpio, lo que le supuso una multa de 1.000 marcos. Hace dos años, conduciendo un

Porsche 959 fue también denunciado por exceso de velocidad. Becker ha sido sancionado con la retirada por tres meses del permiso de conducir. Ford considera que no es la mejor manera de hacer publicidad.

● Polémica en Francia por un proyecto de Ley que regula la actividad de los aficionados a los coches de todo terreno. El secretario de estado responsable del medio Ambiente ha presentado al Consejo de Ministros un proyecto en el que deja a los alcaldes la responsabilidad de prohibir en su municipio la circulación de vehículos fuera de las carreteras asfaltadas.



**LANCIA
CON RAQUETA**

LANCIA ha puesto en pie una nueva edición del Campeonato de España junior de tenis que reunirá a mil quinientos jugadores enfrentados en fases territoriales hasta llegar a la final del mes de junio próximo, a celebrar entre los días 18 y 23 en el club de tenis Manolo Santana/Puente Romano. Los premios finales serán: un Lancia Delta 1.300 para el campeón individual masculino y un Lancia Y-10 para la campeona individual femenina.

VERDE Y ROJO



● Lo del aeropuerto de Barajas no tiene nombre. Nos referimos a las plazas de estacionamiento, absolutamente insuficientes que obligan a aparcar en terminales diferentes a las utilizadas cuando hay sitio. Un simple vistazo al recinto del aeropuerto permite comprobar que si no hay más plazas es sencillamente porque a los responsables no les da la gana.

● Por quinto año consecutivo, BMW ha convocado el Premio de Pintura que lleva su nombre, dotado con cuatro millones de pesetas. El patrocinio de acontecimientos culturales y este premio no es la única acción, es algo que la firma cuida con verdadero mimo y con innegable estilo. Así da gusto.

● Una red de falsificación de tarjetas de transporte acaba de ser descubierta en Madrid. Desde que a finales de 1989 se denunció el fraude han transcurrido cerca de seis meses hasta que al fin se ha iniciado el proceso de desarticulación. Podrían haber sido todos algo más eficientes.

● Aunque afortunadamente cada día es más frecuente encontrar estaciones de servicio de gran calidad, queremos testimoniar nuestra felicitación a la Estación que tiene Repsol en La Puebla del Caramiñal, localidad de La Coruña, por las instalaciones, la limpieza y el excelente trato de sus trabajadores. Algo está cambiando en las gasolineras. Los usuarios españoles se merecen ese trato esmerado.

CITROËN 2 CV

ADIOS A UN GRANDE

EL Citroën 2 CV se despidió del mundanal ruido; su producción actual, centrada en la factoría portuguesa de Mungalde, cesará a partir del próximo mes de julio, tras haber superado los siete millones de unidades. Los 2 CV, automóviles fundamentales en la motorización de países como Francia y España, desaparecerán tras una estancia en el mercado superior a los 41 años, tras haber vivido años gloriosos como el 66, cuando salieron 168.384 unidades de las cadenas.



**PREMIO
IMAGEN BOSCH**

HORST Lebrecht, jefe de prensa y relaciones públicas del Grupo Bosch, ha recibido el premio de la Asociación Catalana de la Prensa del Automóvil, presidida por Cesar Mora. El galardón, otorgado a Lebrecht en el marco de la última edición de la Expomóvil, evidencia el buen hacer de un profesional que construye la imagen de Bosch desde hace muchos años.



BALLESTA



LA TRIBUNA



Manuel Salvador Serrano
Consejero Delegado de Land Rover Santana S.A.

40.000 unidades al año con las instalaciones actuales. En este momento podemos fabricar hasta 30.000 Vitara al año.»

«Seguimos teniendo relaciones comerciales con Land Rover UK, ya que les suministramos algunos componentes para sus modelos. Además ellos siguen siendo accionistas de la compañía.»

«Aunque es un proyecto sin calendario, no se puede descartar la posibilidad de que en un futuro fabriquemos algún turismo pequeño, aunque claro está que esto supondría un nuevo plan de inversiones para adaptar la planta. Con el Vitara ha quedado bien claro que podríamos dar este salto, puesto que las técnicas de fabricación de este producto no difieren en nada de las que se emplean en la de un turismo.»

«Las inversiones realizadas en Linares van a permitir que la producción del nuevo modelo no interfiera para nada en la de los modelos que se fabricaban anteriormente. La capacidad de fabricación puede llegar

HONDA CRX V-TEC POLVORA RAPIDA

ES el último proyectil de la firma japonesa Honda, la marca dominadora de la Fórmula 1, se llama CRX V-TEC y estará disponible en el mercado español desde mediados del otoño próximo con un precio próximo a los tres millones y medio de pesetas. El CRX V-TEC es capaz de superar los 225 por hora de velocidad punta o de acelerar de cero a cien en menos de siete segundos y medio gracias al empuje de un motor prodigi-



gioso, de 1,6 litros de cubitaje, con ciento cincuenta caballos de potencia, uno de los motores de serie con mayor potencia específica.

CON RUEDAS TELEFONO LIMPIO

ESTE vehículo extraño, con forma de teléfono, vehículo impulsado por un motor diesel bicilíndrico con ocho caballos de potencia, es el centro de atención de un barrio periférico de París. El teléfono móvil, capaz de rodar a más de setenta y cinco por hora, informa de todos los aspectos relacionados con la limpieza de la ciudad, su conductora explica la forma de deshacerse de un frigorífico o de un televisor viejo.



VOLKSWAGEN-AUDI LA MEJOR EXPOSICION

EL último concesionario de Madrid especializado en Audi y Volkswagen, Motor Osuna acaba de abrir sus puertas en la calle Julián Camarillo en presencia de su impulsor, Pedro Lezcano, y de la plana mayor de las dos marcas germanas en nuestro país, capitaneada por Juan José Díaz Ruíz. Motor Osuna es una super tienda con tres mil metros cuadrados de exposición y dos mil metros cuadrados de talleres, al nivel de las mejores tiendas europeas. La exhibición de ochenta coches nuevos se complementa con una muestra completísima de automóviles usados, de motos y de barcos, que se dan cita en Madrid Automóvil Center.



ARTE QUE BROCHETA

La última locura americana ha surgido, de la noche a la mañana, en el centro de un aparcamiento de la ciudad de Berwyn, en el estado de Illinois. El artista enloquecido no se ha buscado grandes complicaciones técnicas, se ha limitado a montar una brocheta con ocho coches. La escultura ha despertado una polémica impresionante hasta el punto de convocarse un referéndum para su demolición.

Elegido para la gloria.



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



Creado para elegidos.



CONCERTO

Hay muy pocos Honda Concerto. Y muy pocos serán los privilegiados que disfruten de su conducción. Del placer de tener a sus pies, a una leve presión del acelerador, 130 caballos ansiosos de carretera. De un motor de aleación ligera de 16 válvulas

DOHC, gobernado por el exclusivo ordenador PGM-FI que le inyecta agresividad en la cadencia, pero moderación en el consumo.

De la ilusión de pilotar un ingenio inspirado en los motores que han hecho ganar a Honda en el Campeonato del

Mundo de Fórmula 1 durante cuatro años consecutivos.

Pero hay muy pocos Honda Concerto. Serán pocos los que disfruten este placer.

Para mayor información llame al 900 30 80 80

 **HONDA**

Vehículo de Evolución

PROYECTOS AL DESCUBIERTO (III)

CABALLOS DESBOCADOS

FERRARI

SENSACION EN ROJO

Tres marcas de tono deportivo, tres marcas que crean automóviles de excepción, Ferrari, Jaguar y Porsche trabajan a marchas forzadas para sorprender de nuevo en los años noventa.

Los magos de la mecánica que trabajan en Maranello, en la sede de Ferrari, multiplican sus experiencias, prueban una y otra vez las combinaciones más increíbles, las combinaciones técnicas más inimaginables. En sus mesas de diseño, en sus bancos de prueba se ponen a punto los sustitutos de los 412 actuales, los Testarossa remodelados desde el punto de vista estético, los Mondial 4x4 y los 348 Biturbo GTO, automóviles que «enrojecerán» la oferta millonaria durante los cinco años próximos.

TESTAROSSA.

El Ferrari Testarossa mostrará un nuevo frontal a finales del año 91. El Mondial 4WD continúa sus pruebas en espera de la luz verde para su producción en serie. El Ferrari 512 i animará el panorama de los grandes coupés a finales del año próximo. Sus rasgos saldrán de los talleres Pininfarina.

neas en las que se aprecian demasiadas similitudes con el BMW 850 i, uno de sus rivales más directos.

Esa similitud entre el coche alemán y el coupé italiano ha impuesto la introducción de algunos cambios estéticos en el modelo distinguido con el caballito rampante. El motor del futuro Ferrari 512 i será un doce cilindros en V de cinco litros de cubicaje, que se caracterizará por el empleo de culatas de cuatro válvulas; el resultado final será contundente: 450 caballos de potencia, valor suficiente para superar los doscientos ochenta por hora de velocidad máxima.

Los futuros 512 i llamarán la atención por la ligereza de sus carrocerías, realizadas en aluminio, según un proceso revolucionario puesto a punto por Ferrari en colaboración con la empresa canadiense Alcan, especializada en el manejo de ese metal.

El Testarossa actual también está siendo objeto de bastantes atenciones; los estilistas de Pininfarina han definido ya los retoques de puesta al día, centrados en el frontal y en los flancos. Los futuros Testarossa, preparados para ver la luz a finales de 1991, tendrán un estilo similar al estilo mostrado por los 348 actuales.

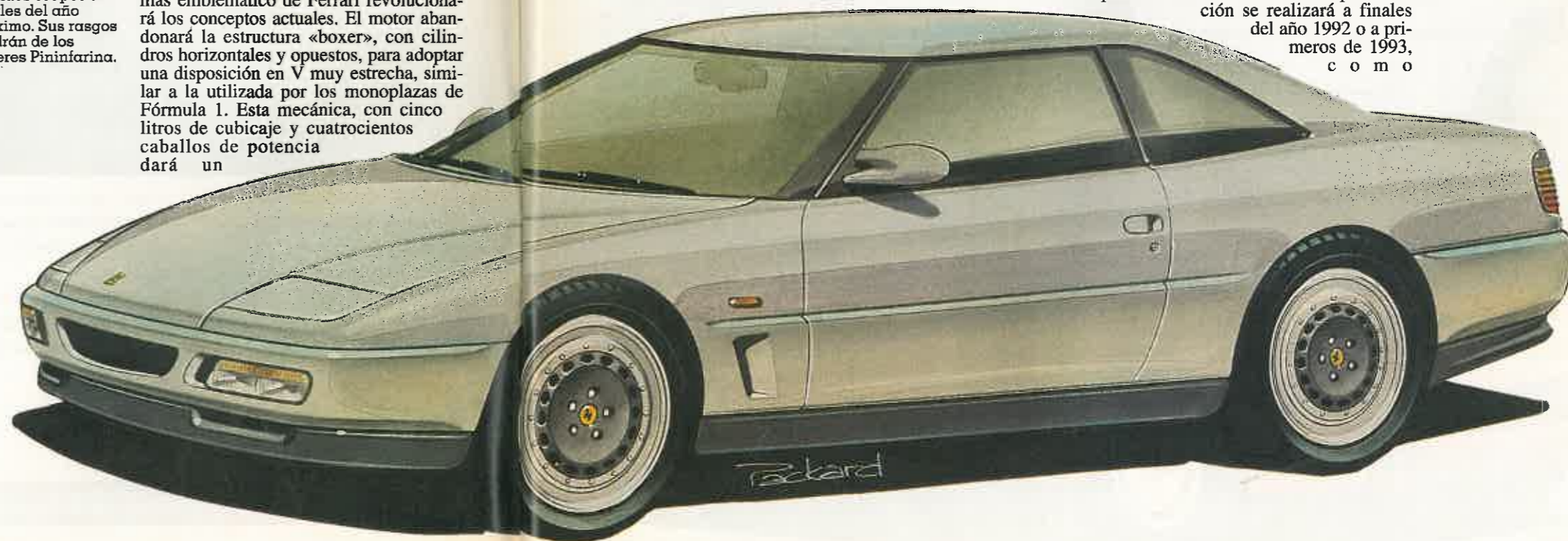
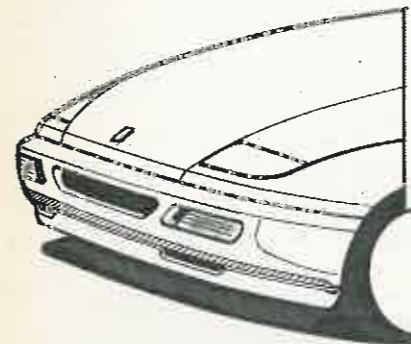
Los siguientes Testarossa apuntan más lejos, hacia finales de 1994. El modelo más emblemático de Ferrari revolucionará los conceptos actuales. El motor abandonará la estructura «boxer», con cilindros horizontales y opuestos, para adoptar una disposición en V muy estrecha, similar a la utilizada por los monoplazas de Fórmula 1. Esta mecánica, con cinco litros de cubicaje y cuatrocientos caballos de potencia dará un

CALENDARIO DE INFARTO

- **Año 1990**
Octubre: comercialización de los 348 TS.
- **Año 1991**
Septiembre: coupé 512 i; Testarossa remodelado.
- **Año 1992**
Junio: 348 GTO
- **Año 1994**
Marzo: Testarossa segunda generación.

tono super deportivo al conjunto, capacitado para rozar los trescientos por hora de velocidad punta o para cubrir el kilómetro con salida parada en poco más de 25 segundos.

Ferrari trabaja de forma intensiva en un proyecto excepcional, en el sustituto del F-40, un coche cuya producción se dará por finalizada tras alcanzar



FERRARI 512 i.

Estas son las primeras fotos espías del 512 i. La similitud del primer prototipo Ferrari con el BMW 850 i ha producido una verdadera conmoción en el equipo directivo de la marca italiana. Los retoques ya están en marcha y se percibirán en los prototipos que verán la luz durante las semanas venideras.



la cota de las mil unidades. El modelo encargado de tomar el relevo de los F-40 se basará en los 348, bien animados eso sí por las «vitaminas» insufladas por dos turbocompresores; los 348 GTO, con quinientos caballos de potencia bajo su capó posterior, podrán igualar o mejorar, incluso, las prestaciones de los F-40. Su presentación se realizará a finales del año 1992 o a primeros de 1993, como

EL GRANDE. En la gama Ferrari siempre hay un espacio reservado para el coupé clásico; es el homenaje de la marca al patrón, al mítico Enzo Ferrari.

Los planes más inmediatos de Ferrari se están centrando en el sustituto del 412 i, que podrá llamarse 512 i y saldrá a la luz, casi con seguridad, en el salón de Francfort de 1991, durante los compases iniciales del otoño. Los primeros prototipos, sorprendidos en sus recorridos de prueba por calles y carreteras italianas, han descubierto unas líneas suaves, fieles a la estética Pininfarina más clásica, lí-

TOP SECRET

TOP SECRET

muestra de la conexión existente entre ambos modelos.

Todos estos modelos cuentan ya con la aprobación del equipo directivo de Ferrari, con la luz verde correspondiente, que no se ha encendido, sin embargo, para el Mundial 4x4, un coche cuya puesta a punto se inició hace más de tres años. El sistema de tracción permanente diseñado por Mauro Forghieri se ha probado en dos prototipos, uno rojo y otro amarillo, denominados 408 4WD, antes de alcanzar su mayoría de edad bajo la piel de un Mundial de vías bastante ensanchadas.

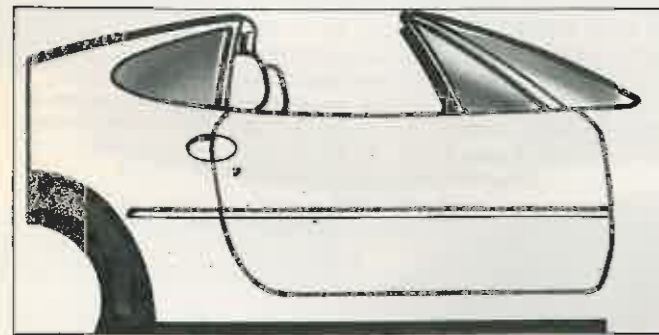
Este es, a grandes rasgos, el panorama de futuro para una marca tan señera como Ferrari, un futuro tenido del mejor rojo de competición.

JAGUAR

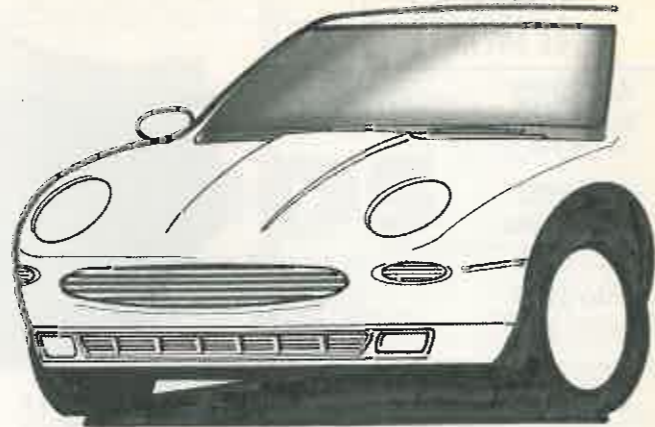
ZARPAZOS A PUNTO

LA toma de control por parte de Ford y la renovación, todavía recientísima, de la cúpula directiva ha insuflado aire nuevo en Jaguar, una marca fiel a la tradición pero dispuesta a luchar cara a cara con firmas del prestigio de BMW o de Mercedes.

Un hiper deportivo, el XJ 220; un coupé clásico, el tipo F, y un familiar de dimensiones inferiores a los mostrados por el XJ6 4.0 actual, el XJ 80, son los auto-



TIPO F.
Es el sucesor de los XJS actuales, el heredero de los legendarios Tipo E. Este coupé de prestaciones elevadísimas utilizará motores de seis cilindros en línea con más de doscientos cincuenta caballos de potencia.



móviles que aparecen en el futuro de un constructor que rejuvenece por momentos gracias a la energía en estado puro proveniente del mundo de la competición.

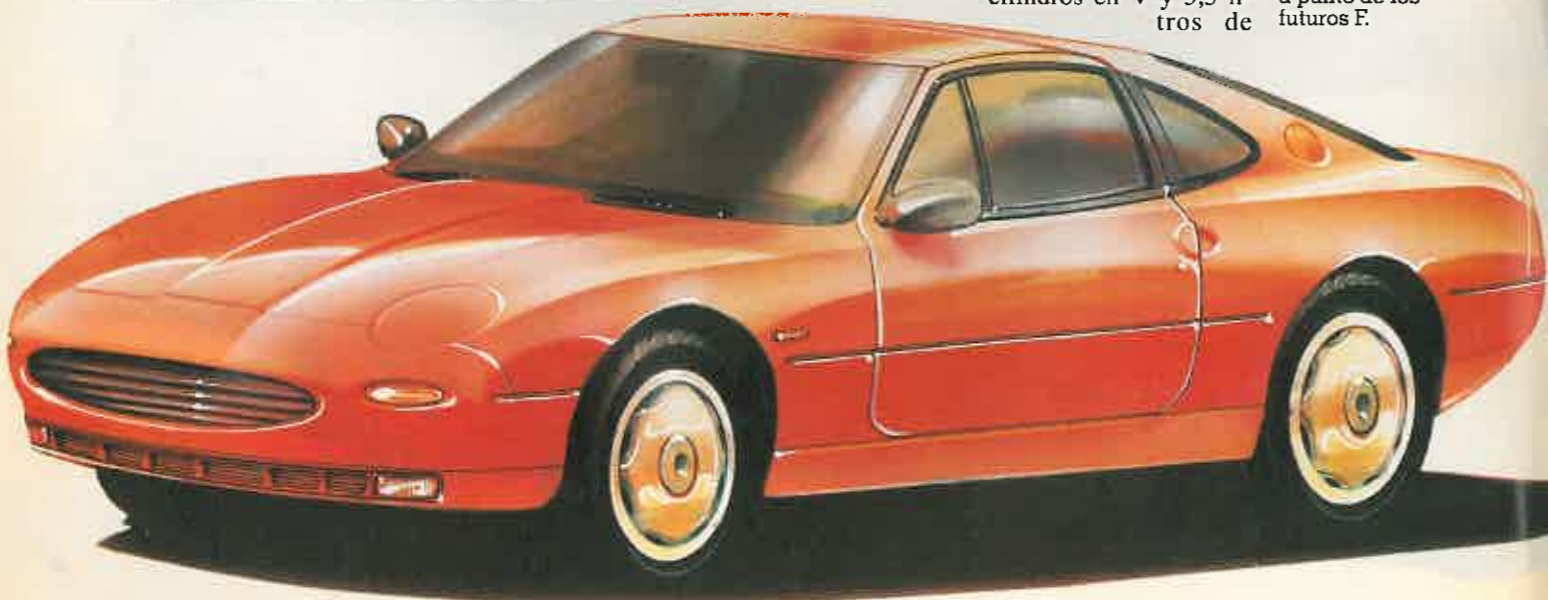
El primer ejemplar de la nueva época es el XJS 4.0; el coupé más clásico de Jaguar va a recibir, por fin, el motor de seis cilindros en línea con cuatro litros de cubicaje, un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro que alcanza los 236 caballos de potencia. Este motor, estrenado en los XJ6 de la última generación, llevará a los XJS hasta las proximidades de los doscientos cuarenta por hora.

Los técnicos británicos trabajan también en una versión más sencilla de su motor seis cilindros, con 3,2 litros de cubicaje y ciento ochenta caballos de potencia, motor que se montará en las versiones del XJ6 de precios más competitivos. Ambas novedades se reservan para finales de 1990 pero verán la luz, casi con seguridad, en el salón de Birmingham, la primera cita de importancia tras el paréntesis veraniego.

El año 1991 estará marcado por la entrada en escena del XJ 82, de un familiar de altos vuelos, con la carrocería de los XJ6 alargada en su zona central, y prestaciones contundentes, que contará con la energía desplegada por un motor de doce cilindros en V y 5,3 litros de

EL HEREDERO.

La tarea de los futuros Jaguar Tipo F será difícil, tendrán que dar continuidad a los Jaguar E que marcaron toda una generación. La toma de control de la firma británica por parte de Ford acelerará los trabajos de puesta a punto de los futuros F.



RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.



He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

Recambios y Accesorios Originales



TOP SECRET



cubicaje, dotado de las culatas Fireball diseñadas por el ingeniero y ex-piloto suizo Michael May con más de trescientos caballos de potencia. Este super Jaguar se situará en el mismo escalón ocupado por los BMW 750 iL y por los futuros Mercedes 500 E V-8.

ASI COMENZO.

El prototipo Jaguar presentado por Bertone hace algunos años ha sido el punto de partida para el desarrollo de los nuevos Tipo F. Bertone no toma parte, sin embargo, en el nuevo proyecto de la firma británica, aunque no esconde sus deseos de participar.

El año 92 será el año de los hiperdeportivos XJ 220, modelos que estarán disponibles desde los compases iniciales de enero. La sociedad Project XJ 220 Ltd, subsidiaria de Jaguar y encargada tanto de la construcción como de la puesta a punto de estos super coches, ha recibido ya 1.450 solicitudes de compra, pero fabricará, tan sólo, 350 coches, la cifra establecida desde los pasos iniciales del proyecto.

Los XJ 220 montarán un motor de seis cilindros en V con 3,5 litros de cubicaje, un motor biturbo similar al empleado por los prototipos Jaguar XJR 12 que compiten ahora mismo en el Campeonato del Mundo de Resistencia, capaz de liberar quinientos caballos de potencia en su versión más pacífica. Los XJ 220, con tracción a las ruedas traseras, costarán más de sesenta millones de pesetas y el importador español reservará diez unidades para nuestro mercado.

Los coupés tipo F desplegarán todo su atractivo desde los primeros compases de la primavera 93. Los Jaguar F, emparentados con los míticos E y herederos de los XJS, mostrarán las formas redondeadas y agresivas de un prototipo creado hace bastantes años por Bertone.

Los prototipos XJ 41, descubiertos en las pistas de pruebas de Nardo, situadas al sur de Italia, utilizaban una carrocería cerrada, tipo coupé, pero se conoce la existencia de versiones cabrio y tipo targa, tales carrocerías utilizarán un buen número de elementos en aluminio.

Los Jaguar F recurrirán a motores de seis cilindros en línea y cuatro litros de cubicaje, de la familia AJ6, en versiones

atmosféricas, con 235 caballos de potencia, así como en versiones sobrealimentadas, con dos turbos y trescientos cincuenta caballos. Las versiones más enérgicas recurrirán a un sistema de tracción integral que están poniendo a punto los técnicos de FF Developments.

Los XJ 80, los familiares de menor tamaño y formas compactas, se incorporarán a la oferta en 1995; serán modelos del mismo nivel que los BMW serie 5 o los Mercedes 200/300.

La silueta de los XJ 80, clásica pero con ciertos toques vanguardistas, estará inspirada en el prototipo Kensington, desvelado por Giugiaro en el último salón de Ginebra.

CALENDARIO DE INFARTO

Año 1990

Octubre: XJS 4.0 en versión coupé y cabriolet, XJ6 con motor de 3,2 litros de cubicaje.

Año 1991

Junio: familiar XJ 82 con motor V-12.

Año 1992

Febrero: XJ 220 con motor V-6 biturbo.

Año 1993

Marzo: tipo F con motor de seis cilindros en línea y de doce cilindros en V.

No existen límites para los proyectistas ingleses, buscan un Tipo F espectacular.

BERTONE - BMW

¡Suba a lo más alto!

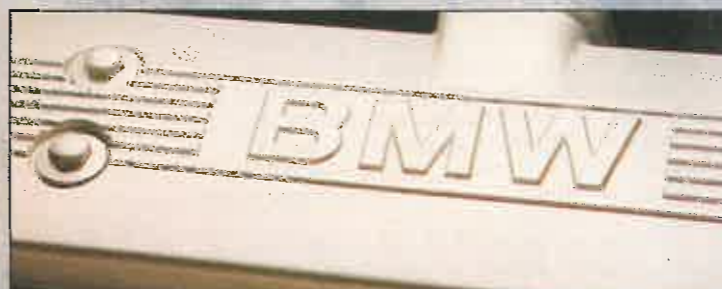
Powered by **BMW 6td**



Una a la potencia de un motor BMW de seis cilindros todo el lujo y clase del famoso diseñador italiano BERTONE. El resultado no puede ser otro: el más alto nivel de confort y potencia existente en el mercado de los todo terreno.

Motor BMW 6 cilindros turbo diesel de 2443 c.c. 116 CV 170 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h en 13,9 seg.

DESEADO POR MUCHOS. RESERVADO A POCOS.



FREECLIMBER BERTONE

OBJETO DE DESEO

Importador exclusivo para España (Península Ibérica, Canarias, Ceuta y Melilla) y Andorra:

ALPINA MOTOR, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16,500. SAN FERNANDO DE HENARES, MADRID. Teléfono: 672 56 11

NIPONALBA, S. A. Tel. 967 / 24 01 52 - 24 19 24 ALBACETE • NIPOMOTOR, S. A. Tel. 96 / 546 97 09 ALICANTE • AUTO ORIENT, S. L. Tel. 93 / 244 50 91 BARCELONA • CARLOS JOSE BARRIOS AGUIRRE, Tel. 947 / 22 49 00 BURGOS • KRONDVAL, S. L. CASTELLON • CRONOMOVIL, S. A. Tel. 972 / 20 69 54 - 20 44 66 GERONA • CARO Y LALLAVE, S. A. Tel. 958 / 11 22 11 - 22 37 59 GRANADA • TODO AUTO, C. B. Tel. 911 / 33 00 15 - 21 34 79 GUADALAJARA • CARDONA RIBAS, S. A. Tel. 971 / 30 78 20 IBIZA • COSLA, S. L. Tel. 951 / 25 81 01 - 27 19 25 JAEN • DEMETRIO CALZON GARCIA, S. L. Tel. 987 / 25 05 16 LEON • CERVERO AUTOMOVILES, S. A. Tel. 973 / 23 28 13 LERIDA • TUVEBA, Tel. 941 / 22 08 00 LOGROÑO • RET AUTO, S. A. Tel. 91 / 315 55 32 - 315 30 78 MADRID • MOTOR MEDITERRANEO MALAGA, S. A. Tel. 952 / 31 24 47 - 35 34 34 MALAGA • OKI AUTO, Tel. 968 / 84 44 54 MURCIA • MOTOR DEFEL, Tel. 985 / 26 12 54 - 26 14 85 OVIEDO (ASTURIAS) • NIPONAUTO, S. A. Tel. 971 / 76 12 29 - 76 12 31 PALMA DE MALLORCA • INDARRAUTO, S. L. Tel. 948 / 17 21 22 PAMPLONA (NAVARRA) • AUTO ITALIA, S. A. Tel. 95 / 427 45 26 - 427 07 88 SEVILLA • AMO-CHECA AUTOMOVILES, S. A. Tel. 975 / 22 36 00 SORIA • JESUS MACHUCA, S. A. Tel. 923 / 80 57 00 - 80 57 09 TALAVERA (TOLEDO) • SANFOMOTOR, C. B. Tel. 977 / 31 60 99 TARRAGONA • BASSET SERVICIOS, S. L. Tel. 96 / 372 78 11 - 373 78 59 VALENCIA • D. CESAR GOMEZ GARCIA, Tel. 976 / 27 26 76 ZARAGOZA

TOP SECRET

**PORSCHE
CON MAS
PODER**

LOS trabajos sobre los 944 se han centrado en la apariencia externa, con innovaciones de consideración tanto en el frontal como en la parte posterior. La presencia de unos faros delanteros inéditos y de unos grupos ópticos traseros de estética más imponente, grupos ópticos conectados entre sí por una franja plástica reflectante, según la costumbre acuñada por la marca en sus siempre vigentes 911, son los elementos que más llaman la atención en un primer vistazo.

Tales cambios, responsables de la imagen completamente renovada de los 944, saldrán a la luz en los últimos compases de 1990 o en los inicios de 1991. Las mecánicas ya conocidas, los motores atmosféricos, de tres litros de cubicaje, coronados por culatas de dieciséis válvulas, con 211 caballos de potencia, o motores como los turboalimentados de 2,5 litros de cu-



La parte posterior mostrará también un estilo más desafiante al incorporar un alerón de dimensiones considerables y unos paragolpes contundentes.

La versión estelar de la futura gama 928 S contará con un motor aún más energético que el ocho cilindros en V de 32 válvulas montados por los S-4 actuales. El aumento de cubicaje, que pasará de cinco a seis litros, se traducirá en una ganancia de más de setenta caballos para rozar así la cifra de los cuatrocientos «pura sangre» mecánicos.

El lanzamiento del 911 Turbo, previsto para octubre del 90, se reforzará con la llegada de un modelo equipado con el sistema de tracción integral de los Carrera 4 y con el motor de seis cilindros «boxer» con 3,3 litros de cubicaje sobrealimentado por dos turbos.

Angel Marco



bicaje, con doscientos cincuenta caballos, se mantendrán dentro de la oferta.

Los 928 ocuparán el siguiente lugar en la lista de renovaciones; los colosos germanos, lanzados a finales de los años setenta, experimentarán su tercer «cambio de piel». El frontal de los 928 ganará en agresividad por la presencia de tomas aerodinámicas, dispuestas bajo la matrícula, y de los paragolpes diferentes. En los flancos destacarán las formas inéditas de los pasos de rueda, con trazos duros, con rasgos rectilíneos, en lugar de los rasgos curvados de los modelos actuales.

**CALENDARIO
DE INFARTO**

- **Año 1990**
Septiembre: gama 944; comercialización del 911 Turbo.
- **Año 1991**
Marzo: 928 S5.
- **Año 1992**
Octubre: 911 Turbo 4, con motor cilindros boxer biturbo y tracción integral.



**EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE
DEBE SER ORIGINAL.**



RECAMBIOS ORIGINALES.

HISPANO 20 BUSCA COPILOTO.



Comienza la Copa de España de Raids con la participación de HISPANO 20. El Banco de los Jóvenes busca, entre sus clientes, al copiloto que acompañará a Alejandro Linati, en la edición de la Baja Aragón, el próximo mes de Julio.

¿Quieres ser tú? Infórmate en cualquier oficina HISPANO 20.

Esto es la continuación de un proyecto que comenzó con éxito en la última edición del París-Dakar. El Nissan Patrol del HISPANO-20, con Alejandro Linati al volante, llegaba a Dakar.

**OBJETIVO
CUMPLIDO**



Hispano 20

EL BANCO DE LOS JOVENES

BARCELONA: Avda. Diagonal, 449. Tel. (93) 419 06 60
BILBAO: Plaza de San Pedro, 3. Tel. (94) 435 46 18
GRANADA: Trajano, 1. Tel. (958) 26 24 82
MADRID: San Francisco de Sales, 31. Tel. (91) 253 28 87
OVIEDO: Plaza de la Gesta, 4 y 5. Tel. (985) 25 66 46
SALAMANCA: Mayor, 35-37. Tel. (923) 26 87 56
SANTIAGO DE COMPOSTELA: Alférez Provisional, 3 y 5. Tel. (981) 59 81 45
VALLADOLID: Bajada de la Libertad, 4. Tel. (983) 30 66 47
VALENCIA: Serrano Morales, 4. Tel. (96) 373 25 45
ZARAGOZA: Capitan Portales, 1. Tel. (976) 23 07 97
ZARAGOZA: Plaza de San Francisco, 13-14. Tel. (976) 56 72 55

BMW 850i

REY DE BAVIERA

Después de mucho hacerse de rogar, el BMW 850i ha hecho su debut. Su llegada se realiza en una aureola de maravilla de la técnica, propiciada por sus diseñadores.

DENTRO de unas pocas semanas, este superdeportivo con trescientos caballos y un motor de doce cilindros y 48 válvulas estará a disposición de los compradores. La única incógnita reside en si verdaderamente es tan maravilloso como sus fabricantes dicen.

A primera vista, este coche aparece como un producto extremadamente bien equilibrado, entre los que se espera de un coupé superdeportivo y un automóvil de lujo. Es, en definitiva, un muy digno sucesor del eterno Serie 6. Sus líneas son deportivas, pero a la vez tienen un toque clásico. El morro tiene mucha personalidad y desvela ligeramente las posibilidades que se esconden debajo del capó.

En términos generales podemos decir que los técnicos de la marca Bavara han hecho bien su trabajo. La arquitectura general del coche es de un 2+2, con algunos aspectos funcionales sorprendentes. Por una parte, no han caído en la trampa de hacer un coche pequeño. Su longitud total

es de 4,80 metros con una anchura de 1,85 metros. Las plazas posteriores son pues bastante utilizables con un maletero de 360 litros.

Durante este primera toma de contacto por las carreteras bávaras, hemos obtenido una grata impresión de lo que debe ser un superdeportivo. Es sorprendente la interpretación que hacen los ingenieros alemanes de cómo debe ser un deportivo de gran clase. Atrás han quedado las incomodidades que tradicionalmente habían afectado a los grandes deportivos. El 850 es un claro ejemplo de que 300 caballos también pueden alojarse en un deportivo lujoso, refinado y muy seguro.

El primer contacto físico con el 850 se produce a través del mecanismo de apertura de puertas. Lo que en otros coches es simplemente eso, un mecanismo, en el 850 es un alarde de alta tecnología electrónica. Como por arte de magia, las ventanillas bajan unos milímetros, para liberarse del cansado ajuste que elimina de una vez por todas los molestos ruidos ae-



UNA NUEVA LINEA.

Los técnicos de BMW han roto moldes con su última creación.





A TODA MAQUINA.

El 850i es un coche polifacético. Igualmente rueda a gran velocidad por autopista, como se desliza con suavidad por una carretera de montaña.

FICHA TECNICA

BMW 850i

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	12 en V
Cilindrada (c.c.)	4.988
Árbol de levas	1 por bancada
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	300cv(220kw)/5.200
Pár máximo / r.p.m.	45,9mkg(450nm)/4.100
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,5
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent/Discos vent
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.790
Largo/ancho/alto (mm)	4780/1855/1340
Capacidad del depósito (l)	90
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	19,8
A 90 km/h (l/100 km)	8,8
A 120 km/h (l/100 km)	10,4

rodinámicos a alta velocidad. Este punto lo pudimos comprobar personalmente a 250 kilómetros por hora y a pesar de la ausencia de montante central, las ventanillas quedan perfectamente selladas. Esto contribuye definitivamente al silencio de marcha general del coche, en el cual el sonido ambiental se limita al suave ronroneo del doce cilindros. El coeficiente de penetración aerodinámico es de 0,20.

Al introducir la llave en el contacto, la columna de la dirección se sitúa automáticamente en una posición prefijada por el conductor, para que las maniobras de entrada y salida se hagan con más facilidad. Los asientos son de regulación eléctrica y los cinturones de seguridad están integrados en su estructura.

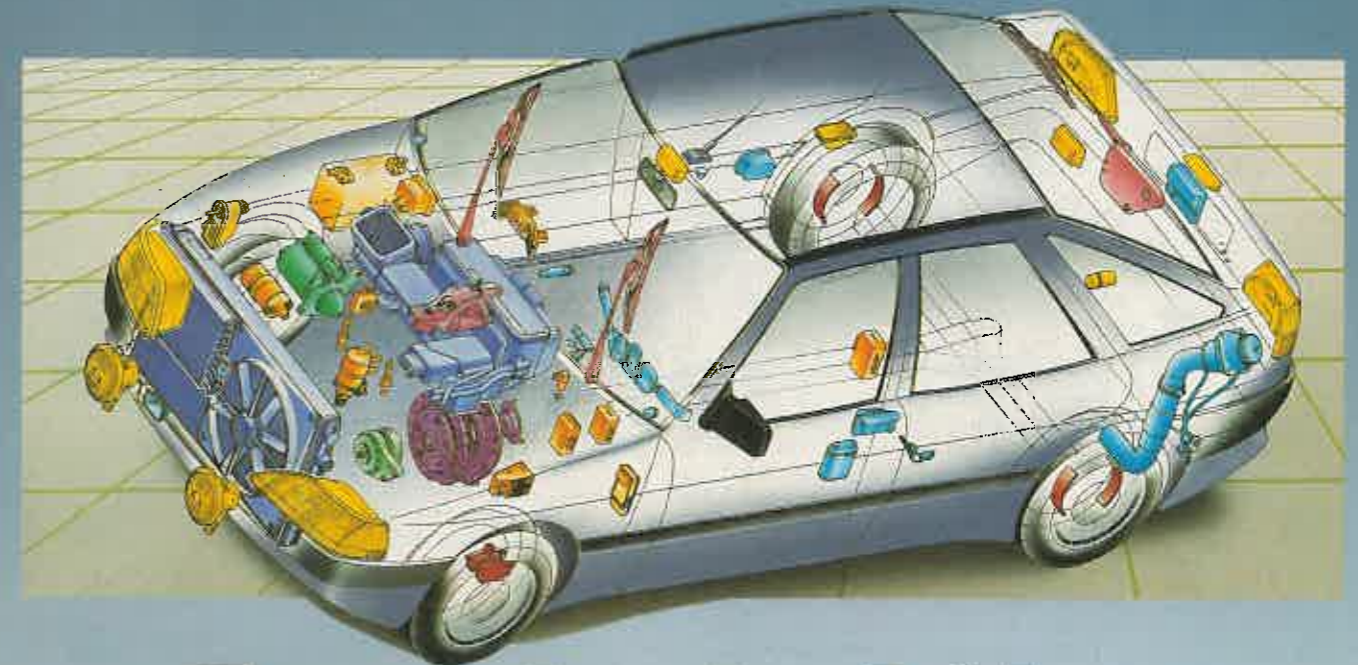
Absolutamente todos los mandos están situados de forma lógica y al alcance de la mano. El estudio ergonómico es perfecto.

El acceso a las plazas posteriores es más fácil de lo que cabría esperar. El asiento delantero se desplaza sólo para dejar paso. Los asientos posteriores son generosos y hay altura suficiente para un adulto. El único inconveniente reside en el espacio para las piernas.

Otro de los artilugios que llaman la atención es el control automático ambiental, que mediante sensores, detecta cual-

Valeo

Fabricante del Recambio Original



Tecnología Líder

VALEO fabrica la más amplia gama de equipos y funciones para su automóvil con la más alta tecnología, garantizando su seguridad y la calidad de sus productos.

VALEO avanza día a día equipando en origen a la mayor parte de turismos y vehículos industriales.

Seguridad VALEO, Calidad de Origen.



Valeo

El equipo del automóvil



ELECTRONICA AL PODER.

En elementos tales como el reglaje de los asientos hay una gran presencia de la electrónica.

PUESTO A MEDIDA.

El conductor se encuentra como en un traje a medida.

quier tipo de gas, para proporcionar la mejor aireación a los ocupantes.

Pero lo que de verdad están esperando leer es como se desenvuelve este superdeportivo. Pues bien, lo primero que se aprecia es un silencio sepulcral. Este doce cilindros es muy silencioso y a alto régimen, sólo se oye un potente silbido.

La caja de cambios es manual de seis velocidades. La primera es a la izquierda y hacia atrás. La precisión podría mejorarse para evitar algunos errores al cambiar si no se está perfectamente concentrado. La velocidad máxima se alcanza en sexta a un régimen moderado; unas 5.300 vueltas. Está limitada electrónicamente en 250 kilómetros por hora, pero este coche está capacitado para rodar a velocidades por encima de los 270 kilómetros por hora.

En todo momento el conductor está ayudado por toda una serie de sistemas electromecánicos como son el Control Automático de Estabilidad (ASC) y el antibloqueo de frenos (ABS). De esta forma la potencia se transmite al asfalto con toda seguridad. Es un coche que permite una conducción relajada, pero del cual se pueden obtener unas prestaciones muy brillantes. Los 6,8 segundos en alcanzar los cien kilómetros por hora desde parado

DISEÑO DE VANGUARDIA

EN todos los aspectos del desarrollo de este BMW, se aprecia un cuidado diseño. Un punto que nos llamó la atención es el curioso cuadro de instrumentos, con las dos grandes esferas que parecen estar montadas una sobre otra. Esta frivolidad, que era impensable en un coche alemán hace tan sólo unos años, supone ahora la confirmación de que ha entrado un nuevo aire en los departamentos de diseño de las marcas más tradicionales.



COUPE DE LUJO

A pesar de ser un deportivo, no se descuida el confort.



MOTARDS®

NO TODOS LOS ZAPATOS SIRVEN PARA IR EN MOTO.

ASANA®

*Motards
Si
Alex Criville*

Campeón del Mundo de 125cc.





ELEGANTE Y DEPORTIVO.
Las líneas del 850i rebotan estilo.



AMPLIO MALETERO.
El maletero es digno de una gran berlina.

DOCE CILINDROS.
El motor desarrolla 300 poderosos caballos.

son absolutamente reales y los frenos hacen honor a la tradición bavara. Los 1.800 kilos se detienen con toda suavidad y energía.

La suspensión es otro alarde de equilibrio. Siempre se mantiene un buen control del coche y no resulta blanda, pero la suavidad para pasar por encima de las irregularidades del asfalto, haría palidecer a muchas berlinas de lujo, incluso de la misma marca.

Tras el examen, podemos decir que este BMW, es exactamente lo que parece: un brillante coupé deportivo que marcará un hito entre los de su especie.

Para los interesados, el secreto se llama 135.000 Marcos (unos 9,2 millones de pesetas), pero las peticiones están cubiertas para los primeros cuatro años, en los cuales se espera producir unas 12.000 unidades anuales.

Texto y fotos: Rolf Häring

LA COMPETENCIA

	BMW 850i	CORVETTE ZR1	MERCEDES 500SL	PORSCHE 928 GT
VELOCIDAD MAXIMA	290 km/h	290 km/h	290 km/h	275 km/h
ACELERACION				
De 0 a 100 km/h (sg)	6,8	4,8	6,2	5,8
1.000 m salida parada (sg)	26,3	-	25,8	25,5
CONSUMO (120 km/h)	10,4	16,0	12,0	12,0
PRECIO (ptas)	9.200.000	8.500.000	13.300.000	14.400.000

NUEVO AVANCE EN CARGADORES DE BATERIA

FERVE F-920

FERVE ha diseñado el F-920 utilizando las últimas novedades que nos ofrece la electrónica y bajo un cuidadoso estudio ergonómico que faciliten su manejo.

Trabajar con el nuevo cargador de baterías F-920 es sentir la satisfacción de poseer una rápida y eficaz herramienta que, junto a su bello diseño, reúne todas las ventajas de una avanzada tecnología.

Con el F-920 podrá cargar directamente las baterías sin necesidad de sacarlas del vehículo, evitando pérdidas innecesarias de un tiempo precioso. Aumentará la eficacia de su taller y podrá ofrecer a sus clientes un inmejorable servicio de asistencia.

- * CARGA RAPIDA
- * CARGA LENTA
- * AYUDA DE ARRANQUE



CARACTERISTICAS TECNICAS:

ALIMENTACION SECTOR. 220 V ~ - 50/60 Hz - 1.110 W
CARGA RAPIDA. 12 V - 55 A
CARGA LENTA. 12 V - 20 A
AYUDA DE ARRANQUE. 200 A
CAPACIDAD MIN. BATERIA. 28 Ah
DIMENSIONES. 750x215x165 mm.
PESO. 18 Kg.

Imprescindible en los talleres de reparación, estaciones de servicio, garajes, empresas de transporte y en cualquier lugar donde se preste servicio a los vehículos.



FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

RENAULT 21 TXI

POR TODO LO ALTO

El amplio hueco que había entre el R-21 TXE,

con sus 120 caballos y el R-21 Turbo de 175, queda ahora cubierto con una versión de 140 caballos gracias a una moderna culata de tres válvulas por cilindro.

Enviado especial

Víctor Piccione

ESTE nuevo R-21 supone un término medio entre una berlina eminentemente familiar y otra con unas fuertes tendencias deportivas. Así pues, el interior es semejante al resto de los modelos de la gama pero con algunos detalles puramente deportivos, tal y como el espectacular alerón posterior en el tres volúmenes o las atractivas llantas de aleación. Pero en verdad lo que marca la diferencia es la culata de doce válvulas que ha cambiado radicalmente el rendimiento de este automóvil. Estos veinte caballos de más son suficientes para dar un nuevo carácter, lo cual se materializa en una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien por debajo de los diez segundos.

Las nuevas posibilidades de este motor han obligado a modificar algunos puntos, tales como los tarados de la suspensión y los frenos, que ahora son de mayor diámetro sobre las ruedas delanteras.

También los neumáticos suponen un fuerte avance respecto al TXE, ya que son de perfil superbajo de 185/55 VR 15. Es-



FICHA TÉCNICA	
R-21 TXI	
MOTOR	
Disposición	Delantero Longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Árbol de levas	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	140 CV (103 kw) / 6.000
Par máximo / rpm	17,9 mkg (175 nm) / 4.300
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
DIRECCION	
Sistema	De cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,4
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Disco vent / Disco
SUSPENSIONES	
Delantera	MacPherson
Trasera	Brazos tirados
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.140 (1.155 el 5 puertas)
Largo/ancho/alto (mm)	4.528/1.725/1.415
	4.461/1.725/1.390 (5 puertas)
Capacidad del depósito (l)	66
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad Máxima (km/h)	210
Consumo Urbano (l/100 km)	12,2
A 90 km/h (l/100 km)	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	7,8

tas nuevas llantas de 6,5 x 15 pulgadas son de aleación ligera y por su diseño permiten una perfecta ventilación de los frenos.

En los casi 500 kilómetros de recorrido de pruebas, el R-21 TXI se reveló como una berlina muy rápida y cómoda. Por autopista se pueden mantener velocidades crucero en torno a los 200 kilómetros por hora sin exprimir el motor. Los desarrollos del cambio están perfectamente adaptados y aprovechan hasta la última revolución del motor. Si las condiciones son favorables, es posible llegar a entrar en la zona roja del cuentavuelts incluso en quinta.

Además de sus brillantes prestaciones, este motor disfruta de un consumo bastante contenido gracias a su capacidad para rodar a un régimen bajo. Entre 2.500 revoluciones por minuto y 6.000 el par es casi constante. El fabricante anuncia unos consumos que van desde 6,5 litros cada cien kilómetros a noventa hasta unos 12,2 en ciclo urbano.

Con los nuevos neumáticos la precisión de la dirección se ha beneficiado y el comportamiento es muy sano, puesto que en las tortuosas carreteras de la serranía del Maestrazgo, el R-21 TXI se comportó a las mil maravillas. Los frenos, al igual que en el TXE, disponen de sistema ABS de serie y gracias al redimensionado de su diámetro permiten una frenada potente y segura.



DOS VERSIONES

Los nuevos TXI se comercializan en carrocerías de dos y tres volúmenes con el mismo precio y equipamiento.



MOTOR DE DISEÑO. Además de sus virtudes mecánicas, el nuevo motor resulta muy bonito estéticamente.

Los TXI están disponibles en las dos carrocerías, es decir dos y tres volúmenes. Esta última, destaca por un voluminoso alerón situado en el vértice del maletero.

El precio de este nuevo modelo, es también de impacto, puesto que esta versión, con un equipamiento de primera fila (aire acondicionado, ABS, ordenador de a bordo, etc...) cuesta 2.720.020 con impuestos incluidos. Como opción se ofrece la tapicería de los asientos de cuero por 192.000 pesetas y la pintura metalizada por 42.000. Por su precio y potencia, el TXI se sitúa en un lugar muy interesante dentro del mercado nacional. Por un lado se desmarca de los rivales tradicionales del TXE, los cuales quedan por detrás en potencia, y por el otro, entra en competencia directa con otros que parecían muy por encima, con la ventaja de un precio muy

competitivo. Así pues, entre los rivales hay que destacar al Alfa 75 Twin Spark que es de los pocos capaces de mojar la oreja al R-21 en lo que a prestaciones se refiere, pero tiene que doblegarse en cuanto a equipamiento y precio. Muy cerca tiene al Opel Vectra GT que queda casi a la par en prestaciones pero ligeramente por detrás en precio y equipo, mientras que tanto el Audi 90 como el Passat, tienen el lastre de unos precios muy desfavorables. Es curioso ver que entre los rivales directos entran cuatro japoneses, que cada día afinan más en precio.

Como colofón cabe decir que dentro de la agitada primavera que tiene prevista Renault hay que anunciar que a finales del próximo mes de mayo hará su presentación oficial en España el Renault 21 Turbo Quadra. ○

MODELOS EN LIZA

	RENAULT 21 TXI	ALFA ROMEO 20TS	AUDI 90 2.2E	MAZDA 626	MI SUBISHI GALANT	NISSAN BLUEBIRD 1.8T	OPEL VECTRA GT	TOYOTA CAMRY	VW PASSAT GT
POTENCIA	140 CV	148 CV	136 CV	148 CV	145 CV	135 CV	129 CV	128 CV	136 CV
VELOCIDAD MAXIMA	210 km/h	205 km/h	214 km/h	208 km/h	204 km/h	195 km/h	206 km/h	190 km/h	206 km/h
ACELERACION									
De 0 a 100 km/h (sg)	9,2	8,2	9,2	9,4	8,8	8,6	9,6	9,4	10,2
1.000 m salida parada (sg)	29,9	34,1	34,5	34,9	32,4	31,6	30,8	35,3	36,7
CONSUMO (120 km/h)	7,8	8,4	9,3	8,8	8,9	7,0	8,5	8,6	8,6
PRECIO (ptas)	2.720.020	2.609.766	3.004.744	3.835.099	3.808.499	2.590.914	2.401.919	3.079.082	3.051.048

CARGADOS LOS BURROS



P. PLICOT

El cuatro de abril pasado hemos estrenado el noventa y ocho por ciento de la nueva ley de tráfico y seguridad vial referida a las definiciones básicas, responsabilidades y multas.

El cava tuvo que correr a chorro en muchos despachos oficiales: nuestros elegidos tienen ya los medios idóneos para castigar a los automovilistas como se lo merecen, culparles hasta la saciedad con la buena conciencia del derecho y, por si fuera poco, ocultar su falta de imaginación en arreglar el tráfico, detrás de la lluvia de costosísimas papeletas valoradas entre quince y cien mil pesetas, pagaderas de nuestras carteras con toda la fuerza de las disposiciones estatales.

El dos por ciento restante de la ley nos será concedido algún día, si nos porta-



mos bien, ya que se refiere a la limitación de velocidad en autopistas, 120 kilómetros por hora en vez de 100 kilómetros por hora en la actualidad, y a la velocidad en todas las autopistas, 130 kilómetros por hora en vez de los actuales 120 kilómetros por hora.

Además, con un poco de paciencia, nunca nuestras Autoridades tendrán que otorgarnos esos «peligrosos» incrementos de velocidad: al cosechar una buena multa por cualquier insignificancia, la mayoría de nosotros se quedará sin un duro para la gasolina y, por consiguiente, totalmente despreocupada del tema velocidad.

Cuando llegue aquel día, grandioso, por fin habremos alcanzado la igualdad y serenidad democráticas y, de nuevo, podrá volver a hablarse del «españolito de a pie» sin problemas de aparcamiento, de circulación, de polución y demás inconvenientes debidos a ese asqueroso y demoníaco ingenio llamado

«automóvil».

¿Una catástrofe?, Inoj, todo lo contrario. Con una red vial limpia de coches, ¡cuántas cosas podríamos organizar entre maratones, carreras ciclistas y demás deportes pedestres con participantes del mundo entero ansiosos de encontrar silencio y aire puro! También podríamos soltar todos los burros nacionales y acoger buena parte de los extranjeros, aunque con precaución y resevas porque nuestro parque ofrece tal diversidad de estos mamíferos, escondidos en disfraces tan insospechados, que la importación no nos parece concebible sin previo referéndum nacional.

En realidad no se nos consultará para nada porque queda patente que tanto políticos como la Administración saben mejor que nosotros lo que nos conviene: «jogging» y orden que les permitan disfrutar de sus altos cargos sin quebrantamientos de cabeza.

Por eso mismo la nueva ley se presenta como el perfecto compendio de nuestras culpas y responsabilidades y, para que conste, las tenemos todas, todas sin la menor excepción, sin el más mínimo atenuante, sin ningún recurso concebible. Que se trate del estado de ánimo y de la salud, del estado de las vías y del tiempo, de la señalización, del coche, de los pasajeros y de los transeúntes, no tenemos escapatoria posible: debemos prever todo con antelación, apreciar y juzgar de todo sin fallos y, ¡cómo no!, según la fórmula consagrada, adecuar nuestra conducción «a las condiciones ambientales».

Francamente genial y genialmente sencillo. Naturalmente los agentes de tráfico van «a recibir una formación profesional adecuada»... Pues, amigos del volante, cuando se aplique la ley a rajatabla, los que no estén, al mismo tiempo, médicos, ingenieros, meteorólogos y brujos tendrán que retirarse después de haber encontrado un buen escondite campestre para el vehículo.

¡Hasta la semana que viene para ofrecerles otras maravillas!

Está demostrado que tanto los políticos como la Administración saben mejor que nosotros todo aquello que nos conviene

Con la nueva Ley de Tráfico, al cosechar una buena multa, la mayoría de nosotros se quedará sin un duro para la gasolina

Seguro que te gusta

ES LO ULTIMO DE

irving
hi-fi d'élite

TEXSA

ENTENZA, 147. TEL: 4 10 68 95 - 4 10 67 21 FAX: 3 21 58 16. 08029 BARCELONA



NUEVO PEUGEOT 309 LOOK



MIRA, ES EL NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. FIJATE EN SU LINEA. P.V.P. (IVA y transporte incluidos)

ES TU PROPIO LOOK. DISFRUTA SU ESTILO CON TODO DETALLE: ESPEJOS LATERALES, FAROS ANTINEBLA, EMBELLECEDORES DE RUEDA, BANDA LATERAL, VOLANTE DE CUATRO RADIOS, NUEVOS DETALLES EN TAPICERIA... UN LOOK CON ESTILO PROPIO, Y ATRACTIVO HASTA EN EL PRECIO: 1.470.000 PTAS. CON IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS.

NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. TU PROPIO LOOK.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso



GRAN GARANTIA. En los «vehículos estrella» de Pegaso se ofrece una garantía integral que cubre 68 puntos vitales del vehículo.

LA ESTRELLA DE PEGASO

NUEVO CONCEPTO

Pegaso está llevando a cabo una campaña de potenciación del vehículo usado. Por eso acaba de iniciar la comercialización de los «vehículos estrella», vehículos que se someten a una profunda revisión y que disfrutan de una garantía de seis meses.

PEGASO acaba de presentar un nuevo servicio destinado a los compradores de vehículos de ocasión. Este servicio denominado «vehículos estrella de merca-ocasión Pegaso» se encarga de ofrecer al usuario una garantía integral que cubre un total de 68 puntos vitales del vehículo. Puntos entre los que destacan la verificación completa del motor, caja de cambio, ejes, frenos, transmisión, dirección, ruedas y neumáticos y cabina.

Bajo esta denominación tendrán cabida todos los modelos de la marca que tengan hasta 6 años de edad, que es el plazo que existe en la actualidad para la concesión de nuevas autorizaciones de transporte para tarjetas locales y nacionales.

El periodo de duración de la garantía que se aplica a los vehículos estrella de

Pegaso es de seis meses, y en ella están incluidos todos los órganos principales del vehículo. Esta garantía estará respaldada directamente por la fábrica y gozará de una cobertura nacional, hecho que permitira al usuario de uno de los vehículos estrella disfrutar de la atención de cualquiera de los 76 concesionarios y 214 servicios autorizados que componen la red Pegaso.

La presentación del nuevo servicio de Pegaso se realizó en Mollerusa (Lérida) aprovechando la celebración en esta localidad de la primera Feria del Tractor, Automovil y Vehículo Industrial de Ocasión (Autotractor). Una feria que a pesar de tener ámbito regional, contó con una amplia representación de expositores. ○

Gonzalo Serrano

ASISTENCIA EN CARRETERA, COCHE TALLER

EL Real Automóvil Club Vasco Navarro acaba de incorporar un nuevo modelo a su parque de vehículos destinados a prestar ayuda en carretera. Se trata de una furgoneta Renault Trafic equipada con todo lo necesario para poder solventar pequeñas averías.

Este nuevo vehículo se encargará de llevar a cabo aquellas reparaciones que como mucho necesiten entre 20 y 30 minutos para ser solventadas, ya que en caso de que se haya producido una avería cuya reparación implique un periodo de tiempo mayor, el Real Automóvil Club Vasco Navarro ofrece a sus asociados la solución de utilizar la correspondiente grúa que transportará el vehículo de forma gratuita hasta el taller más cercano.



PARA PEQUEÑAS AVERÍAS. El RAC Vasco navarro ha adquirido una Renault Trafic para emergencias.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Honda Accord 2.0 16, Honda Prelude EX, Honda Prelude EX Aut.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.

ISUZU

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like C.de Salamanca, S.A. Tel.: (91) 253 34 00.

OPCIONES: Pintura metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 163.300 ptas. Diferencial autoblocante: 4.0 Berlina: 46.920 ptas. Techo corredizo: 4.0 Berlina: 169.640 ptas. Nivelador de suspensión: 4.0 Berlina: 120.000 ptas. Ribete tapizado: 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 69.820 ptas. Tapicería no estándar (Magnolia): 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 91.600 ptas. Precio con IVA incluido.

LADA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

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

LANCIA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fire, Y 10 Fire: 18.000 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo Diesel: 39.900 ptas. Aire acondicionado: Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. Servodirección: Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 69.850 ptas. Ruedas de aleación: Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. Trip Master y Check Control: Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. Cortina Parasol-Apoyacabezas posterior: Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo: Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. Asiento anterior con mando eléctrico la calefacción: Thema i.e., Turbo: 73.150 ptas. Tapicería Cuero: Thema

i.e., Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 8.32: 133.000 ptas. Red: Thema Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. Bandeja portaobjetos: Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. Calefacción Automática: Thema Turbo i.e., SW: 39.767 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total.

LAND ROVER

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

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

LOTUS

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Lotus España, S.A. Tel.: (91) 259 94 63.

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

MASERATI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 228: 88.850 ptas. Techo corredizo: 422, 430: 175.331 ptas. Suspensión ACT: 2.24 V: 172.000 ptas. Cambio Automático: 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. Tapicería de Piel: 222: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. Dirección Asistida: 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Tecnitrade, S.A. Tel.: (91) 262 42 35.

OPCIONES: Aire acondicionado: RX7: 248.720 ptas. 626 2.0 GTI hatchback: 198.000 ptas. 626 coupé 2.0i 16V: 228.480 ptas.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like 200 D, 200 T Diesel, 230 E, 230 CE, 250 D, 250 Turbo, 250 Turbodiesel, 260 E, 260 E 4 Matic, 260 SE, 260 SE, 300 CE, 300 CE 24v, 300 E, 300 E 24v, 300 TE, 300 TE 4 Matic, 300 TE 24v, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v, 300 E 4 Matic, 300 E, 300 D, 300 D 4 Matic, 300 T, 300 T Diesel, 300 T Turbodiesel, 300 TD Turbo D 4 Matic, 420 SE, 420 SE, 420 SEL, 420 SEC, 420 SEC, 500 SE, 500 SE, 500 SEL, 500 SE, 500 SE, 500 SE, 560 SEC, 560 SEC, 240 GD W 460, 240 GE W 460, 300 GD W 460, 280 GE W 460, 280 GE W 460.

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 300 D 4 Matic, 200 D, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TDT 4Matic, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 300 CE, 300 CE, 300 CE 24v: 163.861 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 560 SEL, 420 SEC, 500 SEC: 183.806 ptas. 300 SL, 300 SL 24v: 164.388 ptas. Tapizado en tela especial: La gama 190, excepto el 190 E 2.5 16 V, y todos los modelos de las clases 200 y 300: 34.314 ptas. Tex (incluye apoyabrazos abatible trasero): La gama 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 58.786 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas. Cuero: Toda la gama 190: 300.048 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 y 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 347.529 ptas. 560 SEL, 420 SEC y 500 SEC: 154.945 ptas. 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 248.050 ptas. Terapiopiel: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 237.536 ptas. 230CE, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 237.538 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 267.330 ptas. Amarras: 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 273.980 ptas. 500 SEL, 560 SEL y 420 SEC: 89.376 ptas. Diferencial Autoblocante: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 195.377 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 240 CE, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v: 195.377 ptas. Indicador de la temperatura exterior: Toda la clase 190, 200 y 300: 25.536 ptas. Volante y palanca de cambio revestidos de cuero: Los 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 35.378 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-4v, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 230 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24v, 230 CE, 300 CE 24v: 35.378 ptas. Airbag para conductor y acompañante: Todos los modelos de las clases 200, 300 y SL: 627.611 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador: Los 190: 192.451 ptas. Los modelos de la clase 200 y 300: 214.386 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL: 201.495 ptas. 420 SEC, 500 SEC: 223.972 ptas. Cambio Automático MB, palanca selector en el piso (todos los modelos de gasolina con selector de programa): 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E 2.5 16 V, 200 D, 250 D, 260 D Turbo, 300 D, 200 TD, 250 TD, 300 TD: 278.389 ptas. 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 300 DT, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 200 T, 200 TE, 230 TE, 230 CE, 260 SE: 297.388 ptas. 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 300 TE, 300 TE 24v, 300 TE 4 Matic, 300 CE, 300 CE 24v, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v: 311.752 ptas. Cambio de cinco marchas: 190D, 190, 190 E, 200 D, 200 E, 230 E, 260 E, 200 T, 200 TE, 230 TE: 91.371 ptas. Apoyacabezas traseros: Toda la gama 190: 26.068 ptas. Toda la clase 200 y 300 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 48.412 ptas. Regulador de velocidad: Toda la clase 190, 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEC: 48.412 ptas. Columna de Dirección regulable eléctricamente: Toda la clase 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560

SEL y 560 SEC: 65.569 ptas. 300 SL, 300 SL 24v: 102.410 ptas. Airbag (lado del conductor): Toda la clase 190, 200, 300 y SL: 260.946 ptas. Bloqueo central de cerraduras: Todos los 190 con excepción del 190 E 2.6 y 190 E 2.5 16 V: 65.303 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 200 E, 230 E, 260 E, 200 TD, 250 TD, 200 T, 200 TE, 230 TE: 65.303 ptas. Sistema de Frenos Antibloqueo: Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.6 y del 190 E 2.5 16V: 162.626 ptas. Regulación del resbalamiento al acelerar: 260 E, 300 E, 300 E 24v, 300 TE, 300 TE 24v, 300 CE, 24v, 280 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 420 SEC, 500 SEC, 300 SL, 300 SL 24v, 500 SL: 402.591 ptas. 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 343.805 ptas. Antena Automática sin instalación de radio con dos altavoces delanteros: Toda la Clase 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 74.480 ptas. Apoyabrazos delantero abatible: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 27.398 ptas. La gama 200 y 300: 27.398 ptas. Aire Acondicionado: La gama 190, 200, 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 438.900 ptas. Aire Acondicionado Automático: Toda la clase 200 y 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 558.999 ptas. Clase S con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 120.099 ptas. 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 91.371 ptas. Cristales delanteros aleables eléctricamente: La serie 190: 103.740 ptas. Todas las Clases 200 y 300: 118.370 ptas. Cristales delanteros y traseros elevables eléctricamente: La gama 190: 182.609 ptas. Todas las Clases 200 y 300 con la excepción del 300 CE 24v: 203.450 ptas. Cristales calefóricos, todos más ventanilla trasera calefacionable de una capa: Todos los 190, 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 47.980 ptas. Depósito combustible de 70 litros: 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6: 14.763 ptas. Ajuste eléctrico asiento conductor: 260 E, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 128.345 ptas. Lámparas de lectura atras (2): 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 16.093 ptas. Lintan de metal ligero: Todos los 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 128.345 ptas. 200 D, 200 D: 128.345 ptas. Series 200 y 300 con excepción del 200 TD, 200 D, 200, 300 TE 24v, 300 CE 24v, 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v, 500 SL: 182.609 ptas. Extintor, 2 kilogramos de hidrocarburo halogenado: Las series 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, Sport Line (incluye asientos deportivos delanteros y traseros), chasis deportivo con neumáticos anchos y llantas de aleación: La gama 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 465.500 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 DT, 300 DT 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E: 465.500 ptas. 300 E 24v: 371.070 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like 200 D, 200 T Diesel, 230 E, 230 CE, 250 D, 250 Turbo, 250 Turbodiesel, 260 E, 260 E 4 Matic, 260 SE, 260 SE, 300 CE, 300 CE 24v, 300 E, 300 E 24v, 300 TE, 300 TE 4 Matic, 300 TE 24v, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v, 300 E 4 Matic, 300 E, 300 D, 300 D 4 Matic, 300 T, 300 T Diesel, 300 T Turbodiesel, 300 TD Turbo D 4 Matic, 420 SE, 420 SE, 420 SEL, 420 SEC, 420 SEC, 500 SE, 500 SE, 500 SEL, 500 SE, 500 SE, 560 SEC, 560 SEC, 240 GD W 460, 240 GE W 460, 300 GD W 460, 280 GE W 460, 280 GE W 460.

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 300 D 4 Matic, 200 D, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TDT 4Matic, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 300 CE, 300 CE, 300 CE 24v: 163.861 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 560 SEL, 420 SEC, 500 SEC: 183.806 ptas. 300 SL, 300 SL 24v: 164.388 ptas. Tapizado en tela especial: La gama 190, excepto el 190 E 2.5 16 V, y todos los modelos de las clases 200 y 300: 34.314 ptas. Tex (incluye apoyabrazos abatible trasero): La gama 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 58.786 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas. Cuero: Toda la gama 190: 300.048 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 y 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 347.529 ptas. 560 SEL, 420 SEC y 500 SEC: 154.945 ptas. 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 248.050 ptas. Terapiopiel: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 237.536 ptas. 230CE, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 237.538 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 267.330 ptas. Amarras: 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 273.980 ptas. 500 SEL, 560 SEL y 420 SEC: 89.376 ptas. Diferencial Autoblocante: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 195.377 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 240 CE, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v: 195.377 ptas. Indicador de la temperatura exterior: Toda la clase 190, 200 y 300: 25.536 ptas. Volante y palanca de cambio revestidos de cuero: Los 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 35.378 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 300 D, 300 D 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-4v, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 230 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24v, 230 CE, 300 CE 24v: 35.378 ptas. Airbag para conductor y acompañante: Todos los modelos de las clases 200, 300 y SL: 627.611 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador: Los 190: 192.451 ptas. Los modelos de la clase 200 y 300: 214.386 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL: 201.495 ptas. 420 SEC, 500 SEC: 223.972 ptas. Cambio Automático MB, palanca selector en el piso (todos los modelos de gasolina con selector de programa): 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E 2.5 16 V, 200 D, 250 D, 260 D Turbo, 300 D, 200 TD, 250 TD, 300 TD: 278.389 ptas. 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 300 DT, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 200 T, 200 TE, 230 TE, 230 CE, 260 SE: 297.388 ptas. 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-4v, 300 E 4 Matic, 300 TE, 300 TE 24v, 300 TE 4 Matic, 300 CE, 300 CE 24v, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v: 311.752 ptas. Cambio de cinco marchas: 190D, 190, 190 E, 200 D, 200 E, 230 E, 260 E, 200 T, 200 TE, 230 TE: 91.371 ptas. Apoyacabezas traseros: Toda la gama 190: 26.068 ptas. Toda la clase 200 y 300 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 48.412 ptas. Regulador de velocidad: Toda la clase 190, 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEC: 48.412 ptas. Columna de Dirección regulable eléctricamente: Toda la clase 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560

SE y 560 SEC: 65.569 ptas. 300 SL, 300 SL 24v: 102.410 ptas. Airbag (lado del conductor): Toda la clase 190, 200, 300 y SL: 260.946 ptas. Bloqueo central de cerraduras: Todos los 190 con excepción del 190 E 2.6 y 190 E 2.5 16 V: 65.303 ptas. 200 D, 250 D, 260 D, 200 E, 230 E, 260 E, 200 TD, 250 TD, 200 T, 200 TE, 230 TE: 65.303 ptas. Sistema de Frenos Antibloqueo: Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.6 y del 190 E 2.5 16V: 162.626 ptas. Regulación del resbalamiento al acelerar: 260 E, 300 E, 300 E 24v, 300 TE, 300 TE 24v, 300 CE, 24v, 280 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 420 SEC, 500 SEC, 300 SL, 300 SL 24v, 500 SL: 402.591 ptas. 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 343.805 ptas. Antena Automática sin instalación de radio con dos altavoces delanteros: Toda la Clase 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 74.480 ptas. Apoyabrazos delantero abatible: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 27.398 ptas. La gama 200 y 300: 27.398 ptas. Aire Acondicionado: La gama 190, 200, 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 438.900 ptas. Aire Acondicionado Automático: Toda la clase 200 y 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 558.999 ptas. Clase S con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 120.099 ptas. 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 91.371 ptas. Cristales delanteros aleables eléctricamente: La serie 190: 103.740 ptas. Todas las Clases 200 y 300: 118.370 ptas. Cristales delanteros y traseros elevables eléctricamente: La gama 190: 182.609 ptas. Todas las Clases 200 y 300 con la excepción del 300 CE 24v: 203.450 ptas. Cristales calefóricos, todos más ventanilla trasera calefacionable de una capa: Todos los 190, 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 47.980 ptas. Depósito combustible de 70 litros: 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6: 14.763 ptas. Ajuste eléctrico asiento conductor: 260 E, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 128.345 ptas. Lámparas de lectura atras (2): 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 16.093 ptas. Lintan de metal ligero: Todos los 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 128.345 ptas. 200 D, 200 D: 128.345 ptas. Series 200 y 300 con excepción del 200 TD, 200 D, 200, 300 TE 24v, 300 CE 24v, 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v, 500 SL: 182.609 ptas. Extintor, 2 kilogramos de hidrocarburo halogenado: Las series 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, Sport Line (incluye asientos deportivos delanteros y traseros), chasis deportivo con neumáticos anchos y llantas de aleación: La gama 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 465.500 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 DT, 300 DT 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E: 465.500 ptas. 300 E 24v: 371.070 ptas. Precio con IVA incluido.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like ICA, Tel.: (91) 401 76 62.

MORGAN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.

OPCIONES: Asientos reclinables: Plus 8 Inyección: 65.000 ptas. Barra portaingeniería: 4/4 1.600 Ford 2 asientos, 4/4 Ford 1.600 A.rientos, Plus 8 Inyección: 11.200 ptas. Carrocería y alitas en aluminio: 157.200 ptas. Color especial: En todos los modelos: 42.800 ptas. Funda rueda de repuesto: En todos los modelos: 18.000 ptas. Reposecabeceras: En todos los modelos: 42.500 ptas. Pintura en dos tonos: En todos los modelos: 86.000 ptas. Precio con IVA incluido.

NISSAN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabreante: 3.600kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos los modelos: 4.990 ptas. Portaskis: Todos: 2.953 ptas. Protector de cartar: Todos los modelos: 14.361 ptas. Inclínoómetro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueador automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos los modelos: 152.500ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin ganchos: Todos: 4.802 ptas. Rejilla frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de cartar: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas las Vanette: 44.867

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

ALFA ROMEO

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like Alfaud, Alfa 33, Alfa 75, Alfa 164, etc.

AUDI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 80 CL, 80 CD, 80 GTE, etc.

BMW

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 316, 318, 320, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 2 CV, Dyane, Mehari, LNA, etc.

FERRARI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 308 GTS, 400 GT, 512 BB, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like Uno, Ritmo, Ritmo Cabrio, etc.

ganvam

FORD

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like Uno, Fiesta, Fiesta Cabrio, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 190, 190 E, 190 E 2.3, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 205 Junior, 205 XL, 205 XR, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like Corsa City, Corsa Swing, Corsa Base, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like 924 S, 944, 944 S, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Lists models like R4, R4 TL.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R-5 TL, R-5 GT, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, Superdino C, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Panda 35, Panda 45, Panda 40, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Polo Classic CL 1.3, Polo Classic Bel Air, Polo Fox Diesel, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Metro 1.0, Metro 1.3, Metro M3, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Polo Bunny 1.0, Polo 40 C, Polo C Oxford, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Jaguar XJ6 4.2, Jaguar Sovereign 4.2, Jaguar XJ 12, etc.

MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include APRILIA, BENELLI, BETA, BIMOTA, BMW, CAGIVA, DERBI, DUCATI, FANTIC, GAC, JAWA, JJ-COBAS, KAWASAKI.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include AV-90, SP 95-R, D-65 Cross, D-95 E, New TT, Chopper, GARELLI, HARLEY-DAVIDSON, HONDA, HUSQVARNA, ITALJET, JAWA, JJ-COBAS, KAWASAKI.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include GPX-600-R, ZXR-750, ZX-10, KTM, LAMBERTA, LAVERDA, MECATECNO, MERLIN, MONTESA, MORINI, MOTO GUZZI, PEUGEOT.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include RIEJU, SUZUKI, TORROT, URAL, VESPA, YAMAHA.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Todo está a punto para que a partir del próximo verano se liberalice el precio de los combustibles para automoción. Esta medida, junto a la reforma de la Ley de Carreteras que permitirá que aumente el número de gasolineras, ha acelerado la toma de posiciones de las multinacionales del sector en su búsqueda del mayor bocado posible del mercado español.



PRECIOS LIBRES DE LOS COMBUSTIBLES

TOMANDO POSICIONES

Los responsables en temas energéticos del Ministerio de Industria trabajan a marchas forzadas para preparar el nuevo sistema de precios de los carburantes, entre los que se incluyen los de automoción, de acuerdo con el compromiso suscrito en su día con la Comunidad Europea dentro del tratado de adhesión. Según ese sistema, a partir de finales de junio o primeros de julio los precios de las gasolinas quedarán fijados con un tope máximo por su banda alta, cota que se fijaría desde la Administración con criterios de mercado petrolero y de cambios de divisas, así como con expectativas de recaudación tributaria. El precio por abajo podría fluctuar según los intereses comerciales de las marcas.

Este esquema, en principio muy positivo para los consumidores, está siendo negociado con los representantes del sector petrolero ya que las refinerías privadas se oponen a él dado su deseo de que los precios fueran totalmente libres tanto por arriba como por abajo y sin la intervención de la Administración. Sin embargo, en medios del Gobierno se piensa que actualmente no hay una competencia fuerte entre los distribuidores ya que en la red paralela, es decir, al margen de Campsa, existen muy pocas gasolineras.

Efectivamente, las multinacionales, que se están moviendo con bastante rapidez para abrir estaciones de servicio en toda España, apenas si disponen de momento de una veintena de estas estaciones y has-

ta dentro de un par de años no se espera que tomen posiciones de una forma clara y definida.

Por su parte, las refinerías privadas estiman que teniendo en cuenta que el sector público domina la tercera parte del mercado, va a ser muy difícil ponerse de acuerdo sobre los precios. Ahora mismo Campsa posee cerca de cuatro mil estaciones entre propias y ajenas; Repsol y Petronor abandonan seiscientos estaciones, y la red paralela, como decíamos, una veintena.

El principal motivo de controversia se centra en que la Administración ponga un precio máximo, lo que en opinión del sector privado resta margen de maniobra. Más concretamente se apunta que mien-

CLIENTES DE PRIMERA. El usuario medio será el principal beneficiario de la lucha entablada por el control del mercado petrolero.



tras en un marco estable del mercado los ingresos de las compañías no se ven muy afectados, si se produce una subida las empresas dejan de ganar bastante dinero. Esta situación de precios máximos se mantendría como poco hasta 1992, fecha en la que el Gobierno español se ha comprometido a liberalizar todos los combustibles.

Esta posibilidad tampoco está muy clara en medios del sector privado, ya que la legislación comunitaria no especifica nada sobre este tema. Actualmente en la Comunidad no existe ningún tipo de imposición para adoptar una fórmula concreta ya que tanto en impuestos como en precios

Bruselas ha dejado siempre las manos libres a sus miembros. También es verdad que el sistema de precios fijos por arriba es el más utilizado por aquellos cuyo precio de venta de gasolina es muy alto.

Otra cuestión es la de los impuestos, que la CE quiere armonizar para 1993 con el objeto de erradicar las grandes variaciones de precios de los combustibles y aproximar al máximo las diferencias. Esta propuesta se ha encontrado ya con la oposición frontal de países como Italia y Francia que tienen una presión fiscal sobre los carburantes altísima. En el caso de España no habría grandes variaciones ya que el nivel impositivo se sitúa en la media comunitaria. De todas formas, el Estado sigue recibiendo por este cauce unos fuertes ingresos que, en el pasado año, se elevaron a 775.000 millones de pesetas. El camino hacia la liberalización del mercado petrolero español sigue, por lo

ADIÓS A LA MUGRE. A partir de ahora las estaciones de servicio darán, por fin, servicio.



tanto, avanzando, proceso que se va a acelerar después de que el Ministerio de Obras Públicas haya corregido la orden sobre calzadas de servicio y accesos a zonas de servicio dictada hace ahora dos años. Como se recordará, la Dirección General de Carreteras del MOPU había recibido unos trescientos expedientes solicitando la instalación de estaciones de servicio, expedientes que habían quedado bloqueados como consecuencia de la normativa propuesta en la nueva Ley de Carreteras según la cual las calzadas no tendrían acceso directo a las gasolineras, por lo que éstas quedaban bloqueadas.

La corrección realizada en el pasado mes de marzo va a permitir construir vías de acceso desde la calzada a las gasolineras, que deben estar situadas a cincuenta metros de aquella en las autovías y a veinticinco metros en las carreteras ordinarias.

Estas modificaciones permitirán que la red paralela de gasolineras no encuentre obstáculos en su desarrollo y en el Ministerio de Industria se trabaja estos días febrilmente para conceder las preceptivas autorizaciones. Según los datos de las propias multinacionales, los proyectos de Petrogal, Elf, Total, Shell, Mobil y Agip

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



Uno Turbo i.e.

- 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!



Se advierte del riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos.

suman doscientas estaciones hasta final de 1991, lo que representa una media de treinta y cinco por cada una. Y de aquí a un año más tarde, 1992, las grandes compañías del sector tienen previsto invertir en torno a los cien mil millones de pesetas: unas, las extranjeras, para abrir en nuestro país en torno a seiscientos gasolineras; otras, las nacionales, para defender sus posiciones y salir a otros mercados. Salvo Campsa, los proyectos, por empresas, son los siguientes:

- **Repsol:** Mientras se aclara el tema de Campsa, el grupo público se ha volcado en el exterior. Ha comprado 500 estaciones de la marca británica Carless y negocia un acuerdo con Agip para entrar en el mercado italiano.
- **Petronor:** Está ligada a los planes de Repsol. Su intención es hacer negocios en Francia, mercado idóneo por su proximidad geográfica.
- **Cepsa:** Ha puesto sus ojos en los mercados portugués, italiano y francés ya que con la entrada de las multinacionales su cuota de mercado -un 18 por ciento- se reducirá drásticamente. En Portugal ya opera con mucha fuerza.
- **Shell:** Esta compañía quiere controlar el 15 por ciento del mercado español con unos recursos de gran calibre y para lo-



grarlo proyecta crear su propia red de distribución.

- **Texaco:** Invertirá unos 20.000 millones de pesetas en los próximos años para instalar 200 gasolineras. Sus relaciones con Campsa son buenas y no descarta acuerdos con otras firmas.
- **Total:** Quiere contar en 1992 con 35 gasolineras. Las que ya tiene abiertas reciben suministro desde Francia y también estudia crear su propia red.
- **BPMed:** La sociedad creada al 50 por ciento por British Petroleum y Petromed es la que cuenta con un proyecto más definido. Sus inversiones se calculan en 30.000 millones de pesetas de aquí a 1992 y de 60.000 millones hasta el próximo milenio. Quiere poseer 150 estaciones dentro de dos años y ha llegado a un acuerdo para usar la red de Campsa.
- **Norfolk:** Es la primera empresa extranjera independiente que se instala en nuestro país. Su idea es disponer de un centenar de estaciones en 1992 y podría ceder el abanderamiento de sus gasolineras a las compañías que sean sus suministradoras. También negocia con Campsa la utilización de la red de distribución.

Raúl R. Sáez



GASOLINERAS A EXAMEN

MAS Y MEJOR SERVICIO

LAS multinacionales petroleras han comenzado en los últimos meses a abrir nuevas gasolineras en España. Tan sólo 21 hay en funcionamiento, pero se espera que en 1992 se hayan asentado definitivamente y no resulte tan extraño repostar o utilizar las ofertas complementarias de una multinacional petrolera.

Una de las fórmulas utilizadas para la captación de clientes por estas empresas, además de la futura política de precios y calidad de los combustibles comercializados, es la buena presencia de sus instalaciones y el incremento de servicios integrales a disposición del usuario.

Todas las nuevas estaciones de servicio

se caracterizan por su amplitud, funcionalidad y avanzado diseño. En la mayoría de los casos son autoservicio y disponen de tiendas, engrase, autolavado, taller, cafetería, etc., además de permanecer abiertas las 24 horas. La pretensión de los responsables de estas nuevas gasolineras es conseguir que el cliente no utilice solamente las estaciones de servicio para llenar el depósito de gasolina, sino que pueda hacer uso de todos los servicios complementarios que se presentan como un lugar de descanso y entretenimiento en los largos viajes.

Otro aspecto que cuidan mucho las multinacionales petroleras es la atención al cliente y buena presencia de sus em-



BP MED.

La amplitud y buena disposición de los surtidores es su mejor característica.



CAMPSA.

La empresa española cambia sus estaciones para competir con las multinacionales.



CEPSA.
No quiere perder terreno en este mercado y ajusta sus instalaciones a las nuevas necesidades.



ELF.
La arquitectura de sus estaciones hace que nos veamos inmersos en un ambiente de calidad.



MOBIL.
Sus empleados, pese a estar automatizado el servicio, facilitan cualquier información.



PETROCAT.
Todas sus gasolineras se encuentran en la Comunidad de Cataluña.



PETROGAL.
La buena presencia y la atención de sus trabajadores es su principal característica.

pleados. MOTOR 16 ha visitado una estación de servicio de cada una de las empresas del sector. En conjunto quedamos sorprendidos por el buen hacer de sus dependientes y de los servicios que ofrecen.

AGIP
Este grupo italiano ha inaugurado en el pueblo madrileño de Navas del Rey su primera gasolinera en España. Totalmente automatizada, se compone de una zona de surtidores, tunnel de lavado, tienda «Big Bon», engrase y aparcamiento. Dispone de gasolina sin plomo y tanto cafetería como aseos hacen gala de una extraordinaria limpieza. Un dato que nos llamó la atención es que cuenta con duchas para aquellos usuarios que deseen refrescarse y continuar viaje. En líneas generales, goza de un diseño moderno que hace más agradable la estancia.

BPMED
En el pueblo valenciano de Poble de Vallbona visitamos una de las cuatro estaciones de servicio que tiene instalada en España esta multinacional. Lo primero que salta a la vista es su amplitud y buena disposición de surtidores. Está totalmente automatizada y permanece abierta las 24 horas del día. Dispone de una minitienda de innumerables productos, autolavado, aspirador, aire/agua, etc. La limpieza del conjunto de la gasolinera es otra buena característica, además del gran esmero y atención de sus empleados.

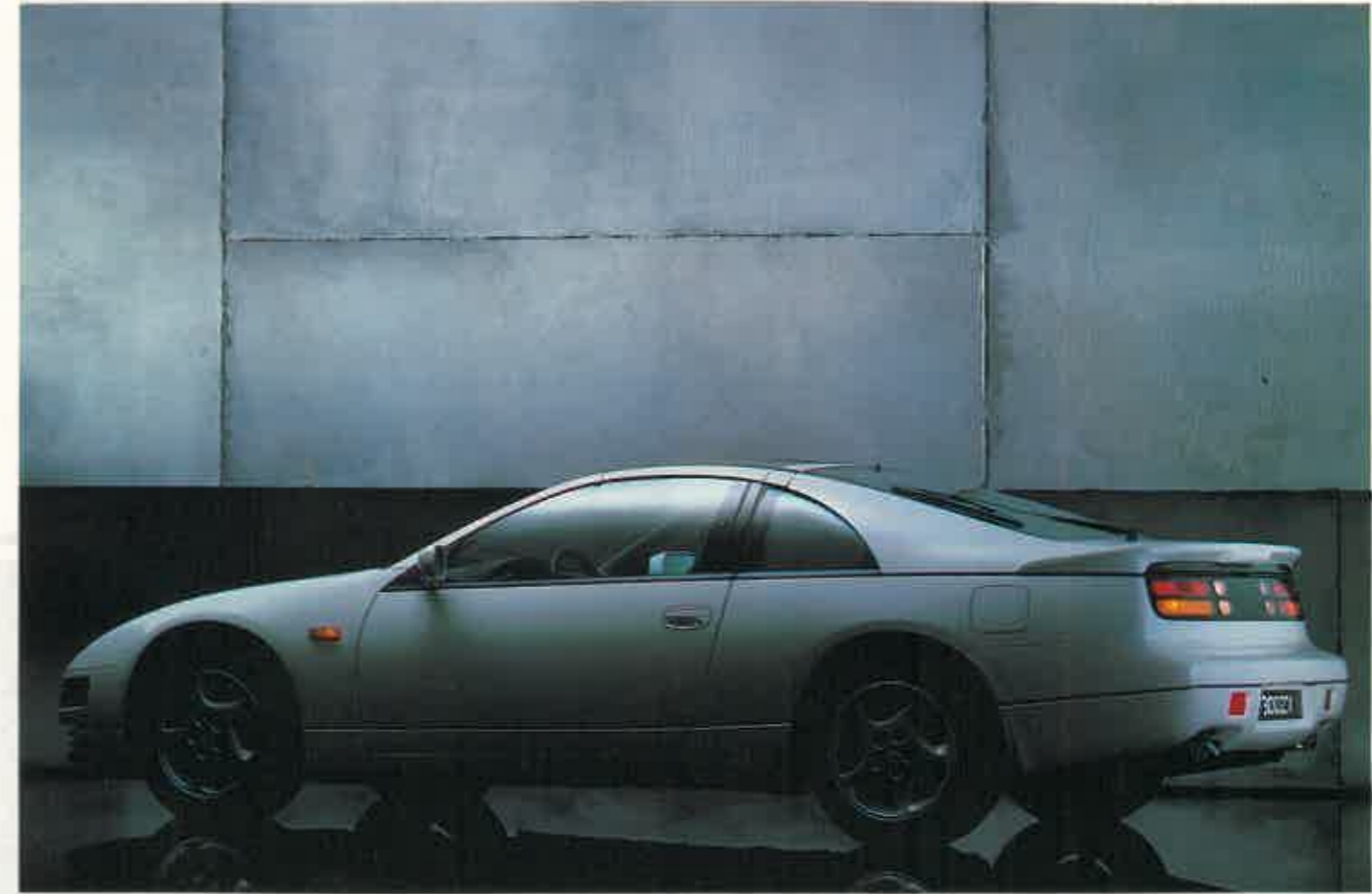
CAMPESA
Con cerca de cuatro mil estaciones de servicio, la firma española trata de mejorar sus ofertas con el fin de no perder su cuota de mercado. La situada en la localidad cacereña de Trujillo ha experimentado numerosos cambios, adaptando sus instalaciones a las líneas marcadas por las multinacionales extranjeras. Incluye una minitienda de diversos productos y un bar. El estilo de su diseño es moderno e invita a hacer un alto en el camino.

CEPSA
En nuestro periplo gasolinero utilizamos los servicios de otra firma española ya asentada en el mercado. Repostamos en la situada en la N-IV, kilómetro 14,300 de Madrid. Los servicios que presta, además del combustible, son minitienda y bar. Su estilo es moderno y acogedor.

ELF
Atentos a las necesidades de un nuevo servicio, Elf ofrece al usuario español las estaciones «Star». Concretamente en Cerdanyola (Barcelona) tiene en funcionamiento una de sus tres gasolineras. Permanece abierta las 24 horas del día y el espacio, junto a la disposición de surtidores es muy acertado. Cuenta con un mini-mercado que ofrece al cliente una gama completa de productos para el automóvil y el automovilista. Está automatizada y la arquitectura de sus instalaciones hace que el usuario se vea inmerso en un ambiente de buena calidad.

MOBIL
La primera estación de servicio que ha abierto Mobil en la Península está situada en el kilómetro 49,5 de la Autovía Sevilla-Málaga. Ocupa ambos márgenes de la

Prototipo fabricado en serie.



NISSAN 300ZX

- 3000 CC
- Biturbo
- 280 CV
- 24 válvulas

- Velocidad programable.
- Suspensión activa Multi-link.
- Dirección inteligente.
- Motor gobernado por ordenador.
- 3 años de garantía total, incluyendo mano de obra y recambios.
- 6 años de garantía anticorrosión.

Hasta hoy, coches así sólo eran prototipos. Ahora Nissan los fabrica en serie.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

autovía y permanece abierta las 24 horas. Está totalmente automatizada con aceptador automático de billetes y servicio minimerca. Su estilo es moderno y disfruta de una gran amplitud y limpieza, resultando muy llamativa para todos los clientes.

PETROCAT

La Sociedad Catalana de Petróleos tiene en marcha cinco estaciones de servicio, todas ellas en la Comunidad de Cataluña. Utilizamos los servicios que ofrece la gasolinera situada en el pueblo barcelonés de Alella. La zona de surtidores está perfectamente estudiada y es amplia. Como complementos al combustible está a disposición del cliente una tienda con diversos productos y próximamente un túnel de lavado.

PETROGAL

Esta empresa petrolera cuenta con dos estaciones de servicio en España. Una de ellas comenzó a funcionar a finales del mes de marzo de este año y se encuentra emplazada en el pueblo toledano de Villafra de los Caballeros. Su estilo es funcional y moderno. La zona de surtidores resulta muy equilibrada, pese a no ser muy amplia. Un «stand» para la exposición y ventas de lubricantes, junto al despacho para atención al público, el «snack-bar» y la cafetería sirven como ejemplo a seguir por otras gasolineras. La buena presencia y atención de sus empleados es otro punto a su favor.

PETRONOR.

Pese a que su estilo es clásico, goza de una gran amplitud y numerosos surtidores.



REPSOL.

Con una gran oferta de servicios complementarios trata de llegar a todos los rincones de España.



SHELL

Sus servicios están automatizados y permiten el pago con tarjeta de crédito.



PETRONOR

Muy cerca de Madrid, concretamente en Aranjuez, ofrece sus servicios una de las doscientas gasolineras de esta firma española. Su estilo es clásico y no muy llamativo, pero goza de una gran amplitud y numerosos surtidores. Túnel de lavado, cafetería y tienda son los complementos que están a disposición de los clientes. Su enclave perfecto hace que constantemente se encuentre público en sus instalaciones, si bien solamente permanecen para repostar o lavar el coche.

REPSOL

Con una gran oferta de servicios complementarios, esta empresa petrolera española trata de llegar a todos los rincones de España. En nuestro repaso a gasolineras decidimos repostar en la estación que tiene situada en la madrileña calle de Hermanos García Noblejas. Se caracteriza por el innumerable público que acude a utilizar sus servicios. Una tienda es la alternativa que se ofrece.

TOTAL.

La atención al cliente es muy esmerada y explican las características del combustible.



SHELL

En la localidad madrileña de Pinto se encuentra una de las gasolineras de la multinacional Shell. Pese a estar totalmente automatizada, varios empleados atienden en la zona de surtidores. Permanece abierta las 24 horas del día y permite el pago con tarjetas de crédito. Además de una minitienda con diferentes artículos, cuenta con un túnel de lavado y aseos

Sin Driving.

Con Driving.



BAUSCH & LOMB ha creado las lentes marrón B. 15 con espejo degradado que permiten controlar el deslumbramiento producido por la luz solar, eliminan el brillo de la carretera



al mismo tiempo que aumentan los contrastes y realzan los detalles, manteniendo una perfecta fidelidad cromática. La calidad óptica de las lentes así como



la eficaz protección contra los rayos infrarrojos y ultravioleta, permiten mantener una visión nítida aunque se conduzca durante horas bajo un sol intenso.

Ray-Ban®
for Driving

Diseñadas para conducir.

BAUSCH & LOMB

AGIP

Número de gasolineras: **1**
 Con gasolina sin plomo: **1**
 Proyecto de nuevas estaciones: **10**
 Servicio de tiendas: **«Big Bon»**
 Suministrador: **Campsa**



BPMED

Número de gasolineras: **4**
 Con gasolina sin plomo: **0**
 Proyecto de nuevas estaciones: **120**
 Servicio de tiendas: **BPMED**
 Suministrador: **Campsa**



CAMPESA

Número de gasolineras: **3.957**
 Con gasolina sin plomo: **241**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tiendas: **Express**
 Suministrador: **Campsa**



CEPSA

Número de gasolineras: **194**
 Con gasolina sin plomo: -
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Propietarios**
 Suministrador: **Campsa - Cepsa**



ELF

Número de gasolineras: **3**
 Con gasolina sin plomo: **3**
 Proyecto de nuevas estaciones: **30**
 Servicio de tiendas: **«Star»**
 Suministrador: **Campsa**



MOBIL

Número de gasolineras: **62**
 Con gasolina sin plomo: -
 Proyecto de nuevas estaciones: **80**
 Servicio de tienda: **Larios**
 Suministrador: **Campsa - Mobil**



PETROCAT

Número de gasolineras: **5**
 Con gasolina sin plomo: **1**
 Proyecto de nuevas estaciones: **40**
 Servicio de tienda: **Propietario**
 Suministrador: **Campsa**



PETROGAL

Número de gasolineras: **2**
 Con gasolina sin plomo: **0**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Propietario**
 Suministrador: **Campsa**



PETRONOR

Número de gasolineras: **200**
 Con gasolina sin plomo: **0**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Petroshop**
 Suministrador: **Campsa**



REPSOL

Número de gasolineras: **450**
 Con gasolina sin plomo: **30**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Propietario**
 Suministrador: **Campsa - Repsol**




SHELL

Número de gasolineras: **79**
 Con gasolina sin plomo: **0**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Propietario**
 Suministrador: **Shell**



TOTAL

Número de gasolineras: **5**
 Con gasolina sin plomo: **0**
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tienda: **Propietario**
 Suministrador: **Total**



presentables para su utilización. La limpieza de su conjunto y esmerada atención por parte de sus trabajadores son otra buena característica que la definen.

TOTAL
 Esta multinacional petrolera tiene en funcionamiento cinco gasolineras en nuestro país. En el pueblo valenciano de Carlet se encuentra una de ellas. Permanece abierta las 24 horas del día y está totalmente automatizada con la tecnología más avanzada. El diseño es moderno y sencillo, resultando muy amplia. La atención al cliente por parte de sus empleados

TEXACO

Número de gasolineras: **51**
 Con gasolina sin plomo: -
 Proyecto de nuevas estaciones: -
 Servicio de tiendas: **«Star Market»**
 Suministrador: **Texaco - Campsa**



es muy esmerada, informando de las características del combustible que comercializan. Otra buena característica es la pulcritud de todo el establecimiento, incluido los aseos.

TEXACO
 Cincuenta son las gasolineras que tiene abiertas esta multinacional fuera de la Península. Próximamente comenzarán sus actividades en el interior, concretamente en la provincia de Madrid y ofrecerán servicios complementarios.

Javier Solano

Fotos: A. Blanco y E. Delgado

1990. EL AÑO DEL CITROËN XM.



1990 es el año de un coche que inaugura una nueva etapa en el mundo del automóvil: el Citroën XM.

La innovación tecnológica del Citroën XM supone la creación de un coche que supera todo lo conocido en materia de seguridad activa. La suspensión hidractiva, que se adapta a las condiciones de la carretera y al tipo de conducción, hace realidad el concepto de los "coches inteligentes".

Diseño firmado por el maestro Bertone,

prestaciones, fiabilidad y todo el lujo que le confiere su extraordinario equipamiento de serie, como corresponde a un coche que es símbolo de una clase superior de automóvil. Estas son las mejores cualidades del "Señor de la carretera".

Este es el año del Citroën XM, por eso ha sido elegido "Coche del año 1990 en Europa" por un jurado formado por los 57 mejores especialistas europeos.

El Citroën XM ha conquistado Europa.



Coche del Año 1990 en Europa.

Autopista. Vi Bilägare. AM. Auto Visie. Stern. Sunday Express Magazine. L'Equipe.

CITROËN XM
 SEÑOR DE LA CARRETERA



Con **cambio**, cada semana, gratis

LA MEJOR NOVELA NEGRA

Cuadernos del asfalto

Catorce relatos inéditos y coleccionables de los mejores autores en lengua española de este género, escritos en exclusiva para los lectores de Cambio 16 y seleccionados por Juan Madrid.

**No se lo pierda.
Esté al día**

cambio La diferencia.



Los tres primeros
y las tapas de la colección
de **REGALO**

NUEVA GAMA ALFA 33

VUELVE LA MODA

Un precio muy competitivo, una gama cuidadosamente elegida y un modelo dotado de la técnica más avanzada, van a ser factores determinantes para que Alfa Romeo sitúe a su 33 en una posición privilegiada dentro del segmento.

RONDABA el año 85, cuando una serie de acontecimientos propiciaron que el Alfa 33 se pusiera de moda.

Ha pasado el tiempo, y Luis Pérez Sala nos recuerda en un anuncio televisivo que el 33 vuelve a estar preparado para afrontar una nueva etapa. La marca ha puesto su mayor ilusión en la nueva versión 16 válvulas, pero no hay que olvidar que la oferta la componen otros tres modelos más con distintas potencias y acabados.

En Italia son ocho las versiones del 33 que se comercializan, pero en el mercado español sólo dispondremos de momento de cuatro, eliminándose las versiones familiares (que nunca calaron demasiado hondo entre el público pese a su bonita línea), los tracción total (hasta que aparezca la versión con cuatro ruedas tractoras permanentes), y el 1.7 con carburadores (demasiado tragón).

La nueva gama, en la que se han repasado tanto las mecánicas como los interiores o la carrocería, sigue contando con modelos dinámicos, con carácter, vehículos capaces de transportar una familia y sin embargo entrar en los esquemas del joven que no quiere un coche aburrido.

El espíritu Alfa se mantiene, como se mantienen algunas pegas que parecen acompañar al coche a lo largo de toda su vida, como la tantas veces comentada imprecisión del cambio. Sin embargo el esfuerzo realizado por la marca italiana, sin reflejarlo finalmente en el precio, ha sido grande y realmente podemos hablar de un coche, en algunos casos, completamente nuevo.

De las cuatro mecánicas ofrecidas en el nuevo 33, dos de ellas están alimentadas por dos carburadores dobles, un sistema poco agradecido económicamente pero que imprime una brillantez inusitada a los motores que lo utilizan, el 1.3 y 1.5. La alimentación de las otras dos se realiza mediante inyección electrónica Bosch Motronic.

Aunque los motores ya existentes se han revisado a fondo realizando algunas mejoras interesantes, ha sido el menos potente de todos, el que ha recibido un aumento de dos caballos y una mejor respuesta general; para ello se ha trabajado fundamentalmente en la distribución. En un primer momento, no se nota mejora alguna en el rendimiento. Tampoco con el Correvit se consiguieron mucho mejores cifras, pero el 33 menos potente nos sigue sorprendiendo como ya lo hacía el anterior, por sus extraordinarias prestaciones en relación a su cilindrada.

Pero es la versión 16 válvulas, la que ha acaparado la mayor atención del público y la mayor inversión de tiempo y dinero por parte de los técnicos de Alfa.

PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Precio ajustado
- Equipamiento

ALFA 33 1.3
PRECIO: 1.581.350

- Dirección pesada
- Cambio impreciso
- Acabado mejorable

DEFECTOS

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Desarrollos del cambio
- Maletero amplio

ALFA 33 1.5
PRECIO: 1.696.352

- Poca diferencia respecto al 1.3
- Dirección pesada
- Manejo del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

- Precio
- Comportamiento general
- Equipamiento

ALFA 33 1.7 ie
PRECIO: 1.824.351

- Manejo del cambio
- Acabado mejorable
- Consumos

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor brillante
- Consumos
- Aspecto atractivo

ALFA 33 16V.
PRECIO: 2.130.445

- Suspensión blanda
- Equipamiento pobre
- Frenos escasos

DEFECTOS



DIVERTIDO.

Los 33 no han perdido el carácter que siempre les ha distinguido, aunque en el 16 válvulas ha primado más la comodidad de los pasajeros. La versión 1.3 es la única que no lleva logotipo trasero.

AIRE DE FAMILIA.

Con el nuevo diseño se ha conseguido mayor penetración, y menores ruidos aerodinámicos; además el aire de familia les beneficia en su aspecto.

Una distribución de dos árboles de levas en cabeza por bancada, acciona las cuatro válvulas en cada cilindro. La inyección multipunto con los inyectores situados en posición descentrada y un sistema electrónico Bosch encargado de gestionar debidamente tanto la inyección como el encendido, consiguen una respuesta muy buena de los 137 caballos. De hecho en nuestras pruebas hemos conseguido superar la velocidad máxima facilitada por la marca en dos kilómetros por hora. En cualquier caso, el 33 16 válvulas supera en prestaciones a uno de sus más directos rivales, el Volkswagen Golf GTI 16V.

Para finalizar el apartado mecánico, sólo nos queda hablar de las dos versiones intermedias, la 1.5 y la 1.7, que se acercan de manera importante a los dos extremos. Un conductor normal va a notar muy pocas diferencias entre los dos modelos de carburadores; les separan 17 caballos pero la sensación es similar. En el caso del 1.7 se ha conseguido un modelo muy equilibrado después de solucionar la sensación de flotabilidad del tren delantero en aceleración. El 33 1.7 de ocho válvulas se muestra ahora mejor adaptado a una conducción combinada y sobre todo más accesible al conductor medio.

Los motores Boxer no han perdido su precioso sonido (algo pesado sin embargo

a altas revoluciones) y tampoco su facilidad para subir de vueltas incluso en el nuevo 16 válvulas.

Las relaciones de cambio se han mantenido invariables y en el caso del nuevo 16 válvulas se han acortado en relación al anterior 1.7 Q.V. para asegurar una respuesta inmediata. También permanece intocable el cambio, y su particular funcionamiento. Las cosas se mantienen más o menos en su sitio mientras no tengamos que realizar la maniobra con rapidez; en caso contrario nos encontramos con una falta de precisión notable y unos recorridos lentos que impiden a veces aprovechar al máximo el motor.

El consumo sigue sin ser el punto fuerte de los 33. Aunque el 16 V no es especialmente gastón, en general todos los modelos son muy sensibles al tipo de utilización, y como normalmente animan a ir deprisa...

Se ha puesto un especial empeño en mejorar el comportamiento del Alfa más pequeño. Las reacciones algo «desmadradas» de la versión 1.7 (las demás eran una delicia), puso en aviso a la gente de Alfa cara a su versión más potente, la 16 válvulas. Las soluciones utilizadas, han permitido disminuir las brusquedades y también que el nuevo modelo admita la mayor potencia sin ninguna pega.

Ahora bien, mientras las versiones ya ▶

La versión menos potente nos sigue impresionando por su brillantez respecto a sus hermanos de gama

miles de tapones con premios de hasta 1.000.000 de Ptas.



DYNOIL

En los tapones de 2 y 5 lts. de aceite **DYNOIL**, podrá encontrar miles de premios de hasta **1 millón de Ptas.**



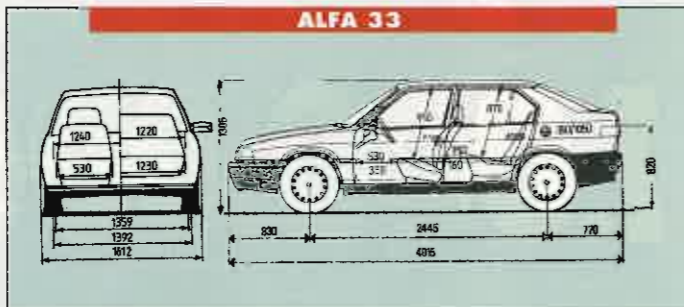
motores más sanos

Polígono Industrial Santa Rita, s.n. Tel.(93) 772 11 12
08755 CASTELLBISBAL (Barcelona).



existentes combinan bien sus posibilidades con el carácter de las suspensiones, el 16 válvulas se muestra algo blando y se queda a medio camino, si no del deportivo auténtico, sí de un producto efectivo al máximo capaz de competir con lo más asentado en el segmento.

Sin embargo, aquel que no vaya a exprimir al máximo el coche, se encontrará con un 33 brillante, un Alfa que aguanta tanto la circulación superlenta de un atasco en ciudad como la conducción más alegre por carretera de montaña o una media elevada en autopista. El 33 16 válvulas hace honor al carácter deportivo Alfa subiendo de vueltas con alegría. Tanto el tren delantero como el trasero aguantan el reto, pero se tendría que haber pensado en un público más marchoso y sacrificar



por él, algo de comodidad. En cualquier caso el comportamiento del 33 sigue siendo muy vivo, sin brusquedades pero pidiendo a gritos una conducción alegre y ágil.

Los dos 33 más potentes cuentan en su

Pese al aumento de equipamiento y a la completa reestructuración, los precios apenas han variado.



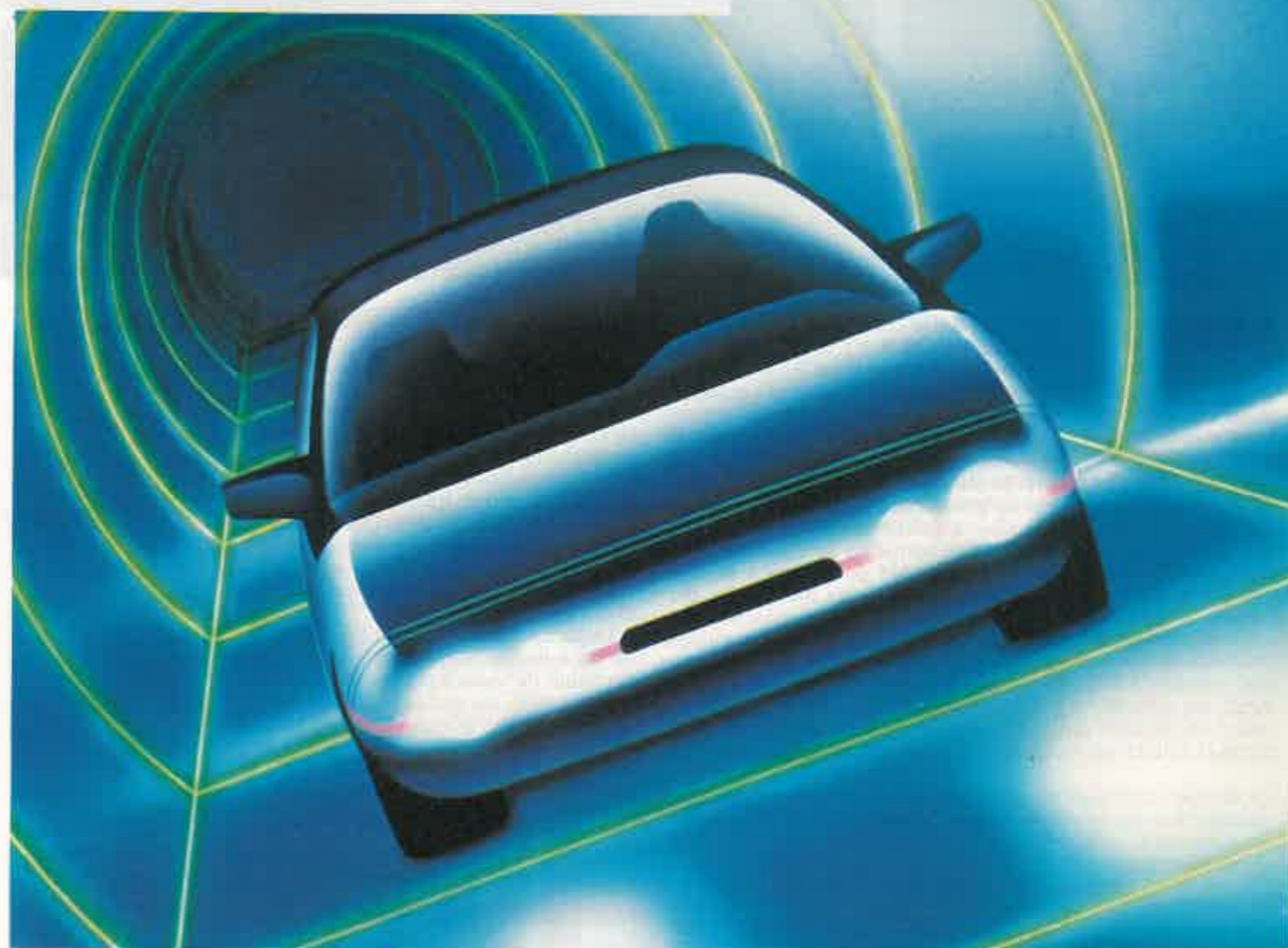
CULATA A LA MODA.

Los retoques mecánicos se han centrado fundamentalmente en la distribución. La nueva culata de 16 válvulas proporciona al 33 más potente, 137 ágiles caballos que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 207 kilómetros por hora.

FICHA TÉCNICA

	1.3	1.5	1.7ie	16V.
MOTOR				
Disposición	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal
Nº de cilindros	4, Boxer	4, Boxer	4, Boxer	4, Boxer
Cilindrada (c.c.)	1.351	1.490	1.712	1.712
Arbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4
Alimentación	2 carburadores dobles	2 carburadores dobles	Inyec. electrónica	Inyec electrónica
Compresión	9,5	9,5	9,5	10
Potencia máxima / r.p.m.	88/6.000	105/6.000	110/5.800	137/6.500
Par máximo / r.p.m.	12,4/4.000	13,9/4.500	15,5/4.500	16,4/4.600
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,0/13,5/19,0	8,6/14,5/20,5	8,6/14,5/20,5	8,6/14,5/20,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	24,5/29,5	26,4/31,8	26,4/31,8	26,4/31,8
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCIÓN				
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,4	3,4	3,4	3,4
Diámetro de giro (m.)	10,4	10,4	10,4	10,4
FRENOS				
Delante	Disco	Disco	Disco	Disco
Detrás	Tambor	Tambor	Tambor	Tambor
Antibloqueo	No	No	Op.	Op.
SUSPENSIONES				
Delantera	Tipo Mac Pherson	Tipo Mac Pherson	Tipo Mac Pherson	Tipo Mac Pherson
Trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5X13	Chapa 5,5X14	Chapa 5,5X14	Aleación 5,5X14
Neumáticos	165/70 SR 13	175/70 TR 13	185/60 HR 14	185/60 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	940	940	970	1.000
Capacidad del depósito de combus	50	50	50	50

Los grandes proyectos necesitan los mejores aliados.



Los actuales diseñadores de automóviles están enfrentados a una carrera vertiginosa cuya finalidad no es sólo ofrecer vehículos más potentes y rápidos. También se exige más seguridad, comodidad, economía, belleza y por supuesto el menor efecto contaminante. Este es el permanente reto al que se enfrenta la industria automovilística. La constante innovación en diseño, materiales y tecnología.

En BASF, hemos hecho nuestro este apasionante reto. Por eso, en estrecha colaboración con los fabricantes, a partir de la química y ciencias afines, investigamos y desarrollamos nuevos productos que contribuyen al éxito de las nuevas ideas.

Toda esta labor se ha materializado, por ejemplo, en la obtención de plásticos más idóneos que los metales, para la construcción de volantes, revestimientos de las puertas y tableros de instrumentos, pedales, depósitos de combustible, tubos de aspiración, ballestas, ejes cardán y piezas de carrocería de gran superficie. Los nuevos sistemas de

lacado reducen la contaminación del medio ambiente al reducirse notablemente su contenido de disolvente.

Estas junto a otras aportaciones sitúan a BASF como uno de los más fuertes aliados del sector. Un directo colaborador que desde el complejo mundo de la química aporta nuevas soluciones que permiten el impulso y el progreso del sector automovilístico.

BASF Española S.A. Tel. (93) 215 13 54
Paseo de Gracia, 99 - 08008 Barcelona

La fuerza de la innovación

BASF



POCAS VARIACIONES. Los interiores apenas han cambiado y se ha trabajado fundamentalmente sobre los asientos. Los del 16 válvulas son los que mejor sujetan y también los más bajos.

equipo de serie con dirección asistida, y ahora también el 1.3 y el 1.5 pueden llevarla en opción. Funciona de maravilla, y se confirma como la opción más recomendable por precio y prestaciones. También hay novedades en un tema clave a estas alturas, el de los frenos. Por una parte la utilización de pastillas ecológicas deja en mano del conductor y en función del rodaje a que las someta, el buen o mediocre funcionamiento de los frenos. Por otra, la posibilidad de recurrir a un antibloqueo de frenos antes inexistente, permite a las dos versiones más potentes aprovecharse por un precio razonable (tendría que ser de serie en el 16V) de una seguridad adicional que nunca está de más. El nuevo 33 16V sale de fábrica con discos ventilados delanteros. La peculiar construcción del motor Bo-

xer (muy plano), ha permitido afilar aún más el morro en el nuevo 33, consiguiéndose un frontal similar al de sus hermanos mayores y un coeficiente de penetración realmente óptimo. También hay que destacar que los ruidos aerodinámicos han desaparecido. Los interiores han cambiado poco, aunque el maletero es ligeramente mayor debido al nuevo diseño de la carrocería. En el 16 V, este diseño incluye un spoiler en el portón que dificulta la visión hacia atrás y obliga a utilizar más a menudo el retrovisor de la derecha. En todos los modelos se han optimizado los asientos, muy pequeños bajo nuestro punto de vista. Los que mejor sujetan son sin duda los utilizados en la versión más potente. La dureza en todo caso es la correcta.

Se dejan de comercializar tres versiones y por lo tanto la gama queda compuesta por cuatro modelos.

CONSUMOS				
Datos en l/100 km	1.3	1.5	1.7ie	16V
CIUDAD				
A 26 km/h de promedio	11,1	12,5	11,3	10,5
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	6,2	6,9	7,2	7,0
En conducción rápida	10,0	11,6	13,3	12,9
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	8,1	8,9	9,2	9,4
A 140 km/h de cruceo	10,0	11,1	11,4	11,6
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	9,3	10,5	10,1	9,3
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	490	430	445	490

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	1.3	1.5	1.7ie	16V
A 60 km/h	15,3	16,2	18,7	17,0
A 90 km/h	44,2	44,8	45,7	43,2
A 120 km/h	68,0	67,9	68,0	66,5

SONORIDAD				
	1.3	1.5	1.7ie	16V
A ralentí	53,4	52,9	52,4	52,0
A 60 km/h	65,0	64,0	63,2	65,0
A 90 km/h	67,4	68,2	69,9	68,6
A 120 km/h	72,5	72,9	73,3	71,7
A 140 km/h	76,2	76,7	75,5	72,7

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

PRESTACIONES				
	1.3	1.5	1.7ie	16V
VELOCIDAD MAXIMA				
Kmh	175	179	184	207
ACELERACION				
400 m. desde parada (seg.)	18,6	17,9	17,5	16,9
1.000 m. desde parada (seg.)	34,2	33,7	32,1	30,7
0-100 km/h (seg.)	12,7	12,0	10,6	9,7
Metros recorridos	220	195	176	159
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,5	19,2	18,6	18,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,4	21,2	20,4	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,4	35,8	34,3	34,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,5	39,5	37,9	38,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,9	11,9	10,6	10,4
Metros recorridos	364	348	331	321
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,8	17,5	14,0	13,8
Metros recorridos	529	512	458	450

EQUIPAMIENTO				
	1.3	1.5	1.7ie	16V
Cuentas de abstracciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables, electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléctrico (zona lateral)	NO/NO	NO/NO	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	OP	SI	SI



MECANICA		
MOTOR	Excelente	El Boxer destaca por su brillantez y su sonido. La nueva culata ha sido todo un acierto.
CAJA DE CAMBIOS	Regular	Continúa siendo imprecisa y poco rápida e impide sacarle todo el partido al motor.
TRANSMISION	Buena	No se han modificado al estar bien combinadas con las posibilidades de cada modelo.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Se consigue rápidamente en cualquier versión, y es particularmente buena en la versión 1.3.
ACELERACION	Buena	Los motores Boxer tienen una gran capacidad para conseguir buenas prestaciones.
RECUPERACION	Normal	No destacan en este apartado, pero tampoco hay nada que reprocharles.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Es precisa aunque algo dura en el 1.3 y el 1.5; la asistencia en los demás está muy conseguida.
FRENOS	Regular	Muy sensibles a la utilización en los primeros kilómetros. Todo, por las pastillas ecológicas.
SUSPENSION	Buena	Más blanda de lo deseado en la nueva versión. A los demás modelos le da personalidad propia.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Regular	Varios factores impiden una óptima posición. Asientos pequeños, pedales descentrados.
CLIMATIZACION	Excelente	Uno de los cambios más importantes, ahora se manejan mejor los mandos y funciona bien.
SONORIDAD	Buena	Para nosotros el sonido del Boxer es precioso, pero sobre gustos...

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Al tener cinco puertas y espacio para cinco personas, supera este apartado sin problemas.
MALETERO	Buena	Ha aumentado ligeramente, aunque ya contaba con un espacio razonable.
CALIDAD	Regular	Se ha descuidado algo este aspecto. No concuerda con la inversión realizada.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	No se puede hablar de coches económicos, pero tampoco de gestiones empedernidos.
EQUIPAMIENTO	Buena	Buena en las versiones bajas y algo pobre en el nuevo 16V, sobre todo en información.
PRECIO	Excelente	Apenas ha aumentado respecto al modelo antiguo, por lo que se puede considerar muy bueno.

NUEVA CLIMATIZACION Tanto los mandos como el sistema de aireación son totalmente nuevos. Sólo el 1.7 cuenta con un Alfa Control en el cuadro. En el 16 válvulas falta algo más de información.

Se podría hablar del mismo cuadro de instrumentos si no fuera por el nuevo diseño de los mandos de calefacción, mucho más manejables y coherentes. El sistema de aireación ha recibido a su vez una profunda revisión y por fin entra el viento a raudales en el habitáculo. También puede adaptarse en opción un sistema de aire acondicionado en todos los modelos. Por cierto, no hemos encontrado ninguna diferencia entre el cuadro de instrumentos de la versión 1.3 y del nuevo 16 válvulas, algo inconcebible al tratarse de una versión con carácter deportivo. Sentados al volante, hay que acostumbrarse a la posición de los pedales, muy desplazados hacia la derecha por culpa del paso de rueda. Sin embargo un volante regulable en altura nos facilita la mejor posición. Es una pena que todo el trabajo de los técnicos italianos no se vea correspondido con un acabado a tono. A la marca italiana le queda todavía bastante camino por recorrer en ese sentido.

Andrés Mas
Fotos: J. A. Díaz

FRENTE A SUS RIVALES

Refiriéndonos en primer lugar a las versiones que ya existían anteriormente, diremos que sus más directos rivales son los conocidos Tipo, Escort, Delta, Kadett, 309, 19, y Golf. Cualquiera variante del Alfa se muestra más brillante que sus contendientes en prestaciones dado su carácter más deportivo. En maletero también supera a todos aunque no pasa lo mismo en habitabilidad. Con el Alfa se disfruta la conducción, con sus reacciones contundentes y fáciles de controlar. Sus rivales le superan en aspectos más relacionados con el acabado, o el manejo del cambio. Por su parte el 16V, supera en prestaciones a casi todos los que poseen una potencia similar. En precio se sitúa en un término medio, desbancado por el Fiat Tipo.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo España S.A. Ctra. de Burgos, Km 18,700 San Sebastián de los Reyes (Madrid) Tel: (91) 6544011. Red de postventa: 85 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

MAZDA RX7 CABRIO

BUENOS AIRES

Hace tan sólo unas semanas probábamos el Mazda RX7 Coupé, en su versión más potente. Ahora llega a nuestras manos un atractivo cabrio realizado sobre la misma base mecánica.



INTERIOR DE LUJO.
No se puede pedir nada más al RX7. La terminación es completa y de buena calidad.



PODER ROTATIVO.
Bajo el capó aparece el compacto motor rotativo típico de Mazda.

CUANDO un conductor se sienta al volante de un descapotable, lo que busca es una sensación diferente a la que normalmente se halla en un deportivo. El placer de conducir envueltos por el viento produce tanta satisfacción como cuando se apuran las posibilidades de una potente máquina. En el RX7 Cabrio, se tienen los dos aspectos en un mismo coche.

Por una parte, todo lo que en su día se dijo sobre el RX7 Coupé, sigue siendo perfectamente válido para el Cabrio. El motor con sus doscientos caballos es una buena muestra de lo que un motor rotativo es capaz de dar de sí. Es una lástima que la necesidad de utilizar gasolina sin plomo, tan escasa todavía en nuestras carreteras, haga que el uso de este coche en trayectos largos sea un verdadero rompecabezas, en el cual los itinerarios y las paradas están condicionadas por los surtidores con tan preciado combustible.

Lo que más destaca de este motor no es su potencia, sino la forma en que la desarrolla. La progresividad del motor es casi como la de un motor eléctrico y a cual-

quier régimen tira con mucha alegría. Las diferencias entre el Cabrio y el Coupé son mínimas. La ligera pérdida de rigidez del chasis y unos neumáticos con un perfil algo más alto marcan las diferencias en comportamiento.

No obstante, tal y como decíamos al principio de estas líneas, en el Mazda las satisfacciones se obtienen con una conducción relajada a velocidad moderada. En este sentido hay que destacar también la buena posición al volante propiciada por las grandes posibilidades de regulación del asiento del conductor. La gran capacidad de este motor para rodar a pocas vueltas, permite conducir como si se tratase de un coche automático. La dirección es rápida y precisa y con sólo dos vueltas de volante se giran las ruedas de lado a lado. Esto posibilita una conducción rápida por las carreteras más sinuosas, sin tener que manotear enloquecidamente sobre el volante. Aunque los

VIRTUDES

- Acabado impecable
- Motor progresivo
- Mecanismo de la capota

MAZDA RX7 CABRIO
PRECIO: 6.954.570 PTAS.

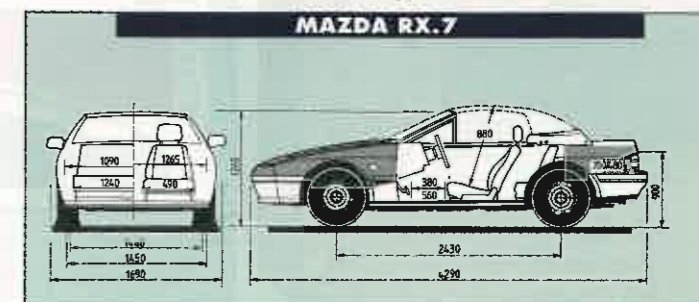
- Consumo elevado
- Mando de luces
- Sólo gasolina sin plomo.

DEFECTOS

neumáticos permiten un poco más de deriva que en el Coupé, con el Cabrio se puede rodar igual de deprisa. La palanca de cambios tiene un diseño curioso, pero funciona como un reloj, con precisión y la rapidez apropiada para un deportivo. Los frenos tienen el obligado sistema antibloqueo, al cual tan sólo se le puede criticar que es demasiado sensible y entra en funcionamiento un poco pronto.

La capota se quita y se pone mediante un mecanismo eléctrico de muy fácil accionamiento. La parte de la capota que queda justo encima de los ocupantes es dura y tiene la gran ventaja de no producir ruidos cuando se rueda a alta velocidad. Todo este mecanismo ha reducido la capacidad del maletero y ha limitado a dos las plazas del RX7. Una vez recogida, la capota queda oculta con una funda que resulta lo más laborioso de poner. La estanqueidad es excelente y ni siquiera en los tuneles de lavado automáticos se aprecian filtraciones de agua por las juntas de la capota.

Tal y como es habitual en la marca, el acabado y equipamiento está al mejor ni-



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal rotativo de dos rotores en línea. Cilindrada: 654 x 2. Cilindrada equivalente: 2.616 c.c. Sistema de encendido: Electrónico SSD Plug. Refrigerado por agua. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Sobrealimentado con turbo e intercambiador de calor. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

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

DIRECCION: Sistema: De crema-

llera asistida de endurecimiento proporcional a la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

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

CARROCERIA: Autoportante. Descapotable de dos puertas. Coeficiente aerodinámico (Cx): 0,31.

RUEDAS: Neumáticos: 205/60 VR 15 Llantas: De aleación 6,5 JX16".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1420 kg. Capacidad del depósito de combustible: 72 l.

FRENTE A SUS RIVALES

Sin duda, el rival directo del Mazda RX7 Cabrio (6.954.570 pts) es el Porsche 944 S2 Cabriolet (9.439.214 pts), que comparte con el Mazda la filosofía de descapotable derivado de coupé deportivo. El Porsche tiene algo más de potencia y un comportamiento bueno, pero también resulta dos millones y medio más caro. También en el Porsche se aprecia la pérdida de rigidez del chasis, pero igualmente es un punto que los amantes de la conducción al aire libre no tendrán en cuenta.

vel. El ruido de marcha es lógicamente más elevado que en el Coupé, pero está a un buen nivel entre los descapotables del segmento.

El equipo original incluye elementos tales como unas atractivas llantas de aleación BBS, asientos tapizados en cuero,

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

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

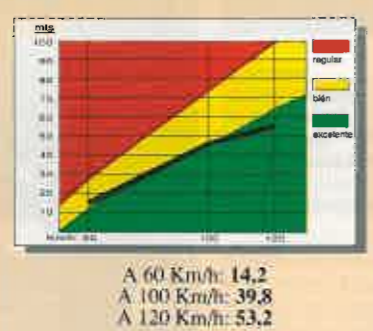
PRESTACIONES

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

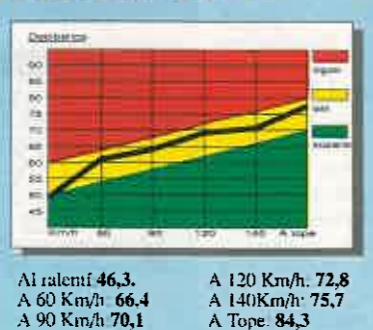
EQUIPAMIENTO

Cuentas revoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	NO
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Techo corredizo eléctrico.....	SI
Elevavinas eléctricos (D/T).....	SI/-
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde el interior.....	SI
Tapicería de cuero.....	SI
Pre-instalación de radio.....	SI
Luz antiniebla trasera.....	SI
Control de vel. de cruceo.....	SI
Funcionamiento eléc. capota.....	SI

FRENOS



SONORIDAD



antena eléctrica o el volante forrado en cuero.

El precio resulta razonable teniendo en cuenta que se trata de un producto tecnológicamente muy avanzado y de carácter exclusivo. Si además unimos a esto el completo equipo de serie, nos saldrán las cuentas.

Dado el escaso número de licencias de importación concedidas, serán pocos los RX7 Cabrio que lleguen a España, pero según aumenten los cupos de importación y la red de gasolineras sin plomo vaya cubriendo el territorio nacional, se podrá incrementar el número de unidades. ○

Victor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecnitrade S.A. Paseo de la Castellana 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91)262 42 35. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 20 puntos en España.

La Bujía Bosch Super realiza más de 20 millones de encendidos.

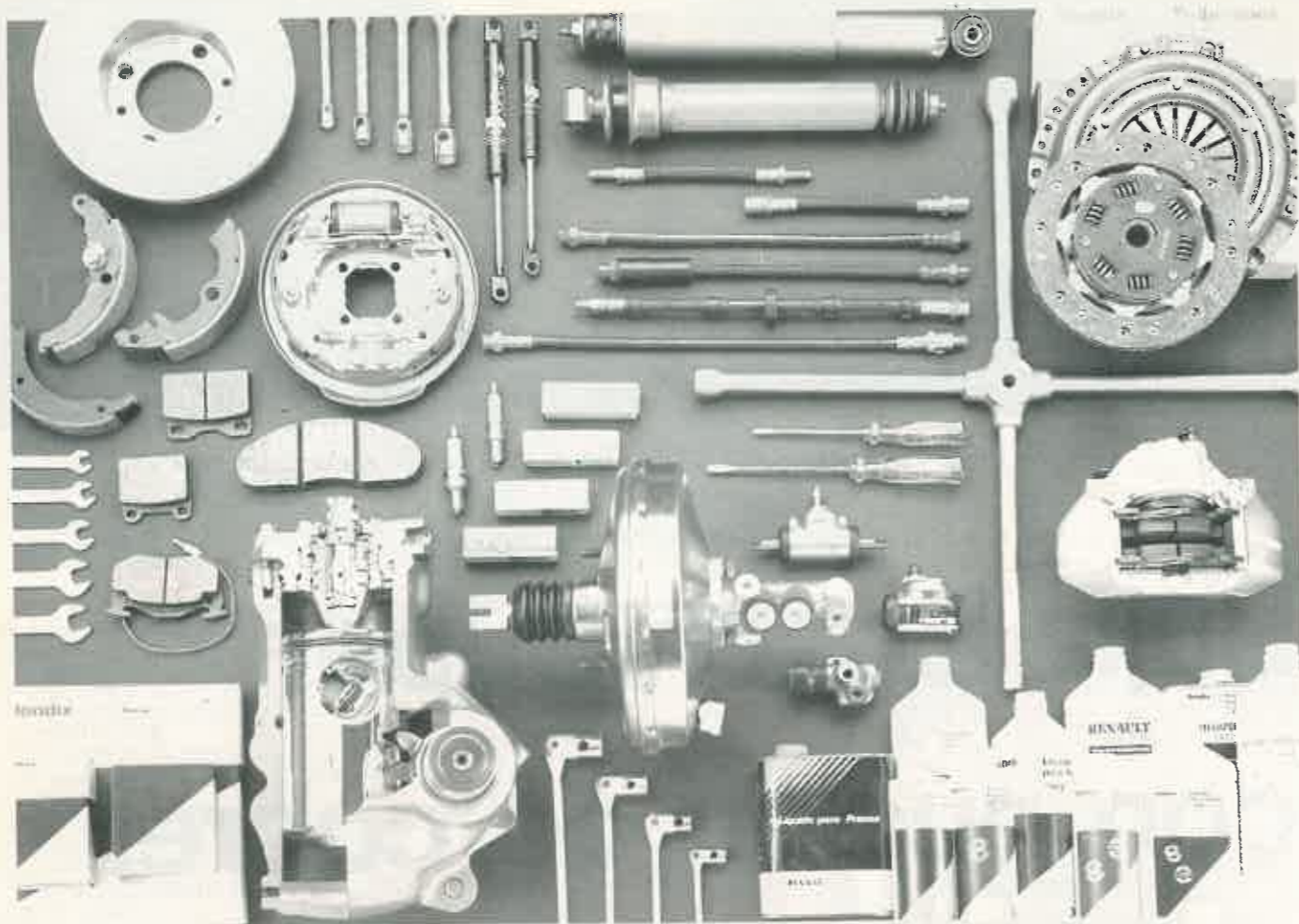
Bujía Bosch Super con núcleo de cobre. Más de 20 millones de encendidos sin fallar.



La Bujía Bosch Super con núcleo de cobre es un símbolo reconocido de la calidad y alta tecnología Bosch. Por su encendido preciso desde el momento mismo del arranque. Por su óptimo rendimiento, tanto en conducción rápida como lenta, incluso en las condiciones más adversas. Una fiabilidad total avalada por millones de vehículos de las principales marcas de todo el mundo. Todo un ejemplo de la calidad Bosch y, sin duda, una buena razón para montarla. Bosch, así de seguro.



BOSCH



"INDISPENSABLES"

Para un mecánico nuestros recambios son tan indispensables como su mejor herramienta. Porque en la actualidad los coches de fabricación nacional llevan productos Bendix:

- Equipos de frenado hidráulicos y neumáticos.
- Servodirecciones hidráulicas.
- Amortiguadores.

Recambios de alta precisión y calidad, que son el resultado de la tecnología Bendix, líder en el sector de componentes para automoción. Recambios que son indispensables en su taller

Recambios originales Bendix
La calidad indispensable.



LA ESTRELLA.
 El Vision 3 de Zonda ha sido la estrella este año en el que el certamen ha tenido identidad propia.

ACCESORIOS PARA TODOS LOS GUSTOS

COCHES CON IDENTIDAD

Fiel a su cita bianual, Expomóvil abrió sus puertas en Barcelona. Este certamen ha adquirido su identidad propia: ha dejado de ser el pariente pobre del Salón del Automóvil y ahora es la cita obligada de fabricantes, profesionales y distribuidores de componentes y accesorios y también de los industriales y reparadores.

TENEMOS un sesenta por ciento más de expositores que en la edición anterior. Pienso que esto es la señal inequívoca de que Expomóvil se consolida». Con estas palabras Jaime Rodríguez, Director del certamen manifestaba su satisfacción a Motor 16. «Los expositores de accesorios y recambios se han dado cuenta de que su Salón es Expomóvil y no el del Automóvil. Ahora Expomóvil tiene identidad propia y ha adquirido toda su personalidad» acaba concluyendo Rodríguez, de quien diremos que es Director de ambos Salones, por lo cual no hay que ver en sus palabras ninguna rencilla entre ambas ferias sino



un afán de ubicar cada una en su lugar. Si estas palabras pueden ser calificadas de optimistas hay que citar que la opinión pulsada por esta revista entre los expositores abunda en el mismo sentido. Así pues Expomóvil ofrecía todo aquello necesario para personalizar, equipar y mejorar el automóvil. Al mismo tiempo cabe resaltar el notabilísimo incremento de todo lo referente al equipamiento de los talleres. Otro aspecto positivo de Expomóvil 90 era su internacionalidad, algo comprobable tanto en la presencia de expositores foráneos como en la llegada de visitantes. En este campo citemos la presencia corporativa de varios países como

FLOT SYSTEM

Si quieres reirte de la Ley de Newton, pruébete las nuevas FLOT SYSTEM Basket.

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

EL PRIMER SISTEMA INDEPENDIENTE DE AMORTIGUACION

Este es el principio: Cuatro o cinco cilindros presurizados de material elástico permiten una repartición especializada de las presiones. Actuando independientemente según la

fuerza ejercida sobre cada uno de ellos.

Este es el resultado: Máxima absorción del impacto



y propulsión del pie sumando su fuerza a los músculos del atleta.

Diseño exclusivo.

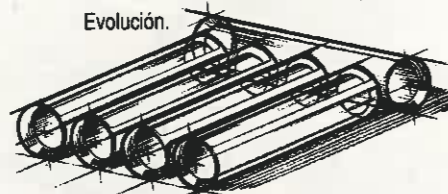
El quinto cilindro transversal.

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

Por esto FLOT SYSTEM incorpora el quinto cilindro transversal. Destinado a corregir posibles problemas de pronación, absorbe en exclusiva el choque, protegiendo al atleta allí donde más lo necesita.

TECNOLOGIA KELME. EL MUNDO A TUS PIES.

Evolución.

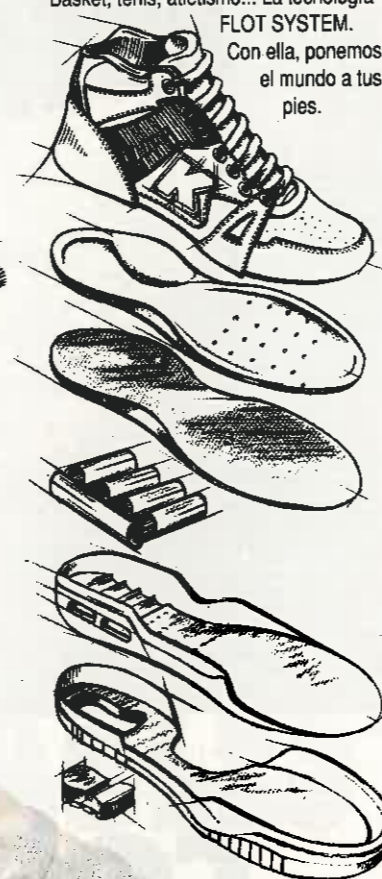


Esta es la palabra que define la tecnología KELME.

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

Perfeccionado en el laboratorio y en la pista, FLOT SYSTEM se adapta a todos los terrenos. A todas las disciplinas deportivas. En la alta competición y en el entrenamiento diario. Creando, con su diseño, todo un mundo de tecnología deportiva. La nueva generación de productos KELME. Basket, tenis, atletismo... La tecnología FLOT SYSTEM.

Con ella, ponemos el mundo a tus pies.



Patrocinador Oficial de la Selección Olímpica Española en los Juegos Olímpicos de 1992.



OLVIDATE DE LA LEY DE LA GRAVEDAD

KELME



Francia, Inglaterra, Holanda, Alemania, Portugal e Italia. Por fin, en el orden práctico, esta edición estrenaba nueva distribución en la que se ha hecho un especial énfasis para que estuviesen reunidos los distintos sectores de ofertas, algo que los visitantes agradecen sinceramente. Así pues con una visita a Expomóvil se ha podido tener la oportunidad de conocer las mil y una cosas, necesarias o superfluas con las que mejorar el automóvil.

PARA IR MAS COMODO

Son muchos los usuarios que gustan de aumentar el confort interior del vehículo o simplemente hacerlo más acorde a sus gustos. Por ejemplo equipándolos de acondicionadores de aire como los de Auto-System entre otros. Una de las mejoras estéticas que inciden en la comodidad es la que se refiere a asientos y volantes. Entre los primeros hay mucho donde escoger tanto a nivel de calidades como de precios.

Si comenzamos por la parte baja de la gama tenemos los fabricados nacionales como pueden ser los de Iresa o los de Armangué. En una gama media están los Sparco y a partir de ahí los Recaro. Entre estos últimos están los modelos con calefacción, reclinables, con memoria para diversos usuarios, etc.

Entre los volantes, la gama es todavía más amplia. Están los conocidos Nardi, Personal, Moto-Lita y Momo; entre estos últimos cabe destacar su nuevo modelo Benetton Formula Uno, que emplea diversas piezas de piel siguiendo el colorista diseño de la marca de ropa italiana.



ASIENTOS Y VOLANTES. Hay mucho donde escoger tanto a nivel de calidades como de precios.

TAMBIEN LOS FABRICANTES. Nissan y Audi presentaban dos modelos equipados por la fábrica.

PARA LUCIR EL TIPO

Cada vez los fabricantes ofrecen mayores posibilidades a sus compradores para que éstos puedan personalizar sus vehículos. Así la opciones son cada vez más numerosas y se ofrecen líneas específicas de personalización con el sello de la marca del coche, aunque también se ofrecen líneas de productos para mejorar tanto las prestaciones como la seguridad o simplemente para el empleo en condiciones adversas. Así pues Seat, Audi, Volkswagen, Opel, Citroën, Nissan, Renault, Peugeot, y Pegaso ofrecían una amplísima gama de productos que podían ir desde ropa deportiva a cualquier elemento susceptible de ser montado en sus vehículos, pero que en este caso gozan del especial calificativo de «oficial».



PRECIOS.
ASIENTOS: DESDE 25.000 A 300.000 PESETAS
VOLANTES: DESDE 10.000 A 50.000 PESETAS





PARA SU CUIDADO

El mantenimiento del vehículo es el caballo de batalla de muchos usuarios. Si los hay que se desprecupan y se ponen en manos de su mecánico los hay que desean supervisar el menor detalle. Para estos, una empresa como Ferve les proporciona su gama de productos relacionados con la electricidad y entre los que cabe destacar este año su cargador F-705 París-



ductos químicos para el coche: líquidos refrigerantes, lubricantes, de frenos, aditivos, de limpieza, etc. hasta llegar a otros más específicos como adhesivos o selladores, e incluso fabricantes de pinturas. La oferta presente era tan amplia que se hace imposible citar marcas pues se debería hacer casi un catálogo

PARA EL OIDO

La buena música y la información son consustanciales al automóvil. Es por eso que no hay quien no lleve un aparato de radio y también aquí la oferta es muy variada. Quien se conforma con uno económico pero útil puede escoger entre los Irving 900 y 915. Si quiere ascender a una gama media este mismo fabricante le ofrece productos más sofisticados como también pueden ser los de Kindvox. En este nivel medio es donde arrancan las

LO QUE NO SE VE.
Cada día son más numerosos los productos para que el conductor se ocupe del mantenimiento del coche.

SENCILLO O SOFISTICADO.
La oferta es grande en cuanto a autsonido se refiere.



gamas de Sony, Fujitsu-Ten, Pioneer o Blaupunkt, que acaban también con productos de altísimas prestaciones como pueden ser los ya comunes Compact-Disc con cargadores que se colocan en el maletero, etc. Por parte de Sony la última novedad es el XR-4150 y varios modelos de etapas de potencia y altavoces. Fujitsu-Ten presentaba la primicia mundial del C-11-R, que es el primer aparato con fotosensores: según en qué punto de la



SISTEMA EDIRIS: EL PROFESOR ELECTRONICO

UN usuario acude al taller a causa de un silbido provocado por el aire que aparece en su coche a velocidades superiores a los 90 kilómetros hora y se hace muy molesto para el conductor; bajo la lluvia el ruido desaparece como por arte de magia.

La solución a este defecto aerodinámico cuyo origen es una holgura excesiva entre el borde superior del faro y el borde inferior del capó consistió en dos arandelas de 2 milímetros de espesor montadas entre los soportes de los faros y su posterior reglaje para conseguir la inclinación ideal.

Este es uno de los muchos ejemplos con que puede encontrarse cualquier profesional. Su rápido diagnóstico evitará mucho tiempo y dinero tanto al cliente como al concesionario. Para resolver el problema teórico, tan sólo han hecho falta unos pocos minutos y el nuevo sistema Ediris de Renault para la formación técnica de su personal de taller.

Una pantalla de ordenador, un «ratón» con el que el alumno maneja el sistema y el programa Ediris, bastan para simular cualquier tipo de avería posible en cualquier modelo Renault. El sistema Ediris es interactivo, es decir, responde y habla a medida que el profesional decide

y actúa sobre la avería. Sus diagnósticos son valorados por el ordenador, indicando el camino correcto en caso de error.

Cuatro cursos diferentes están ya disponibles para este revolucionario sistema, único en el mundo al requerir la participación directa del alumno: electricidad, alumbrado, carburación y puesta a punto. A la espera de nuevos cursos de formación para finales de año está previsto que todos los concesionarios de Renault dispongan de un Ediris para la formación de su personal.

El alumno puede elegir entre siete idiomas distintos y seleccionar su propia velocidad de aprendizaje, reduciéndose el costo de la formación hasta un octavo del necesario siguiendo los métodos tradicionales audiovisuales. Las imágenes fijas, la animación del video, el sonido, la música y el texto se complementan en un eficaz diálogo entre el ordenador y el usuario. De forma ficticia, el alumno se enfrenta a cualquier avería posible y el ordenador le enseña a repararla de la forma más rápida y con un menor coste posible. Desarrollado por Renault en colaboración con Philips, Ediris posee un manejo extremadamente sencillo que no requiere ningún conocimiento especial de informática.



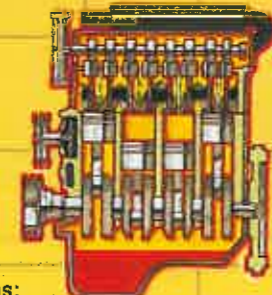
UN BUEN ACEITE PARA SU MOTOR ¡UN BUEN PROTECTOR PARA SU ACEITE!



OIL TREATMENT

ADITIVO PARA ACEITE:

- Mantiene la viscosidad del aceite a altas temperaturas, lo que representa:
 - una mejor lubricación.
 - un menor desgaste para el motor.
 - un menor consumo de aceite.



Además:

- Protege las piezas vitales del motor.
- Repone los aditivos básicos del aceite, evitando su descomposición.
- Combate la oxidación y la corrosión.

Larga vida para su motor y menor consumo de aceite...
STP "Oil Treatment"



Importado por
DYNAMIC, S.A.
Polígono Ind. Santa Rita
08755 Castellbisbal (Barcelona)
Teléfono (93) 772 11 12
Fax (93) 772 06 75



PRECIOS. SENCILLOS: DESDE 10.000 A 25.000 PESETAS. MEDIOS: DESDE 30.000 A 60.000 PESETAS. ALTOS: HASTA 90.000 PESETAS.



CONTRA CACOS

Si difícilmente un coche es inviolable sí que al menos se puede evitar que se lo lleven. Para ello están las alarmas, como pueden ser las Ranger para moto que sólo cuestan 5.500 pesetas aunque este fabricante también ofrece un modelo como el 736F que emplea el mismo mando a distancia del vehículo y evita así tener que cargar con dos llaves. Otros fabricantes como Bosch, Cobra o Gemini ofrecen amplias gamas con distintos sistemas de protección tanto por sensores de movi-



SEGURO. SEGURO.
Las alarmas más sofisticadas también estaban ampliamente representadas.

PARA EQUIPARSE

Existen una serie de elementos que sirven para poder adaptarse mejor a ciertas necesidades. Una de ellas es la de mejorar la iluminación y por ello los faros adicionales tanto de niebla como de larga distancia han gozado siempre de un excelente mercado. Marcas tradicionales como Hella o Bosch ofrecen productos para el usuario normal pero también equipan a los pilotos de competición. Una marca como Cibie, del grupo Valeo, fabrica ópticas para primer equipo pero en esta ocasión ha presentado unos dobles faros para sustituir la actuales ópticas alargadas como pueden ser las de los AX, BX, Kadett, 205, 309, Fiesta, etc.

Otros productos que inciden aquí son las protecciones, ahora tan en boga en los vehículos 4 x 4 o unos interesantes accesorios suecos importados por Hella: Thule, que consisten en prácticos porta-todo puesto que sirven tanto para transportar esquís, bicicletas o cualquier tipo de equipajes.

miento, infrarrojos, ultrasonidos, mandos a distancia, sistemas antipánico, antiatraco, etc. Si Cobra presentaba como novedades los modelos 5901, 5903, 5904 y 5906, Gemini ofrecía también su nuevo modelo 4060 que es capaz de las máximas prestaciones.

PRECIO. MOTO: 5.500 PESETAS. MEDIAS DE 15.000 A 30.000 PESETA ALTAS: DE 30.000 A 65.000 PESETAS.



También en este apartado podemos citar los neumáticos, aunque en Expomóvil la presencia de estos fabricantes no era muy numerosa. Cabe destacar los deportivos de Avon y Kléber, también había una representación de gomas para 4 x 4 muy variada.

PRECIOS MEDIOS DE FAROS: 35.000 PESETAS.

PARA COMUNICARSE

El éxito registrado por la telefonía automóvil en nuestro país no tiene precedentes. Tanto es así que la oferta se anticipa a la legislación y las disponibilidades de Telefónica. Este es un elemento caro pero que dado su servicio cada vez se emplea más. Entre ellos cabe destacar los de nueva generación con «manos-libres» como puede ser el TMA-900 de Bosch o también la oferta de Alcatel, entre los que destaca su 7.700.

PRECIOS: ENTRE 350.000 Y 400.000 PESETAS



CARO PERO EFECTIVO.
Además de servir para el coche, también hay teléfonos que se pueden utilizar como portátil.



UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.

Visite nuestro Stand en **Expomóvil 90**
Palacio n.º 4, Nivel 8 - Stand n.º 802
Barcelona, 21 al 26 de Abril de 1990



Correas y mangueras Gates. La marca de mayor confianza en el mundo.



PARA CORRER

Dentro del apartado de la personalización uno de los sectores más fértiles es el de los elementos aerodinámicos y las llantas. Entre los primeros hay kits que logran cambiar la imagen completa del coche, como pueden ser los Zender o los Kamei, u otros más sencillos como pueden ser los alerones, parrillas, spoilers, etc. de los que hay numerosos fabricantes e importadores como los ya citados o Hella, Europarts, etc. En cuanto a llantas la oferta es también múltiple y muchos de los fabricantes e importadores exponían novedades. Entre los nacionales cabe destacar la nueva Braid de magnesio, las amplias gamas de Delta-Mics o Lahor, mientras que de la oferta extranjera hay que citar los nuevos productos Momo como la novísima Quasar, la amplia oferta importada por Jacsol: Canonica, Remotec, Stilauto y Zender, que lucía como portaes-

tandarte en su stand el Zender Vision 3, un coche de ensueño con motor Mercedes, un ejercicio de estilo que sin embargo rueda por las carreteras no limitándose pues a lucirse en los salones.

PRECIOS SPOILERS: DESDE 15.000 PESETAS. KITS ENTRE 100.000 Y 300.000 PESETA. LLANTAS DESDE 12.000 A 85.000 PESETAS.

PARA ESTAR SEGURO

Si habitualmente se hace énfasis en la seguridad del robo del coche en sí, hay otra faceta tan importante como ésta pero mucho más descuidada por los fabricantes. Es la de la seguridad de los aparatos y objetos en ellos depositados, y muy especialmente en lo que se refiere a estos. En ello es en lo que ha pensado Sipromóvil con sus productos de tan sonoro nombre como El Ocultador. Se trata de ingeniosas cajas fuertes disimuladas en el interior del automóvil capaces de contener desde un maletín a joyas o documentos según sus tamaños. Su manejo es siempre electrónico a través de una clave y acciona diversos motores eléctricos de modo que los disitintos compartimentos salen o se ocultan según voluntad del usuario. No sólo



FUERA DE LA VISTA. Se evitan robos si las cosas de valor están ocultas.

hay mecanismos para moverlos sino que potentes bloqueos se encargan de hacerlos inviolables. Otras versiones sirven para ocultar y disimular radiocassettes o teléfonos.

PRECIOS. ENTRE 40.000 Y 70.000 PESETAS

PARA ARRANCAR

Una de las novedades que llamaba la atención era un teclado similar al de una calculadora que servía para que sólo quien conozca la combinación pueda poner el coche en marcha. Es el Keeper-Car, que de momento se fija al tablero pero pronto podrá ser también con mando a distancia. Este dispositivo no puede eliminar la llave en cuanto que la reglamentación impide prescindir del bloqueo de dirección, pero interviene para accionar el motor de arranque y si un ladrón pudiese entrar en el vehículo vería que ninguno de los habituales «puentes» le serviría puesto que todo el circuito eléctrico queda bloqueado hasta que se marca la combinación correcta. El precio es de 23.500 pesetas al público más la instalación que requiere una hora de trabajo aproximadamente.

José Luis Aznar



SPOILERS Y LLANTAS. Personalizar el coche con elementos aerodinámicos y llantas adecuadas no es un lujo.

LLAVE ELECTRONICA. Sólo quien sabe la combinación puede poner el coche en marcha.



Esto es la aventura!



En el 90 vamos más lejos. Con un gran Raid de cuatro etapas, con una gran travesía que conmemora, con toda la fuerza del motor y el más auténtico espíritu de aventura, el Quinto Centenario del Descubrimiento de América.

- Salida en Madrid.
- 1.500 Km. de especiales.
- Super campamentos al final de cada día.
- Internacional y puntuable Campeonato de España (motociclos) Copas de España (coches) Copas Nissan y Suzuki.
- Gran promoción inscripciones para pilotos con licencia 1º y 2º año.
- 4.000.000 de ptas. en premios.

LA AVENTURA DIA A DIA

- 23-5. MADRID. Verificación y Prueba prólogo.
- 24-5. Primera Etapa. LOS CONQUISTADORES. 350 Km. especial. De Madrid, por los Montes de Toledo y Sierra de Guadalupe, a Trujillo.
- 25-5. Segunda Etapa. LA RUTA DE LA PLATA, 320 Km. especial. De Trujillo, por Mérida y Sierra Morena, a Sevilla.
- 26-5. Tercera Etapa. LA COSTA DE LA LUZ. 350 Km. especial. Desde Sevilla, por la Sierra de Aracena y pistas de blanca arena a Huelva.
- 27-5. Cuarta Etapa. LA COLOMBINA, 200 Km. Nuestra clásica especial, arena, arena y arena... hasta la meta de La Rábida.
- Autonomía mínima 150 Km.

INSCRIPCIONES HASTA EL 11 DE MAYO

RAID QUINTO CENTENARIO
Paseo de la Habana, 24, 3º-6
28036 MADRID
Tfnos.: 563 27 10/14. Fax 563 28 47

autopista
MOTOCICLISMO

**ESPAÑA
PALMO
A
PALMO**

UN JUGLAR, UN DONCEL Y UN CABRITO ASADO

Dentro del fragmento del mapa de España que hoy acompaña a este número de Motor 16, un posible itinerario es este que comprende el triángulo formado por dos villas y una ciudad: Atienza-Jadraque-Sigüenza, recorrido por entre recuerdos medievales que hoy hacemos a bordo de un Alfa 33 16V.

ALCAZABA PALACIEGA

El Castillo de Sigüenza domina, allá en lo alto, a una ciudad con los barrios pegados a sus faldas



EN la limpia mañana de primavera he tomado, a poco de pasar Guadalajara, la carretera que lleva a Soria, camino de Atienza, por donde me gusta sumirme en los varios placeres de la ruta, que los hay del cuerpo y del espíritu. Entre los del cuerpo, además del de conducir, que lo tengo muy arraigado, está el del paladar. Lo digo por Jadraque, que es el lugar de España donde mejor asan el cabrito lechal de la tierra. Los placeres del espíritu van por la línea de las evocaciones literarias, históricas y legendarias, que son también de mucha sustancia.

Porque verás: a los pocos kilómetros del desvío te encuentras con Hita, la del famoso Arcipreste, tan buen catador de los placeres del mundo y de la carne. Hita debe haber crecido muy poco o nada desde los tiempos del clérigo gozón, y no tiene mayor cosa que ver hoy en día, aunque hay una fecha en el año en que Hita se destapa por lo medieval, con disfraces y comilona, y justa literaria o teatral.

En Jadraque sí que tiene interés el viejo castillo, subido en un cerro, con el que te das de manos a boca en un recodo de la carretera. Lo construyó en el siglo XV otro clérigo que, en lo tocante a la vida pagana y terrenal, no le fue a la zaga al de Hita. Este fue el cardenal Mendoza, amigo de la reina Isabel la Católica, quien llamaba a sus devaneos «los bellos pecados del Cardenal».

El castillo de Atienza no se aparece de sopetón. El castillo de Atienza, como ya observara Ortega y Gasset, «con muchas leguas a la redonda, bogando indecisamente entre cielo y tierra». Castillo viejo, de guerreros y juglares medievales. Hubo uno, el juglar anónimo de Medinaceli que, lo veía así, en su carácter roquero: «Atienza, una peña muy fuerte». Entre las citas literarias que pueden traer a cuento, predominan la metáforas navales. Véase Gerardo Diego:

*Atienza de los juglares,
alto navío de ruinas
que nunca ha visto los mares.*

El Castillo de Atienza es roquero en la más amplia acepción de la palabra, puesto que todo él es una plataforma de roca viva, una islote berroqueño y afilado con sólo una edificación a proa que es la torre del homenaje. Casi hasta media ladera llego con el coche y luego, dando trabajo a las piernas, que es cosa sanísima, me subo hasta lo alto de la torre para otear a gusto el casi indecible panorama. Son lenguas de tierra suavemente ondulada, con la motitas blancas, infinitesimales, de algún rebaño, tapizadas de retales amarillos, sienas verdes del rastrojo, el eriazo y el barbecho. A los pies, ▶

PUERTAS INMEMORIALES.

Tanto en Atienza como en Sigüenza se pueden encontrar numerosas puertas que guardaban la ciudad hace varios siglos.

CONTRASTES

Contrastes entre lo nuevo y lo viejo, entre una plaza de toros portátil y una iglesia románica, entre la tecnología punta de nuestro Alfa y los monumentos arquitectónicos del ayer.



abrigada apenas por lo que resta de lo que fue triple fila de murallas, se extiende la villa con sus múltiples iglesias, las que quedan de las quince que tuvo en el siglo XV, cuando habitaban aquí ochenta y seis clérigos, entre párrocos, capellanes, prestes, racioneros y diáconos. Se ve preciosa la fábrica románica de Santa María del Rey, con el cementerio por delante; también románica Nuestra Señora del Val en cuyo pórtico hay un arco con graciosas figuras de santos.

Atienza es silenciosa, medieval, con una plaza más moderna que tiene una fuente de cuando Carlos III, y otra más antigua, de soportales. Entre ambas plazas, un callejón con tiendas que ofrecen quincalla para turistas junto al arco viejo de Arrebatcapas, muy ventilado como su nombre indica. La calle de Cervantes, que sale de esta plaza e inicia la subida al castillo, empieza con una casa de balcón esquintero, y luego tiene notables casas, una de ellas con una fachada ondulante y otras con blasones y jaculatorias.

Todos los años, nada menos que desde 1163, en Atienza organizan la fiesta de la Caballada, el domingo de Pentecostés, para celebrar que los arrieros atienzanos sacaron del castillo, disfrazado, a un niño que luego

sería el rey Alfonso VIII, el de Las Navas, en ocasión de tenerle allí situado su tío Fernando II de León, que pretendía atraparlo para hacerse con el trono vacante de Castilla. La Caballada es una fiesta de galopadas, procesión y merendola.

A pocos kilómetros de Atienza, la de los juglares, está Sigüenza, la del Doncel. Y otro castillo que hoy es Parador de Turismo y fue palacio y fortaleza de los aguerridos obispos saguntinos. Su castillo no es roquero, como los de Jadraque y Atienza, sino más bien alcazaba palaciega, dominante de la ciudad pero encastrado en ella, con los barrios antiguos pegados a sus faldas. Estos barrios conservan, de cuando estuvieron intramuros de la alta cerca, varias puertas: la del hierro, defendida por recios cubos; la del Portal Mayor, con una Virgen de la Victoria en su hornacina; la del Sol y la del Toril. Esta última da a la Plaza Mayor, porticada, muy armoniosa, en cuyo lado Sur se alza la fachada soberbia de la catedral, templo almenado, militar, híbrido de basílica y baluarte. La primera piedra la puso en 1140 el obispo Bernardo de Agen y la obra duró tres siglos, así que empezó cisterciense y terminó gótica. En el barrio antiguo de Sigüenza está la Casa del Doncel y en la catedral,

su tumba, con su efigie esculpida en actitud semiyacente, leyendo un libro y con un perrillo echado a los pies. Este doncel se llamó Martín Vázquez de Arce y pasó a mejor vida en el sitio de Granada, año de 1486, contando veinticinco años de edad. A don Martín le puso lo de Doncel, gratuitamente, un cronista romántico del siglo pasado, en una licencia poética, sin tener en cuenta que no fue tal doncel, puesto que tuvo una hija conocida, y tampoco perteneció a la casta militar de los donceles, que eran pajes o caballeros aún no armados como tales, educados a expensas de reyes y potentados. Don Martín luce al pecho la cruz de Santiago, lo que indica que fue caballero de pleno derecho y no doncel. Su estatua yacente le ha proporcionado una leyenda que luce mucho más que su propia breve y prosaica historia.

Y así terminó este corto viaje por uno más de los retales de la España medieval. Es así como la tecnología vale para llevarnos, como a través de un túnel del tiempo, de la era tecnológica a la Edad Media, para encontrarnos con ecos de juglares, andanzas de donceles y ricos cabritos asados en hornos leña.

Eduardo Delgado

Fotos: J. A. Díaz y E. Delgado

PROXIMA SEMANA

NOTAS DE UN PREDICADOR APOCRIFO

- BARCELONA
- TARRAGONA
- LERIDA
- GERONA
- BALEARES

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

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

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.

PIONEER DEH-700

AFINANDO AL MAXIMO

En el artículo anterior nos quedábamos sin hablar del Pioneer DEH-700, un reproductor de discos compactos con radio, filtro de cuádruple muestreo y un amplificador de 2X25 W.

El aparato, que estará disponible en este mes de Mayo a un precio de 68.000 pesetas más IVA, cuenta también con el sistema antirrobo más efectivo inventado hasta el momento, la carátula extraíble.

El DEH-700 sustituye al 55 lanzado al mercado en Febrero del año pasado, y las diferencias con este son significativas.

El nuevo aparato, puede reproducir discos de 8 cm. sin necesidad de utilizar adaptador.

El filtro digital ahora es de cuádruple sobremuestreo, lo que permite reproducir mejor las altas frecuencias.

En el apartado referente al sintonizador, las mejores son evidentes. Mayor sensibilidad, calidad de recepción aumentada, señal de salida libre de ruidos e interferencias, 10 W más de potencia. Se siguen ofreciendo 24 presintonías, búsqueda de éstas, BSM etcétera.

En la sección CD disponemos, además de las prestaciones ya comentadas, de avance o retroceso rápido, búsqueda, exploración y repetición de canciones, memoria de la última posición etcétera.

Por último, el sistema de panel frontal extraíble se complementa en este caso con un sistema de avisador acústico. La alarma se pone en funcionamiento cuando quitamos la llave de contacto y no hemos retirado la carátula del aparato. El «beep» tiene una duración de 3 segundos y se para automáticamente.



EL ULTIMO CD.

Es lo más moderno en compact disc, y no lo más caro. Pioneer trabaja a fondo en este sistema.

A. M.

LO MEJOR.
Hoy por hoy, la carátula extraíble es el mejor sistema antirrobo que existe.



LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
TARRAGONA					
RNE/R-1	738	89.7	A-3 de Toledo		93.4
COPE (R Pop Reus)	1269	97.1	A-3 Radio 80 Serie Oro		94.2
SER (Radio Reus)	1026	92.5	COPE	1080	
SER (Radio Salou)		87.6	Rueda Rato (R Toledo)		100.8
SER (Radio Mora D'ebre)		95.3	RNE/R-2		96.5
ER (Catalunya Radio) Autonómica		91.2	RNE/R-3		93.2
CC (Radio Reloj Tarragona)		103.7	RNE/R-4 Toledo		102
A-3 (Catalunya Sud) Reus		93.5	RNE/R-4 Talavera		89.4
C-13 (R Mar Tarragona)		91.5/96.6	VALLADOLID		
RNE/R-2		94.5/99.6	RNE/R-1	729	
RNE/R-3		88.8	SER (R Valladolid)	1539	90.9
RNE/R-4 Tarragona		90.7	COPE (R Pop Valladolid)	882	88.5
RNE/R-4 Tortosa			A-3 Valladolid		100.4
RNE/R-5 Tarragona	1503		A-3 Radio 80 Serie Oro		98.1
RNE/R-5 Tortosa	1345		A-3 Medina del Campo		89.2
TOLEDO					
RNE/R-1		99.9	RNE/R-2		93.1
			RNE/R-3		92.2
			RNE/R-4		93.0

REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R



NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS
12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES
MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA
MADRID
Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86



SE BUSCA

SUZUKI GSX R 750
(azul y blanco, mod. 89)
M-6076-KU

SE GRATIFICARA

Ignacio. Tels.: (91)
253 57 53 y 457 31 21
(contestador)

**DE PARTICULAR A PARTICULAR
MERCEDES 350 SLC DEPORTIVO**

Impecable, todos los extras, pasada ITV.
2.100.000 ptas. Admito coche inferior.
Tel.: (91) 803 77 45

Busco deportivo, Porsche, Ferrari..., en muy buen estado, lo pagaría con un apartamento a estrenar frente al mar, en urbanización de lujo en Cambrils (Tarragona). Tel.: (976) 35 580.



Cristalerías para toda clase de vehículos (nacionales e importados)

ABIERTO FESTIVOS

Laminado y Blindaje

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



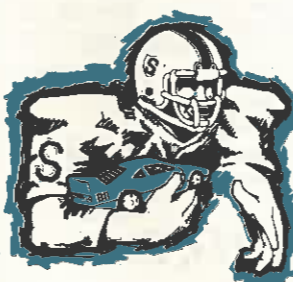
SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS



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



Fighter

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



STYLEFLY AUTO DESING S.A.

KITS AERODINAMICOS
PARA TODAS LAS MARCAS
DISTRIBUIDORES ZENDER



OFERTA ESPECIAL
KIT VW GOLF
SF RESTYLING
181.600

KITS AERODINAMICOS
MADERAS DE INTERIOR
AUTOTELEFONOS

AUTO HI-FI IN CAR VIDEO

AUTO TELE-FAX

LLANTAS... Y UN SIN-FIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

TEL.: (91) 676 14 74

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

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 CONCESSIONARIOS 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. 783 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. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tel. 458 03 54

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45
Antonio López, 149
(junto Plaza Legazpi)
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

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

CR MOTORS
II ESCARBAJOS CABRIOLETS !!
Disponemos de recambios originales y talleres propios
GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES HASTA 5 AÑOS FINANCIACION
Expositores: C/ Valderribas 111
Tel.: 447 95 41 Fax: 447 95 45
28015 MADRID

TRIUMPH Acclam, aire acondicionado, 85, verde metalizado, 6 m garantía 670 000 ptas.
GOLF Cabriolet, 85, azul, 6 m garantía 1 550 000 ptas.
BMW 528i, aire acondicionado, 86, blanco, 6 m garantía 1 800 000 pesetas.
PEUGEOT 205 GT, 88, negro, 6 m garantía 750 000 pesetas.
RENAULT 5 GT Turbo, 86, negro, 6 m garantía 750 000 pesetas.
OPEL Rekord 2 2 i, 85, azul metalizado, 6 m garantía 1 450 000 ptas.
ALFA 33 i 5 Ti, aire acondicionado, 87, negro, 6 m garantía 1 100 000 ptas.
FORD Fiesta 1 i Ghia, 79, rojo, 6 m garantía 275 000 ptas.
FIAT Uno 70 S, 86, gris metalizado, 6 m garantía 700 000 ptas.
PORSCHE 924, 80, azul metalizado, 6 m garantía 1 450 000 ptas.
MERCEDES 300E, Full, 86, blanco, 6 m garantía 4 300 000 ptas.

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

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cual-

quier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Importación. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.
PARTICULAR Fiat

Tipo 16 V, blanco, diciembre 89, impecable, recaros, extras. 1.700.000 ptas. Tel.: (952) 45 20 86 (noches).
PARTICULAR Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 y 464 47 22.
VENDO 205 GTI 1.600 bifaro y demás

extras, 40.000 km. 850.000 ptas., negociables. Teléfono: 248 03 91.
VENDO Audi 100 CD Diesel 5 cilindros, año 85, muy bueno, particular. Tel.: (91) 747 02 31.
PARTICULAR vende BMW 320i, tres

años, 39.000 km, techo, llantas, spoilers, antinieblas, impecable, con garantía. Precio: 1.825.000 ptas. Facilidades. Tel.: 206 23 39.
VENDO XR2, techo, amortiguación seguridad, mecánica Ford, dos años, perfecto.

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

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE
TOP SLIDER ELECTRICO Webasto
TOP SLIDER MANUAL
Sistema basculante y corredero (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, evitando turbulencias y ruido.
—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.

¡Felicidades conductor!
100 Ideas formidables para el styling del coche
Faros auxiliares, Rojitas con faros, Spoilers, Volantes de cuero, Embellecedores de ruedas, Aterones.

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

SPORT LINE S

Precio cabezal incluido	MOD. LX	115 567 ptas.
TOURING 60.558 ptas.	MOD. LS	124.886 ptas.
SPORT 55.776 ptas.	MOD. CT	143.321 ptas.
SPORT LINE S 86.878 ptas.	MOD. C-CLASSIC	249.777 ptas.
SPORT LINE SR 77.560 ptas.	MOD. CS	172.407 ptas.
MOD. L 86.296 ptas.	MOD. CSE	339.690 ptas.

IVA INCLUIDO
RECARO

SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de **HELLA**

HELLA
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

Master Car

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

LA EMPRESA MAS RECOMENDADA MASTER-CAR LE OFRECE:

- Profesionalidad y asesoramiento.
- Más calidad y garantía total hasta dos años.
- Selecciona lo mejor, procedente de servicios oficiales.
- Sede central en Alemania.

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

BMW 536i NUEVO
• 183 cv Varios
• Cuero, clima, ABS, etc.
• 75 000 mes.
• 4 750 000 total

BMW 636 CSI
• 218 cv, último mod.
• Aire, cuero, etc.
• 2 750 000 total
• 46 847 mes

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

MERCEDES 190 E
• Varios
• Techo eléctrico
• Lunas tintadas
• 122 cv
• 2 400 000 total
• 40 000 mes

BMW 524i NUEVO TP
• 170 cv, Oportunidad.
• Climatizado, etc.
• 70 000 mes

BMW 326i 24 puertas
• 129 cv, último modelo
• Aire, llantas, etc.
• 26 000 mes

MERCEDES 190E 16V NUEVO
• Negro Azul metalizado.
• Cuero
• Aire ABS Llantas
• Techo Elevalunas, etc.
• 60 000 km 3.950 000 total

AUDI 200 TURBO
• 200 cv Último modelo
• Climatizado, ABS, llantas, asientos eléctricos, elevallunas, etc.
• 2 400 000 total
• 40 000 mes Varios

MERCEDES 300 TE NUEVO
• Azul negro Cuero 3V
• ABS Aire Airbag Elevalunas
• Asientos eléctricos, etc. Único!
• 80 000 mes 4 600 000 total

AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
• 185 cv, último modelo
• Climatizado, ABS, llantas, asientos eléctricos, elevallunas, etc.
• 50 000 mes.
• 2 875 000 total

JAGUAR COUPE
• 297 cv, último modelo.
• Cuero, climatizado, llantas, etc.
• última matrícula.
• 75 000 mes.
• 4 300 000 total

GUINDA DE LA SEMANA

MERCEDES 500 SEC
• Cuero, Airbag, ABS
• Asientos eléctricos, llantas
• 6 500 000 total

¡ANUNCIENSE HOY!

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

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

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREBISA-MOTOR 16.

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

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

Mapa: SANTIAGO, BERRABRU, CONSUELA ESPINA, PRINCIPE DE VERGARA, RAMON Y CAJAL, VICENTE DE LA SERNA, VICENTE DE LA SERNA, VICENTE DE LA SERNA, VICENTE DE LA SERNA.

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

VENDE MAS
Master Car

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

FEYDO

AUTO RADIO

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

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentando este anuncio.

AVDA. FELIPE II, S/N (APARCAMIENTO)
TFNO. 276 97 67. 28009 MADRID
VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

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

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

DODGE 3.700, 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).

EVOLUZIONE Alfa Romeo 1.8 Turbo América, 15.000 km, M-IH, 165 CV, garantía doce meses. Tel.: 27 01 18.

FAMILIAR Ford Sierra 2.0 Ghia, aire acondicionado. Tel.: 270 15 15.

RANCHERA R-12 GTL, 1984. Tel.: 331 48 48 (noches).

BMW 732i, M-KH, gris metalizado, año 85, perfecto estado, acepto cualquier revisión. 2.900.000 ptas. Extras, techo, spoi-

lers, radio, único dueño, Alemania. Tel.: 245 65 29.

RENEGADE Jeep C17 Turbo Diesel, descapotable, único, como nuevo. Tel.: (974) 51 01 18.

ATENCION: si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España. Máximo con cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

MASERATI Biturbo Spider descapotable, B-JD, rojo, 50.000 km, tapicería cuero beige, capota negra, aire acondicionado, Full Equip (cuidado más que un hijo). De nuevo vale 8,5 millones. Lo doy por sólo cinco millones contado. Ideal para «yuppie» o play boy. Abs-tenerse curiosos, fantasmas e insolventes. Mitre Automóviles.

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.

AUDI PORSCHE

OK' CARS

importaciones, s.a.

DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA DE

BÖLLE VOLLMER Singen - R.F.A.

¡¡ FIJESE QUE OFERTA !!

VOLKSWAGEN GOLF GTD antracita, 4P. 1.297.500
MERCEDES 190 D blanco, 1986/87 2.275.500
MERCEDES 300 D plata ahumada, 1986 3.094.000
SAAB 9.000 i turbo, gris metaliza. 1987 2.768.000

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES

Avda. Fernández Ladreda, 72-74

Tfno. 14 02 11 - FAX: 14 02 67

GIJON - ASTURIAS

MERCEDES

BMW

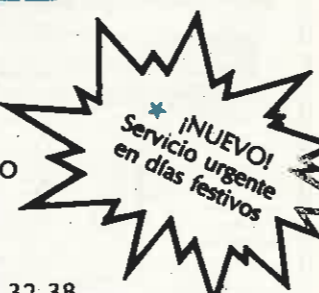
ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono: 91-268 00 69

MUY CERCA DE USTED

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

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

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



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

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

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

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

★ Oficinas Centrales
Avda. Valladolid, 17 — Teléf. 542 32 38

Fax 248 51 36 — 28008 Madrid

★ Almacenes

★ Aniceto Marinas, 76 — 28008 Madrid



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



ALTA CALIDAD EN ALTA TECNOLOGIA

GEMINI PROTEGE SU AUTOMOVIL

GEMINI
CAR ALARM SYSTEM



ALARMAS PARA AUTOMOVILES

Homologadas por las casas automovilísticas:
ALFA ROMEO, AUDI VOLKSWAGEN, FIAT, FORD,
LANCIA, MERCEDES, OPEL, RENAULT
Solicite folleto informativo

GEMINI ELETTRONICA ESPAÑA, S.A. José Noriega, 9 - 28017 MADRID - Tel. (91) 403 77 92

Ronda General Mitre, 184-186. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.

PARTICULAR vende Mercedes 300E, extras, impecable. Tel.: (91) 747 02 31.

DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para

restaurar, incluso con documentación extra- viada, compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar. Mitre Auto-

móviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra- viada. Compramos y

recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93)

418 40 29/ 48 84/ 50 75.

CUATRO neumáticos nuevos totalmente. Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 84. Angel. **BMW** M635 CSI, 286 CV, Full Equipe, impecable. Tel.: (911) 21 53 24.



Talleres



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al limite del accesorio

CONSULTE A NUESTROS DISTRIBUIDORES EN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 958-20 00 06	AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971-46 80 00
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
TECSER	Guaytusa	Tel. 943-28 10 11	SEMAUTO, S. A.	Gaucha-León	Tel. 987-41 05 95	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	KIŃU	Vizcaya	Tel. 94-620 01 59	REPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985-28 39 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945-13 12 41	ADAKO	Navarra	Tel. 948-23 80 00
						AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983-39 20 34
						SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

LAHORE



LAOR melber remOrco ALULINE

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



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

DESCAPOTABLES de ensueño en Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Todos revisados e impecables y con garantía escrita total. Maserati Biturbo Spider, B-JD, rojo, 5.000.000 total; Alfa Romeo Spider Dueto Cabriolet, M-AT, 2.650.000 total; Lancia Delta Integrale, B-IW, rojo, 2.650.000 total; Volvo 480, B-JM, negro, Full Equip, 2.650.000 total; Rover 820 SI 16 V, B-KT, Full

**AUTOMOVILES
CANALCAR**

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Málaga 1.5 Inyección	88	27.000	1.025.000	Peugeot 205 GTX	88	12.000	1.100.000
Seat Ibiza SXI	88	22.000	1.075.000	Peugeot 205 XRD	89	14.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5	87	38.000	770.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A. 5 p.	87	32.000	1.100.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	88	23.000	925.000	Peugeot 309 SR	87	43.000	975.000
Fiat Uno 45 Sting	88	10.000	975.000	Peugeot 209 GTI	89	5.600	1.675.000
Renault Supercinco GTS A.A. 5 p.	87	32.000	895.000	Peugeot 405 MI 16 V Full Equip	88	26.000	2.450.000
Renault Supercinco Baccara A.A. Cue.	89	19.000	1.225.000	Peugeot 505 GTI Aut. A.A.	85	65.000	1.150.000
Renault 9 TXE A.A.	87	17.000	925.000	Citroën AX 14 TRS 5 p.	89	11.000	925.000
Renault Express Diesel	89	36.000	925.000	Citroën AX GT	89	23.000	960.000
Renault 11 GTX A.A.	86	43.000	875.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	85	43.000	925.000
Renault 11 TXE	88	21.000	1.175.000	Citroën C-15 Diesel	87	25.000	890.000
Renault 21 TXE A.A.	87	36.000	1.350.000	Ford Fiesta 1.1	87	19.000	720.000
Renault 21 Nevada TXE 7 plazas	87	32.000	1.725.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	12.000	845.000
Renault 21 Manager A.A.	89	18.000	1.575.000	Ford Escort 1.3 Láser	84	65.000	675.000
Renault 21 Turbo I. A.A.-ABS	89	25.000	2.350.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	86	29.000	925.000
Renault 25 V6 Turbo Full Equip	86	52.000	1.975.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	35.000	990.000
Opel Corsa 1.2 S	88	9.500	790.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	19.000	1.225.000
Opel Omega 2.0 Inyección A.A.	87	25.000	1.950.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	89	13.000	1.325.000
Opel Kadett 1.3 3 volúmenes	87	32.000	925.000	Ford Sierra 2.0 Ghia I. A.A. 3 Vol.	87	27.000	1.750.000
Opel Kadett 1.3 5 p.	88	15.000	1.050.000	Ford Sierra 2.0 GL	88	29.000	1.450.000
Opel Kadett 1.6 GLS 3 volúmenes	89	32.000	1.190.000	Ford Granada 2.8 Ghia I. A.A. Faml.	82	54.000	1.100.000
Opel Kadett GSI 2.0 Inyección A.A.	89	12.000	1.775.000	Alfa Romeo 33 1.3 Techo Solar	88	31.000	990.000
Opel Kadett GSI 1.8 Inyección	85	35.000	1.250.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	88	21.000	1.100.000

Equip, 2.650.000 total; Seat 850 Spider M-700, «sensacional», 1.000.000 total; Fiat Spider Pininfarina, MU-K, blanco, 1.350.000 total; MGB descapotable, M-CK, el mejor, 2.000.000 total; Triumph Spitfire, LE-H, impecable, 1.350.000 total; Fiat 1.500 Spider Descapotable, M-700, 1.650.000 total; Golf GLL, MU-AG, blanco, siete meses, nuevo, 2.100.000 total; Talbot Samba Pininfarina Cabrio, B-GG, 1.375.000 total; Triumph TR7 descapotable, V-AZ, año

82, 2.000.000 total; Opel Corsa descapotable, B-GX, blanco, 1.150.000 total; Jaguar descapotable, B-KL, 8.000 km, 8.500.000 total; Matra Simca Bagghera, B-GY, nuevo, precio: 1.000.000 total; Mallorca descapotable, único, 2.000.000 total. Precios totales al contado. Admitimos cambios. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

VENDO Nissan ZX 300, nuevo, ganado concurso «El precio justo», buen precio, sin usar. Tel.: (911) 22 63 97.
BMW 325 Inyección, cuatro puertas, metalizado, llantas, techo, 1985. 1.700.000 ptas. 75.000 km reales. Tel.: 556 26 81.
ALFA Romeo 33, 105 CV, M-6015-HB, aire acondicionado, seguro seis meses, menos de un millón de pesetas. Tels.: 447 57 27; noches, 206 39 79.
FORD Fiesta 1.1 M-4494-IV, como nuevo, menos de 700.000 ptas. Tel.: 447 57 27; noches, 206 39 79.

PLAZA DE CANOVAS, 5 - 46005 VALENCIA (ESPAÑA)
TEL.: (96) 373 90 00 - TELEFAX: (96) 374 13 02

LLANTAS **MIM**
VOLANTES **victor**
AERODINAMICA **VESTATEC**

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

VENDO Mercedes 190E, suspensión baja, muchos extras. 2.200.000 ptas. Tel.: 478 80 66.
CLASICO Mercedes 250 Coupé Inyección, perfecto estado, año 1974, 30.000 km demostrables. Jorge. Tel.: 534 30 08.
FIAT Ritmo Abarth 130 TC, año 85, impecable. Tel.: (976) 21 76 74 (comidas).
VW Corrado 16 V, seis meses, sin golpes, nuevo. Tel.: 676 86 12.
MERCEDES 190 2.3 16 V, gris antracita, techo eléctrico, cuero, alarma, ABS, año 85. Tel.: (968) 29 24 03. 3.500.000 ptas.
BMW 732i, M-KH, gris metalizado, año 85, perfecto estado, acepto cualquier revisión. 2.900.000 ptas. Extras, techo, spoilers, radio, único dueño, Alemania. Tel.: 245 65 29.
OPEL Kadett 1.8 Inyección, 115 CV. Tel.: 270 10 96.
KADETT GSI 1.8, blanco, B-GS, techo, elevalunas, alarma, porta-skys, etc., perfecto. Tel.: (93) 431 78 00 (día).
SE vende Ford Fiesta 1.100, B-FJ. 300.000

C & A libros
C/ de la Vall, n.º 3
Andorra la Vella
(Príncipe d'Andorra)

Especialistas en libros del
automóvil, maquetas
Trans kits, consúltenos
por tel.: 9738/ 60 4 85.

azul marino, cuero nuevo, vale 8,5 millones. Lo doy por sólo 5 millones contado, ideal para yuppie o playboy. Abstenerse curiosos, fantasmas e insolventes. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.
BMW 735i, piel, compact-disc, computadora, perfecto, año 89, 14.000 km. **BMW** 318i, catalizador, azul metalizado, en garantía, 5.000 km. Enrique Martín. Tel.: 200 51 99 (oficina). Barcelona.

VENDO Ford Capri 2.8 I, B-FM, 50.000 km reales, alarma, extras, impecable. Tel.: (93) 879 19 34.
JAGUAR Sovereign 4.2, Full Equipe, 65.000 km, perfecto estado. 3.500.000 ptas. Tel.: 243 01 80.
MASERATI Biturbo Spider, descapotable, B-JD, rojo, 50.000 km, tapicería cuero beige, capota negra, Full Equipe (cuidado más que un hijo). De

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- Supra Turbo 3.0 Targa
- Celica versión 90 2.0
- Celica Turbo 4WD
- Land-Cruiser Corto con muelles

IMPORT JAPON, S. A.

Exposición, venta y talleres



C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tels.: 469 78 06 - 469 27 25. Fax: 469 22 70.

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

BMW 324 Turbo Diesel, año 88, blanco, 33.000 km, libro servicio, un año garantía, aire acondicionado origen. Precio: 3.100.000 ptas. Preguntar por Adán. Tel.: 470 04 61 (noches).

AX-GT, M-IC, rojo,

llantas Braid Copa, amortiguación, escape, 40.000 km, todos los extras, como nuevo. 800.000 ptas. Tel.: 734 43 73.

DODGE 3.700, 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, Alfa 75 2.5, seis cilindros, con el motor que mejor suena del mundo, impecable, aire acondicionado, siempre en garaje, 160 CV. 1.200.000 ptas. Tel.: 563 98 08.

OPEL Kadett GSI, año 85, 49.000 km reales, extras, muy bien cuidado. 1.250.000 ptas. A toda prueba. Tel.: 673 80 65 (oficina).

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

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

GARAJE TOZA

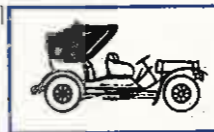
VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, semiestreno.
- Mercedes 300 E, seminuevo, Full Equipe.
- Mercedes 260 E, Full Equipe.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, modelo 89.
- Mercedes 190 E, varios.
- Mercedes Todo Terreno 280 GE, seminuevo, Full Equipe.
- BMW 735i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 535i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 525i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 325ix 4x4, Full Equipe.
- BMW 320i, seminuevo.
- Audi 200 Quattro, modelo 89.
- Audi 200 Automático.
- Audi Quattro Coupé.
- Audi 100 CD.
- Ford Escorpio 2.8i Ghia.

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

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 91
TELEF.: 226 44 00



28045
MADRID

PIONEER
Philips Car
KENWOOD
GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

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

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	165 Km/h.
FIRE LXL	57 CV	5,7 l/100 Km.	165 Km/h.
GTLe	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

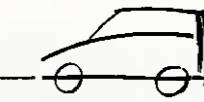
Vagma, s. a.

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 ptas.

Gusta a la Gente que Gusta

ATENCION: si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España, máximo con cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.

ALFA 75 Twin Spark, M-1B, 45.000 km, aire, alarma, equipo estéreo, nuevo, garaje. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

EVOLUCION Alfa Romeo 1.8 Turbo América, 15.000 km, M-IH, 165 CV, garantía doce meses. Tel.: 270 11 18.



8 MODELOS DIFERENTES
PARA «ALCANZAR TU TECHO»
A CUALQUIER NIVEL

SOLICITAMOS CENTROS
DE MONTAJE PARA ESPECIALIZAR
EN TODAS PROVINCIAS

"Sigue al Sol"

1970

Han transcurrido 20 años desde que en aquel 1970 iniciamos la fabricación del primer **TECHO SOLAR** para automóvil.

MODELO: **SERIE ORO**
Practicable.



MODELO: **F.500**
Practicable.



1990

La experiencia acumulada hasta hoy y el vivir día a día la evolución del **TECHO SOLAR** nos permite ahora presentar nuestra **CARTA DE TECHOS**.

MODELO: **V.S.R.**
Practicable y corredizo.



MODELO: **SLIDE**
Corredizo.



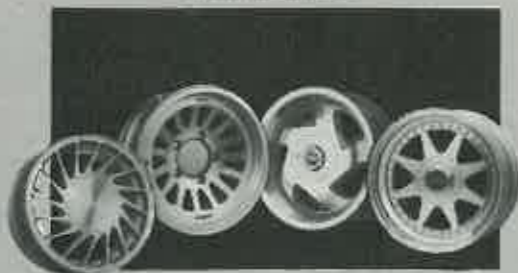
MODELO: **T.V.S.**
Practicable y corredizo (eléctrico).



Lexion

Alejandro Bell, 11 - Tel. (976) 29 98 39
50014 ZARAGOZA

jacsol
LLANTAS



Disponibles desde 5x13 hasta 10x17



KITS DE AERODINAMICA EXCLUSIVOS PARA:
ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLSWAGEN, etc.



EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES.
SERIES: 0,50 - 0,60 - 0,65 - 0,70



EL ACCESORIO IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES
Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas y de importación.



La batería



Nº 1 en accesorios



Calidad y técnica Alemana



El neumático Americano 4x4



Importador para España.



Vallespir, 189-191 - Tel. (93) 490 19 26 Télex. 54318-JSAU-E
Fax. (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

JANEX

MUELLES SPORT



BAJAN LA SUSPENSIÓN DE 30 A 40 mm. MANTIENEN EL CONFORT MEJORAN LA ESTABILIDAD COMPATIBLES CON LOS AMORTIGUADORES DE ORIGEN



Importador exclusivo para España

Distribuidor MADRID:
A.T. Acc. del Automóvil, S.A.
Avda. Pablo Iglesias, 49
Tel. (91) 534 09 98
Distribuidor BARCELONA:
TURINI, S.A. Calvat, 73-75
Tel. 208 67 33

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

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

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

RENAULT ALPINE 1.300 A-110



Perfecto estado (ITV) Único
2.000.000 ptas.
Tel.: (93) 674 06 34

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

FAMILIAR Ford Sierra 2.0 Ghia, aire acondicionado. Tel.: 270 15 15.

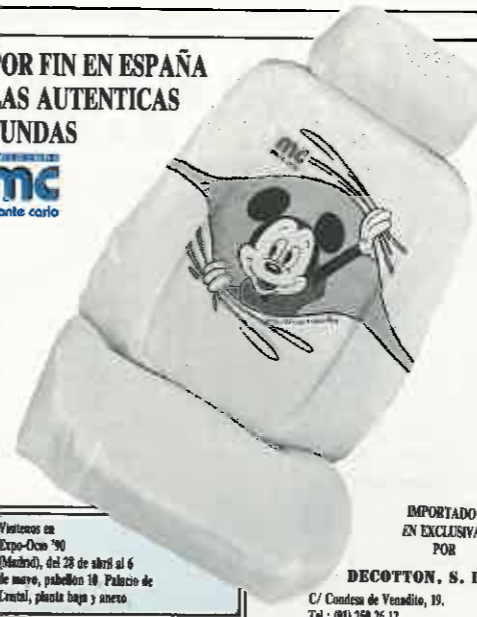
RANCHERA R-12 GTL, 1984. Tel.: 331 48 48 (noches).

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, impecable, aire acondicionado, llantas Braid, kit aerodinámico, 42.000 km, B-HC. Teléfono: (93) 757 39 18.

MERCEDES 170, modelo 1936, motor gasolina, precisa restauración. 550.000 ptas. Tel.: (93) 757 39 18.

PORSCHE 911 SC IX/80, blanco, 90.000 km, aire acondicionado, alarma, alerón, estreno en España PO-1006N, impecable. 3.900.000 ptas. Pedro. Tel.: (93) 891 06 10.

POR FIN EN ESPAÑA LAS AUTENTICAS FUNDAS



Venimos en Expo-Oca '90 (Madrid), del 28 de abril al 6 de mayo, pabellón 10 Palacio de Cristal, planta baja y anexo

IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR

DECOTTON, S. L.

C/ Condesa de Venadito, 19.
Tel.: (91) 259 26 12

OFERTA

AUTOTELEFONOS

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



y además:
Linea 48 horas
Seguro de robo
Instalación en helices propias (Técnicos especialistas en Mercedes, BMW, Audi, VW)
Financiación inmediata
ERICSSON-TTE-ALCATEL-DAN-CALL-INDELEC

ESPECIAL

AIRE ACONDICIONADO

¡No espere hasta el último momento! Aprovechese de las ventajas de instalar aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Llámennos. Accesorios, autorradia, aerodinámica, llantas. Venta de vehículos de importación, nuevos o seminuevos



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

OPEL Corsa TR 1.2 S, 1985. Tel.: 270 83 82.

GOLF GTI 16 V., rojo, 50.000 km, aire acondicionado, B-IM. 1.750.000 ptas. Tel.: (93) 387 66 04.

PARTICULAR vende coupé clásico BMW 3.0 CS, impecable, aire acondicionado, llantas, cuero, radiocassette. Tel.: (986) 22 47 39.

XR2 Ford, 1985. 690.000 ptas. Tel.: 276 42 63.

DESCAPOTABLE BMW 323 Inyección, rojo, impecable, extras, urge, A-BP.

FAMILIAR Ford Sierra 2.0 Guia, aire acondicionado. Tel.: 270 15 15.

Tels.: (96) 512 99 33 y 526 29 34.

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL, AUDI V W, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



PROBLEMAS FORD

DESDE que compré mi Ford Orion 1.8D en marzo del 89 he venido sufriendo una serie de problemas que me han hecho dudar de la eficacia de la marca. A continuación paso a describirles algunos de los más importantes. Cuando circulo con el coche por una recta el volante va inclinado hacia el lado izquierdo. En cuestiones de pintura he observado como en la zona frontal faltaba pintura, así como en el interior de la aleta derecha que carecía de protección. Cuando abrí el capó, me encontré con la sorpresa de que la rueda de repuesto era diferente a las que montaba el coche; curiosamente esta rueda tampoco era la de emergencia. Pero no se terminan aquí mis desdichas con este coche; cuando se circula con él, las puertas van sonando constantemente y cuando he llevado el vehículo a un concesionario para que solucionen este problema, me he encontrado con que son incapaces de encontrar el origen del ruido. Estos son los principales problemas, aunque hay más. Y yo me pregunto: cuando ya se ha cumplido el año de garantía y todavía hay cosas que no se han arreglado ¿Cuál será la siguiente avería? Y eso que el coche tan sólo tiene 27.000 kilómetros realizado en su mayor parte en carretera nacional.

Juan Manuel Ferrer
Pamplona



CITROEN 2CV

SOY propietario de un Citroën 2CV, y tengo mucho interés en conocer algunos datos históricos sobre este peculiar coche, así como sus principales características de tipo técnico.

Fernando Gómez
Madrid

R.-El modelo sobre el que se pide información, el Citroën 2CV inició su comercialización en España en el año 1961, aunque en Francia se vendía desde 1948. En el año 75 sufrió una profunda remodelación en la que, entre otras cosas, se le incorporó el motor de 603 centímetros cúbicos. En 1980 recibió los frenos de discos delanteros. Las características técnicas más relevantes de este modelo eran las siguientes: motor delantero longitudinal con dos cilindros opuestos. La potencia era de 29 caballos a un régimen de 5.750 revoluciones por minuto. La alimentación corría a cargo de un carburador vertical de doble cuerpo y la lubricación se realizaba por medio de una bomba de engranajes. La tracción era delantera y el embrague era del tipo monodisco en seco. La suspensión eran independientes tanto en el tren delantero como en el trasero. El Citroën 2CV alcanzaba una velocidad máxima de 115 kilómetros por hora con un consumo que oscilaba entre los 5,4 y los 6,8 litros a los 100 kilómetros.



J.M. CASANOVAS

DERBI ECHA EL FRENO Y MARCHA ATRAS

ANTE los grandes males, hay que tomar grandes decisiones. Derbi, después de la terrible decepción de Suzuka, diluida un tanto por la distancia, no podía permitirse otro fracaso ante su afición en la próxima carrera de Jerez. Después de ganar en 71 Grandes Premios y de sumar nueve títulos mundiales, **es muy duro convertirse de golpe en comparsa.**

La decisión no se ha hecho esperar aunque ha llegado por sorpresa. Han bastado unos entrenamientos privados en el circuito andaluz, para darse cuenta de que Gianola y Pitufo Alvaro estaban lejos de los tiempos del año pasado de Aspar y a **años luz de las Honda y las JJ.**

En Mollet no lo creían pero los cronos no engañan. **Se han dormido en los laureles** y cuando se han querido despertar, se dan cuenta de que han perdido el tren del noventa. Andreu Rabassa, el patrón, con serenidad e inteligencia, encendió la luz roja. Derbi se para en los box. Abandona la competición. Arroja la toalla. Antes de exponer su prestigio, mejor echar el freno y la marcha atrás.

Se puede decir así o se puede vestir como retirada momentánea. Es lo de menos. Las balas rojas desaparecen del Mundial y del campeonato de España. **Sus motores se han quedado desfasados, su chasis no es puntero,** los pilotos se quejan y por no tener, no tenían ni patrocinador que les obligue a seguir. No se esperaba una decisión tan drástica pero es comprensible ante lo que les podía pasar, máxime cuando se está acostumbrado a subir al podium y en 1989 todavía se conquistó el último galardón de 80 cc, «in externis» y con todo tipo de sufrimientos.

La aventura de Derbi en el Mundial se inició en la década de los sesenta con Angel Nieto como campeón. **Esta no es la primera retirada.** En 1974 y hasta 1984 estuvieron al margen de los Grand Prix hasta que volvieron con Tormo y Aspar como pilotos. Confiemos en que esta vez suceda lo mismo y su ausencia sea más corta, no en vano, **la marca de Mollet ha anunciado que volverán cuando sus máquinas vuelvan a estar en condiciones de luchar por la victoria.**

Lo que ya queda más turbio es el futuro de **Gianola y Pitufo Alvaro que se quedan «colgados»,** como se dice en el argot motociclista. Aunque no dudamos que sus contratos serán respetados, lo que desea un piloto por encima de todo es ganar. En el lenguaje militar, una retirada a tiempo es una victoria. Uno tiene la sensación que Derbi dentro de lo malo, ha hecho lo mejor.

Nota de la Redacción: Debido a un error, la pasada semana se repitió la columna del número 339 de José María Casanovas, en lugar del original que aquí figura.



SIKKENS EL COLOR DE EXPOMOVIL.



Vista general del stand.



Completa gama de productos Sikkens para carrocerías.



Ford ha concedido a Akzo Coatings, S.A., el galardón más importante a la calidad: el Q-1.



Autocoat BT. Una de las novedades de Sikkens en el salón. Gama de productos para talleres de chapa y pintura especializados en camiones y autocares.



SLOGAN

DEBUT EN ESPAÑA.

Las aguas mallorquinas de Puerto Portals fueron testigo de la primera prueba del Campeonato de Europa de Off Shore en la que el Rey Juan Carlos dió la salida.



G. P. DE MALLORCA DE OFF SHORE

VOLAR SOBRE LAS OLAS

El Gran Premio de Mallorca de Off Shore ha servido para ver en acción a los nuevos catamaranes tras los cambios de reglamentación que han terminado con la hegemonía de las mecánicas turboalimentadas.

DESPUES de dos años de apabullante dominio de los aparatos motor diesel, las más elegantes y clásicas mecánicas de gasolina han recuperado la primacía que nunca debieron perder. La reglamentación en los cubicajes máximos para la Clase 1 de la motonáutica de alta mar, también denominada Off Shore, contemplaba hasta este año 16,2 litros para las mecánicas atmosféricas de gasolina y el doble para los diesel, sin considerar los turbos.

El desarrollo de los diesel turboalimentados permitió organizar aparatos motores dotados de cuatro propulsores, que llega-

ron a alcanzar los 2.600 caballos de potencia total, con la ventaja de que se obtenían a moderados regímenes de giro. Esto barrió de los puestos de honor a las mecánicas de gasolina que conseguían solamente 1.800 caballos, con dos motores de 12 V y 8,11 litros de cilindrada.

Para este año los turbodiesel solamente podrán sumar 25 litros de cilindrada, lo que hace poco práctico dividirlos en cuatro motores, y tres motores son pocos para un monocasco y difíciles de acoplar a un catamarán. Por esta razón todos los barcos nuevos son catamaranes y los diesel han apostado por motores V6 de casi 10 litros de cubicaje y 900 caballos.

Todo esto se se ha comenzado a probar en el Gran Premio de Mallorca, que ha significado el retorno del Off Shore a España, primero de los puntuables para el Campeonato de Europa de la especialidad. Toda un jauría de máquinas y pilotos se dieron cita en Puerto Portals para disputar un recorrido de 130 millas.

Mucha expectación levantó la presencia del flamante campeón del mundo en título Stefano Casiraguio. Pero las cosas no parecen pintar de la misma manera que el pasado año para el piloto monegasco. Su nuevo Pinot di Pinot, con solamente dos motores turbodiesel Seatec, no pudo por menos que terminar en el puesto quinto y ceder casi 4 minutos frente a los gloriosos Lamborghini del catamarán Bagutta de Vincenzo Polli, que cubrió el recorrido a una media de 150.659 kilómetros hora. La carrera fue muy disputada en los puestos intermedios, pues del segundo al cuarto sólo hubo 1 minuto y 12 segundos.

De los 19 barcos presentes terminaron 8, entre ellos el Majoni, catamarán turístico español, que participó de forma testimonial, aunque digna.

Un curioso experimento es el protago-



nizado por catamarán SDA del italiano Eduardo Polli, que monta cuatro motores 12 Boxer de Motori Moderni. Estas máquinas turboalimentadas salían de dos en dos a una sola hélice, a través de cuatro cajas de cambios de cinco velocidades y una mezcladora reductora. Todo este complicado sistema, que en teoría proporciona más de 2.500 caballos está aún en pañales.

Texto y fotos: José Luis de la Viña.

ESPECTACULAR
A una media que ronda los 150 kilómetros por hora son capaces de deslizarse estos catamaranes por las aguas del Mediterráneo.

LOS MOTORISTAS
DE ELITE SE DIVIERTEN

DEPRISA, DEPRISA

Su vida discurre en un riesgo constante que se prolonga a los escasos momentos de ocio de que disponen. Lo normal es que, cuando se supone que estarán olvidándose de la competición, sigan encima de una moto, o probando un veloz kart.



LOS pilotos de Gran Premio están acostumbrados a vivir a la milésima de segundo. Su vida está marcada por el sino de la velocidad, por ser el mejor, por ir cada vez más rápido. Parecen superhombres pero no lo son. Las caídas y accidentes están ahí para recordarlo. Normalmente se podría pensar que en sus momentos de ocio, escasos por cierto ya que pruebas y entrenamientos se suman a una agotadora temporada, desean perder de vista esa lucha feroz contra el cronómetro y contra sí mismos. Pues bien, hacen todo lo contrario y la mayor parte de ellos practica también deportes veloces cuando no cabalga en sus corceles de acero, o los simultanea con otros más tranquilos. Si Sito Pons goza y se relaja con el golf, también se sube a una moto de cross o efectúa un arriesgado salto en tándem con paracaídas. Si a Juan Garriga le chiflan los coches teledirigidos, tampoco le hace ascos a la moto de fuera de carretera. Y así se podría proseguir con prácticamente todos y, además, se encontraría a más de un lesionado en esos ratos de ocio.

Este reportaje está hecho en América y en las Antípodas. En él se ve como esos grandes divos americanos y australianos se divierten. Como en las carreras, sus diversiones acostumbran a ser también contra el cronómetro, aunque en esta ocasión sin tener que soportar la presión que suscita un Gran Premio.

DISTINTO EN CASA.

Fuera de los circuitos Lawson es un hombre relajado al que le gusta subirse en una moto de cross o, si tiene ocasión, probar una para niños

EDDIE LAWSON

UN HOMBRE TRANQUILO

EL actual Campeón del Mundo de 500 tiene fama de huracán y poco sociable. Ello es en parte cierto ya que sólo cuando se encuentra entre los suyos se transforma en otra persona. Pero en esas raras ocasiones «Steady», tranquilo Eddie, es capaz de las mayores locuras. Es muy difícil verlo relajado en un fin de semana de Gran Premio ya que la presión que debe soportar es tremenda y no sabe disimular su estado de ánimo. Sin embargo, cuando el Gran Premio ha concluido el Eddie Lawson que se puede encontrar en el paddock es otro hombre. Es capaz de sonreír y de bromear, algo impensable unas horas antes. En su California natal le gusta subirse en una moto de cross y lanzarse por los caminos desérticos. Sin embargo cuando acude al rancho de Kenny la diversión está asegurada: ambos recuerdan los viejos tiempos, cuando eran aprendices de campeones en las pistas de tierra.



UN KART PARA JUGAR.

Los deportes mecánicos son los favoritos de Rainey, al que le gusta conducir un potente kart de 250 centímetros cúbicos siempre que puede.

**WAYNE RAINEY
EL ASPIRANTE**

El año pasado Wayne Rainey perdió sus últimas posibilidades de ser Campeón del Mundo cuando se fue por los suelos en el Gran Premio de Suecia. No soportó la presión de ser perseguido implacablemente por Eddie Lawson. Este año, con sólo dos Grandes Premios disputados, él es el único de los aspirantes al título que no ha caído. A estas alturas, Lawson, Gardner y Schwantz ya han perdido un buen puñado de puntos. Este puede ser el gran año de Rainey, uno de los pupilos aventajados de Kenny Roberts ya que no olvidemos que ambos están juntos

desde hace un buen puñado de años y Kenny ya se lo trajo a correr a Europa en 1985. Para Wayne también son los deportes mecánicos sus favoritos, y de entre ellos, como no, la moto de cross es la preferida aunque también le da con gusto al potente kart de 250 centímetros cúbicos.

**JOHN KOCINSKI
EL PEQUEÑO
MARCIANO**

SEGUN muchos observadores, John Kocinski puede ser el Campeón del Mundo de 1990 en la categoría del cuarto de litro. Para otros la falta de experiencia

en los circuitos europeos puede ser un serio handicap. Evidentemente sus tres apariciones el pasado año se saldaron con resultados inmejorables: sendas victorias en Suzuka y Laguna Seca y lo que todavía es más importante, un tercer lugar en el Gran Premio de Bélgica de 500 en el difícil circuito de Spa que, fiel a la tradición, estaba completamente empapado. Esta temporada ha comenzado con cara y cruz. Una cruz en Japón ya que arrancó mal y fue embestido por detrás por lo que tuvo que visitar los boxes y hacer toda la carrera remontando, y una cara en «su» circuito de Laguna Seca, donde sólo dejó que le vieses los escapes de su Yamaha. John es un legítimo producto de la escuela Roberts y por eso que no es extraño que se le vea en el rancho de su manager probando las motos de cross o los karts

**KENNY ROBERTS
SIEMPRE EN
LA BRECHA**

El triple Campeón del Mundo de 500 en los años 1978, 79 y 80 es el actual manager del equipo más poderoso de los que militan en el Mundial. Sus pilotos son Eddie Lawson, Wayne Rainey y John Kocinski. Para ellos Kenny es más que un manager y un Director Deportivo. Es una especie de padre espiritual y por ello el rancho que «El Marciano» posee en Modesto (California), es el lugar en el que en invierno se reúnen los pilotos para entrenarse de cara a la nueva temporada. Ahí practican motocross, «dirt-track» o también karting y hacen algún que otro pinito en «stocks-cars». Y claro, entre ellos siempre está el maestro Kenny para demostrar que aunque se ha retirado del deporte activo sigue siendo veloz.

**EN EL RANCHO DE ROBERTS.**

Como sus compañeros de equipo, Kocinski disfruta en el rancho de su manager sobre cualquier cosa que se mueva a gran velocidad.

**KEVIN SCHWANTZ
EL REY DEL
ESPECTACULO**

El tejano Schwantz ha destronado a Randy Mamola como rey del espectáculo. Para la mayor parte del público es

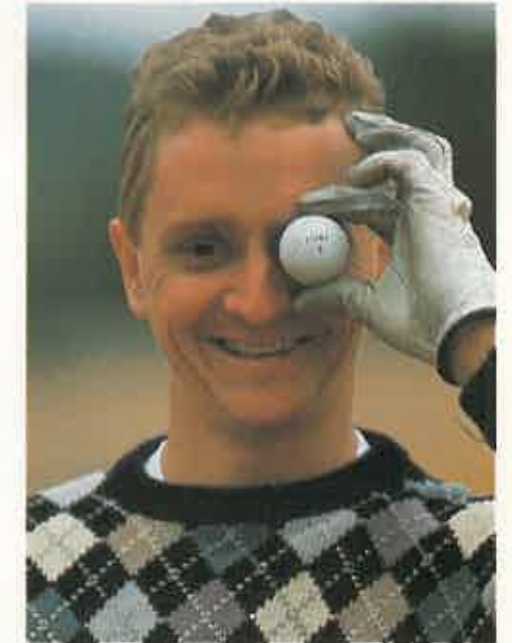
el piloto más admirado por su conducción agresiva y espectacular. La temporada pasada ganó más grandes Premios que nadie y sólo fue cuarto del Mundial. Este año en Suzuka no pudo ser más que tercero pese a caerse en el último giro. En Laguna Seca no pudo seguir a Rainey y en lugar de conformarse con la segunda posición se fue por los suelos en la curva del

**PODEROSO
MANAGER.**

Su rancho de California es para Roberts el lugar de reunión de sus pilotos en invierno. Entre diversión y preparación todos preparan la siguiente temporada.

**FUERA
DE LA PISTA.**

Agresivo y espectacular en la pista, Schwantz prefiere en casa arriesgarse con la bola y el palo de golf.



«sacacorchos». Una caída a baja velocidad que sin embargo se saldó con una muñeca rota.

Un precio muy caro cuando se quiere ser Campeón del Mundo. Tal vez por eso para divertirse prefiere ir al campo de golf cercano a su rancho de Austin en Texas. Ahí puede arriesgar, pero con la bola, que es menos peligroso.

**ORDENE Y MANDE CON UN DEDO
(Todo el Imperio del «sound» naciente)**

No necesita más. Su dedo sólo presionando sobre una pantalla foto sensible, regula las funciones lógicas de volumen, graves-agudos, Fader y Balance. Una maravilla técnica que obedece «con un dedo».

Y además:

Radio-Cassette estéreo AM/FM • Auto Reverse. 24 Pre-sintonías 12 FM/12 AM • Pre-Fader • Loudness automático / DX / Dolby B y C / Rep / Scan • Selector tipo cinta automático • Mecánica hidráulica • APS - Búsqueda automática cinta • ASM - Búsqueda automática emisoras • B. SKIP - Salto espacios en blanco • B. BST - Realizador de frecuencias graves • D. CALL - Memorización directa emisora • A.M.M. - Memorización volumen General • Conector trasero DIN para CD • Resp. Frecuencia cassette: 25-18.000 Khz. • Potencia salida 25 W x 2 RMS (2 amplificadores) • Extraíble incorporado

P.V.P. recomendado: 78.288,- Ptas. (I.V.A. incluido)

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: **MUSICOM sa**

Francisc Vila, s/n-Naves 16-17 POLIGONO CAN MAGI
Tel. (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52
08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)
Domicilio Postal: Apdo. Correos 252
08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)

WAYNE GARDNER CAMPEON DESTRONADO

NO hay duda de que el Campeón del Mundo de 1987 es uno de los más veloces pilotos de los que hoy participan en el Mundial. Sin embargo algo parece que le está apartando de ese estado de gracia que es preciso para ser Campeón. En 1988 Eddie Lawson le superó y de nuevo en 1989, aunque en esa temporada un accidente en Laguna Seca le hipotecó todo el resto del Campeonato. Y ha tenido que ser precisamente en el mismo viraje donde este año ha vuelto a probar la dureza del asfalto americano. Por fortuna esta vez ha salido del lance sin heridas físicas, pero cabe preguntarse si su moral no ha sufrido. En Jerez parecía que volvía el Wayne de 1988 y se espera que en Jerez vuelva a serlo. Un reposo en su país natal, Australia, practicando el golf puede que obre milagros.

RANDY MAMOLA EL PAYASO VELOZ

TRISTE sino el de Randy Mamola. Cuando era piloto de Kenny Roberts con las Yamahas de éste luchaba por la cabeza del Mundial. No lo consiguió, pero al igual que en sus años con Honda, era

MERECIDO REPOSO. Después de probar la dureza del asfalto americano en Laguna Seca, a Gardner unas partidas de golf en su Australia natal le relajan el ánimo.



IDOLO CAIDO. La popularidad de Mamola ha decaído desde que ya no está entre los primeros. Cagiva, que no llega a la altura de los equipos japoneses, ha supuesto la caída del que fue el ídolo americano.

uno de los pilotos más veloces y admirados. El público adoraba su pilotaje y apreciaba sus dotes de malabarista. Quien no las apreciaba era «King Kenny» y así con la excusa de un suculento contrato por parte de Cagiva el pecoso americano pasó a una escudería que no acaba de estar a la altura de los japoneses. Aquí ha llegado la caída de Randy puesto que sólo las cabriolas no sirven para mantenerlo en la cima de la popularidad. Ya no es el ídolo de los espectadores. Otros le han arrebatado tal honor. Y es que el público no perdona: permite lo que sea a los que ganan, pero no a los que van segundos y aunque Randy se desmelene en el manillar de su Cagiva ya no es lo mismo. ○

José Luis Aznar
Fotos: DPPI-Honda

GRAN PREMIO DE ESPAÑA, LLEGA EL ESPECTACULO

ción de JJ-Cobas hará a los españoles más llevadera esa ausencia.

«Aspar» sólo piensa en la victoria, sobre todo después de la caída de Suzuki. También fueron ahí por los suelos Miralles y «Champi» por lo que ambos en esta ocasión van a darlo todo. Con una Honda de la que hay que esperar rinda lo que de ella se espera, Herri Torrontegui querrá rememorar el glorioso día que hace un año vivió en esta misma pista, sin olvidar que habrá una legión de españoles dispuestos a lucirse ante su público: Reyes, con la Garelli, Hernández, con la Honda, y un largo etcétera. Ante ellos tendremos el velocísimo tándem formado por Spaan y su Honda que es el único que puede aguarle la fiesta a «Aspar» aunque Gresini, Takada, Unemoto o Prein pueden ser temibles.

Esta vez le tocará a Carlos Cardús jugar en casa. Para el de Tiana esta será una prueba de fuego muy dura. Cadalora ya ganó aquí el año pasado y saldrá muy seguro de sí mismo. Tal vez no tanto lo esté Kocinski que ha declarado que Jerez no se encuentra entre sus circuitos preferidos. Y tampoco hay que olvidar a los restantes hombres de Honda como pueden ser Roth y Cornu, los veteranos, o Zeelen-

berg, la revelación de la temporada. Tras ellos, esperando hacerse un hueco Crivillé, «Aspar» y Puig si por fin puede reaparecer.

Es lógico pensar que Wayne Rainey saldrá con todas las cartas a su favor y sólo cabe esperar que puedan reaparecer Schwantz y Lawson y que Gardner esté en perfectas condiciones.

Sito Pons que tan buenas prestaciones ha tenido en los dos primeros Grandes Premios, puede dar aquí el do de pecho, y también Juan Garriga que cada vez más acoplado a su moto estará en condiciones de brindar una gran carrera ante su público.



PRECIOS DE LAS LOCALIDADES DEL G.P. JEREZ 90

VIP	6.000 PTAS.
TRIBUNAS 1-2-3-4-6-8	4.000 PTAS.
TRIBUNAS 5-7-9	3.000 PTAS.
PELOUSE	2.500 PTAS.

Precios especiales para niños, entradas limitadas.

HORARIOS DE ENTRENAMIENTOS Y CARRERAS

	125cc (1ª)	125cc (2ª)	250cc	500cc	Sidecars
Viernes 4/ 5/ 90					
1ª Sesión	09.00 09.30	09.45 10.15	10.30 11.10	11.25 12.05	12.20 12.50
2ª Sesión	13.05 13.35	13.50 14.20	14.35 15.15	15.30 16.10	16.25 16.55
Sábado 5/ 5/ 90					
1ª Sesión	09.00 09.30	09.45 10.15	10.30 11.10	11.25 12.05	12.20 12.50
2ª Sesión	13.05 13.35	13.50 14.20	14.35 15.15	15.30 16.10	16.25 16.55
Domingo 6/ 5/ 90					
Entrenos libres	09.15 09.30	09.35 09.50	09.55 10.10	10.15 10.30	
Parque de Calentamiento	10.15	11.45	13.15	15.00	
Pilotos en Pre-parrilla	10.30	12.00	13.30	15.15	
Vuelta de Reconocimiento	10.45	12.15	13.45	15.30	
Vuelta de calentamiento	10.58	12.28	13.58	15.43	
Vueltas	22	24	29	22	

ESTE fin de semana una vez más el circuito de Jerez será el lugar de cita de los motoristas. Acudirán aficionados de todos los rincones del país e incluso de fuera, para admirar a sus ídolos. Los humos de los escapes se mezclarán con los de las tracas. Los aromas de ese excelente «fino» de la tierra se combinarán con los del aceite quemado. La fiesta será grande.


Entre las motos del cuarto de litro si bien se echarán en falta las «Balas Rojas» de Derbi, una nutrida representa-

La red Texaco se extiende por todo el mundo. Para suministrar diariamente el 6% del petróleo que se consume. Para dar un servicio de máxima calidad en 140 países. Desde hace más de 50 años en las islas Canarias y ahora, paso a paso, también en el resto de España. Por algo somos la 5ª Compañía Petrolífera en el ranking mundial. Mejorando cada día.

TEXACO PETROLIFERA, S. A. Pº de la Castellana, 50. 28046 Madrid. Tel. 563 07 69. Fax: 411 74 07.

La Gran Experiencia.

— ¿Qué sabemos de nuestros mayores? ■ ¿Cómo podríamos aprovechar su experiencia —sus experiencias— en la vida? ■ ¿Cómo llevarlas a la práctica? De eso se trata. ■ De que reunas un equipo en el colegio y me cuentes tus ideas: cómo lo harías. ■ Cómo sacarías partido a las experiencias de los que tanto han vivido. Porque con su ciencia, la de la vida, todos salimos ganando. ■ Lo sabemos por experiencia. ■ Y el equipo que gane, gana un millón. ■ Escíbeme hoy mismo a "Hoy por Hoy" poniendo en el sobre: Gran Vía, 32 28013 Madrid. Y dentro, sobre todo, pon el corazón. ■ Vamos a vivir una gran experiencia.

Con la colaboración de 



La radio.
Porque escuchar
es de sabios.



Inaki Gabilondo.

ALBACETE.
Consiguió una rotunda victoria en Calafat; con una conducción al límite cruzó la meta en solitario. El veterano Toyota Corolla 16v está funcionando como un reloj.



CIRCUITO DE CALAFAT

«IN CRESCENDO»

El Campeonato de España de Velocidad parece que va por buen camino y está resultando muy competitivo y animado. Carrera a carrera hay más coches y más emoción.

LA segunda prueba del Campeonato de España de Velocidad, disputada en Calafat, ha vuelto a dejar claro que este año el certamen va a estar muy competitivo. Ya en la tanda de entrenos cronometrados se pudo comprobar que la lucha por la victoria iba a ser no apta para cardiacos; el mejor tiempo fue para Luis López de la Cámara, a pesar de seguir sufriendo problemas en la electrónica del Ford Sierra Cosworth; a continuación del piloto del Ford se clasificaron José Angel Sasiambarrena con un vehículo similar, Carlos Palau con un Renault 21 Turbo, Luis Villamil con un Alfa Romeo 75 América, con una diferencia de tiempo entre ellos mínima. Un poco más atrás se situó Luis Pérez Sala con un coche similar al de Villamil, pero mucho menos evolucionado; Javier Mora, que se mostró muy combativo con un Citroën AX Sport y Antonio Albacete, que con el Toyota Corolla 16v aligerado de peso sufrió problemas de tracción.

En la carrera De la Cámara realizó una salida perfecta, que no sólo le permitió mantener la primera posición, además pudo coger un poco de distancia a sus perseguidores, y detrás de él se situaron Sasiambarrena, Villamil y Palau, que comenzaron una feroz lucha para remontar posiciones. De este grupo pronto quedó apeado Sasiambarrena con el motor



PEREZ SALA.
Llevó el Alfa Romeo 75 América hasta la segunda posición. Javier Mora se está mostrando muy combativo con el pequeño Citroën AX Sport.





ESPECTACULO ASEGURADO.

Todas las carreras estuvieron muy competidas. En la Iniciación el brillante vencedor fue Juan Carlos Delgado. En la Fórmula Fiat Uno la victoria fue a parar a manos de Javier Díaz, mientras que en la Copa Renault Turbo fue para Eduardo de Aysa.



EN FORMA.

Alvaro de Arenzana que se encuentra en un buen momento conquistó su segunda victoria de la Fórmula Ford 1.600. Pablo Irizar cruzó la meta en solitario en la Final B de la Copa Citroën AX.



CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE VELOCIDAD

1º Antonio Albacete (Toyota Corolla 16v) 36.33.48. 2º Luis Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0), a 19.004. 3º Carlos Palau (Renault 21 Turbo), a 31.038. 4º Javier Mora (Citroën AX Sport), a 41.053. 5º Juan Ridruejo (Ford Sierra Cosworth), a 59.024.

COPA RENAULT 5 TURBO

1º E. de Aysa, 33.06.67. 2º S. Moya, a 1.012. 3º J. Dieguez, a 2.022. 4º J. Riduejo, a 8.058. 5º E. De La Puente, a 12.030.

COPA RENAULT 5 INICIACION

1º J.C. Delgado 32.06.20. 2º G. de Alba, a 8.054. 3º I. Hervás a 10.018. 4º C. Arimon, a 12.054. 5º P.M. Tesoro a 30.057.

FORMULA FORD 1.600

1º P. Martínez, 25.59.17. 2º R. Morback, 0.081. 3º P. Martínez, 18.198. 4º V. Cunill, a 19.084. 5º P. Calle, a 23.024.

FORMULA FIAT UNO

1º J. Díaz, 27.14.43. 2º A. Burgueño, a 16.035. 3º S. Llevadot, a 45.027. 4º B. Calatayud, a 37.006. 5º E. Guell, a 41.006.

COPA CITROEN AX, FINAL A

1º A. J. Santias, 30.30.91. 2º M. Ruiz, a 8.057. 3º J. Valentin, a 10.002.

COPA CITROEN AX, FINAL B

1º P. Irizar, 30.18.83. 2º F. Granell, a 9.017. 3º E. de la Osa, a 12.073.

CALAFAT EN BREVE

LA CLIMATOLOGIA fue benigna en Calafat, con un tiempo muy bueno, tanto que en algún puesto los Comisarios hicieron caso omiso a los coches y a su función de advertir a los participantes de las condiciones de la carrera y los entrenamientos con las banderas y prefirieron tomar el sol y sestear.

LOS ACCIDENTES se convirtieron en protagonistas del fin de semana en el circuito de Calafat. Los más graves fueron los que sufrieron Miguel Angel de Castro de la Fórmula Fiat Uno y Pablo Villota de la Copa Citroën AX. El primero tras una aparatosa salida sufrió fractura en las piernas y en una vértebra, permaneciendo hospitalizado. El segundo también protagonizó un espectacular vuelco y también permaneció hospitalizado y en observación.



POCO INFORMADO está el comentarista de la torre de control del circuito de Calafat. A lo largo de todo el fin de semana no cesó de repetir que Balbanuz Camino es la primera mujer en España que compite a los mandos de un monoplace.

Nos parece sensacional la iniciativa que ha tomado «Balba» y los magníficos resultados y actuaciones que está consiguiendo, pero antes que ella hubo otras como es el caso de Simonetta Garth que estuvo corriendo en la Fórmula 1.430.

del Sierra Cosworth roto, pero a la lucha se sumó Albacete que puso la cosa más al rojo. El piloto del Toyota primero superó a Palau y más tarde en dos maniobras magistrales se aupó hasta la primera posición comenzando a partir de aquí una espectacular cabalgada que le llevó en solitario a la meta. Por detrás la lucha seguía siendo de lo más cerrada y a consecuencia de la contundencia con que se empleaban De la Cámara y Villamil, los dos quedaron eliminados, el primero de ellos con la dirección de su coche abierta y Villamil con los escapes del Alfa doblados. La segunda posición la heredó Palau, pero poco después se la tuvo que ceder a Luis Pérez Sala. El piloto del Renault 21 vio como comenzaba a salir de forma alarmante humo blanco de su motor y prefirió no emplearse a fondo y asegurarse el máximo de puntos posible. Estas posiciones ya se mantuvieron inalterables hasta el final de la carrera. En cuarta posición cruzó la meta Javier Mora que con el AX Sport de la División 3 se está mostrando muy eficaz. Entre los abandonos mencionar el de Martín Cantero que sigue sin solucionar los problemas electrónicos del BMW M-3.

Los dos campeonatos de monoplazas

que se disputan en nuestro país, la Fórmula Fiat Uno y la Fórmula Ford 1.600 estuvieron muy competidos. En el primero de ellos se impuso Javier Díaz, que tras luchar con Juan Durán éste le dejó el camino libre con problemas en la caja de cambios, segundo fue Angel Burgueño y tercero Sebastián Llevadot. En esta categoría el principal quebradero de cabeza para los participantes fueron los neumáticos con un compuesto más blando de lo habitual que se degradaba mucho antes. Los pilotos que tuvieron la suerte de disponer de gomas correspondientes a otras tandas fueron los más rápidos. En la Fórmula Ford 1.600 una vez más volvió a sorprender Pedro Martínez que consiguió la pole, a continuación del joven piloto catalán se situaron Morback, Arenzana y Gluckmann. Los cuatro en el mismo segundo. En la carrera en las primeras vueltas se situó primero Morback, pero pronto fue superado por Arenzana que mantuvo la posición de honor hasta el final. La lucha por la tercera plaza estuvo muy disputada entre Iván Arias y Pedro Martínez, hasta que en su duelo particular Martínez tocó a Arias haciéndole volcar espectacularmente, afortunadamente sin lesiones para el piloto.

LA DIOSA FORTUNA.

A Javier Santias le sonrió la fortuna al encontrarse de forma inesperada tras el incidente que provocó Medina con la victoria de la Final A de la Copa Citroën AX.

En Calafat también estuvieron presentes la Copas Renault, la Iniciación hacía su debut y el vencedor fue Juan Carlos Delgado que se mostró el más rápido a lo largo del fin de semana. Los otros dos puestos del podium fueron para Gonzalo de Alba e Ignacio Hervás. En la Copa Renault Turbo el dominador fue Eduardo de Aysa, que consiguió el mejor tiempo en entrenamientos y la victoria en la carrera. Fue muy interesante la lucha por la segunda y tercera plaza entre Santiago Moya, Julio Diéguez y Juan Ridruejo, que cruzaron la meta en estas posiciones.

La Copa Citroën AX siguiendo su tónica habitual tuvo una inscripción numerosa. Las finales estuvieron muy movidas, principalmente la A. Por la victoria luchaban Medina, Díez y Rastrollo que iban a buena distancia de sus perseguidores hasta que en la última vuelta Medina para evitar que le adelantase Díez le cierra el paso, tanto que acaban los tres fuera de la pista encontrándose la victoria Santias, segundo fue Ruiz y tercero Valentin. En la final B el vencedor en solitario fue Irizar, segundo Granell y tercero De la Osa que protagonizó un apasionante duelo con Alvarez.

Manuel Madrid

MONZA SPORT PROTOTIPOS

LA LEY DEL MAS FUERTE

No hay nada que hacer. Los Mercedes están en otro mundo. Su dominio es tan absoluto que pueden pasar por ser, en Sport Prototipos, lo que los McLaren en Fórmula 1; y eso que los Jaguar parecen haber mejorado mucho.

Enviado especial
Manuel Doménech

A Mauro Baldi le hacía mucha ilusión ganar en su casa, en Monza, y en esta ocasión tenía todos los ases en la manga para lograrlo. Desde el primer momento, desde el primer minuto de la primera sesión libre de entrenamientos, nadie en el circuito del parque de Monza se atrevía a pensar que el equipo Mercedes saliese derrotado. Y los pronósticos no fallaron: el nuevo Mercedes C11 ha demostrado ser aún mejor que el antiguo modelo. En pista, a decir de otros pilotos, es tal su rapidez, su aptitud para adelantar, que parece ser manejado desde boxes como si fuera un coche de Scalextric. Mauro Baldi quería batir todos los récords, y si el tiempo de la primera sesión oficial de entrenamientos ya le permitía ampararse de la pole-position ante los ataques de sus rivales más cualificados (los Jaguar y los Nissan), se permitió el lujo de bajarlo sustancialmente en la segunda sesión oficial; una sesión que resultó, en general, más lenta que la primera. Tras Baldi y Schlesser, el segundo lugar en la parrilla de salida era para el segundo Mercedes, naturalmente, mientras que la segunda línea estaba íntegramente ocupada por los Ja-

SORPRESA JAGUAR.

La fiabilidad que les faltó a los rapidísimos Jaguar en Suzuka se hizo patente en Monza, permitiéndoles situarse en tercera y cuarta posición detrás de los intocables Mercedes, y especialmente a Brundle finalizar en la misma vuelta que ellos.

guar, que ya apuntaban a una posible sorpresa frente a los plateados coches de Stuttgart. Tras estos dos equipos se situaban los dos Nissan y los dos Toyota, con dos de los cuatro Porsche Joest presentes en Monza intercalados entre ellos.

Los dos españoles presentes en esta segunda prueba del Mundial de Sport Prototipos tuvieron suertes dispares en entrenamientos. Mientras Fermín Vélez se mostraba rapidísimo logrando situarse en undécima posición por detrás de todos los coches importantes -Mercedes, Jaguar, Joest, Nissan y Toyota-, Jesús Pareja padecía los males que afectan a la mayoría de los Porsche privados: falta de competitividad agravada por los problemas que produce la gasolina italiana en sus motores. Logró el tiempo 23 con la severa consigna de no utilizar apenas presión de soplado en su motor. Aun así, aventajó en la parrilla a su compañero Larrauri.

Cuando a las dos de la tarde se producía la salida de la prueba, acontecía un hecho



que fue el único que permitió que existiese interés hasta el final. El Mercedes de Jochen Mass se veía encerrado en la entrada de la chicane Goodyear por los Jaguar de Brundle y Lammers, con el resultado de sendos trompos para Mass y Lammers. Mientras éste último salía fácilmente del apuro -aunque paraba después en boxes para comprobar la existencia de cualquier desperfecto- Mass se precipitaba al intentar ponerse de nuevo en la buena posición, con lo que realiza

un segundo trompo y quedaba enganchado en la arena. Los comisarios pudieron sacarle del apuro, y tanto él como Lammers iniciaron desde entonces una increíble carrera de persecución para alcanzar los primeros lugares de la prueba. Prácticamente este incidente resume la prueba, aunque hubo más. Tras el primer relevo, se constató que los Jaguar habían consumido menos gasolina (7 litros) que los Mercedes, lo que les podía dar una seria opción al triunfo en las vueltas finales,

LA CLAVE. Lammers y Mass realizaron sendos trompos en la primera chicane, nada más darse la salida. Gracias a ello la carrera tuvo interés. El Jaguar de Lammers y el Mercedes de Mass volaron hacia las primeras posiciones.



PARA PILOTOS CON JARDIN

CORTACESPEDES

HONDA

SEGURIDAD HONDA
 POTENCIA HONDA
 DURABILIDAD HONDA

Que Corte!



Todos ganan con

HONDA

MAQUINARIA

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

Nombre.....
 Dirección.....
 Ciudad..... C.P.....

pero desde el box, Peter Sauber y Max Welti manejaban sus Mercedes sabiamente -gracias a una modernísima telemetría- para ahorrar en consumo sin ver sus posiciones amenazadas. Mientras tanto, Wendlinger sustituía a Mass en el segundo Mercedes y, a pesar de su juventud (21 años) cumplía un relevo espléndido que se resumía en haber cogido el coche en octava posición para volver a entregarlo en la tercera. A Mass ya sólo le quedaba un enemigo para completar el segundo doblete de la temporada para la firma de

SIEMPRE JOEST.

Como viene siendo habitual los Porsche del equipo Joest fueron los mejores entre los dieciocho vehículos iguales presentes en el campeonato. No cabe duda de que la ayuda de fábrica al equipo privado tiene mucho que ver.



la estrella, y podía con él en la mismísima última vuelta. Brundle y Ferté perdían así, in extremis, una segunda plaza que mantuvieron durante 82 de las 83 vueltas de las que constaba la prueba.

Frente a una actuación tan relevante, lo demás no tenía mucha importancia. Eso sí, como siempre los Nissan estaban al acecho por si acaso, y cuando se decidieron a atacar al saber los problemas de consumo de los Mercedes y los Jaguar, lo hicieron sin contemplaciones y con precipitación. El resultado fue que ambos se quedaron sin el preciado líquido y, mientras Bailey retrocedía a la séptima posi-



MONZA EN BREVE

RECORD de accidentalidad para Toyota. Llevaron tres coches a Monza, destrozaron dos en entrenamientos y con sus restos pudieron completar un segundo coche para la carrera. Luego, en ella, destrozaron el tercer coche y... el canibalizado.

PARA demostrar que el campeonato les pertenece se desplazaron a Italia Jean Marie Balestre y Bernie Ecclestone. Los italianos silbaron a rabiar al presidente de la FISA cuando entregó los trofeos a los vencedores.

TAMBIEN estuvieron en el circuito de Monza Jean Todt (Peugeot) y Claudio Lombardi (Alfa Romeo) para aprender de la especialidad sobre el terreno. Por cierto, a Jean Todt se le vio conversar en un rincón con

un tal Stefan Johansson... ¿Habría algo entre ellos?

LUIS PEREZ SALA no corrió en Monza. Parece ser que Richard Lloyd no se sintió muy satisfecho por su actuación en Suzuka. Sin embargo en Jaguar no opinan lo mismo del piloto español, pues en un comunicado oficial anunciaban la presencia de Luis en un Jaguar en las 24 Horas de la Mans.

MAX WELTI felicitó calurosamente a Jean Louis Schlesser y a Mauro Baldi por la victoria conseguida. El piloto italiano logró su sueño de ganar en Monza y de lograr la pole-position. Pero su felicidad no fue completa, ya que Jochen Mass le arrebató la vuelta rápida en carrera.



ción, Blundell no llegaba a cruzar la meta. Los Toyota por su parte, ratificaron su tendencia de entrenamientos; los dos coches acabaron destruidos fuera de la pista. Los demás como siempre: los Spice rapidísimos y bien colocados, los Porsche Joest muy brillantes y los demás Porsche con más pena que gloria, y eso que los Kremer lograron situarse entre los diez primeros.

Fermín Vélez y Jesús Pareja, como en los entrenamientos, sufrieron suertes dispares. El catalán llevaba a cabo una bri-

SUERTE DISPARE.

Los Spice y los Toyota están muy igualados en prestaciones, pero resultan más fiables los británicos que los japoneses. Si el Toyota de Lees no hubiese embestido al Spice de Vélez, el español habría acabado la prueba en una espléndida quinta posición.

ESA GASOLINA En Monza los Porsche tienen siempre problemas con la gasolina, que rompe muchos motores. El equipo Brun fue el que más los sufrió este año, aunque Jesús Pareja no se vio afectado por ello sino por una polémica descalificación.

llante carrera hasta que el Toyota de Geoff Lees le alcanzaba por detrás y le destrozaba toda la zaga del Spice. Fueron los cuatro minutos perdidos en boxes los que motivaron que Fermín perdiese seis posiciones. Debía haber finalizado en quinto lugar y fue decimoprimeros. En cuanto al alcarreño Jesús Pareja, si bien realizó una brillante carrera con un coche en no muy buenas condiciones, no le sirvió de nada. Cuando podía haber optado a la octava posición final, fue avisado desde su box de que se retirase porque iba a ser descalificado. En efecto, erró en la puesta en parrilla de salida de su coche y los comisarios italianos, después de alguna que otra discusión, optaban por echarle de la prueba. Lástima.

En definitiva, esta segunda prueba del mundial ha puesto en evidencia algo que, si no se sabía con certeza -había que ver si los Mercedes C11 daban el mismo juego que los C9-, se esperaba. Si los rivales de los coches alemanes no se espabilan no van a tener tiempo suficiente para poder superarles en un campeonato que, casi sin comenzar, parece sentenciado. Hay que reflejar, sin embargo, los avances realizados por los Jaguar XJR11. Después de su retirada en Suzuka por problemas de aceite, en Monza se han mostrado brillantísimos y con un consumo muy ajustado; algo que era casi un problema endémico en ellos. Pueden ser, sin duda, los principales adversarios de los Sauber Mercedes junto con los Nissan, que cuentan con un buen plantel de pilotos pero necesitan adquirir algo más de experiencia si quieren lograr alcanzar algo positivo. Y los Toyota deben aprender a no salirse de la pista. ○

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 2. Mass-Wendlinger (Sauber Mercedes C11) 1 30 113 | 1. Baldi-Schlesser (Sauber Mercedes C11) 1 29 165 |
| 3. Brundle-Ferté (Jaguar XJR 11) 1 31 513 | 4. Lammers-Wallace (Jaguar XJR 11) 1 30 927 |
| 24. Blundell-Brancatelli (Nissan R 90 CK) 1 32 261 | 7. Wollek-Ježnski (Porsche Joest 962) 1 31 810 |
| 23. Bailey-Acheson (Nissan R 90 CK) 1 32 844 | 8. Palmer-Needell (Porsche Joest 962) 1 32 273 |
| 37. Dumfries-Ravaglia (Toyota 90 CV) 1 34 138 | 36. Lees-Suzuki (Toyota 90 CV) 1 33 546 |
| 33. Boesel (Porsche Konrad 962) 1 35 314 | 21. Vélez-Jourdain (Spice Ford SE 90 C) 1 34 765 |
| 14. Reuter-Weaver (Porsche Lloyd 962) 1 35 910 | 10. Schneider-Van der Merwe (Porsche Kremer 962) 1 35 479 |
| 26. Grohs-Oppermann (Porsche Obermaier 962) 1 36 101 | 22. Taylor-Van de Poel (Spice Ford SE 90 C) 1 35 963 |
| 28. Euser-Hyten (Spice Cosworth SE 89 C) 1 36 551 | 9. Dickens-Winter (Porsche Joest 962) 1 36 400 |
| 11. Oloffson-Reid (Porsche Kremer 962) 1 37 029 | 6. Pescarolo-Ricci (Porsche Joest 962) 1 36 865 |
| 19. Lee Davey-Giacomelli (Porsche Davey 962) 1 37 197 | 13. Fabre-Gabbiani (Cougar Porsche C 24 S) 1 37 068 |
| 15. Larrauri-Huysman (Porsche Brun 962) 1 37 317 | 16. Pareja-Brun (Porsche Brun 962) 1 37 258 |
| 29. Adams-Hausmann (Spice Cosworth SE 89 C) 1 37 854 | 30. Hoy-De Henning (Spice Cosworth SE 89 C) 1 37 377 |

Etc., hasta 33 clasificados. Los pilotos citados en primer lugar tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1º Schlesser-Baldi (Sauber Mercedes C11), 83 vueltas en 2 h 17'11"735, a un promedio de 210,532 km/h. 2º Mass-Wendlinger (Sauber Mercedes C11), a 17'613. 3º Brundle-Ferté (Jaguar XJR 11), a 26'394. 4º Lammers-Wallace (Jaguar XJR 11), a 1 vuelta. 5º Wollek (Porsche Joest 962) a 1 vuelta. 6º Taylor-Van de Poel (Spice Ford SE 90 C), a 2 vueltas. 7º Bailey-Acheson (Nissan R 90 CK), a 2 vueltas. 8º Palmer-Needell (Porsche Joest 962), a 2 vueltas. 9º Schneider-Van der Merwe (Porsche Kremer 962) a 3 vueltas. 10º Oloffson-Reid (Porsche Joest 962) a 4 vueltas. 11º Vélez-Jourdain (Spice Ford SE 90 C) a 4 vueltas. Etc., hasta 18 clasificados. La vuelta rápida la dió Jochen Mass (Sauber Mercedes C11) en 1 33 426, a un promedio de 223 492 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º J.L.Schlesser y M.Baldi, 18 puntos. 2º J.Mass y K.Wendlinger, 12. 3º M.Hasemi, A.Oloffson, M.Brundle y A.Ferté. 4º G.Lees, M.Ogawa, J.Lammers y A.Wallace. 5º K.Takahashi, P.Mogi y B.Wollek. 2. 6º O.Larrauri, H.Huysman, W.Taylor y E.Van de Poel, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE EQUIPOS

1º Sauber Mercedes, 18 puntos. 2º Nissan Motorsport y Silk Cut Jaguar Team, 4. 3º Toyota Team Tom's, 3. 5º Porsche Kremer y Porsche Joest, 2. 7º Porsche Brun y Spice Engineering, 1.

VI RAID MONTES DE CUENCA

CONTRA TODO PRONOSTICO

Una vez más el escenario con- quense citó a lo mejor del todo terreno nacional. En su sexta edición el «montes» vivió vuelcos drásticos en sus clasificaciones y los ya habituales incidentes con un reglamento cada vez más problemático.

Juan Luis Soto
Enviado especial

LA gran atracción este año consistía en el debut del espectacular Audi Coupé Quattro pilotado por José María Serviá y Enrique Oller. Este nuevo prototipo asombró al numeroso público que siguió los tres días de carrera por una efectividad sorprendente sobre el pedregoso terreno con- quense. Ya desde la prólogo Serviá daba un serio aviso al habitual favorito, Miguel Prieto, al imponerse en una cronometrada distinta a la de años anteriores y marcada en un tramo abierto muy rápido. Pero Prieto no sólo se veía superado por el Team Audi Sport; otra novedad, el Suzuki Vitara del ganador de la pasada edición, Solé, realizaba el segundo mejor tiempo.

Al día siguiente el Vitara no llegaba a demostrar su potencial rompiendo la transmisión. Esto dejó solos al Audi y al Nissan para protagonizar un apasionante duelo durante el cual se alternaron la cabeza sin que faltaran momentos de incertidumbre para ambos. Prieto pinchaba dos veces y pinzaba uno de los conductos de gasolina en su intento por escapar de la pesadilla blanca en que se estaba convirtiendo el Audi Quattro mientras que éste rompía un palier, solventando sus asistencias el percance en un tiempo récord. Esto fue decisivo para que el piloto catalán se hiciera con el primer puesto de la etapa con más de siete minutos de ventaja sobre el Nissan.

La carrera más atrás no resultaba menos movida, atacando de forma importante Mas-Lafuente con Suzuki, Dalmau-Reixach con Range Rover y un rapidísimo Nissan con Torra-Jorba a los mandos, que al final se vieron obligados a correr cien kilómetros de los casi cuatrocientos de la etapa sin frenos. La criba en la meta no perdonó y, entre los numerosos abandonos de la primera jornada, habría que sumar también a los eficaces UMM de Collín y de Ginés y al otro Nissan E.B. Motor Difuso de Torrás-Roca-Umbert. Muchos participantes quedaron



BUEN COMIENZO.

A pesar de su abandono el segundo día, el Audi Coupé Quattro de raids demostró lo mucho que puede hacer en este terreno al ganar la primera jornada. Muchas de sus soluciones provienen del Volkswagen Golf.

DURO REVES.

Después de imponerse en la segunda jornada, Miguel Prieto con su Nissan Patrol se vio relegado al cuarto puesto por penalizar una hora al pisar las cintas de un control de paso.



TRIUNFO INESPERADO.

El Range Rover de Dalmau y Reixach consiguió una sonada victoria en esta VI edición de la carrera. Esta recibía el patrocinio este año de Land Rover que instauró un trofeo entre los participantes en la prólogo y otro para los equipos que corrían con Range.

«LUISAKE» GANO EN MOTOS.

El campeón de España de motocross, Luis López «Luisake» venció la prueba en dura pugna con el endurista Pepe López. El alicantino demostró encontrarse muy a gusto en los raids y será alguien a tener en cuenta en este campeonato.

ese día fuera de carrera al no cumplir el tiempo establecido por el reglamento, en algunos casos por pocos segundos, para llegar al parque cerrado. Esta inflexibilidad federativa fue criticada por los equipos y por la organización temiendo en ello un peligro en cuanto a futuras carreras, que verían muy mermadas sus inscripciones por el riesgo que supone para los más modestos.

Durante la segunda jornada el primer golpe de efecto vino cuando el Audi Coupé Quattro arrancaba prácticamente su rueda delantera derecha tras un violento encontronazo con una piedra y abandonaba dejando a Prieto y Juncosa el camino libre para la victoria. Pero el segundo vuelco esperaba a éste en la meta cuando fue penalizado con una hora por rodar sobre las cintas de un control de paso. La constancia y buen hacer de Dalmau y Reixach se vieron recompensadas tras ello, haciéndose con estos movidos y rápidos Montes de Cuenca.

En motos, la ausencia del lesionado Jordi Arcarons propició un emocionante duelo entre Pepe López, que ganó la etapa del primer día, Augusto Bús y Luis López «Luisake», con victoria final para este último, que demostraba así que no sólo es campeón nacional de motocross sino que también tiene futuro en esto de los raids. En quads J.L. Alvarez realizó una magnífica carrera con el Aníbal diseñado por Francisco Podadera.

CLASIFICACIONES

COCHES

- 1º Dalmau-Reixach (Range Rover), 12:45:34. 2º Mas-Lafuente (Suzuki), 12:45:38. 3º Torra (Nissan), 12:56:20. 4º Prieto-Juncosa (Nissan), 13:01:36. 5º Vega-Sorroca (Suzuki), 13:07:26. 6º Selgasola (Suzuki), 13:17:12. 7º Hernández-Hernández (Suzuki), 13:25:42. 8º García-Martínez (Suzuki), 13:36:24. 9º Lesmes-Martel (Nissan), 14:14:29. 10º Vila-Roqueta (Nissan), 14:15:27. 11º González-Rodríguez (Nissan), 14:26:09. 12º Rabat-Bou (Mitsubishi), 14:49:16. 13º López-Saiz (Nissan), 14:50:03. 14º Lerma (Suzuki), 14:59:16. 15º Solé-Andreu (Suzuki), 14:59:26.

MOTOS

- 1º Luis López (Honda), 11:00:25. 2º José Luis López (Yamaha), 11:20:21. 3º Augusto Bús (Honda), 11:42:22. 4º Jordi Monrabá (Yamaha), 11:46:16. 5º Antonio Boluda (Yamaha), 12:29:21. 6º Raúl Plaza (Honda), 12:41:23. 7º Luis Chillida (KTM), 13:16:48. 8º José Luis Alvarez (Quad Aníbal), 13:23:43. 9º Joaquín Macía (Honda), 13:37:36. 10º Francisco Ródenas (Yamaha), 13:45:22. 11º Argudo (Yamaha), 16:42:49. 12º Carlos Pastor (Yamaha), 16:45:49.





RALLYE DE SANTANDER

PURAS, SIN AGUA



La proximidad de Solares, hizo que el agua fuese la gran protagonista del Rallye de Santander, en el que Jesús Puras, ganó por segundo año consecutivo.

J.M. Cernuda y J. Robledo
Enviados especiales

PARA ser más precisos, no fue el agua sino su ausencia. Primero porque, contra todo pronóstico, durante las dos jornadas de la prueba, el sol lució en toda su esplendor; segundo, porque el motor del Lancia se salvó gracias a las ingentes cantidades de agua que al final de cada tramo le echaban sus asistencias.

Tras la demostración del binomio Puras-Lancia (por favor, no alterar el orden)



BASSAS LUCHO A TOPE.

Pero no pudo impedir un nuevo triunfo de Puras

DOS DE DOS.

Pedro J. Diego volvió a vencer en grupo N, cuajando una excelente actuación sobre su Ford Cosworth



en Córdoba, se esperaba que Bassas reaccionara y que Bardolet al fin se aclarase con los reglajes del Sierra. De no ser así, el Campeonato de España corre el peligro de convertirse en un monótono paseo del piloto cántabro, más o menos achuchado por sus rivales y con la única incertidumbre de si el presupuesto le llegará a Puras para completar el año.

Pues bien, la incógnita se despejó muy pronto. Tras unos primeros cortos tramos de tanteo en los que ya Puras obtenía una pequeña renta, se llegaba al largo tramo de «Samano-Ampuero», que con 23 kiló-



metros de longitud y sus tres pasadas iba a ser definitivo. Allí, Puras obtiene nada menos que 27" de renta sobre Bassas y 36" sobre Bardolet, que hacía un trompo. Todo estaba decidido. En la siguiente pasada, los tres protagonistas atacan a fondo intentando restablecer el orden y pese a que el tiempo del primer paso se rebaja en 14 segundos, obtiene de nuevo ventajas de 9" sobre Bassas y 16 sobre Bardolet. En la tercera ocurre prácticamente lo mismo, acabando la primera etapa con Puras cómodamente en cabeza, con 55 segundos de ventaja sobre Bassas y 1'29" sobre el hombre del Ford.

Con la suspensión de las dos pasadas por «Secadura», la segunda etapa no contaba más que con seis pruebas y 60 kilómetros de tramos. Pero de nuevo el agua iba a ser protagonista. Al finalizar la primera especial, la temperatura del Lancia estaba en el límite por la rotura de un aro de estanqueidad. En las asistencias reaprietan la culata, pero no pueden hacer otra cosa que echar agua y cruzar los dedos para que el motor aguante. Afortunadamente, el Integrale no lleva junta de culata. Tramo a tramo y con el corazón en un puño, Puras completa los dos bucles, cambiando a 5.500 rpm y sin ceder demasiado tiempo a sus rivales. Los tramos eran todos muy cortos excepto «La Bien Aparecida», que eran dónde el Lancia sufría más. Sólo a dos tramos del final Puras baja verdaderamente el ritmo, cediendo 28 segundos a Bassas que, conocedor de los problemas de su rival, fuerza la marcha para intentar una victoria in extremis. Por 20 segundos, Puras llega a la

CIMA VENCIO LA COPA R-5. De nuevo el asturiano Kiko Cima se adjudicó la victoria en la Copa, tras un buen susto al chocar contra otro participante.

TRES CORSA ENTRE LOS PRIMEROS. Luis Climent se alzó con la sexta plaza en un rallye en el que los Corsa cuajaron una buena actuación

meta de Santander como triunfador, tras haber pasado todo un calvario. Lo cierto es que los problemas mecánicos aparecieron en el Integrale el día previo a la carrera, que fue también de infarto, pero pudieron solucionarse a tiempo y proporcionar a Jesús un triunfo en su tierra.

LOS PROTAGONISTAS

Jesús Puras (****).- Su carrera queda contada en las líneas anteriores. No co-



metió errores apreciables y supo dosificar la ventaja adquirida cuando su coche funcionaba a la perfección. Es sorprendente la rapidez con que se ha adaptado al 4 ruedas motrices.

Josep Bassas (****).- En un terreno bastante resbaladizo, Pep replicó bien a Puras. Todo lo que perdió lo hizo en «Sámano» (55" en las tres pasadas).

Mía Bardolet (***).- Sigue sin encontrar los reglajes adecuados a su conducción del Sierra. Nunca pudo luchar contra el BMW. Hacia el final, se montó en su



BARDOLET NO PUDO CON BASSAS. Mientras que el pasado año el Sierra se imponía bajo la lluvia, este año, sobre suelo seco, Bardolet no ha podido acercarse a los tiempos del BMW.

coche una estabilizadora más gruesa que le hizo mejorar los tiempos. Cometió algunos errores de conducción.

Pedro J. Diego (****).- De nuevo, este joven piloto santanderino ha vuelto a imponerse en el grupo N (coche de serie), lo que tiene gran mérito si consideramos que es su segunda carrera con el Ford Sierra Cosworth. Tuvo una fuerte pelea con Daniel Alonso y con Carlos Otamendi, a los que superó, haciendo gala de mucho arrojo. Ha progresado enormemente en su conducción respecto al pasado año con el Peugeot y o bien tiene una suerte enorme con sus preparadores o es un especialista en cuidar la mecánica, porque no ha tenido, como en Córdoba, ningún problema destacable.

Carlos Otamendi (***).- Un problema con el turbo de su Sierra le retrasó a medio rallye cuando estaba empatado con Diego. Luego, retrasado y algo despistado con la elección de neumáticos, prefirió conservar. Hizo alguna incursión por la hierba, sin demasiadas consecuencias.

Luis Climent (***).- Los Corsa GSi, con motores nuevos, más potentes y con la servodirección, son ahora mucho más eficaces. Luis, siempre agresivo y espectacular, cuajó un buen rallye, dominando a sus compañeros. Se adaptó pronto a la servo y eso le permitió obtener alguna ventaja que luego supo administrar con sabiduría.

José Piñón (***).- Se vio sorprendido por las reacciones de la servo en los primeros tramos. Posteriormente, conoció algunos problemas con el selector de la caja de cambios. Cuando las cosas co-

menzaron a marchar a su gusto, Climent estaba lejos y no era el momento de arriesgar.

Kiko Cima (***).- Sus posibles rivales dentro de la Copa Renault abandonaron antes de los cuatro primeros tramos. Cuando iba a doblar a otro participante (J.C. Esteban, con un R-5 grupo A), le hizo un trompo, por lo que no pudo evitarle. El golpe fue tan violento que sacó a Esteban de la carretera y el coche de Cima quedó muy maltrecho, aguantando milagrosamente. Sin rivales y con más de 4 minutos de ventaja, se limitó a cumplir el trámite.

Donato Hergueta (**).- Cumplió, sin más. Cedió cerca de 5 minutos a sus dos compañeros de los Corsa, aunque no podemos olvidar que «Tato» es un piloto absolutamente privado y sus dos compañeros cuentan con el apoyo de G.M.

Sergio Vallejo (***).- Se impuso entre los hombres del Desafío Peugeot, entre los que el que más guerra le dio fue Lilly. En la primera etapa, la rotura de un disco de freno y un trompo le retrasaron, pero luego, recuperó la posición.

Javier Azcona (**).- Le guste o no le guste al piloto oficial de Peugeot, en Santander ha finalizado su periodo de formación. A partir de ahora hay que comenzar a exigirle resultados y vemos aún muy «verde» a Javier, que ha pasado por momentos difíciles esta temporada. Con su 205 GTi del año pasado iba más deprisa que con el grupo A de este año. Al menos le queda una satisfacción: en su tierra ha terminado su primer rallye con el coche de Villaverde.

SE QUEDARON EN LA CUNETA

Borja Moratal (**).- Salió al rallye intoxicado, con diarrea y vómitos. En esas condiciones no puede ser juzgado. Volcó en el tercer tramo, como consecuencia de su indisposición y abandonó en el siguiente, por un principio de incendio. El Kadett utiliza ahora ruedas más estrechas, con las que Borja se encuentra menos a gusto.

Daniel Alonso (****).- Tan rápido como de costumbre. Es una lástima que no encuentre medios para seguir el campeonato. Cuando la lucha con Diego estaba en todo su esplendor, tuvo que abandonar por rotura del diferencial de su Ford Sierra grupo N.

J.L. Sarasola (**).- Empató con Cima en los tres primeros tramos, pero se salió muy pronto. Sin duda es rápido, pero le

CLASIFICACIONES

1º Puras-Arrarte (Lancia delta Integrale 16 v), en 2.02.28. 2º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), a 20". 3º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth), a 1'10". 4º Diego-Muguerza (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 7'05". 5º Otamendi-Colado (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 8'25". 6º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi), a 11'07". 7º Piñón-Vivi (Opel Corsa GSi), a 11'53". 8º Cima-Gil (Renault 5 GT grupo N), a 11'53". 9º Hergueta-López (Opel Corsa GSi), a 17'10". 10º Vallejo-Cerecedo (Peugeot 205 GTi grupo N), a 17'25".

PRINCIPALES ABANDONOS

Moratal (Opel), por inicio de incendio. Alonso (Ford Sierra) por rotura de diferencial. Foncueva (Ford Sierra) por rotura de junta de culata. Mercedes-López (Renault 5 GT) por biela fundida. Sarasola (Renault 5 GT), por accidente

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
PURAS	17	10	3	4	0	0	0
BASSAS	17	5	11	1	0	0	0
BARDOLET	17	2	3	12	0	0	0
DIEGO	17	0	0	0	9	5	2
OTAMENDI	17	0	0	0	3	5	9
PIÑÓN	17	0	0	0	1	1	3
CLIMENT	17	0	0	0	0	0	1
BARRABEIG	13	0	0	0	0	1	1
ALONSO	11	0	0	0	2	5	1
MORATAL	3	0	0	0	2	0	0

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Josep M. Bardolet (Ford), 461 puntos. 2º Jesús Puras (Ford), 455 p. 3º Luis Climent (Opel), 316 p. 4º Josep Bassas (BMW), 302 p. 5º Pedro J. Diego (Ford), 297 p. 6º José M. Ponce (BMW), 282 p. 7º J.A. Sasplugas (Peugeot), 265 p. 8º José Piñón (Opel), 256 p. 9º J. Carlos Otamendi (Ford), 232 p. 10º Borja Moratal (Opel), 189 p.

BOXES



JESUS DIEZ pilotará uno de los **Renault 21 Turbo** del equipo español en la **Europa Cup**. En una toma de contacto en el circuito francés de **Magni Cours** bajo un intenso aguacero demostró buenas cualidades y destacó la gran seguridad que le transmitía

el coche. La segunda sesión de puesta a punto tendrá lugar en **Le Mans**, donde también estará presente el otro piloto del equipo **Tomás Saldaña**.

NIALL MACKENZIE ocupará en la escudería **Suzuki-Lucky Strike** el puesto de **Kevin Magee**, que se recupera poco a poco de las lesiones sufridas en el circuito de **Laguna Seca**.

MINARDI nos ha confirmado que **Luis Pérez Sala** no será el piloto encargado de poner a punto el coche que utilizarán en el 91, como alguien ha asegurado. Esta misión se la van a encomendar a **Martini** y al joven piloto italiano **Mobirdelli**, que conoce perfectamente el funcionamiento del motor **Ferrari**,

no en vano es piloto de pruebas de la marca de **Maranello**.

JORDI TARRES, tras conseguir su tercera victoria consecutiva en esta temporada en **Globe**, **Arizona**, se afianza en el **primer puesto** de la clasificación general con **60 puntos**, seguido de su más peligroso rival, el italiano **Bossis**, con **51 puntos**. En **sexta posición** está clasificado



Amos Bilbao con **28 puntos**.

PEGASO ha comenzado con buen pie en el **Europeo de Camiones**. En la primera prueba disputada en **Brands Hatch**, en una de las carreras **Escavias** se clasificó en **tercera posición**, mientras que **Cañellas** lo hizo en **quinta**. Al final y en el computo de las dos mangas, **Pegaso** ocupó la **cuarta posición** por marcas.

PENSKE, después de 14 años de ausencia vuelve a la **Fórmula 1**. Para su regreso ha encargado el chasis a **Leyton House** (**March**), mientras que el motor será un **V-12** diseñado por el ingeniero suizo **Mario Illien** (ex-Cosworth).

**FORMULA 1
MAS NOVEDADES**

LOS entrenamientos previos al Gran Premio de San Marino de Fórmula 1 en el circuito de Imola están sirviendo para que muchos equipos pongan a punto sus últimas novedades, entre ellos se encuentran Ferrari y Minardi. El trabajo más importante en los nuevos coches es conseguir un mayor coeficiente aerodinámico, y en Ferrari tienen una especial dedicación en evolucionar el cambio semiautomático, de esta forma las ocho electroválvulas que lo controlan han cambiado de posición.



**LOS COCHES
DE LOS FAMOSOS**

EN España pronto habrá dos maneras de tener coche. Comprándolo como hasta ahora hacía todo hijo de vecino o siguiendo la nueva moda, es decir, participando en uno de los cien concursos televisivos donde el automóvil es la meta soñada.

La verdad es que **el coche en los últimos tiempos está en todas partes**. Hace diez años era impensable que se anunciaran cabriolets en vallas publicitarias. Ahora no sólo sucede, sino que los Golf con cielo abierto dominan los parkings de las discotecas de moda.

El nivel de éxito de un profesional se mide por el volante que lleva en las manos. Así, **Martín Vázquez** ha entrado en el **Club Porsche** y que **Julio Alberto** no quiere ser menos que la **Koplowitz** y también tiene un **Jaguar**. **Sito** en el garaje tiene **desde un R-25 a un Honda**, pero prefiere viajar en un precioso **Porsche 4x4** o en un no menos anhelado **BMW M-5**.

El hermanísimo **Juan Guerra** tampoco ha escapado del coche como símbolo de calidad de vida y se le ha visto con un **Mercedes 300**, con un **Patriot** y también tiene un utilitario nacional para sus hijos. Eso de las influencias por lo que se ve, da para mucho.

Más noticias sobre coches. Las exclusivas del 92 se pagaron a precio de oro. **Ford se hizo con la Expo** y de ahí que los jefes sevillanos vayan con **Scorpio** con chófer incluido y que exista una flota de **Fiestas** para uso más normal. En **Barcelona**, la condición de coche olímpico se la llevó **Seat** aunque los altos ejecutivos prefieren viajar en **Audi**.

Si seguimos hablando de modas, hay que destacar que en el pasado puente se agotaron en Barcelona los «Motor-Home» en alquiler. La pasión por las vacaciones desborda todos los cálculos y como dato curioso resaltar que cada día se abren nuevas agencias de viajes. La primavera la sangre altera y los españoles cada vez tienen más ganas de huir de la ciudad. El stress, la contaminación y los ruidos, es la nueva plaga de esta década que parece vivirse a una velocidad de vértigo.

A todo esto, **atención a la escalada de ventas** que están conociendo **los coches japoneses en España**. La moda nos llega con evidente retraso pero comienza su etapa de esplendor. Toyota, entre lo atractivo de sus modelos y los éxitos de Sainz, tiene a los concesionarios felices. Venden todo lo que les llega. Lo mismo vale para Mazda, cuyo 323 causa furor y la lista de pedidos del deportivo MX bate records. Y ya no digamos Honda, que después de un despegue difícil, está conociendo una penetración de mercado brillante y sólida. Nissan con su última oferta a bajo precio del Bluebird, también tiene el éxito asegurado.

Cada día **es más difícil vender un coche nacional y más fácil colocar uno extranjero**. La diferencia de precio es cada vez menor y los atractivos muy distintos. La verdad es que nos comenzamos a parecer a Europa. Así de claro.



**CAMBIO DE PRESIDENTE
DIMISION DE PACO ORUS**

POR motivos de salud, **Paco Orús** presentó su dimisión como Presidente de la Federación Catalana de Automovilismo. Si es cierto que la salud ha pesado a la hora de tomar esta decisión, no lo es menos que Orús estaba decepcionado de las relaciones con la F. E. de A. y el comportamiento de muchos compañeros que cambiaban de opinión según sus intereses. Ahora asume el cargo hasta la próxima reunión **Juan Giménez**.

MUCHAS NOVEDADES
Minardi ha presentado su nuevo coche (arriba), mucho más aerodinámico. Ferrari (abajo) también presenta importantes novedades.

**LE MANS
TODO A PUNTO**

LA FISA en una reciente inspección en el circuito de **Le Mans** ha dado el visto bueno a las obras de las chicanes que se están contruyendo en la recta de **Les Hunaudières**.



**MICHELIN
LA PRECISIÓN
DEL LASER.**

La precisión al volante es fundamental para la seguridad. Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor. Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos. Para que sean seguros y precisos.



MICHELIN
alta tecnología.



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



DEPORTE

MOTOS A TOPE

El día 6 de mayo se celebrará, en Jerez, el Gran Premio de España de Motociclismo. El mismo día se disputará en Hockenheim el Campeonato del Mundo de Superbikes y el Campeonato de Europa de Sides, 125 y 250 cc.

También el día 6 se corre en Valencia la carrera de 125 cc. del Campeonato de España de Motocross y las pruebas de 125 cc. en Holanda y 500 cc. en Austria del Mundial de Motocross.

RALLYES Y MONTAÑA

Entre los días 4 y 10 de mayo se celebrará el Tour de Corse, cuarta prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Rallyes. El día 6 de mayo se disputará en Girona la prueba de Calas de Palafrugell puntuable en la Copa de España de Rallyes, y en Palma de Mallorca la subida al Puigmajor, puntuable para el Campeonato de España de Montaña.

UNA VUELTA POR ...

AUTOMOVILES ANTIGUOS

Entre el 5 y el 8 de Mayo, en Valladolid, va a tener lugar el II Salón de Automóviles Antiguos, en el que se exhibirán vehículos clásicos, motocicletas y repuestos.

Más información: Tel (983) 330977
Horario: De 11 a 20 horas.



IV VUELTA A CATALUÑA

Del 4 al 6 de mayo va a tener lugar la Vuelta a Cataluña para Clásicos Deportivos, para coches fabricados con anterioridad a 1965. Esta prueba la organiza la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos y tiene carácter internacional.

AGENDA

CURSOS

SENSACIONES FUERTES

FORMULA Club organiza los días 5 y 6 de Mayo un cursillo de F-3 en el circuito del Jarama. Las plazas son limitadas y los participantes tendrán ocasión de disfrutar a los mandos de uno de los cinco Martini MK 49 con 170 caballos de potencia.

Precio: 105.300 pesetas
Más información: Tel (91) 308 70 88

A LEER TOCAN ...

SPORT PROTOTIPOS EN EL 89

A se puede adquirir en España World Sportscar Racing 89, un libro que recoge los acontecimientos reseñables del pasado Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. Además, incluye información de los Campeonatos nacionales de Japón, Alemania, USA y de las 24 Horas de Le Mans. Se publica en tres idiomas con 500 fotos y tiene un total de 240 páginas.



Pedir a: Círculo del Automóvil
Tel. (91) 243.54.58
Precio: 7.500 pesetas.

LO QUE HAY QUE VER

LLEGAN LAS MOTOS

El programa dominical Domingo Deporte se traslada en pleno a Jerez, para ofrecer en directo el desarrollo de las carreras de 125, 250 y 500 cc, correspondientes al G.P. de España de motociclismo. Además habrá resúmenes de los momentos más interesantes y entrevistas con los protagonistas.

El canal Eurosport también dará cobertura al que se perfila como el acontecimiento deportivo de la semana.

Domingo 6 en TVE 2 desde las 11:00
Eurosport 13. Lunes 7 a las 11:30.
Martes 8 a las 11:00.

VELOCIDAD Y HABILIDAD

El programa Estadio 2 ofrecerá reportajes de la carrera de Sport Prototipos celebrada en Monza y del Trial de Canadá. Se harán también diversas conexiones con el Rallye de Corcega y se ofrecerá la composición de las parrillas de salida del G.P. de Jerez.

Sabado 5 en TVE 2 edición noche.

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

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

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

Coordina Lourdes Bravo

COLORS. A NEW WORLD FOR MEN.



Body Shampoo 150 ml. Déodorant 150 ml. After Shave 50 ml. 100 ml. Eau de Toilette 50 ml. 100 ml. Vapo Spray 50 ml. Flacon.

* En perfumerías y Grandes Almacenes *

UNITED COLORS OF BENETTON.

Productos distribuidos por YVES REDON C/. Bocángel, 28. 28028 Madrid.

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

Garantía hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.



R-21 TXI: 210 KM / H. 2.720.000 PTAS.



Motor 16

5 de mayo de 1990

Núm.341 • 300 ptas.

BMW 850 i

PRIMERA PRUEBA



SECRETOS AL DESCUBIERTO

DEPORTIVOS DEL 2.000

FERRARI 512 i



JAGUAR F TYPE



FERRARI MONDIAL 4WD



PORSCHE 944



 **CHEQUEO A LAS GASOLINERAS**



PRUEBA DE GAMA
NUEVOS ALFA 33