



ENCUESTA: COMO SON LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES

Motor 16

12 de mayo de 1990

Num.342 • 300 ptas.

NISSAN 300 ZX

EL ULTIMO DEPORTIVO

- 8,3 MILLONES DE PESETAS
- 250 KILOMETROS / HORA
- 280 CABALLOS DE POTENCIA



PRUEBA

RENAULT 21 TXI



RALLYES

SAINZ EN CORCEGA



MOTOCICLISMO

G.P. DE ESPAÑA





10 AL VOLANTE

Nissan 300

16 AL VOLANTE

Gama Volkswagen Golf 90



18 FRENTE A FRENTE

Los más pequeños del mercado

28 REPORTAJE

Jóvenes al volante

32 REPORTAJE

Gustos universitarios

48 ACTUALIDAD

La DGT investiga a los conductores

52 A FONDO

Renault 21 TXI y TXE

62 LOS HOMBRES

Harold Poling



80 VIAJAR CON ALFA

Costa Brava

86 FUERA DE SERIE

Renault Alpine

92 DEPORTE

Motos: Gran Premio de España

98 DEPORTE

Rallye de Córcega

CEGUERA

MAS en serio que en broma he comentado alguna vez que los fabricantes de automóviles no se han distinguido, precisamente, por sus deseos de tener en nuestro país una prensa fuerte del motor. La explicación, a primera vista, era bien sencilla: «Mientras las publicaciones especializadas dependen publicitariamente de nosotros, podremos ejercer un ligero control sobre todos ellos». Más o menos ésta ha sido la cuestión, avalada por anécdotas curiosas, como han sido las amenazas de retirar las campañas publicitarias, después de leer en una publicación una crítica que no era de su gusto.

Sin embargo, la cultura automovilística del país ha avanzado notablemente y las publicaciones del motor españolas han conseguido alcanzar cotas muy estimables de credibilidad y, por qué no decirlo, de calidad periodística. De alguna manera a los fabricantes se les ha escapado de las manos el tema, aunque se resisten a valorar, en su justa medida, la importancia de las publicaciones del sector. No deja de resultar curioso, por ejemplo, que del enorme gasto publicitario que hacen unos y otros, a las revistas del motor únicamente le correspondan las migajas de la tarta. Es como si se empeñaran en darle la espalda a la realidad, ignorando los índices de audiencia de las revistas especializadas y el indiscutible papel que

juegan a la hora de tomar la decisión de comprar un vehículo.

En muchas ocasiones, desde estas mismas páginas, hemos elogiado el ejemplar esfuerzo industrial de los fabricantes de coches. Titanico y modélico al mismo tiempo. Es una forma de afrontar el futuro inteligentemente. En el aspecto comercial las cosas son bastante diferentes. La cicatería que evidencian algunos, no es de verdad de nuestro tiempo. Pero, ¿qué hay en el fondo de todo esto? Ya lo comentaba al principio: un deseo incontenible de «amordazar» a los que hacen información del motor. Su ley del Talión particular -tanto te doy tanto me debes- ya no les funciona. No vale, como suele ser frecuente, echarle

el muerto a las agencias publicitarias con unos profesionales como la copa de un pino que como es lógico reparten el pastel de acuerdo con las sugerencias de su propietario.

Mi gran duda es por qué nos temen. Hemos luchado por ser libres, por ejercer desde la libertad nuestro bendito oficio. De esta forma hemos comenzado a ser grandes y así nos lo demuestran otros sectores industriales que acuden a nuestras páginas con plausible asiduidad. Hasta los ciegos (gracias ONCE) lo ven así de claro.

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo

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 Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Anar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (París), Daniel Montevardo (Tokio), Giancarlo Ferrini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografías: José Antonio Diaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseñador: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudestindo 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 Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. 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, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Lotes 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 Urizarna 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: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

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. 1989. Difusión controlada por OJD.



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



ALFA 75 1.6 I.E.

JUEGOS ELECTRONICOS

El último componente de la gama 75, el modelo 1.6 I.E. entra en el mercado español con argumentos contundentes, con un precio de 1.875.000 pesetas y con un motor de vanguardia, un cuatro cilindros en línea de 1,6 litros de cubitaje con encendido digital, inyección electrónica de carburante y una culata con doble árbol de levas que incorpora variador de fase hidráulico en el árbol de admisión. El nuevo Alfa alcanza los ciento ochenta por hora gracias a los 107 caballos de su mecánica y el consumo oficial a noventa por hora se queda en 6,7 litros a los cien kilómetros. Las opciones disponibles son: llantas de aleación, que salen por 84.056 pesetas; pintura metalizada, por 63.175 pesetas; elevalunas eléctricos posteriores, por 25.736 pesetas y aire acondicionado, por 225.000 pesetas.

NISSAN AVENIR

A TODO VOLUMEN

El último modelo de Nissan se llama Avenir y tiene el volumen interior de los buenos familiares. El Nissan Avenir es descendiente directo de los Nissan Primera, los modelos que llegarán a los mercados europeos a la vuelta de las vacaciones veraniegas como sustitutos de los populares Bluebird. Los Avenir hacen gala de una carrocería tipo ranchera en la que se ha cuidado especialmente el aspecto aerodinámico, co-

mo evidencia el portón posterior, con un cristal muy envolvente. La gama Avenir se mueve entre el tono utilitario de todos los familiares y el estilo deportivo de unas mecánicas repletas de vitaminas. El motor más enérgico es un cuatro cilindros de dos litros de cubitaje con culata de dieciséis válvulas y ciento cincuenta caballos de potencia. Su velocidad punta, del orden de los doscientos diez por hora, es enorme.



EN VOZ BAJA

- El gran patron de Volkswagen, Karl Hahn ha permanecido durante tres días en Lloret de Mar y ha aprovechado la ocasión para contactar con empresarios españoles a los que ha explicado la política de su compañía respecto a Alemania del Este. Entre otras cosas ha confirmado las exportaciones de componentes del VW Polo de Seat hacia Alemania.
- BMW ha desmentido las noticias aparecidas en un semanario bávaro sobre la compra del 20 por ciento de las acciones de la prestigiosa marca británica Rolls Royce Motors.
- En las instalaciones de Lotus en Gran Bretaña se trabaja en un prototipo de Saab, desarrollado por General Motors. Se trata de una berlina de tipo familiar, de parecida categoría al Vectra, que con la denominación de la marca sueca podría aparecer en el mercado a finales de 1993.
- El día 2 de mayo se han iniciado las ventas del Alfa 164 en Estados Unidos. Se trata de un ambiciosísimo proyecto, arropado por una gran inversión publicitaria que comprende, entre otras cosas, todo el programa deportivo americano de los últimos años. Alfa quiere vender 10.000 coches cada año.



MADRID

RED EN MARCHA

El Plan RED comenzó a aplicarse la pasada semana en Madrid tras un periodo de «gracia». La cuantía de las multas que contempla, oscila entre las 25.000 y las 35.000 pesetas aunque se impondrán sanciones de 50.000 pesetas a aquellos conductores que por ejemplo, excedan en 30 kilómetros por hora la velocidad permitida, rebasen un semáforo en rojo creando peligro o conduzcan ebrios o bajo los efectos de drogas.

ELECCIONES

OPOSICION EN EL RACE

TENSION en la Asamblea del RACE. Una candidatura alternativa, encabezada por Antonio Serrano, presentó 1.300 delegaciones de voto. Una vez comprobados, se confirmó la presencia de papeletas no estatutarias y de falsificaciones de firmas de socios. Ante las irregularidades, se decidió suspender la Asamblea. La candidatura alternativa quiere potenciar la actividad del golf. En la actualidad, el RACE cuenta con un campo de 18 hoyos y otro de 9 hoyos. De los 20.000 socios propietarios, alrededor de 500 juegan a este deporte de manera asidua. Está en estudio la ampliación del segundo campo de golf a 18 hoyos, con un coste de 1.500 millones de Ptas.

ROLLS Y BENTLEY

A TODO RITMO

El mercado de automóviles de lujo está viviendo un momento dorado y la muestra más contundente llega de la mano del grupo Rolls-Royce y Bentley que en el primer trimestre de 1990 ha incrementado sus ventas en un 24 por ciento con respecto al mismo periodo de 1989, hasta alcanzar un total de 1.049 automóviles frente a los 843 del año 89.



BMW

CON LA PINTURA

El premio BMW de pintura llega a su quinta edición con un interés suplementario, con un galardón final que asciende ahora hasta los cuatro millones de pesetas. Las obras participantes se recogerán en seis ciudades, Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla, Valencia y Zaragoza entre los días 1 y 20 de septiembre. El jurado de la quinta edición del premio BMW estará presidido por el director de la Real Academia de Bellas Artes, Federico Sopeña.

VERDE Y ROJO

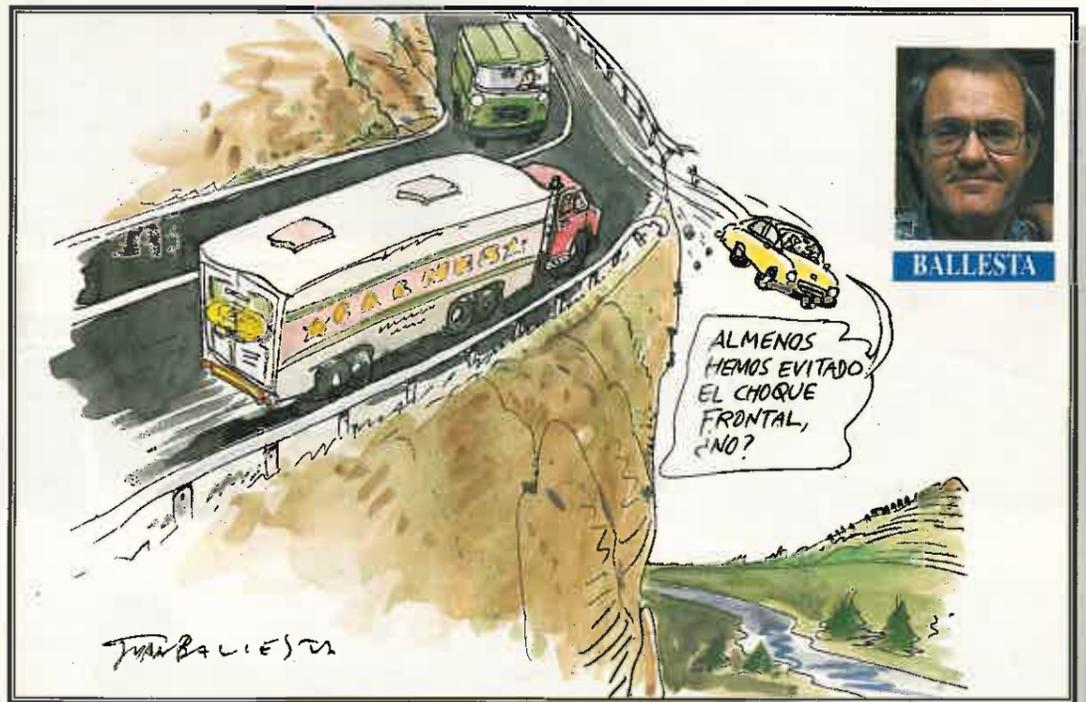


- El Ayuntamiento de la localidad gerundense de Palamós ha decidido regalar un casco a todos los jóvenes entre 14 y 18 años que tengan una motocicleta o ciclomotor y bonificar con el 50 por ciento del coste del casco a los conductores de dos ruedas con más edad. Esta campaña es de las que deberían ser imitadas por otros municipios, tanto por su eficacia, como por su poder ejemplarizante.
- El Ayuntamiento de Barcelona ha decidido liberalizar el aparcamiento entre las 22 y las 7 horas de la mañana. En este intervalo de tiempo, los agentes municipales serán tolerantes con los coches mal estacionados, siempre que no molesten. Eso sí, fuera de estas horas, se intensificará el uso de cepos y grúas y las multas a los infractores serán de 20.000 pesetas.
- Se nos casa Lourdes. Durante estos seis años que ha compartido con nosotros, se ha merecido todas las semanas un semáforo verde y no se lo hemos dado por su cara bonita (y nunca mejor dicho). Ahora, que se nos casa, le damos el beso más grande de toda la Redacción y le deseamos la mejor de las suertes. Aquí lo que queda es mucho envidioso.
- La patronal de las estaciones de suministro de combustible ha tenido una actuación lamentable en el conflicto que le enfrenta a los trabajadores. Su intransigencia y la mala fe con la que actuó en el conflicto previo a la Semana Santa ha producido una huelga que ha estado a punto de dejar el país paralizado.

VOLKSWAGEN ESCARABAJO

EN EL AGUA Y SIN HUNDIRSE

Los inmortales Volkswagen Escarabajo siguen demostrando su capacidad de adaptación a los ambientes más hostiles. Ese es el caso del Sea Bug diseñado por el australiano Paul Green, un Escarabajo realizado con fibra de carbono y acero, que lleva un motor de dos litros de cubitaje a sus espaldas, un motor capaz de mover las ruedas posteriores y la turbina que anima el conjunto en viajes acuáticos. Ya ha atravesado el puerto de Sydney y piensa continuar.



BALLESTA



ACUERDO

INMINENTE

MITSUBISHI y Volvo están negociando la producción de coches en Europa Occidental. El acuerdo, que podría anunciarse antes del verano, contempla la creación de un «joint venture», a partes iguales, para producir alrededor de doscientos mil vehículos anuales en la planta que Volvo posee en la localidad belga de Gante.

LA TRIBUNA



Fernando Falcó Marqués de Cubas
Presidente del Real Automóvil Club de España.

más de 50 kilómetros por hora. Esto pone tenso y nervioso a cualquier conductor y es también causa de muchos accidentes.»

«Es lamentable la falta de información sobre la nueva Ley de Tráfico. Me apuesto cualquier cosa a que no hay ningún conductor que de las nuevas normas, no conozca más que el endurecimiento de las sanciones. Y la verdad es que hay aspectos muy positivos sobre los que las autoridades responsables no han hecho la mínima publicidad. Da la impresión de que sólo les interesa que se conozca que a partir de ahora las multas serán tremendas. Habría también que pensar en la posibilidad de pagarlas en dos o más plazos.»

«Endurecer las penas y las sanciones no es, desde luego, lo mejor para solucionar los problemas del tráfico. No es esta la forma de evitar que los conductores cometan infracciones.»

«Si un conductor respeta escrupulosamente las limitaciones de velocidad, con el tráfico que tenemos en nuestras carreteras principales, es absolutamente imposible hacer un promedio de

VOLVO 740 MASTER

PRECIO DE CHOQUE

VOLVO Concesionarios ha iniciado la comercialización del 740 Master, una serie limitada, derivada del 740 GLE, a un precio muy competitivo de 2.960.000 pesetas. Prácticamente es un millón más barato que el modelo del que procede, del que conserva el motor de 2,3 litros, alimentado por inyección, con 131 caballos de potencia. El Master juega la baza del precio, a la que se añade un buen nivel de equipamiento. Son equipo de serie los siguientes elementos: dirección asistida, cerraduras y elevalunas eléctricos, asientos delanteros con calefacción y apoyo lumbar, parabrisas laminado, retrovisores exteriores de mando eléctrico y con sistema antiescarcha, etc. Las únicas opciones son el aire acondicionado (230.000 pesetas) y la pintura metalizada (86.000 pesetas). Otra particularidad de la serie Master es que se ofrece indistintamente en carrocería berlina y station wagon, sin incremento de precio.



NEUMATICOS

CONOCER SU EDAD

CUALQUIER usuario puede conocer la edad de los neumáticos montados en su coche con una simple observación de los flancos. Entre las diferentes inscripciones encontrarán tres letras, las iniciales DOT, y tres números encargados de transmitir dichos datos. Los dos primeros dígitos indican la semana del calendario en que se fabricó la cubierta, mientras que la tercera cifra coincide con el último dígito del año correspondiente; la inscripción 519 indica que el neumático se fabricó en la semana 51 de 1989. Uniroyal Englebert ha suscrito un acuerdo con los fabricantes alemanes de neumáticos para colocar un triángulo pequeño, del tamaño de un botón de camisa y con su vértice dirigido hacia las cifras, que confirmará la fabricación de la cubierta durante la década de los noventa.

«PLAN FELIPE»

UN BILLON PARA ACCESOS

EL Consejo de Ministros ha aprobado el plan de mejora de accesos por carretera y vía férrea de cercanías a las grandes ciudades -conocido como «Plan Felipe»- cuyas actuaciones suponen una inversión superior al billón de pesetas. El programa se ejecutará a ritmo acelerado con el objetivo de que la mayoría de los proyectos de infraestructura estén concluidos dentro de dos años. Las ciudades más beneficiadas son Madrid, Barcelona, Sevilla (que reúnen acontecimientos importantes en 1992), Valencia, Málaga y Oviedo.



KAMEI

FORMAS SUAVES

LOS especialistas de Kamei, reyes de las transformaciones, acaban de lanzar su último trabajo sobre el VW Golf, centrado en la estética. Las modificaciones en el frontal y en los flancos son el mejor acompañamiento para un maletero auxiliar de gran capacidad y rasgos puestos a punto en el túnel de viento, un maletero ideal para transportar elementos ligeros sin perjudicar ni las prestaciones ni el comportamiento del coche. La comercialización en nuestro país del kit completo será inmediata.

Elegido para la gloria.



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



Creado para elegidos.



CONCERTO

El nuevo Honda Concerto tiene una mecánica de una exquisitez tal que le permite presumir de ser uno de los automóviles más silenciosos del mercado.

El interior de los cilindros ha sido pulido con diamantes con una precisión de 1/25 el grosor de esta hoja de papel. El resultado: un motor que ofrece suaves revoluciones en lugar

de ruidosas vibraciones.

El habitáculo, que en un automóvil como éste debería llamarse cabina de mandos, ha sido rigurosamente insonorizado. Con todo esto lo que hemos conseguido es una inusual sensación de confort.

Además, el nuevo Honda Concerto tiene, de serie, lo que en otros coches serían extras: aire acondi-

cionado, dirección asistida, sistema antibloqueo de frenos ALB, retrovisores y elevalunas eléctricos, etc. Para muchas personas, todo esto puede parecer prescindible. No importa. Hay otros coches en el mercado.

Para mayor información llame al 900 30 80 80

 **HONDA**

Vehículo de Evolución

NISSAN 300 ZX

PLACER NIPON

Victor Piccione

Enviado especial

Nissan acaba de presentar en Europa su deportivo más moderno. En las próximas semanas se iniciará su venta en el viejo continente, aunque en España tendremos que esperar al otoño.

EL asalto de las marcas japonesas a los distintos segmentos del mercado se va realizando poco a poco. El de los grandes deportivos es uno de los objetivos primordiales y uno de los que más tradición tiene entre los fabricantes nipones. Nissan, a través de su marca Datsun, hizo de los Z unos deportivos de prestigio internacional. Aunque la mítica marca Datsun ha quedado olvidada, los Z de Nissan mantienen el fuerte carácter que los hizo famosos.

El último producto que tiene el honor de llevar tan distinguido nombre, está a la altura de las circunstancias y se ha revelado como un deportivo moderno y perfectamente encuadrado en las exigencias actuales.

Los ingenieros japoneses, han volcado todo su saber en este producto, que a priori destaca por su gran racionalidad.



VAYA MAQUINA. El comportamiento del 300 ZX es muy neutro y eficaz.

Las líneas exteriores no pueden negar una fuerte influencia de los gustos norteamericanos. Un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,32 da idea de lo afilado de sus líneas. En el interior, la estructura es la típica de un 2+2, con las plazas traseras un tanto simbólicas y un maletero no especialmente generoso.

Pero lógicamente los compradores de un Nissan 300 ZX no se dedicarán a transportar grandes bultos en su deportivo, sino que buscarán las fuertes sensaciones que su motor de 280 caballos es capaz de generar.

Este motor es un seis cilindros en V con cuatro válvulas por cilindro, sobrealimentado por dos turbocompresores. Estos disponen de intercambiadores de calor con lo cual la potencia sube hasta 283 ca-





EN EL INTERIOR
No falta casi nada en el completísimo cuadro del Nissan. Climatización automática, asientos regulables eléctricamente, etc... como en un coche de lujo.

FICHA TECNICA

300 ZX

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2 960
Arbol de levas	Dos por bancada
Nº válvulas por cilindro..	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	8,5 a 1
Potencia máxima / i.p.m.	283 CV (208kw) / 6 400
Par máximo / i.p.m.	38.2 mkg (375Nm) / 3 600
TRANSMISION	
Tacción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 vel
DIRECCION	
Sistema	Cremañera asistida
Diámetro de giro (m)	11.2
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent/discos vent ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Indep multibrazo
Trasera	Indep multibrazo
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 585
Largo/ancho/alto (mm)	4 520/ 1 800/ 1 255
Capacidad del depósito (l)	72
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6.0
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	18
A 90 km/h (l/100 km)	10
A 120 km/h (l/100 km)	13

tren delantero se apoya muy bien. El coche entra en las curvas con docilidad, y tan sólo se echa en falta algo más de rapidez en la respuesta del motor, para conseguir el deseado tironcito del eje trasero a la salida de la curva.

En autopista, los 250 kilómetros por hora se consiguen con cierta facilidad y se puede llegar al corte de inyección en quinta. Es una auténtica máquina pensada para satisfacer a los viciosos de la velocidad.

El equipamiento es muy completo, tal y como suele ser habitual en los coches de origen japonés, y la calidad de acabado es buena. Al igual que en el anterior Nissan 300 ZX, se pueden desmontar las dos piezas que componen el techo al estilo de los Targa. Esta maniobra se realiza en menos de un minuto y sin la menor complicación.

En Japón y Estados Unidos se comercializa este modelo desde el año pasado, mientras que en Europa la venta se inicia en las próximas semanas. En España tendremos que esperar hasta el otoño. El número de unidades será pequeño y su precio con un generoso equipamiento de serie, no deberá superar los 8.300.000 pesetas, lo cual sitúa al Nissan en una posición muy ventajosa respecto a la competencia.



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





MODELO ESTELAR.
El motor Diesel de ochenta caballos es un seguro de prestaciones fuertes.

GOLFMANIA 90

CON MUCHO GUSTO

La oleada de Volkswagen Golf para el año noventa avanza más fuerte que nunca, llega cargada de respuestas para los usuarios más dispares, con proposiciones tan utilitarias como las encarnadas por los Golf Sprinter TD con motor turbodiesel de setenta caballos de potencia, modelos con precios comprendidos entre el 1.816.000 pesetas de las versiones con tres puertas y el 1.888.000 pesetas de las versiones cinco puertas; tan sobrias y rápidas como las encarnadas por los Golf GTD intercooler, con el motor turbodiesel potenciado hasta los ochenta caballos, incremento conseguido gracias al empleo de un radiador del aire de admisión, coches que salen al mercado por 1.925.000 pesetas en versión tres puertas y por 2.291.000 pesetas en versión cinco puertas; tan ágiles como las propuestas por los Golf CL Syncro, con motor de gasolina de noventa caballos de potencia y tracción integral, modelos que popularizan esta técnica gracias a unos precios de choque que se mueven entre los 2.604.000 pesetas de los modelos tres puertas y los 2.710.000 pesetas de los coches con cinco puertas; o tan absolutamente deportivas como las propuestas por los Golf GTI G-60, animados por un compresor G dispuesto a insuflar un ven-



daval de energía, esos ciento sesenta caballos de potencia, en un motor que se ha caracterizado desde siempre por su poderío; los precios de los nuevos G-60 se mueven entre los 2.500.000 pesetas del modelo tres puertas y los 2.606.000 pesetas de los modelos con cinco puertas.

La nueva gama Golf cuenta ahora con quince versiones diferentes, quince versiones que deben llevar las ventas hasta un total de cuarenta y cinco mil unidades, cifra que consolidará la marca conseguida por los Golf en el 89, 42.795 coches, suficientes para asegurar una penetración en el mercado español del orden del cuatro por ciento.

Los Golf GTD potenciados, verdaderos modelos estelares de esta oferta renovada, han ganado en suavidad de marcha al tiempo que ha reforzado su agilidad; el nuevo motor sube de vueltas con facilidad, acelera con fuerza y permite plantarse en los ciento setenta por hora en pocos instantes. Los consumos de los últimos GTD Turbo son ligeramente inferiores a los conseguidos por las versiones clásicas, que seguirán en la oferta durante algún tiempo.

Los GTI G-60 dan la respuesta a los últimos fuertes con caballería abundante. **Angel Marco**

16 / Motor 16

Philips Car Stereo

THE SOUND MAKES THE DIFFERENCE

PROBABLEMENTE
EL EQUIPO ESTEREO-
FONICO MAS COMPLETO

COMPACT DISC

MEMORIA DE SELECCION DE TEMA FAVORITO (FTS)

SINTONIZADOR DIGITAL

SISTEMA DE DATOS DE RADIO (RDS)

DIVERSIDAD DE QUADRU/ANTENA

MANDO A DISTANCIA POR INFRARROJOS



PHILIPS DC 584

JAMAS FABRICADO

PARA COCHE.

AUTOALMACENAJE

CONTROL SUPER AUDIO

SALIDA DE POTENCIA EFECTIVA DE 100 WATIOS

SALIDA DE LINEA DE 4 CANALES

ANTI-ROBO

Philips Iberica S.A.E. Martínez Villergas 2, Apartado 2065, Madrid - 27



PHILIPS

FIAT PANDA 1.000 S FIRE
CONTRA SUS RIVALES

LA GUERRA DE LOS PEQUES

Al segmento de los pequeños utilitarios acaba de llegar el Fiat Panda 1.000 S Fire.

Un coche que dispone de una mecánica moderna y lo que es mejor de un precio muy competitivo.

UNO de los segmentos más competidos del mercado de automóviles es el compuesto por los pequeños utilitarios, lógicamente porque son los más baratos de todos y por lo tanto son a los que más fácil pueden acceder los bolsillos menos pudientes y la clientela más joven, que ve en este tipo de coches el más ideal a la hora de comprar uno. Pero últimamente los utilitarios también están teniendo una magnífica acogida entre los usuarios de vehículos de alto nivel, que encuentran en ellos los coches perfectos para usarlos como segundo vehículo y para realizar desplazamientos en ciudad.

Al numeroso grupo de modelos que se reparten la tarta en el segmento más bajo del mercado, se ha incorporado recientemente el Fiat Panda 1.000 S Fire, que tendrá que luchar duro para hacerse un hueco entre su dura competencia. En esta ocasión enfrentamos al Panda a sus más directos rivales, para ello hemos tenido en cuenta principalmente sus precios, que están en torno al millón de pesetas. Por lo tanto, el Citroën AX 11 RE, Opel Corsa City, Renault 5 Five, Seat Marbella GLX y Volkswagen Polo Bunny, son sus más directos adversarios; de todos el más barato es el modelo de Fiat, 929.169 pesetas, mientras que el más caro es el Citroën AX 11 RE, 1.037.323 pesetas; como se puede comprobar la diferencia de precio entre ellos es mínima, por lo que a la hora de ganar clientes tiene mucho que ver la estrategia comercial de cada marca y las formas de financiación que ofrecen. En este sentido, casi todas las marcas que están implicadas en esta comparativa ofrecen alguna fórmula mágica, caso de Citroën que sobre la base del AX 11 RE comercializa una versión especial denominada Challenge, que con un precio sensiblemente superior cuenta con un mayor equipamiento y Renault que partiendo del Five ha realizado el 5 Oasis, también mucho mejor equipado que el Five y con un precio muy competitivo.

UN VIEJO AMIGO

Con la comercialización del Fiat Panda 1.000 nos reencontramos con un viejo amigo. Ahora está equipado con el motor Fire de 999 centímetros cúbicos, que impulsando a otros modelos de la marca italiana se ha ganado la fama de ahorrador, que se ve confirmada en nuestra comparativa, con el mejor consumo de los seis coches, a continuación hay que situar al AX



<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Precio • Quinta velocidad • Presentación atractiva 	<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prestaciones • Confort de marcha • Relación tamaño/habitabilidad 	<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acabado bueno • Habitabilidad • Precio 	<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amplitud • Suavidad de conducción • Prestaciones 	<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento interior • Quinta velocidad • Recuperaciones 	<p>VIRTUDES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versatilidad • Acabado • Comportamiento
<p>FIAT PANDA 1000 S FIRE PRECIO: 929.169 PTAS.</p>	<p>CITROEN AX 11 RE PRECIO: 1.037.323 PTAS.</p>	<p>OPEL CORSA CITY PRECIO: 1.003.689 PTAS.</p>	<p>RENAULT 5 FIVE PRECIO: 1.019.689 PTAS.</p>	<p>SEAT MARBELLA GLX PRECIO: 960.290</p>	<p>VOLKSWAGEN POLO BUNNY PRECIO: 1.014.830 PTAS</p>
<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selector del cambio duro • Suspensión trasera • Tacto del pedal del freno 	<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tacto del freno esponjoso • Asientos pequeños • Balanceo de la caja 	<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prestaciones escasas • Dirección lenta • Desarrollos largos 	<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Balanceo de la carrocería • Suspensión muy suave • Asientos blandos 	<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suspensión trasera • Velocidad máxima • Frenos 	<p>DEFECTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interior muy sobrio • Consumos • Volante excesivamente fino.



PRESENTACION ATRACTIVA.
El Fiat Panda tiene una presentación cuidada. El único inconveniente en su comportamiento hay que buscarlo en el eje trasero.



EL MAS VELOZ.
De los seis coches de la comparativa el Citroën AX es el que tiene la mayor velocidad máxima de todos.



BUENA HABITABILIDAD.
De todo el grupo el Opel Corsa es de los que mejor habitabilidad y capacidad de carga del maletero tiene.



MAGNIFICO COMPORTAMIENTO.
El Renault 5 Five a pesar del excesivo balanceo de su carrocería es el que tiene el comportamiento más noble.

11, 5 Five y Marbella, los tres con un consumo similar. Un poco más tragón es el Corsa y el último lugar lo ocupa el Volkswagen Polo. En el mejor consumo del Panda tiene mucho que ver la caja de cambios de cinco velocidades, que junto al Marbella son los únicos del grupo que disponen de serie con una caja de este tipo. Citroën la ofrece como opción a un precio muy interesante: 26.713 pesetas, mientras que en el caso de Renault si queremos disponer de cinco velocidades tendremos que decidimos por el Renault 5 Oasis, una serie limitada que ofrece la marca del rombo, que tiene un precio sensiblemente superior al Five.

Estos coches donde mejor se desvuelven es en ciudad, gracias a sus recordadas medidas y a la agilidad de que ha-

EJE TRASERO SALTARIN.
Al Seat Marbella al igual que el Fiat Panda hay que criticarle el eje trasero que en zonas bacheadas produce rebotes.



PERSONALIDAD PROPIA.
El Volkswagen Polo Bunny se distingue por tener un diseño muy personal.

cen gala son los vehículos ideales para circular por las congestionadas calles de nuestras ciudades. Otra de las ventajas de estos coches es que son capaces de aprovechar aparcamientos que para modelos más grandes son inservibles. Pero en un momento dado también son válidos para realizar recorridos por carretera, incluso largos viajes. En estas circunstancias el Citroën AX es muy superior a sus rivales, su motor de concepción muy moderna es el que tiene la mayor cilindrada de todos y por lo tanto la mayor potencia, ofrece las mejores prestaciones, con una velocidad máxima cercana a los 160 kilómetros por hora. Tras el modelo de Citroën hay que situar al Volkswagen Polo, Fiat Panda y Renault 5, con unas cifras muy similares entre ellos. Los peor parados en este

FICHA TECNICA						
	F. PANDA 1.000	CITROEN AX 11 RE	OPEL CORSA CITY	RENAULT 5 FIVE	SEAT MARBELLA GLX	VW POLO BUNNY
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal					
Nº de cilindros	4 en línea					
Cilindrada (c.c.)	999	1.124	993	1.108	903	1.043
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 lateral	1 lateral	1 lateral	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	1 carburador					
Compresión	9,8 a 1	9,4 a 1	9,2 a 1	9,3 a 1	8,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	45 CV (33 kw)/5.000	55 CV (40 kw)/5.800	45 CV (33 kw)/5.400	47 CV (35 kw)/5.250	40 CV (29 kw)/5.400	45 CV (33 kw)/5.600
Par máximo / r.p.m.	8,2 mkg (80 Nm)/2.750	9,1 mkg (89 Nm)/3.200	6,9 mkg (68 Nm)/2.600	7,8 mkg (76 Nm)/2.500	6,7 mkg (66 Nm)/3.000	7,6 mkg (74 Nm)/3.600
TRANSMISION						
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 4 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 4 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	6,5/12,4/19,1	8,11/15,3/24,5	7,4/12,2/18,9	6,8/12,3/19,2	7,2/12,8/19,0	6,8/12,1/18,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,4/30,8	34,0	27,7	28,0	25,8/32,4	26,6
Embrague	Monodisco, cable	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable
DIRECCION						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,5	3,5	4,1	3,8	3,4	3,5
Diámetro de giro (m)	9,4	9,6	9,4	9,8	10,2	10,0
FRENOS						
Delante	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No	No	No	No	No
SUSPENSIONES						
Delantera	Tipo McPherson					
Trasera	Eje rígido	Independiente	Eje torsional	Independiente	Eje rígido	Independiente
RUEDAS						
Llantas (pulgadas)	Chapa 4,5x13	Chapa 4x13	Chapa 4,5x13	Chapa 4,5x13	Chapa 4,5x13	Chapa 4,5x13
Neumáticos	135 SR 13	135/70 SR 13	135 SR 13	145/70 SR 13	145/70 SR 13	155/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES						
En orden de marcha (kg)	715	645	735	735	680	750
Capacidad del depósito de combus.	40	36	42	43	35	42

CONSUMOS						
Datos en l/100 km	PANDA	AX 11	CORSA	5 FIVE	MARBELLA	POLO
CIUDAD						
A 26 km/h de promedio	5,8	6,8	7,8	6,6	6,5	9,0
CARRETERA						
A 90 km/h de cruceo	5,5	5,3	5,5	5,1	5,3	6,3
En conducción rápida	8,5	7,9	9,0	9,6	7,6	8,5
AUTOPISTA						
A 120 km/h de cruceo	7,7	6,0	8,5	8,7	8,0	8,2
A 140 km/h de cruceo		7,9				8,9
CONSU. MED. PONDERADO						
Litros/100 km	5,9	6,3	7,2	6,3	6,3	8,1
AUTONOMIA MEDIA						
Kilómetros recorridos	577	525	535	635	500	470

FRENOS						
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	PANDA	AX 11	CORSA	5 FIVE	MARBELLA	POLO
A 60 km/h	17,2	16,6	16,2	15,8	22,6	16,3
A 100 km/h	51,8	50,5	44,7	44,2	61,8	47,7
A 120 km/h	73,9	79,9	65,3	65,0	75,0	66,0

SONORIDAD						
Al ralentí	PANDA	AX 11	CORSA	5 FIVE	MARBELLA	POLO
A 60 km/h	50,1	54,7	51,1	50,8	52,0	49,5
A 90 km/h	68,2	68,3	67,5	67,3	68,0	65,2
A 120 km/h	73,4	70,4	71,3	71,0	72,0	70,6
A tope	79,5	76,8	76,2	75,4	78,0	76,3
A tope	83,2	77,1	76,4	76,1	80,2	78,9

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

PRESTACIONES						
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h)	PANDA	AX 11	CORSA	5 FIVE	MARBELLA	POLO
400 m. salida parada (seg.)	20,2	19,2	20,6	21,3	21,6	20,5
1.000 m. salida parada (seg.)	38,8	36,0	39,0	40,0	41,3	38,3
0-100 km/h (seg.)	17,4	14,0	18,4	20,0	22,6	17,5
Metros recorridos	320	250	331	358	425	310
RECUPERACION						
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	21,7	21,8	21,3	20,7	23,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,7				22,8	
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,5	41,5	42,2	41,1	40,5	41,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	42,4				44,6	
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	21,5	22,4	25,8	23,9	21,0	22,7
Metros recorridos	617	609	725	665	728	611
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	25,3				23,5	
Metros recorridos	648				601	

EQUIPAMIENTO						
	PANDA	AX 11	CORSA	5 FIVE	MARBELLA	POLO
Cuentarevoluciones	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	NO	SI	NO	NO	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Retovisoros regulable elect. (trda/dcha)	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Elevavidrios eléctricos (D/T)	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Cierre centralizado	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento posterior divisible	NO	SI	NO	NO	NO	NO



ESTILOS DIFERENTES. Cada marca pone su sello personal en los interiores de sus modelos. El más atractivo de todos es el del Panda con unos colores muy juveniles

caso son el Opel Corsa y el Seat Marbella. El Citroën también es el que mejores cifras ofrece en aceleración, por contra las mejores recuperaciones son para el Panda y el Marbella, los únicos del grupo que tienen caja de cambios de cinco velocidades y por lo tanto la cuarta es más corta. Por lo que respecta a otros apartados mecánicos la configuración es muy similar. En el sistema de frenos los seis recurren a discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras, resultando en todos los casos suficientes para detener sin problemas es coche. Los del Seat Marbella, que fueron modificados recientemente

son ahora más eficaces, pero de los seis modelos enfrentados son los que necesitan una mayor distancia para detener el coche. A los del Fiat Panda hay que criticarles el tacto del pedal muy esponjoso. En este apartado los mejor parados son los del Renault 5, que son en cualquier condición los más eficaces. Estos coches están pensados para un uso eminentemente urbano, por lo tanto los tarados de suspensiones son suaves para favorecer al máximo el confort de marcha, hay que señalar que tienen un comportamiento noble y sano y que ninguno reviste ninguna complicación pa-

DIFERENCIA DE CALIDADES. En los materiales utilizados por los distintos fabricantes hay diferencias. El mejor acabado es el Volkswagen Polo.

¡Enhorabuena! Premio 1.000 Ptas.
¡Enhorabuena! Premio 500 Ptas.
 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 CASTELL. BISBAL (Barcelona).





PARA LA GENTE JOVEN.
Los seis coches de nuestra comparativa encuentran la mayoría de su clientela entre los más jóvenes.

ra conducirlo, en este sentido el Renault 5 está un paso por delante de sus rivales, y a pesar de tener un excesivo balanceo de carrocería que puede dar una cierta inseguridad, es a la postre el más noble de todos. Un poco más atrás tenemos que situar al Volkswagen Polo con una suspensión un poco dura y al Citroën AX. Detrás iría el Opel Corsa, al que hay que criticarle una cierta descompensación entre el tren delantero un poco blando y el trasero duro. Ocupando los últimos lugares tenemos que situar al Fiat Panda y al Seat Marbella que con unos esquemas totalmente similares, tienen el eje trasero rígido, que en carreteras en mal estado ocasiona muchos rebotes.

HABITABILIDAD RAZONABLE

Los seis coches comparados son los que tienen las medidas más pequeñas de todo el mercado, por este motivo el espacio interior es también de los más reducidos. Por lo general es bastante razonable para sus tamaños y ofrecen espacio para que puedan viajar razonablemente cuatro adultos. El que tiene una mayor habitabilidad es el Renault 5, seguido del Opel Corsa. Un poco más atrás podemos situar al Volkswagen Polo, que gracias a su carrocería tipo break es el que más versatilidad de carga ofrece. A continuación y con

un espacio interior muy parecido podemos agrupar en un mismo bloque al Citroën AX, Fiat Panda y Seat Marbella.

Referente a los interiores, al ser de los coches más baratos del mercado, los fabricantes han hecho pocas concesiones al lujo y disponen de lo imprescindible. Por lo general están realizados con materiales de baja calidad y abunda en exceso el plástico. A la hora de establecer un orden podríamos situar en primer lugar al Volkswagen Polo, que es el que dispone de la mejor calidad, aunque tiene un diseño muy tristón. El del Fiat Panda resulta el más atractivo, con un cuadro de instrumentos completo y con una tapicería con tonos alegres y juveniles, siendo además, a pesar de ser el más barato de todos el que ofrece uno de los equipamientos más completos. El del Seat Marbella está prácticamente a la par que el del modelo de Fiat, con un diseño muy parecido. El del Renault, Opel y Citroën los podemos agrupar en el mismo bloque, los fabricantes han buscado que sean lo más funcionales posible y para abaratar costos han decidido renunciar al mayor número de elementos posibles, como el caso del Renault que no equipa ni encendedor eléctrico ni reloj. Aunque si queremos disponer de un Renault 5 mejor equipado podemos recurrir al Oasis que cuesta muy poco más que la versión básica, lo mismo

Estos coches gracias a sus reducidas dimensiones donde mejor se desenvuelven es en la ciudad

HABITABILIDAD RAZONABLE.

Estos coches a pesar de tener unas dimensiones reducidas tienen una habitabilidad razonable con espacio para cuatro adultos.

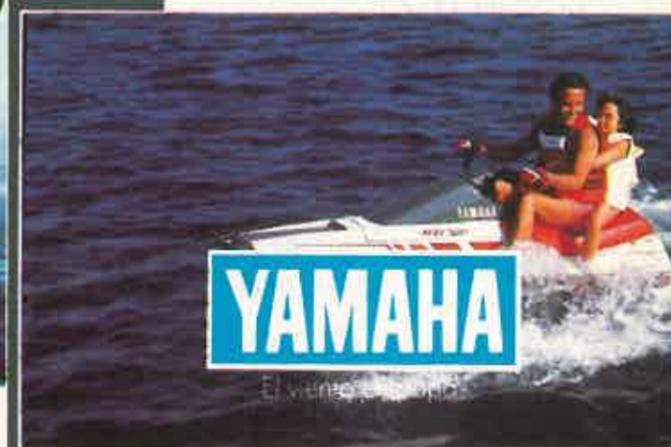


sucede con Citroën que se ofrece sensiblemente más caro el AX Challenge, pero con mejor equipamiento. Si analizamos el diseño de los asientos prácticamente los seis coches coinciden con unos respaldos planos con poca sujeción lateral, aunque en el entorno en el que se van a desenvolver principalmente, esta observación es secundaria.

Los diseños de las carrocerías de estos vehículos son de sobra conocidas. El Fiat Panda y el Seat Marbella comparten los mismos rasgos. La del Panda es muy atractiva, además por 33.250 pesetas se puede disponer opcionalmente de un techo de lona que permite descapotar permitiendo una conducción más agradable cuando la temperatura lo permite. La ca-



La gran evasión.



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

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



ECONOMIA	
FIAT PANDA	1º Es de los seis el que tiene el precio más barato, además es el que tiene los consumos más bajos y de los mejores equipamientos.
CITROEN AX	3º Tiene un buen consumo. Su precio es el más caro de todos, pero también es el que tiene el motor más potente.
OPEL CORSA	4º Tiene un precio muy competitivo, pero los consumos son de los peores del grupo y su equipamiento es de los más escasos.
RENAULT 5	3º No es de los que tienen mejor precio, pero tiene una buena calidad de acabado y unos consumos ajustados.
SEAT MARBELLA	2º Es después del Panda el más barato de todos. Dispone de serie de caja de cambios de cinco velocidades.
VW POLO	5º Dispone del mejor acabado de todos y de un precio competitivo, pero sin embargo se ve penalizado por los consumos más elevados.

COMPORTA	
FIAT PANDA	5º Se ve penalizado por el eje trasero rígido que ocasiona muchos rebotes y por el tacto del pedal del freno muy esponjoso.
CITROEN AX	2º Las suspensiones son suaves y eficaces. Con la dirección sucede lo mismo. Los frenos cumplen bien su misión.
OPEL CORSA	4º El comportamiento no es malo, pero las suspensiones están descompensadas, el tren delantero es blando y el trasero duro.
RENAULT 5	1º Es de todos el que tiene el comportamiento más noble. Los frenos también son los más eficaces.
SEAT MARBELLA	5º Igual que le sucede al Panda el tren trasero de tipo rígido produce rebotes. Los frenos son los que necesitan más distancia.
VW POLO	3º El modelo de Volkswagen se ve penalizado por unas suspensiones algo más duras de lo deseado.

CONFORT	
FIAT PANDA	5º Las suspensiones traseras condicionan notablemente el confort sobre todo en zonas bacheadas.
CITROEN AX	2º A pesar de ser de los que tiene la habitabilidad más pequeña es de los que mayor confort de marcha ofrece.
OPEL CORSA	3º Ofrece un buen confort de marcha. De todo el grupo es de los que mejor insonorizados están.
RENAULT 5	1º Las suspensiones son suaves y eso se traduce en una buena comodidad, además junto al Corsa ofrece la mejor insonorización.
SEAT MARBELLA	5º Una vez más, y por la similitud que tiene con el Panda hay que valorarlo igual. El tren trasero es el responsable de esto.
VW POLO	4º Las suspensiones un poco duras son las culpables de que los pasajeros no viajen todo lo cómodos que cabría esperar.

MECANICA	
FIAT PANDA	2º Dispone de caja de cambios de cinco velocidades, de unas buenas prestaciones y de las mejores recuperaciones.
CITROEN AX	1º Es el más potente de todos, con unas magníficas prestaciones. La caja de cambios tiene un manejo suave.
OPEL CORSA	5º El motor del Opel Corsa es de los que peores prestaciones presentan. La cuarta velocidad es un poco larga.
RENAULT 5	3º Tiene unas prestaciones honestas. La caja de cambios tiene unos desarrollos adecuados y un manejo suave.
SEAT MARBELLA	6º El motor es el que menos cilindrada tiene de todos y por ello cuenta con las peores cifras de prestaciones.
VW POLO	4º Es tras el AX el que tiene la mejor velocidad máxima, sin embargo debido a unos desarrollos largos las recuperaciones son peores.

CARROCERIA	
FIAT PANDA	3º Tiene uno de los interiores más pequeños, pero sin embargo tiene uno de los acabados más vistosos.
CITROEN AX	4º Dispone de una de las peores habitabilidades. Por otro lado el fabricante ha recurrido a mucho plástico en su realización.
OPEL CORSA	3º La presentación es buena, además se ve avalado por un buen espacio interior y un maletero razonable.
RENAULT 5	1º Es de todos el más espacioso y el que tiene una mejor capacidad de carga de maletero, además de una buena presentación.
SEAT MARBELLA	4º Tiene el mismo espacio que el Fiat Panda, pero en cambio dispone de un acabado mucho menos vistoso.
VW POLO	2º Indiscutiblemente es el que tiene la mejor calidad de acabado, aunque es un poco sobrio y tristón.

RENDIMIENTO	
FIAT PANDA	2º Unos desarrollos acertados en su caja de cambios le permiten obtener unas buenas recuperaciones y aceleraciones.
CITROEN AX	1º En conjunto es el que dispone del mejor rendimiento. La velocidad máxima es muy superior a la de sus rivales.
OPEL CORSA	5º La velocidad máxima es de las peores del grupo, además penalizado por unos desarrollos largos tiene las peores recuperaciones.
RENAULT 5	3º Ofrece una buena velocidad máxima y a la vez gracias a unos buenos desarrollos en la caja de cambios un buen rendimiento.
SEAT MARBELLA	4º Si en velocidad máxima es el peor a la hora de analizar las recuperaciones y aceleraciones no sale tan mal parado.
VW POLO	5º El único pero del Polo hay que buscarlo en los desarrollos largos del cambio le penalizan las recuperaciones y aceleraciones.

rocería más personal es la del Volkswagen Polo, que con un diseño tipo break es única entre los coches de su clase.

CONCLUSION

Estos seis coches, de los más baratos

del mercado, están dirigidos a una clientela joven, que ve en ellos su primer vehículo y además están concebidos para un uso urbano, que es donde normalmente se desenvuelve este tipo de usuarios, aunque son perfectamente válidos para circular por carretera. La diferencia de precio en-



GRANDES AHORRADORES
Estos coches también se distinguen por tener unos consumos ajustados. El vencedor en este sentido es el Fiat Panda.

tre ellos es mínima, por lo tanto a la hora de elegir cualquiera de ellos pesará las preferencias de la marca por parte de los clientes
El Fiat Panda 1000 S Fire, que se acaba de incorporar a este segmento, se presenta como una opción muy interesante. De los seis coches comparados es el que tiene el precio más barato, dispone de uno de los equipamientos más completos, caja de cambios de cinco velocidades de serie y los consumos más bajos. El Renault 5 y el

Opel Corsa juegan su baza más importante en su mayor habitabilidad, mientras que el Citroën AX se apoya en sus mejores prestaciones y mejor capacidad para circular por carretera. El Volkswagen Polo Bunny por su parte dispone de la mayor versatilidad de carga. El Seat Marbella GLX también dispone de uno de los precios más competitivos y unos buenos consumos.

Manuel Madrid
Fotos: Alfonso J. Nieto

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

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

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

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

Diavia 
Controle el clima.

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



FOR LOS OJOS.
Los fabricantes de automóviles proyectan su publicidad sobre la gente joven, anunciando miles de ofertas de financiación que les permitirán pagar un utilitario con el mínimo de esfuerzo.



LOS JOVENES LO TIENEN DIFICIL

CONducir a LOS 18

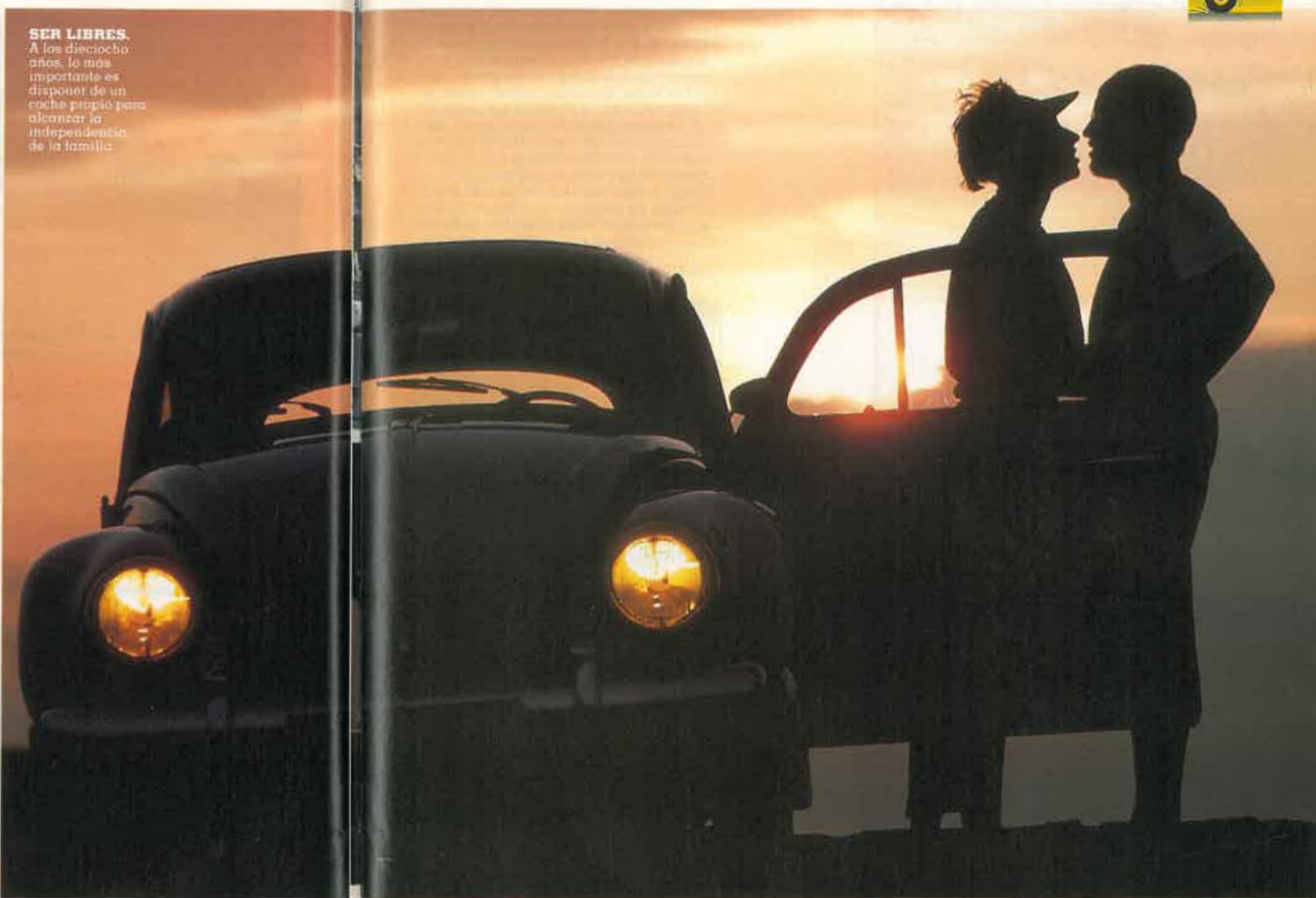
MAS de un 72 por ciento de los nuevos conductores españoles que cada año pasan a engrosar las filas del censo «rodante» son menores de 24 años. De ellos, un 37 por ciento se sacaron el carné nada más alcanzar la mayoría de edad.

La necesidad de disponer de un medio de transporte ágil para acceder a las universidades, constituye el argumento clave a la hora de convencer a los padres para que les ayuden a adquirir un vehículo, una vez realizado el desembolso para pagar las clases de conducir.

Principalmente en los primeros años de experiencia al volante, la papeleta se soluciona con el segundo coche de la familia; comprando un utilitario de segunda mano o con motos de baja cilindrada. Pero por regla general, nuestros jóvenes conductores no se encuentran satisfechos hasta que acceden a un vehículo nuevo.

Sin duda, los fabricantes de automóviles son conscientes de esta realidad y centran sus expectativas de ventas captando la atención de este colectivo con ofertas que proporcionan un mayor nivel de equipamiento por menos dinero.

SER LIBRES.
A los dieciocho años, lo más importante es disponer de un coche propio para alcanzar la independencia de la familia.



tas especiales de temporada- pero la contratación se realiza en el momento de la compra y además, los requisitos son menores.

Si arduo resulta el camino hasta llegar a conseguir el coche, la contratación del seguro no es más fácil. Las compañías de seguros, no quieren ni oír hablar de jóvenes conductores. Las estadísticas demuestran que más del 31 por ciento de los accidentes mortales que se registran en España, son provocados por conductores con edades comprendidas entre los 18 y 25 años. El 60 por ciento de estos acci-

SACARSE EL CARNE

teóricas y libros; 2.000 pesetas cada clase práctica de 45 minutos y 4.000 pesetas para la jornada de examen. Estas cuantías deben incrementarse con un 12 por ciento de IVA y 6.930 pesetas de tasas de tráfico, con derecho a dos convocatorias.

Los profesores consideran que un alumno medianamente aventajado, requiere de 20 a 30 clases prácticas para poder presentarse a examen con un mínimo de garantías, lo que supone un desembolso de ochenta mil a cien mil pesetas. Estas cifras pueden ser algo subjetivas si consideramos que el 40 por ciento de los alumnos suspende la prueba teórica y el 42 por ciento de los varones resultan «no aptos» en la prueba de circulación. Las mujeres son rechazadas en un porcentaje aún mayor, el 56 por ciento.

PARA los jóvenes aspirantes a conductores, los problemas presupuestarios comienzan a la hora de acercarse a una auto-escuela.

No existe una legislación que unifique las tarifas en cada una de ellas, si bien todas se mueven en cifras muy similares: 20.000 pesetas de matrícula, que incluye tramitación de expediente, clases

dentos ocurren durante los fines de semana. Estos datos han hecho que compañías como AGF y UAP no acepten asegurados menores de 25 años, independientemente del tiempo que lleven conduciendo.

La Mutua Madrileña Automovilista, incrementa la prima en un 20 por ciento para los mutualistas con menos de dos años de antigüedad de carné; Mapfre fija esta sobretasa para los menores de 25 años y menos de dos años de experiencia al volante, al igual que La Unión y El Fénix. El resto de las compañías tienen medidas similares para paliar el mayor índice de siniestralidad de este sector de población.

Dejando a un lado los inevitables recargos, siempre se recomienda elegir la com-

LO QUE CUESTA UN MILLÓN			
	MESES	CUOTA	TOTAL
CAJA MADRID	36	36.400	1.310.400
	48	28.000	1.344.000
BARCLAYS BANK	36	36.404	1.310.544
	48	29.637	1.422.576
HISPANO AMERICANO	36	36.656	1.319.616
	48	29.900	1.435.200
HISPANO 20	36	35.209	1.267.524
	48	29.375	1.410.000
CITIBANK	36	35.902	1.292.472
	48	29.114	1.397.472

pañía de acuerdo a las necesidades de cobertura. Las mutuas son más competitivas en cuanto al costo de la prima, pero el mutualista se ve obligado a acudir a talleres de reparación concertados. Las compañías de seguros son más caras, si bien el asegurado dispone de una mayor cobertura geográfica y puede elegir el taller.

La Federación de Usuarios y Consumidores Independientes (FUCI) ha editado un folleto informativo en el que se explican todos los puntos a considerar a la hora de contratar un seguro, así como los derechos y obligaciones de los consumidores y entidades aseguradoras.

Lourdes Bravo

ASEGURAR UN RENAULT 5	
COMPANIA	PRIMA
MAPFRE	199.814
LA UNION Y EL FENIX	196.282
LA MUTUA MADRILEÑA AUTOMOVILISTA	78.000
LA ESTRELLA	155.789

HISPANO 20: UN BANCO PARA GENTE JOVEN



HISPANO 20, del Banco Hispano Americano, es la única experiencia bancaria en nuestro país creada exclusivamente para los jóvenes.

Dispone de los mismos servicios que cualquier otra entidad, además de diversas líneas de créditos enfocadas a las necesidades económicas de los estudiantes, entre las que incluye la financiación de coches y motos,

con intereses de un punto o dos por debajo del mercado cuando se trata de créditos de un millón de pesetas.

Si el capital solicitado no rebasa las 500.000 pesetas, el tipo de interés es del 14,5 por ciento. Además tiene establecidos diversos acuerdos de financiación con tiendas de motos y concesionarios en condiciones aún más ventajosas.

PEUGEOT:

SX TODAS LAS VENTAJAS DEL SC, PERO CON MÁS NERVIO Y POTENCIA.



PEUGEOT MTC

EL SCOOTER

SC

¡Date el capricho!

DIOS SOLUCIONES A UN PROBLEMA COMÚN: GANAR TIEMPO AL TIEMPO. PEUGEOT SCOOTERS DISEÑADOS CON LA MÁS AVANZADA TECNOLOGÍA PARA EL DISFRUTE DE LOS MÁS EXIGENTES, INCORPORANDO DETALLES DE SERIE QUE LES CONVIERTEN EN ÚNICOS EN SU CATEGORÍA: HACIENDOES DIFERENTES, ADAPTÁNDOSE A TUS NECESIDADES. INQUEBROS, DINÁMICOS, IMPARABLES. SCOOTERS PEUGEOT: ¡DATE EL CAPRICHO!



Recomendamos Lubricantes



RED DE IMPORTADORES DE PEUGEOT MTC

ANCA-Tel (986) 23 26 03 -VIGO • AUCASA-Tel (922) 23 20 77-SANTA CRUZ DE TENERIFE • GIAL NAVARRO HNOS Tel (952) 22 39 30-MÁLAGA • IBEM AUTOMOCION-Tel (96) 341 49 99-VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERA-Tel (972) 20 76 03-GIRONA • MOTU SERVICIO-Tel (94) 431 85 95-BILBAO • MOTOR GRUP-Tel (93) 200 11 86-BARCELONA • OSAKA MOTOR'S-Tel (91) 730 27 77-MADRID



ENCUESTA EN LA UNIVERSIDAD

LICENCIADOS AL VOLANTE

Tienen entre 18 y 23 años. Su futuro profesional es inmediato y están abiertos a todos los cambios que forman parte de la evolución de nuestro tiempo. Sus estudios universitarios les permitirán, una independencia social y económica.

PARA muchos universitarios la independencia, por lo menos social, comienza cuando adquieren su primer vehículo, que en el ochenta por ciento de los casos es un coche y en el resto una motocicleta, según se desprende de un sondeo realizado por Motor 16 en la Universidad Complutense y Autónoma de Madrid.

M^a Luz tiene 23 años y está acabando políticas. Posee carné de conducir desde los 18, pero todavía no cuenta con vehículo propio: «en el futuro me veo trabajando en el gobierno y con vehículo oficial, pero de momento tengo serios problemas de transporte. La facultad se encuentra en Somosaguas y trasladarme hasta allí todos los días me supone una hora y media de incómodo transporte público. El coche, más que necesario, resulta imprescindible.»

Sólo un 45 por ciento de los universitarios compaginan estudios y trabajo, contando por ello con una cierta independencia económica que les permite comprar un vehículo y mantenerlo. Por eso el problema de M^a Luz no es un caso aislado: «con 22 años es un tanto incómodo tener que recurrir a tus padres para que te proporcionen un coche y por muchas facilidades de financiación que te ofrezcan bancos y empresas automovilísticas resulta un poco axfisiante a nuestra edad

ponerte a firmar letras», es la opinión de Jorge, futuro letrado, que ya alterna sus estudios con pequeñas colaboraciones en un despacho de abogados.

Nacho no se ha dejado acobardar por los pagos. Estudia por las mañanas quinto de arquitectura y por las tardes ayuda a realizar proyectos a un aparejador: «me he comprado un buen coche y pasarme dos años pagándolo podrá darme problemas ahora pero me los evitará en un futuro. El coche me proporciona rapidez y comodidad para transportar mi material. Definitivamente, he hecho una buena compra». El último de los casos que componen el parque móvil universitario es el más extendido y lo integran los universitarios con coche de adquisición familiar.

Frente a esta diferencia de situaciones prevalece, una idea bastante unánime: el coche es necesario y hasta imprescindible, durante y después de la carrera. A la hora de pedirles ventajas, las daban todas pero lo consideran absolutamente imprescindible para ser independientes. Pero, son gente práctica y crítica y no se quedan cortos cuando llega el momento de hablar de las desventajas y los problemas que plantea el coche: «lo que peor se lleva es el tráfico urbano, moverte por Madrid en hora punta puede llegar a desquiciar los nervios aunque prefiero mil veces un atasco dentro de mi coche que metido

El coche es necesario y hasta imprescindible durante y después de la carrera universitaria

PORCENTAJES.

La juventud española alcanza su independencia al adquirir su primer vehículo, que en un 80 por ciento es un coche y en un 20 por ciento una motocicleta.



en un autobús», «habría que acabar con los coches viejos y renovar el parque automovilístico», «deberían realizarse menos autopistas de tres al cuarto y más autopistas, que para eso dio el dinero la C.E.E.», son algunas de las opiniones que expresan. También denuncian el problema del aparcamiento en la Universidad Complutense, motivado por los que viven en la carretera de la Coruña que aparcen en la Ciudad Universitaria y continúan utilizando el transporte público. La cuestión económica también preocupa: «comprar un coche y mantenerlo resulta caro, a pesar de las compensaciones que te aporta».

Sobre el tema de la seguridad y la velocidad se plantea un dilema a parte, en el que combaten dos frentes; el primero, el más numeroso, está integrado en su mayoría por hombres, aunque las féminas no se quedan atrás, les fascina la velocidad y no temen a la carretera. El segundo frente lo forman una legión de mujeres, complementadas por un número bastante inferior de varones. Sus ideas son totalmente opuestas a las del grupo anterior; son conservadores en el tema de la velocidad, precavidos, consecuentes y les impone la carretera. Además, este sector considera suicida fabricar coches que sean cada vez más rápidos.

Pese a la idea generalizada de que los jóvenes son altamente influenciados por

la publicidad, el resultado de este estudio afirma lo contrario: el 80 por ciento de los estudiantes consultados considera la publicidad engañosa y aseguran no haberse dejado influenciar a la hora de la elección de su vehículo. Dentro de este porcentaje existe un importante sector para el que la publicidad resulta excesiva hasta el punto de ser abrumadora y por incitar a la velocidad. Los universitarios españoles dominan los temas relacionados con el automóvil, desde los aspectos deportivos hasta los más técnicos, pasando por la cuestión económica. El 75 por ciento sigue de forma asidua los programas de televisión y radio dedicados al motor, un 60 por ciento se informa en las secciones deportivas de los diarios y un 40 por ciento compra además prensa especializada.

A la hora de plantearse el futuro del automóvil se muestran curiosos e imaginati-

LOS UNIVERSITARIOS OPINAN

Mujeres que conducen en edad universitaria	48
Hombres que conducen en edad universitaria	52
Entre 3º y 5º de carrera compaginan estudios y trabajo	45
Tienen coche	60
No tienen coche	40
(El 45% de los que tienen coche lo utilizan a diario para ir a clase).	
Poseen un utilitario	90
Poseen un deportivo o un gran turismo	10
Se lo han comprado con medios propios	20
Se lo han comprado con ayuda familiar	80
Los que no tienen coche desearían:	
Un utilitario	80
Un deportivo o un gran turismo	20
Los que ya tienen coche desearían que el próximo fuera:	
Un utilitario	45
Un deportivo o un gran turismo	55
Para los que se ven obligados a utilizar el transporte público:	
Lo considera deficiente (preferirían no utilizarlo)	80
Lo considera cómodo y práctico (piensan seguir utilizándolo)	20
Consideran el coche indispensable durante la carrera	80
No lo consideran necesario (aunque lo tengan)	20
Se interesan por el futuro y la evolución del coche	90
No les interesa el futuro del coche	10
¿Cómo ve el coche del año 2000 y que le pediría?	
Será mucho más aerodinámico	70
Más ecológico, menos contaminante	90
Asistido por ordenador, coches inteligentes	80
Tendrán menos consumo, serán más económicos	100
Habrán modelos mucho más femeninos	20
Más seguro	95
Más sofisticado y veloz	70
Se controlará su velocidad	30
No experimentará grandes cambios	10

*Encuesta realizada entre 100 estudiantes de las Universidades Autónoma y Complutense de Madrid.

vos: «El coche del año 2000 lo veo totalmente informatizado, más seguro, mucho más seguro porque también será más rápido», opinan. Margarita, que cursa el último año de diseño publicitario, va todavía más lejos: «Yo me lo imagino como una especie de batmóvil, con todo tipo de posibilidades adicionales. Si no vuelan los coches serán las autopistas las que vuelen. No sólo me imagino un diseño futurista y sofisticado, también una técnica super avanzada». Las peculiaridades que los universitarios ven en el coche del futuro son realidades que ya se dan en los prototipos de las grandes firmas automovilísticas: líneas aerodinámicas, más acordes con la línea ecológica, inteligentes, económicos, más veloces pero seguros, mucho más seguros.

Belen Valdehita
Fotos: Alex Blanco

APASIONANTE

SP 01 GILERA

Sensaciones sin límite.
Es apasionante sentir la fuerza de su motor.
Sentir su manejabilidad y docilidad perfectas.
SP-01. Apasionante. Es Gilera.



ADO

Fotografía: Emilio Jiménez. Motociclismo



TELÉFONO EN EL COCHE
España es uno de los países europeos en los que el mercado de radioteléfono tiene más futuro.

TELÉFONO MOVIL EXPANSIÓN EN ESPAÑA

El considerable aumento de abonados ha llegado ya a saturar algunas zonas de nuestra geografía. Este año aparecerán ya los nuevos sistemas con mayor capacidad.

La aparición casi anecdótica de los radioteléfonos portátiles en España se ha convertido ya en una industria muy activa. La expansión de este tipo de comunicaciones presenta un prometedor futuro en el que no tardarán en aparecer auténticas novedades en el sector.

Diez empresas se reparten actualmente el mercado nacional con un volumen de ventas en constante crecimiento. Durante el año 1989 según un estudio realizado por Alcatel, empresa líder en la distribución de radios móviles celulares, se vendieron un total de 18.503 unidades. Esto ha llegado incluso a saturar algunas zonas del territorio nacional. Es el caso de Madrid donde el sistema actualmente en funcionamiento, el NMT-450, no podrá disponer de más líneas a partir del próximo mes de mayo. Justo en esa fecha entrará en servicio el nuevo sistema ETACS (Extended Total Access Communication System) para la zona de Madrid, extendiéndose a un total de 15 a 20 provincias antes de final de año. Como principales ventajas de este nuevo sistema pueden citarse su gran capacidad de abonados en áreas de concentración urbana, siendo los equipos más baratos y ligeros que los comercializados con anterioridad. Además, se prevé para dentro de algunos años la introducción de otros sistemas de radiocomunicación como el «telepunto», servicio que permite al usuario efectuar llamadas por la red pública a través de su teléfono portátil, el teléfono sin hilos di-

gital europeo (DECT) o la telefonía personal a base de minúsculos terminales con señalización y transmisión digital.

En la actualidad España se encuentra en decimotercer lugar entre los países europeos en cuanto al número de radioteléfonos en servicio, por detrás de países como el Reino Unido que dispone de 870.000 abonados a este servicio mientras que la cifra nacional se mantiene todavía muy lejos de este nivel con tan solo 29.780 abonados.

AUTOGLYM, GAMA BRILLANTE

Los productos para la limpieza del automóvil Autoglym comercializados en España por Autobrillante S.A., desde 1978 para los profesionales del sector, se ponen ahora al alcance de los de todos los automovilistas españoles.

Autoglym suministra desde hace más de 25 años sus productos a las marcas inglesas más prestigiosas: Jaguar, Aston Martin, Rover.

Tiene también una gran aceptación entre los profesionales de la restauración automovilística de varios países de la Comunidad Europea.

En nuestro mercado se comercializan actualmente ocho productos para el cuidado especializado de cada parte del coche: la carrocería y pintura, cromados, vinilo y gomas, cristales e interiores en general.



PARA EL CUIDADO DEL AUTOMOVIL.
Se comercializan ya productos para el abrillantamiento.



**MOTOGAC
PREPARA EL FUTURO**

Aprovechando la presentación del nuevo Motogac Kanowey, el primer producto de la marca realizado con tecnología completamente propia, los hombres de Gárate, Anitúa y Cia. in-

formaron de sus planes futuros. Desde el momento de su independencia tecnológica de la marca francesa con la que ha colaborado durante años se ha realizado una inversión de más de 900 millones de pesetas en tecnología. Después de este primer producto la fábrica vasca está desarrollando lo que serán sus nuevos modelos.

CLUB BMW MOTO

El Club BMW Moto de España, acaba de concertar un acuerdo con la compañía aseguradora Fiatc para ofrecer a todos sus socios la posibilidad de contratar un seguro a todo



riesgo para sus BMW. Este tipo de seguro no solamente cubre los riesgos de la motocicleta, sino que además ampara todos los daños del conductor y acompañante en cualquier parte del mundo.

Para una mayor información se deberá contactar con el Club BMW Moto de España en el teléfono (93) 211 36 44.

rior a 400 centímetros cúbicos, gozarán de una garantía de dos años para todos sus componentes. De esta manera el departamento comercial de la marca japonesa se une a la iniciativa tomada hace tiempo por otros fabricantes del sector.



IBERICA DE ASIENTOS

La sociedad Ibérica de Asientos (IDEA) ha inaugurado recientemente sus nuevas instalaciones en la localidad vallisoletana de Mojados. Desde esta factoría, de 6.000 metros cuadrados de superficie, se están suministrando a Montaje II de Fasa-Renault, una media de 500 juegos de asientos completamente terminados.

Al acto de inauguración acudieron el presidente de la Junta de Castilla-León y altos cargos de Renault Francia y Fasa.

HONDA: GARANTIA AMPLIADA

Montesa-Honda, S.A., ha anunciado que desde el 12 de abril pasado, todas sus motocicletas de cilindrada supe-



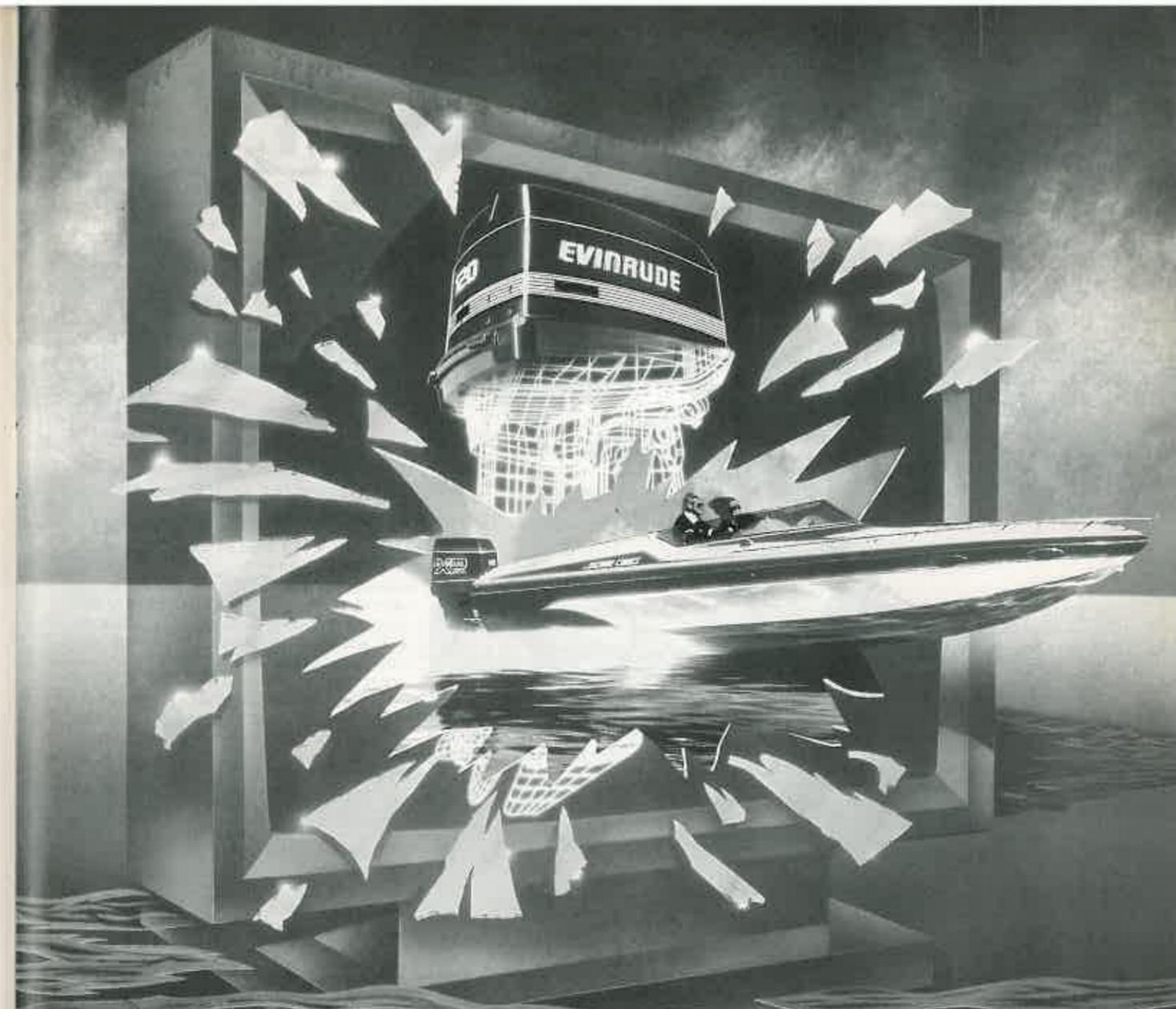
DAF Y EL CICLISMO

DAF España, tras la firma de un acuerdo con Unipublic, es el suministrador en exclusiva del transporte pesado de la Vuelta ciclista a España 1990.

El contrato prevé la puesta a disposición de la organización de

diez cabezas tractoras de la serie 95, así como de los conductores de los mismos y los semirremolques.

Asimismo, DAF España había llegado con anterioridad a un acuerdo con el equipo ciclista SEUR, al que proporciona en la presente ronda española una cabeza tractora, un camión ligero y dos furgonetas.



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

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

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

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

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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 conductores que no utilizan el cinturón de seguridad son también los que más alcohol consumen, se fijan de manera obsesiva en el horario de llegada a su destino, disfrutan del «placer de la velocidad» y hacen más kilómetros al coche. Este es el retrato-robot de un importante porcentaje de conductores españoles.

LA DGT INVESTIGA

COMO CONDUCCION LOS ESPAÑOLES

El hecho de tomar bebidas alcohólicas en la carretera, ¿es lo suficientemente general como para que se produzca al azar o caracteriza a cierto tipo de conductores? ¿Se distinguen éstos por una conducción más peligrosa? ¿Qué actitudes manifiestan al respecto? A estas preguntas responde un trabajo titulado «Modos de conducción, accidentalidad y hábitos de bebida en los conductores españoles» realizado por el sociólogo Amando de Miguel para la Dirección General de Tráfico. El trabajo, al que ha tenido acceso MOTOR 16 y que relaciona entre sí por primera vez los tres factores incluidos en el enunciado, se ha realizado por medio de entrevistas perso-

nales en seis puntos distintos de nuestras carreteras (Aranda de Duero, Alcolea del Pinar, Tarancón, Ocaña, Talavera y Villacastín).

A bote pronto, la primera conclusión, en palabras del autor del trabajo, es que las personas que no se ponen el cinturón de seguridad son también las que más beben. Es sabido -se señala- que en la población española está aumentando el consumo del alcohol en dosis preocupantes y que cada vez más este hábito de beber se realiza fuera de las comidas y abarca a la población juvenil y femenina. Casi al mismo tiempo se amplía la porción de la población adulta que se pone al volante. Es lógico pensar que, a igualdad de otras

una proporción creciente de personas poco hábiles en el manejo de las máquinas. A la vez, muchas de ellas beben alcohol cotidianamente y no son pocas las que siguen haciéndolo mientras conducen.

En el trabajo hay tres partes claramente diferenciadas y complejas de analizar: modos de conducción, percepción de los accidentes y hábitos de bebida. En primer lugar se distribuyen a los conductores españoles en cuatro grandes grupos de edad: de 25 años o menos (el 28 por ciento de los encuestados); de 30 a 40 años (el 46 por ciento); de 45 a 50 años (el 16 por ciento), y de 55 ó más años (el 9 por ciento). Asimismo se distinguen por nivel de estudios, antigüedad del carné, estrato ocupacional, tipo y potencia del vehículo (turismo o comercial) y kilómetros recorridos.

Entrando en materia se observa que conforme avanza la edad los conductores se van haciendo más sensatos. Así por ejemplo aunque el valor de las frecuencias pueda admitir un cierto grado de exageración, lo interesante es que las personas de más edad son más proclives a realizar la práctica de «comprobar el aceite del coche antes de salir para un viaje». La edad es un factor que ejerce más fuerza sobre las mujeres, de tal manera que los varones de menos edad son más sensatos que las mujeres por lo que respecta a cautela. A partir de los 45 años se invierte la tendencia y las (pocas) mujeres conductoras de cierta edad son más precavidas. Como es lógico suponer los conductores de los vehículos comerciales señalan en mayor proporción esta práctica de comprobar el aceite.

Ahora bien, lo significativo de la encuesta es que en los dos sexos y en las dos situaciones de ciudad y carretera, la revisión del aceite es mucho más frecuente en los conductores de turismos más dispuestos a utilizar el cinturón de seguridad (ver cuadro adjunto). Por otra parte, un hábito de conducir en carretera particularmente estresante es el de «ajustarse a un horario de llegada». Sólo dicen aferrarse a él uno de cada cinco conductores, sin variaciones apreciables por sexo y edad. Tampoco parece subir mucho -como se podría esperar- en los vehículos comerciales: un 28 por ciento frente a un 17 por ciento de los turismos. Dentro de estos últimos esta conducta «obsesiva» de ajustarse a un horario de llegada se eleva espectacularmente en la minoría de conductores que no se ponen nunca el cinturón de seguridad como se puede apreciar en el mismo cuadro.

Una de las primeras conclusiones es el descubrimiento de que «puestos a imaginar una medida estratégica y fácil de adoptar que repercuta en los demás hábitos dirigidos a una conducción segura, esa medida es el convencimiento del uso del cinturón de seguridad. No se trata de que objetivamente pueda salvar vidas en algunas situaciones, sino que, en principio, el hecho de llevar puesto el cinturón predispone mejor a otras actitudes y conductas

SENSATEZ Y SEGURIDAD

(Sólo turismos)	% revisan el aceite antes de un viaje:			
	Ciudad		Carretera	
Se ponen el cinturón de seguridad	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar el coche	82	76	78	75
Sólo en carretera	70	58	77	69
Nunca	63	45	63	42

Se ponen el cinturón de seguridad	% se ajustan a una hora de llegada:			
	Ciudad		Carretera	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar el coche	17	21	14	10
Sólo en carretera	18	16	19	10
Nunca	39	36	22	50



que favorecen una conducción más sensata. No basta con declarar obligatorio el uso del cinturón, sino de una campaña tendente a que un mayor número de personas adopte la conducta casi refleja de ajustárselo en cuanto suban al coche». En este sentido se apuntan dos teorías: la de que ese hábito favorece una cierta despreocupación por la seguridad de las otras personas que van en el vehículo o en los otros vehículos, y la de que esa conducta casi refleja lo que hace es disparar una secuencia de decisiones que caracterizan a

CINTURÓN Y COMPETICIÓN. Ponerse el cinturón abre una secuencia de decisiones que caracterizan a una conducción segura. Por otro lado son los jóvenes y los de más edad los conductores que suelen «pasar por delante» ante una congestión de tráfico. ➤

El amor a la velocidad debería propiciar el imitar a los pilotos de carreras que se ponen el cinturón de seguridad. Pero en realidad no es así.



EL PLACER DE LA VELOCIDAD

Uso del cinturón	% les gusta correr:			
	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Al arrancar el coche	64	22	47	39
Sólo en carretera	60	29	53	42
Nunca	90	45	62	46

una conducción segura. Para los autores del trabajo, la información avala la segunda hipótesis.

Del total de conductores de turismos, un 37 por ciento se pone el cinturón sistemáticamente al arrancar el coche, un 50 por ciento sólo en carretera y un 12 por ciento contesta paladinamente que nunca se lo ajusta. Por lo general las mujeres son más prudentes que los varones en este aspecto y más las personas de cierta edad. Asimismo los más dispuestos a esta cautela son los altos directivos y técnicos superiores, mientras que la resistencia a ponerse corresponde a la categoría ocupacional más baja.

Le llega el turno al aspecto considerado como «conducción competitiva». Una distinción muy característica es la de los conductores que ante una situación de congestión de vehículos pertenecen al tipo de los que «pasan por delante» de los demás frente al de los que «se quedan atrás» por prudencia o timidez. La gran mayoría (78 por ciento) dicen pertenecer a esa segunda categoría más mesurada, o lo que es lo mismo, de nuevo surge aquí esa minoría de conductores más agresivos. A

LA causa fundamental de los accidentes se sigue atribuyendo por los encuestados a la imprudencia de los conductores.

grandes rasgos se puede decir que los que no se ponen el cinturón pertenecen mucho más al tipo de los que pasan por delante en situaciones de congestión. Pero lo verdaderamente significativo es que en los dos grupos de edad, los de menos y más años y tanto en ciudad como en carretera, la resistencia a ponerse el cinturón dispara la actitud conductora competitiva.

Finalmente se analiza el concepto «placer de la velocidad». Ese amor -dicen los autores del trabajo- tendría que llevar a imitar a los pilotos de carreras en todos sus rasgos, por ejemplo, en la disposición a ponerse el cinturón de seguridad. Pero no es así. En la ciudad y en la carretera, para personas de menos y de más edad, los conductores más reacios a ponerse el cinturón son también los que más disfrutan con la velocidad del coche. Y, también es verdad, que en todos los casos el amor por la velocidad es más típico de las personas de menos edad. Se destaca en el trabajo que «asusta ese 90 por ciento -ver cuadro- de jóvenes domingueros que nunca se ponen el cinturón de seguridad y que afirman que les gusta correr. Todavía en el grupo menos "velocímano" (los domingueros de más edad que se ponen el cinturón de seguridad nada más arrancar) la proporción de los que les gusta correr supera la quinta parte. Estamos, pues, ante un valor general asociado con el coche».

Otros aspectos destacados del trabajo son, a vuela pluma, los siguientes:

- Los conductores que menos se colocan el cinturón de seguridad son los que hacen más kilómetros al coche.
- El reflejo de ponerse el cinturón nada más arrancar el coche es característica de carnés tardíos.
- Los tipos de conducción peligrosa se dan en los turismos más que en los vehículos comerciales y más todavía en los que hacen muchos kilómetros.
- El público se halla mal informado respecto a la tendencia registrada de disminución de fallecidos en accidente en relación al parque.
- La causa fundamental de los accidentes se atribuye a la imprudencia de los conductores.
- Y una holgada mayoría apoya la revisión obligatoria de los vehículos y cursos obligatorios para los conductores más díscolos.

Raúl R. Sáez

LA CONDUCCION COMPETITIVA

	% pasan por delante:	
	Turismos	Comerciales
Jóvenes	26	23
Maduros, carné precoz	25	12
Maduros, carné retrasado	23	5
Más edad, carné precoz	19	4
Más edad, carné retrasado	14	—
Más edad, carné tardío	10	(a)

(a): pocos casos



NUEVO PEUGEOT 309 LOOK



LOOK
1.470.000 ptas.
P.V.P. (IVA y transporte incluidos)

MIRA, ES EL NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. FIJATE EN SU LINEA. 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

El Renault 21 TXI con 140 caballos de potencia, un equipamiento de serie completísimo y un precio muy interesante, irrumpe en el mercado de la automoción para cubrir el hueco existente entre el TXE de 120 caballos y el turbo de corte más deportivo y una potencia de 175 caballos.

RENAULT 21 TXI
CONTRA RENAULT 21 TXE

TODAVIA MAS

NO hace mucho que los Renault 21 experimentaron una remodelación tanto estética como mecánica, para no dejarse comer mucho el terreno por la competencia. Introdujeron como novedad más importante a la gama las versiones con carrocería de dos volúmenes y cinco puertas, de diseño menos clásico pero no por esto menos atractivo, destinadas a captar un sector de público amante de este tipo de berlinas.

El nuevo 21 TXI se nos presenta con más potencia que el TXE, pero sin llegar a la del deportivo turbo. La base mecánica es la misma que en las dos versiones citadas, es el conocido motor de 1.995 centímetros cúbicos, pero potenciado mediante una culata de tres válvulas por cilindro, dos en admisión y una en escape. Renault no ha querido superar la barrera de los dos litros de cilindrada para conseguir más potencia, pensando en el aumen-

to de gastos por parte del usuario, en materia de seguros y fiscalidad.

En el motor dos litros se han hecho modificaciones orientadas a reducir vibraciones y ruido cuando se rueda a un régimen alto de revoluciones. Se ha trabajado en los pistones que son ahora más compactos y ligeros y se ha reducido la altura de los segmentos, con lo que se consigue un consumo de aceite menor. También se ha modificado el engrase de los pistones que se efectúa ahora mediante un surtidor en vez del clásico barboteo, consiguiendo así una mejor lubricación y duración de éstos.

Pero la diferencia más importante de este motor respecto al del TXE reside en la culata. Para obtener un llenado óptimo de los cilindros a regímenes elevados, se ha dotado al TXI con una culata de tres válvulas por cilindro, dos de admisión que se abren al mismo tiempo en cada cilindro y una de escape de diferente dia-



VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Confort de marcha
- Relaciones del cambio

RENAULT 21 TXI
PRECIO: 2.765.952 ptas.

- Asientos blandos
- Tacto pedal acelerador
- Manejo del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Precio ajustado
- Confort de marcha

RENAULT 21 TXE
PRECIO: 2.595.014 ptas.

- Asientos blandos
- Manejo del cambio
- Balanceos de la carrocería

DEFECTOS



metro. La culata es de aleación ligera al igual que el bloque del motor, con una cámara de combustión de tipo hemisférico y una bujía (por cilindro) en posición casi central, dotada de tres electrodos que aparte de facilitar la combustión de la mezcla aire-gasolina, reduce eficazmente el fenómeno de «picado de biela». El re-



NUEVA TECNOLOGIA
El motor del Renault 21 TXI se ha potenciado con una culata de tres válvulas por cilindro, dos en admisión y una en escape.



FICHA TECNICA		
	R-TXI	R-TXE
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.995
Ángulo de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,3 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	140CV(103kw)6.000	120CV(88kw)5.500
Par máximo / r.p.m.	17,9mkgt(175Nm)4.300	16,7mkgt(163Nm)4.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,3/20,6	7,7/14,5/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,2/34,0	30,7/36,7
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25
Diámetro de giro (m)	10,4	10,2
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aluminio 6,5 J X 15"	Aluminio 5,5 JX14"
Neumáticos	185/55 R	185/65 HR
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.140	1.080
Capacidad del depósito de combus	66	66

sultado de estas modificaciones es de peso, se han ganado veinte caballos de manera eficaz y sencilla, sin tener que recurrir a la violencia del turbocompresor.

La alimentación está resuelta por un sistema de inyección multipunto y regulada por un encendido electrónico. Este sistema corta la inyección en desaceleración, para reducir el consumo de gasolina y también por encima de las 6.300 revoluciones, evitando así pasar el coche de vueltas.

En la práctica el motor del TXI responde bien desde pocas vueltas, sube de régimen de forma suave y progresiva, pero

ESTETICA DEPORTIVA
Las nuevas llantas, el llamativo alerón, los estribos laterales y los dos faldones, delantero y trasero, cambian el aspecto familiar del R-21 por una imagen más agresiva.

con alegría y es más silencioso de funcionamiento que su hermano menor el TXE y por supuesto mucho más dócil y manejable de conducir que el agresivo turbo. Comparando las cifras de prestaciones se observa que la nueva versión del 21 alcanza algo más de velocidad máxima, y que a pesar de tener veinte caballos más,

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	R-21 TXI	R-21 TXE
CIUDAD		
A 31 km/h de promedio	11,1	10,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	6,8	6,5
En conducción rápida	12,5	11,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	9,1	7,3
A 140 km/h de crucero	10,7	8,9
CONSU. MED. PONDERADO		
Latros/100 km	9,6	9,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	637	670

EFICIENCIA		
DISTANCIAS DE FRENADO	R-21 TXI	R-21 TXE
(En metros)		
A 60 km/h	16,3	16,6
A 100 km/h	54,1	54,9
A 120 km/h	75,8	76,1

SONORIDAD		
	R-21 TXI	R-21 TXE
Al ralentí	47,2	52,2
A 60 km/h	65,1	65,2
A 90 km/h	57,4	69,6
A 120 km/h	70,2	72,7
A 140 km/h	72,1	74,4

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

PRESTACIONES		
	R-21 TXI	R-21 TXE
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	202,6	197,2
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,9	17,2
1.000 m. salida parada (seg.)	30,9	31,6
0-100 km/h (seg.)	9,7	10,2
Metros recorridos	164	174
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,3	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,1	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,5	35,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,3	38,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,2	11,3
Metros recorridos	284	320
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,7	14,6
Metros recorridos	385	411

EQUIPAMIENTO		
	R-21 TXI	R-21 TXE
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	SI
Válvula regulable	SI	SI
Faros antibuía	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrvisor regulable eléct. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevación eléctrica (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cantarrones de seguridad traseros	NO	NO
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

USE RECAMBIOS ORIGINALES

VENCEDORA PARIS DAKAR



BORDOY



350 C.C.
ARRANQUE ELECTRICO

CAGIVA

75 C.C.
6 VELOCIDADES - ARRANQUE ELECTRICO

¡¡LA INVENCIBLE!!

¡¡CON NERVIIO!!

MODELOS DEL 90

MORINI CAGIVA HUSQVARNA BORDOY

C/. Valencia, 179 - C/. Calabria, 16 - Tel. 254 00 02 / 03 - Fax 323 39 93 - BARCELONA



INFORMACION COMPLETA

En ambos modelos se puede optar por un cuadro digital o analógico muy completo a los que no les falta de nada. La información del analógico resulta más fácil de leer.

el comportamiento del vehículo cuando circula por zonas con muchas curvas. Sólo ya en el límite de adherencia de las ruedas, se aprecia una reacción algo brusca en el tren delantero. Los baches tampoco son problema para el TXI, pues la suspensión los absorbe de tal manera que apenas se nota su efecto en el habitáculo.

A los frenos se les ha dotado de un mayor diámetro en los discos delanteros y al igual que en el TXE, disponen de un sistema antibloqueo de serie, que permite frenar con eficacia y seguridad. Las llantas también se han modificado, ahora son de 15 pulgadas y aparte de ser muy estéticas, permiten una buena ventilación de los discos de frenos.

Estos dos 21 están pensados para darles un uso sobre todo familiar, en este sentido la nueva versión mantiene inalteradas



sus buenas cotas de habitabilidad y capacidad del maletero. Esta además aparte de tener un motor más brioso, aporta algunas modificaciones estéticas en su carrocería tales como un llamativo alerón trasero, estribos laterales y dos faldones uno trasero y otro delantero, que le proporcionan un aspecto mucho más agresivo.

En cuanto a equipamiento, el nuevo 21 sigue la política de la marca francesa de captar clientes, dándoles la mejor relación valor-precio. El TXI al igual que el TXE dispone de serie de casi todo: aire acondicionado, dirección asistida, ABS, faros para niebla, una sencillísima computadora, elevalunas eléctricos con dos regulaciones en el lado del conductor, mando a distancia de apertura de puertas, volante regulable y de cuero en el TXI, chivato de luces encendidas y un completísimo cuadro de instrumentación.

Al volante no hay ningún problema en encontrar una buena postura ya que disponemos de una regulación en inclinación del asiento y de altura del volante. Pero sí hay que criticarle unos asientos delanteros que aunque recogen bien el cuerpo, resultan muy blandos y cortos de banqueta, propensos al hundimiento y que llegan a fatigar en viajes largos. El manejo de la palanca de cambios tampoco es muy preciso, a veces llega a «escupir» la primera velocidad y padece cierta dureza.

En general en estos dos 21 se aprecia

un esfuerzo para darles un buen nivel de calidad de acabado. Son coches amplios y seguros, con un maletero generoso y dispuestos a emprender viajes largos con un consumo de combustible, algo más acentuado en el TXI.

Con este nuevo modelo la gama de Renault 21 se consagra como una de las más numerosas y con mayor nivel de equipamiento. Además dentro de muy poco, habrá su aparición en el mercado la versión Quadra con tracción a las cuatro ruedas, con lo que se pasa a cubrir todas las necesidades y gustos del usuario en este competido segmento medio.

Simonetta Garilh
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos kilómetro 5.5. 28050 Madrid. Telf. (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia técnica en toda España.

OPCIONES

Renault 21 TXI: Tapicería de cuero con cinturones de seguridad traseros: 192.000 pesetas. Pintura metalizada: 42.000 pesetas.
Renault 21 TXE: Pintura metalizada: 28.500 pesetas. Tapicería de cuero: 255.000 pesetas.

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Destaca el TXI por el suave y progresivo funcionamiento.
CAJA DE CAMBIOS	Regular	Es imprecisa en los dos modelos y algo dura de manejar.
TRANSMISION	Excelente	Las relaciones están bien escalonadas y aprovechan bien la potencia del motor.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Se consigue fácilmente en el TXI y supera los 200 kilómetros por hora.
ACELERACION	Buena	Es rápida en las dos versiones y más teniendo en cuenta el carácter familiar de estos.
RECUPERACION	Normal	Buena en el TXI y algo más floja en el TXE, la mayor potencia del primero se deja notar.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es suficientemente precisa y agradable de manejar gracias a la asistencia.
FRENOS	Excelente	Son potentes y seguros. Disponen de un sistema antibloqueo de serie.
SUSPENSION	Buena	Mejorada con unos tarados más duros en el nuevo modelo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Normal	Es fácil encontrar una buena postura al volante, pero los asientos son muy blandos.
CLIMATIZACION	Excelente	Está bien conseguida y reforzada con el aire acondicionado de serie.
SONORIDAD	Buena	Los dos están bien insonorizados y no se oyen ruidos molestos.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Es amplio y tiene cabida para 5 personas. Se vende también con carrocería de 5 puertas.
MALETERO	Bueno	Es suficientemente grande y se puede ampliar abahendo los asientos.
CALIDAD	Buena	Se nota un gran esfuerzo en este apartado por parte de la marca gala.

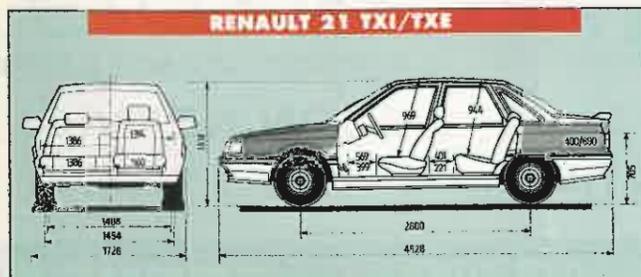
ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Es algo más acentuado en el TXI, pero está dentro de unos valores normales.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Es de lo más completo en los dos modelos, no le falta de nada.
PRECIO	Excelente	Es muy competitivo teniendo en cuenta el completo equipamiento que ofrece de serie.

SIN CAMBIOS

En las dos versiones los asientos son prácticamente iguales. Los delanteros sujetan bien pero resultan muy blandos y cortos de banqueta.

las cifras obtenidas de aceleración se llevan muy poco. En recuperación las diferencias a favor del TXI son más evidentes, en parte debido a unos desarrollos del cambio más cortos y bien escalonados, que aprovechan al máximo las vueltas del motor.

Las dos versiones tienen un buen confort de marcha que nos permite mantener una buena velocidad media y efectuar adelantamientos sin ninguna dificultad en viajes de largo recorrido. El nuevo 21 aporta unos tarados más duros de la suspensión, que mejoran considerablemente



Máxima adherencia sobre mojado.



Excelente comportamiento en seco.

Algunas de las razones que hay para instalar un Goodyear GT.



La seguridad de su familia.



Silencio en marcha.



A PRECIO NACIONAL

LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

GOODYEAR

TAKE ME HOME

Un año más Expo Ocio ha abierto sus puertas en el recinto ferial de la Casa de Campo madrileña. En sus «stands» se han expuesto múltiples accesorios para disfrutar de todos los aspectos que se incluyen en el concepto actual de «tiempo libre», desde la música hasta la fotografía hasta el turismo y el automóvil.

En esta decimocuarta edición, el sector del automóvil se encuadraba bajo la denominación «Motor-Show». En un pabellón completo, con una superficie de 8.000 metros cuadrados los expositores presentaban las últimas novedades de cada marca en el sector. Un sector el de la automoción que año a año se ha consolidado como uno de los más importantes dentro de la Feria y por supuesto uno de los sectores con mayor peso específico dentro de la industria del ocio en general.

Todas las diversas industrias auxiliares de este dinámico sector se encontraban representadas: automóviles, motos, vehículos todo terreno, caravanas, accesorios para el automóvil, náutica, bicicletas etc...

Entre las diversas marcas de automóviles representadas destacaban los múltiples modelos de vehículos todo terreno; la diversa oferta incluye modelos de fabricación nacional como los Suzuki Vitara.

EXPO OCIO 90

MOTOR EN TIEMPO LIBRE

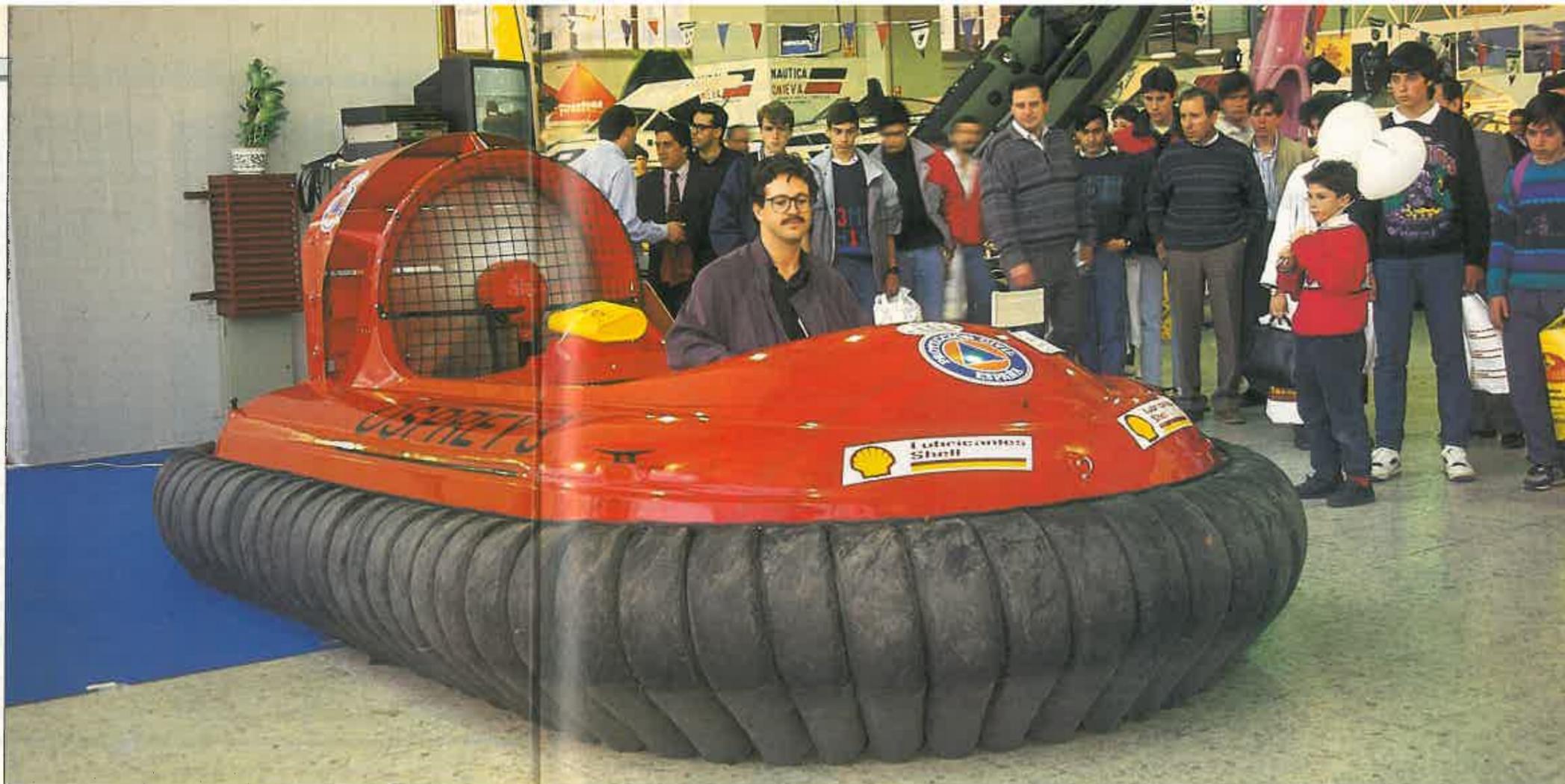
También estaban presentes los nuevos Land Rover Discovery y los importados Jeep Cherokee y el Nissan Terrano, demostrando que el mercado de fuera carretera está teniendo un importante auge en nuestro país.

Dos Panther atraían la atención masiva de aficionados en el «stand» de Watesa, el importador español de estos deportivos con aspecto clásico dotados del motor 2,9 litros e inyección que monta el Scorpio. Los acabados son el punto fuerte de este coche, la pintura y los cromados y en el interior el cuero y la madera en el más puro estilo de los deportivos ingleses de la época dorada.

La industria de los accesorios tiene una excelente representación en la presente edición de la Feria. Entre las novedades destacan las últimas generaciones de teléfonos móviles, que incluyen algunos modelos con mando de voz, cajas fuertes ancladas al chasis, portamaletines y radiocassettes escamoteables con apertura electrónica.

Se presentaron también las últimas novedades en el campo de la pintura para automóviles, los últimos desarrollos de la tecnología Standox para lograr la mayor resistencia y naturalmente una infinita gama de variedades de color que permiten decoraciones realmente artísticas.

Entre la gran variedad de accesorios presentes cada año, pudimos comprobar el avance de los equipos de personaliza-



TELEFONOS MOVILES.
Algunos modelos incluyen mando de voz.



CAJAS FUERTES
Esta caja fuerte se encuentra anclada al chasis del vehículo

ción en materiales plásticos, así como los volantes, asientos, protecciones, llantas y una variada gama de elementos de carácter deportivo. Llamaban la atención por su colorido las fundas para asientos que con diversas decoraciones comercializa MC, con dibujos de «comics» o con coloristas estampados, ideales para el verano por su capacidad de aislamiento térmico.

En otras secciones pudimos sorprendernos con las modificaciones realizadas sobre modelos clásicos. También con los nuevos modelos de Hoverkraft Osprey distribuidos por E.A.G, con una velocidad máxima de 80 km/h y una autonomía aproximada de tres horas. Para disfrutar de las olas resultan ideales los últimos modelos de Jet-Sky Kawasaki y una extensa muestra de lanchas y yates.

Las posibilidades de diversión que ofrece un kart se ven incrementadas con los Go-Pro con motor de cuatro o dos tiempos con el que se pueden realizar auténticas locuras una vez que se consigue dominarlo.

Todas las motos de carretera y de campo entre las que destacaba la presencia de la nueva Vespa Cosa y todos los accesorios necesarios para practicar el motociclismo. En un pabellón aparte, los últimos modelos de caravanas completaban la extensa oferta de la sección de motor en la Feria madrileña del tiempo libre.

Fernando Cañizal
Fotos: José Antonio Díaz



ORIGINALIDAD.
Este Citroën 11 destaca por su tapizado en cuero y sus modificaciones deportivas. También se pudo contemplar en esta Expo Ocio la nueva iniciativa de Vespa, la Cosa.





SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	320 i	1987	Full Equip.	2.350.000	Auto Ampuria
BMW	528 i	1987	Full Equip.	2.400.000	Auto Ampuria
BMW	325 i	1988	Full Equip.	2.600.000	Auto Lago
Porsche	944 Turbo cup	1988	Full Equip.	6.300.000	Auto Lago
Lancia	Delta Integrale	1988	Full Equip. / Air. Aco.	2.500.000	Auto París
Volvo	760 GLE Aut.	1986	Full Equip.	3.250.000	Auto París
BMW	728 i	1983	Full Equip.	2.700.000	A. S. Busquets
Citroën	BX 19 GTI	1988	Full Equip.	1.290.000	A. S. Busquets
BMW	325 i	1987	Air. Aco. / M-Technic	2.800.000	A. Albelda
BMW	318 i / 4 p.	1987	Air. Aco.	1.800.000	A. Albelda
BMW	735 i	1986	Full Equip.	5.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	320 i / 4 p.	1986	Full Equip.	2.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	M-3	1987	Full Equip.	4.500.000	Bertolin
Daimler	3.6	1987	Full Equip.	5.500.000	Bertolin
Fiat	Uno 70 SX	1987	Elevalunas / Cierre	850.000	Bikar
Renault	11 Turbo	1986	Air. Aco. / Cierre	900.000	Bikar
Audi	90 2,2 i	1987	Air. Aco.	1.900.000	Dipauto
Lancia	Delta Integrale	1988	Suspens-gas	2.700.000	Dipauto
BMW	524 td	1985	Air. Aco. / Pint. Metal.	1.600.000	Elite Motor
Alfa Romeo	75 2.6	1988	Air. Aco. / Alarma / Llantas	1.350.000	Elite Motor
BMW	730 i	1988	Full Equip.	4.900.000	Fersán
BMW	323 i / 4 p.	1985	Air. Aco. / Llantas	2.200.000	Fersán
BMW	735 i	1987	Full Equip.	6.500.000	G. Guarnieri
Alfa Romeo	33 1.5 Ti	1987	Air. Aco.	1.000.000	G. Guarnieri
BMW	728 i	1983	Full Equip.	1.900.000	Hispanmóvil
Mercedes	190 2.3 16 V	1986	Full Equip.	4.500.000	Hispanmóvil
BMW	325 i	1987	Air. Aco. / Llantas	2.700.000	Keldenich
BMW	M-5	1987	Air. Aco. / Cuero	5.500.000	Keldenich
BMW	M-535	1986	Cuero / Sport Equip	3.250.000	Martín i Conesa

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325 i	1986	M-Technic	2.600.000	Martín i Conesa
BMW	735 i	1985	Air. Aco. / Llantas	2.300.000	Mengual
Lancia	Thema ie Turbo	1987	Full Equip.	1.700.000	Mengual
Renault	25 GTX	1985	Air. Aco. / Llantas	1.300.000	Motor Central
Fiat	Croma CHT	1987	Air. Aco.	1.300.000	Motor Central
BMW	325 i	1988	Air. Aco. / Llantas	2.750.000	Motorlux
BMW	524 td	1984	Air. Aco.	2.200.000	Motorlux
Porsche	928 S	1986	Full Equip. / Cuero	7.000.000	Movilnorte
Opel	GSi 2.0	1987	Techo	1.300.000	Movilnorte
BMW	735 i	1987	Cuero / Climatiz.	4.900.000	Muntaña
Mercedes	500 SEL	1984	Full Equip. / Limusine	3.200.000	Muntaña
BMW	520 i	1987	M-Technic / Radio	2.100.000	Noguera Piñol
BMW	325 i	1986	Full Equip.	2.450.000	Noguera Piñol
BMW	524 td	1986	Full Equip.	2.500.000	R. Calatayud
Rover	827 Sterling	1987	Full Equip.	2.600.000	R. Calatayud
Alfa Romeo	75 Turbo	1987	Air. Aco. / Recaro	1.600.000	Rex Motors
Fiat	Uno Turbo	1987	Recaro	980.000	Rex Motors
Renault	19 GTD	1989	Full Equip.	1.275.000	Sánchez Motor
Mercedes	300 D	1984	Full Equip.	1.750.000	Sánchez Motor
BMW	323 i	1985	Air. Aco. / Llantas / Radio / Alarma	1.800.000	Stinus
Ford	Scorpio 2.0 i	1987	Air. Aco. / Radio	1.600.000	Stinus
Audi	90 2.2	1989	Air. Aco. / ABS	1.900.000	T. Cayma
Lancia	Thema Turbo D	1986	Full Equip.	2.200.000	T. Cayma
BMW	M-535 i	1985	Full Equip.	2.515.000	Turalsa
BMW	635 CSi	1990	Full Equip.	7.500.000	Turalsa
Porsche	944	1985	Full Equip.	2.500.000	Veimsa
Toyota	Supra	1989	Full Equip.	4.750.000	Veimsa
Lancia	Thema Turbo ie	1986	Full Equip.	1.780.000	Velomóvil
Porsche	944	1986	Full Equip.	4.200.000	Velomóvil

AUTO AMPURIA, S. A. Ctra. Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUET Ramón y Cajal, 19. Tel. 21 14 21. **TARRAGONA**
AUTOSA Tenderina Baja, 68-70. Tel. 20 02 61. **OVIEDO**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cistermes, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**

DIPAUTO, S. A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITE MOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
G. GUARNIERI, S. A. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH, S. A. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 90 14. **GERONA**
MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **CABEZO CORTADO**

MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE, S. A. Avda. Montes de Sierra, 29. (Pol. Ind. Ctra. Amarilla). Tel. 467 62 90. **SEVILLA**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asima, 4. Pol. Ind. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **P. DE MALLORCA**
SANCHEZ MOTOR Ctra. Nacional II, Madrid-Barna, Km. 32,300. Tel. 882 17 35 **MADRID**

STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Brasil, 35. Tel. 41 83 67. **VIGO**
VELOMOVIL, S. A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

RUIZ NICOLÉ EWDD

HAROLD POLING: PRESIDENTE DIRECTOR GENERAL DE FORD MOTOR COMPANY

«PELIGRO, SUPERPRODUCCION»

Ford ha sido el unico fabricante, junto con los japoneses, que el pasado año incrementó su cuota de mercado en Estados Unidos pero la situación preocupa. Por eso se ha confiado la presidencia del grupo a un hombre que estaba a punto de retirarse. Un economista que a lo largo de los cuarenta años que lleva en la empresa siempre ha salido airoso de los retos con los que se ha enfrentado.

Una entrevista de Edouard Seidler

EL HOMBRE

Harold A. Poling, 64 años. Presidente Director General de Ford Motor Company. Nacido en Detroit, hijo de un mecánico de coches, con 17 años se enrola en la Marina. Saca una especialización y entra en Ford en 1950 en periodo de pruebas en la sección de Acero. Posteriormente ocupa puestos fundamentalmente relacionados con las finanzas, hasta que es designado director general de Ford Europa en 1975, luego presidente director general en 1977. Director general adjunto en 1979 (año en que accede al Consejo de Administración), director general en 1985, vicepresidente en 1987 (año en que entra a formar parte del «Gabinete Ejecutivo»). Presidente director general desde el 1 de marzo de 1990.

LA EMPRESA

-Ventas mundiales 1989: 6 408.000 coches, camiones y tractores (4 millones en Estados Unidos, 2,3 en el resto del mundo).
-Sectores de mercado: 22,3 por ciento en Estados Unidos, 11,9 por ciento en Europa.
-Volumen de negocios en 1989: 96 100 millones de dólares (10,5 billones de pesetas).
-Beneficios: 3 800 millones de dólares (415.000 millones de pesetas), de ellos 2 100 millones (230 000 millones de pesetas) en Estados Unidos, 1 100 millones (120.000 millones de pesetas) en actividades relacionadas con el automóvil en Estados Unidos y 660 millones (72.000 millones de pesetas) en servicios financieros.

APESAR de que el Grupo vendió el año pasado cien mil coches menos que en 1988, de que sus beneficios se redujeran un 28 por ciento e incluso que esté prevista una reducción de un cuarto de la producción norteamericana durante el presente año, Ford continúa siendo quien tiene los mejores resultados en Detroit. Ha sido el único fabricante, junto con los japoneses, en incrementar su cuota de mercado en Estados Unidos en 1989 (22,3 por ciento frente al 16,6 por ciento en 1981), lo que hace predecir a algunos que podría alcanzar al gigante mundial General Motors. A esto conviene añadir un hecho poco conocido: sólo exporta seis mil coches al año desde Estados Unidos al Japón pero es el primero de los «importadores».

Ford debe la mayor parte de su prosperidad a los beneficios que obtiene fuera de Estados Unidos (2.100 millones de dólares, 230.000 millones de pesetas), sobre un total de 3.800 millones de dólares (415.000 millones de pesetas) y a su actividad financiera y crediticia (660 millones de dólares). Situación mucho más favorable, guardando las distancias, que la de General Motors.

Pero, la situación preocupa a quienes llevan las riendas de Ford y esto les ha llevado a tomar una decisión sin precedentes: confiar la presidencia del grupo a un hombre que cumplirá los 67 cuando le llegue el relevo. Incluso el mismo Henry Ford II había sido obligado a jubilarse al llegar a la edad límite de 65 años.

Oficialmente la retirada prematura del presidente anterior, Don Petersen (63 años), se debería al hecho de que quería «hacer otra cosa». Es también la versión de Harold Poling, a quien hemos entrevistado en exclusiva en Detroit justo el mismo día que se hacía cargo de sus nuevas funciones. Es más que probable que el consejo de administración de Ford, a la vista de una posible recesión en Detroit -ya seriamente maltratada por la compe-

tencia japonesa- haya pensado que Hal Poling, con formación de economista y temible cortador de cabezas, estaría más capacitado para enfrentarse a la crisis que Don Petersen, un «hombre del automóvil». Adjunto a Petersen y con funciones de director general, Hal Poling (llamado «Red» por las manchas que tiene en la cara) ha triunfado en todo lo que ha hecho dentro de Ford a lo largo de 40 años en los que ha llegado a presidir Ford Europa y ha asumido la responsabilidad de las actividades norteamericanas.

Su equipo, que un reciente sondeo hecho entre los concesionarios americanos ha considerado el mejor de todos lo equipos directivos, está integrado por Philip Benton, 61 años, Allan Gilmour, 55 años favorito para sucederle, Stanley Seneker (financiero), 58 años, y el antiguo PDG de Ford Europa, Ken Whipple, 55 años, nombrado presidente del «grupo de servicios financieros»; todos ellos empezaron dentro de las finanzas o como analistas de costes, lo que indica el viraje que trata de hacer Ford.

Poling reconoce que quedó sorprendido, pero feliz, cuando se le pidió en noviembre que prolongara su actividad, cuando en realidad tendría que haberse retirado este año. Se considera más un «manager» que un «financiero».

«No es bueno colocar etiquetas a la gente según su especialización de origen, dice. En lo que a mi respecta dejé las finanzas hará unos quince años».

-¿Se va a dedicar Detroit al comercio y a las finanzas, dejando la producción en manos japonesas y coreanas?

«En absoluto. Es cierto que hay una sobreproducción mundial, unos 8,4 millones de unidades en 1990, es decir, un 20 por ciento más de lo que se prevé como demanda. De ese total, 6 millones se dirigirán al mercado americano. La competencia será terrible y algunos lo van a pasar mal. Hasta hace poco nuestra política se basaba en producir lo suficiente como para hacer frente a los periodos de fuerte

La competencia será terrible. Nosotros preferimos en la actualidad trabajar más a menudo a plena capacidad.

demanda, trabajando a menor intensidad el resto del tiempo. Ahora preferimos trabajar más a menudo a plena capacidad. Si es necesario hacemos horas extraordinarias, más que nuestros competidores. Nuestro aumento de capacidad procede de la mejora de nuestra productividad. Esto explica por qué somos los únicos que nunca han cerrado ninguna fábrica».

- Pero ustedes han reducido su producción un 25 por ciento.

«Eso se debe en parte a nuestros cambios de modelos. Cuando los nuevos Escort y Trecer estén lanzados, recuperaremos nuestro ritmo normal de producción».

-¿Podría Ford resistir una recesión fuerte?

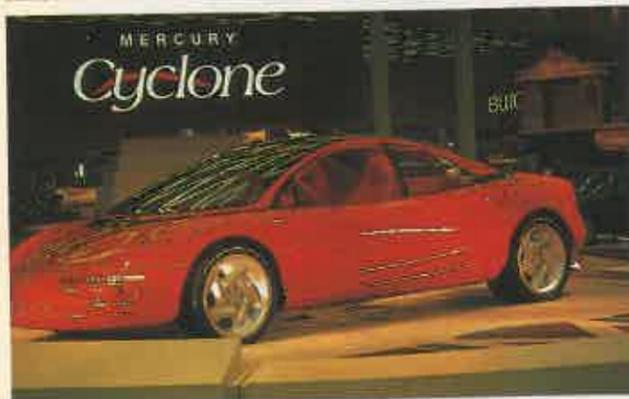
«No espero que ocurra nada de eso. En 1990 habrá una venta global de 14,5 millones de coches en Estados Unidos, frente a los 14,9 millones del año pasado, con un segundo semestre mejor que el primero».

-De todo

eso ¿cuál será la



Creo que con más eficacia y con coches mejor diseñados, el futuro de Detroit no puede ponerse en absoluto en duda.



Europa debe tener cuidado en no cometer el mismo error de sobreproducción que los Estados Unidos frente a la invasión japonesa

parte que corresponda a los japoneses? «Tienen el 30 por ciento del mercado. Pero Ford también está aumentando. Desde 1981, hemos pasado de 16,6 por ciento al 22,3 por ciento. Tenemos productos inéditos, incluyendo el nuevo Escort».

-Algunos creen que alcanzarán e incluso superarán a General Motors.

«No ha sido nunca nuestro objetivo. Sería estupendo, pero tenemos bastante con ir progresando poco a poco».

-Todo el mundo duda del futuro de Detroit, excepto usted.

«Estoy convencido de que tenemos futuro, con más eficacia, con coches mejor concebidos y mejor diseñados».

-En sus «transplantes» (fábricas establecidas en el extranjero), los japoneses tienen los mismos problemas de costes que ustedes.

«De ningún modo. La mayoría de los coches que producen aquí se consideran vehículos de importación porque su contenido local es inferior al 50 por ciento».

-Poco a poco, están trayendo sus componentes...

«La verdadera cuestión es saber cuándo perderán el beneficio de la tasa de cambio tan exageradamente favorable para ellos».

-Parece que su filosofía básica radica en un dicho muy conocido: «Si no puedes luchar contra tu enemigo, únete a él». Es lo que ustedes han hecho con Mazda con quien tienen pensado fabricar un coche en Europa en su fábrica de Sarrelouis. Nissan les va a proporcionar sus V6 y van a fabricar con ésta unos monovolumen...

«Se están realizando muchas asociaciones entre fabricantes europeos. ¿Por qué no íbamos nosotros a asociarnos con los japoneses? Con Mazda,

llevamos unidos desde hace veinte años. Una asociación en Europa sería una posibilidad, pero todavía no hay nada decidido».

-Eso significa que ustedes están también dispuestos a todo en Europa, según la CEE se muestre más abierta o por el contrario más cerrada.

«Somos flexibles».

-General Motors y Chrysler han anunciado hace poco una asociación para fabricar componentes, la primera en la historia de Detroit.

«Creo que habrá otras semejantes. Desde hace años los fabricantes americanos mantienen relaciones de abastecedor-cliente. Desde que las cuotas de mercado se han reducido como para ser ocupadas por un solo fabricante, que haya asociaciones para productos específicos es una solución lógica».

-¿Por qué han fracasado su acerca-

miento a Fiat y sus intentos de compra de Alfa Romeo y Saab?

«Respecto a Fiat no había ningún desacuerdo en cuanto a los objetivos. La asociación ha fracasado en el tema del control. En cuanto a Saab, nos era imposible tratar al mismo tiempo con Saab y con Jaguar. Ahora bien, habíamos empezado a hablar con Jaguar antes que con Saab».

-¿Qué piensan hacer con Jaguar?

«Jaguar es una marca de prestigio que representa un mercado importante del cual estamos ausentes. Pensamos aumentar la producción y obtener beneficios, pero requiere tiempo. Ya hemos elaborado un plan a diez años. Jaguar tiene una clientela muy fiel y sobre esto podemos edificar. Grupos de estudio paritarios tratan de ver como Ford podría ayudar a Jaguar».

-¿Por qué han comprado Aston Martin?

«Por el prestigio.»

-No ha ocurrido gran cosa después de dos años...

«La empresa sigue adelante, está obteniendo beneficios».

-Llegado el caso, ¿venderían Aston Martin junto con Jaguar?

«Es una posibilidad. Lo que desde luego es seguro es que no venderíamos Jaguar con Ford. Jaguar tiene una buena red de servicios. Una de las cosas que pretendemos saber es si resulta suficiente».

-Hubo un tiempo en que Ford hablaba del Escort como del «coche universal». Sin embargo sigue siendo muy distinto a uno y otro lado del Atlántico. De hecho, su primer y verdadero «coche universal» será el futuro Sierra, llamado Ford Tempo y Mercury Topaz en Estados Unidos. ¿Qué esperan de él?

«Un ahorro en cuanto al desarrollo, las compras y en el conjunto de los costes. Y aprenderemos mucho en cuanto a las necesidades del mercado en todo el mundo».

-¿Qué cambiaría en Ford en el futuro?

«No mucho. Puede que haya alguna diferencia en la estrategia y el estilo, pero en general ésta será clara y se actuará en equipo».

-¿Cómo debería actuar Europa frente a Japón?

«Debe tener cuidado en no cometer el mismo error que los Estados Unidos, es decir, evitar tener sobreproducción».

-¿Qué planes tiene para exportar desde Estados Unidos?

«Seremos mucho más agresivos, ya se trate de coches o de componentes. Indudablemente empezaremos por los componentes, como resultado de un acercamiento más global».

-La evolución de los países del Este parece que ha repercutido muchísimo en los americanos.

«Espero que la evolución económica acompañe a la evolución política que se está produciendo allí y que los habitantes de esos países puedan realizar todas sus aspiraciones».



Castrol

el máximo especialista mundial en lubricación

CULPA MIA



P. PLICOT

Teniendo en cuenta que el legislador nos impone, democráticamente dice, todas y cada una de las responsabilidades derivadas de la utilización del automóvil, intentemos ver hasta dónde se ha extendido su imaginación para culparnos y asegurar su propia protección y autodefensa. El esca-recimiento de este «brillantísimo concepto» tiene la mayor importancia ya que nos somete, en su caso, a toda clase de arbitrariedad porque estriba forzosamente en nuestra total indefensión y justifica, aparte de la repulsa más tajante, cualquier acción colectiva legal destinada a reconquistar nuestros derechos básicos como hombres, ciudadanos y contribuyentes.

El artículo 53, por ejemplo, nos obliga a respetar toda la señalización, «aún cuando esté en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación» y se recalca en el artículo 54 con esta advertencia: «Entre señales contradictorias de mismo tipo, prevalecerá la más restrictiva». Así de claro: cuando la Administración haya creado una peligrosa confusión, el único intérprete y el único responsable seguirá siendo usted, señor conductor.

En cuanto al estado de las vías, nos dice el artículo 57 que su titular (Estado, Autonomía o Municipio) «será el responsable del mantenimiento de la misma». La trampa sutil viene a continuación cuando se agrega «en las mejores condiciones POSIBLES». Un «POSIBLE» que deja abierta la puerta del argumento administrativo asentado en la imposibilidad de haber podido mantener la vía en mejor estado, sin apelación concebible, cualquiera que sea el mal estado de la misma, cualquiera que sea la desgracia que haya provocado al usuario. Señor y amigo conductor, el único culpable es usted.

En lo que se refiere a la tipificación de las infracciones y sanciones, se clasifican en tres niveles: leves, graves y muy graves. De las «leves», ni siquiera se da enumeración, definición o un solo ejemplo. No se extrañen, porque precisamente la casi totalidad de las infracciones se consideran «graves», con multas que alcanzarán cincuenta mil pese-

tas. Inclusive el estacionamiento en doble fila tiene que considerarse «falta grave» ya que es objeto de un artículo específico (Art. 39) que lo prohíbe tajantemente. En el artículo 65, vemos también que una media vuelta y un cambio de dirección se sanciona con el mismo rigor «excepto en sitios previstos al efecto». Si no los hay ¡váyanse al diablo!

Así, un simple cambio de trayectoria nos permite apreciar hasta qué extremos el legislador ha querido culparnos sin piedad alguna. Sin embargo, una de las cosas más graves viene ahora, en el párrafo 5 del artículo 65: todas las infracciones «graves» pueden considerarse «muy graves» (sanción de 100.000 pesetas) «cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las



características y condiciones de las vías, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios (como si no fuese siempre el caso), especialmente en ZONAS URBANAS y en POBLADO, o cualquier circunstancia análoga que pueda constituir un peligro añadido y concreto».

Con estas maravillosas «generalidades», con este «tragatodo», salta a la vista de todos que la Administración, cualquiera que sea su nivel de competencia, puede achacar al automovilista la circunstancia de «muy grave» como y cuando se le antoje, sin la sombra del menor riesgo propio y, naturalmente, sin que el conductor pueda apelar. Pues, ante el espejo, aprendan a repetir, con deferencia, ¡Culpa mía!

Cuando la Administración haya creado una peligrosa confusión el único responsable será el conductor

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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

ANUNCIENSE EN MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

ELADIO VENDE

AX GT listo temporada 90 Polo Copa, ideal producción

Tel.: (91) 471 11 92

CITROËN AX

Modelo TZS, color negro, M-IP, perfecto estado, muchos extras, precio muy interesante.

Tel.: (91) 754 40 66, ext. 228 Miguel

Y YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE ¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

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

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

SE NECESITA

Para AUTOCENTER en Centro Comercial Getafe-3

- Engrasadores.
- Montadores neumáticos.
- Mecánico frenos-dirección.
- Montador autorradios.

Contacto: Señor Peña
Tel.: 479 47 68. De 17 a 20,30 horas.

Revolucionario y de porvenir. System Pro Tech. El pulido con Teflón.

BUSCA EN ESPAÑA CONCESIONARIOS

Tel.: (96) 323 62 21

FRENOS FERCAL

Montaje y Reparación de Frenos y Servofrenos. Paralelos - Equilibrio de Ruedas. Puesta a Punto - Diagnósis Electricidad del Automóvil.

Julián Camarillo, 44 (Junto a gasolinera)
Tel: 7 54 51 76 28037 MADRID

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.

OPEL KADETT

AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



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

100.000 PTAS.

DE SOBRETASACION

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



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

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



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL
**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S. A.**
Pº de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

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

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

MOTORAMA, S. A.
Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tel. 458 03 54

MOTOR GAS
Victor 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 ESCARABAJOS CABRIOLETS II
 Disponemos de recambios originales y talleres propios
 GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES HASTA 5 AÑOS FINANCIACION
 Expansión C/ Valderribas nº 11
 Tel: 447 93 41 Fax: 447 93 45
 28015 MADRID

CITROEN AX 11 RE, 88, blanco, seis meses garantía 775 000 pesetas
RENAULT 11 Turbo, 85, negro, seis meses garantía 1 025 000 pesetas
FIAT UNO 706, 5 puertas, 85, gris metalizado, seis meses garantía 700 000 pesetas
ALFA Giulietta A A , 85, burdeos, seis meses garantía 675 000 pesetas
SEAT Ibiza L 1 2, 5 puertas, 88, blanco, seis meses garantía 775 000 pesetas
PORSCHE 944, blanco, 2 800 000 pesetas Facilidad. seis meses garantía
GOLF GTI 1 8 I Descapotable, 85, blanco, seis meses garantía 1 800 000 pesetas
MERCEDES 190 2 3 16 v, full, 85, grafito, seis meses garantía 3 800 000 pesetas
FORD Fiesta XR2, 82, rojo, 6 meses garantía 560 000 ptas
PEUGEOT 205 GT 88, negro, seis meses garantía 750 000 pesetas
BMW 528 I A A , full, 88, blanco, seis meses garantía 1 800 000 pesetas

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

RENEGADE Jeep C17 turbo-diesel, descapotable, único, como nuevo. Tel.: (974) 51 01 18.
BMW 325 inyección, 4 puertas, metalizado, llantas, techo, 1985, 1.700.000 ptas. 75.000 kms reales. Tel.: 556 26 81.
VENDO Audi 100 CD diesel, 5 cilindros, año 85, muy bueno, particular. Tel.: (91) 747 02 31.
PARTICULAR vende Mercedes 300 E, extras, impecable. Tel.: (91) 747 02 31.
CUATRO neumáticos, totalmente nuevos, Kleber, 185,65 R15, 60.000 ptas. Llamar al tel.: 239 63 84 Angel.
DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra. Compramos y recogemos en toda España «pagamos riguroso contado». In-

cluso nos hacemos cargo.
«ATENCIÓN» 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 4 años de antigüedad. Mitre Automóviles, Ronda General Mitre, 184 - 186 Barcelona. Teléfono: (93) 418 40 29/48 84/50 75.
¡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, ejem-

plos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Importación Automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura, Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.
BMW M 635 csi, 286 CV, full equipo, impecable. Teléfono: (911) 21 53 24.
ALFA Romeo 1.3, rojo, 1987, 60.000 km, cassette, 900.000 ptas. Tel.: (91) 650 42 90.
BMW M3, formidable, por cambio de domicilio. Asientos de cuero, aire acondicionado, techo practicable, instalación teléfono, ordenador, negro metalizado. 47.000 km, full equip, 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 573 44 84 y (908) 17 14 91.
MERCEDES 190 E, 2.3 L, automático. Extras, metalizado,

1988, 22.000 kms, matrícula alemana. 2.250.000 ptas. Tel.: (91) 457 09 44.
RENAULT 11 TXE, aire acondicionado, año 85, 850.000 ptas. Tel.: (91) 759 99 07. Noches.
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 metalizada, 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.
RENEGADE Jeep C17 turbo diesel, descapotable, único, como nuevo. Tel.: (974) 51 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, spoilers, radio, único dueño, Alemania. Tel.: 245 65 29.
VENDO Nissan ZX 300, nuevo, ganado concurso «El precio justo», buen precio, sin usar. Tel.: (911) 22 63 97.
PARTICULAR vende Mercedes 300E, extras, impecable. 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.

RALLYE MANZANARES
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
 Antonio López, 117. 28026 MADRID — TEL. 475 47 93. FAX 476 90 77

KITS DE CARROCERIA
 UN VESTIDO NUEVO PARA SU COCHE. PERSONALIZAMOS SU COCHE. CON GRAN VARIEDAD DE SOLUCIONES. DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS

Master Car

JAGUAR SOVEREIGN NUEVO
 • 295 cv, Full Equipe
 • Cuero Asientos eléctricos
 • Elevallunas, llantas, ABS, etc.
 • 70 000 mes. 4 500 000 total

MERCEDES 230 E
 • 136 cv, último mod.
 • Aire, airbag, ABS, llantas, elevallunas, etc.
 • 681 000 mes.

MERCEDES 300 E
 • Varios
 • Último modelo
 • 190 cv, todos extras.
 • 3 950 000 total
 • 78 000 mes. Última matrícula

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

MERCEDES 300 SEC
 • Cuero Airbag ABS
 • Asientos eléctricos Llantas
 • 6 500 000 total

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

BMW 525i NUEVO '89
 • 170 cv. Oportunidad
 • Climatizado, etc.
 • 70.000 mes.

BMW 320i 2/4 puertas
 • 129 cv, último modelo
 • Aire, llantas, etc.
 • 26 000 mes.

MERCEDES 190E 16V NUEVO
 • Negro Azul metalizado
 • Cuero
 • Aire ABS Llantas
 • Techo Elevallunas, etc.
 • 60 000 km. 3 950 000 total

MERCEDES 300 TE NUEVO
 • Azul negro Cuero 5V
 • ABS Aire Airbag Elevallunas
 • Asientos eléctricos, etc. ¡Único!
 • 80 000 mes. 4 600 000 total

JAGUAR COUPE
 • 295 cv, último modelo
 • Cuero, climatizado, llantas, etc.
 • Última matrícula
 • 75 000 mes.
 • 4 500 000 total

AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
 • 185 cv, último modelo
 • Climatizado, ABS, llantas, asientos eléctricos, elevallunas, etc.
 • 50 000 mes.
 • 2 671 000 total

BMW M-3 modelo 1989
 • 200 cv, rojo.
 • Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc.
 • 90 000 mes, última matrícula
 • 5 500 000 total

BMW 530i NUEVO
 • 188 cv Varios
 • Cuero, clima, ABS, etc.
 • 75 000 mes.
 • 4 750 000 total

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

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.

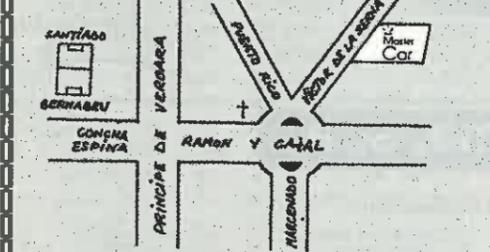
SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

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



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

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



EXPOSICION Y VENTA
 CVICTOR DE LA SERNA, 8-10

¡ANUNCIASE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6 000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

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 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6 000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

Motor 16

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma: _____

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las
precios marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mera Echevarría Corpus
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.

ANUNCIENSE EN MOTOR 16

NORTE
Teléfono (94)
435 77 86

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. Abstenerse curiosos, fantasmas e insolventes. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.

DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para

Motor Retiro

Nuevo Golf Sprinter '90



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

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 26/32.
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

BMW 325 Inyección, cuatro puertas, metalizado, llantas, techo, 1985. 1.700.000 ptas. 75.000 km reales. Tel.: 556 26 81.

VENDO Mercedes 190 E, suspensión Bata, muchos extras, 2.200.000 ptas. Tel.: 478 80 66.

guroso 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.

restaurar, incluso con documentación extra-aviada. 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.

ATENCIÓN: si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos

CLASICO Mercedes 250 Coupé inyección, perfecto estado, año 1974, 30.000 km demostrables. Jorge. Tel.: 534 30 08.

VENDO XR2, techo, amortiguación, seguridad, mecánica Ford, dos años, perfecto.

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.

VENDO Audi 100 CD Diesel 5 cilindros, año 85, muy bueno, particular. Tel.: (91) 747 02 31.

DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-aviada, compramos y recogemos en toda España. Pagamos ri-

¡Qué idea!

LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIREZ	66 CV	4,2 l/100 Km.	166 Km/h.
PIREZ L&L.e.	67 CV	5,7 l/100 Km.	186 Km/h.
GTI.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	176 Km/h.

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

Vagma, s. a. Desde 1.035.650 pts.

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 87 44-411 68 44

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

Gusta a la Gente que Gusta

DITECNICA IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



GARANTIA SERVICIO POSTVENTA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

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



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

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.

CUATRO neumáticos nuevos totalmente. Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 84. Angel.

BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Impor-Au-

tomoción. 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).

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

ALFA Romeo Spider Duetto Cabriolet, M-AT, 2.650.000 total; Alfa Romeo Spider Duetto Cabriolet, 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

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 GLI, 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.

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.

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

VENDO XR2, techo, amortiguación seguridad, mecánica Ford, dos años, perfecto.

COLECCIONISTAS: vendo Mercedes 250 S, veintiséis años, azul marino, cuero blanco madera, M-530000, muy cuidado, precio a conve-

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

nir. Tel.: (945) 13 27 08.

LANCIA Delta HF Turbo, impecable, 46.000 km, blanco. 1.350.000 ptas. Tel.: 423 38 58. Julio.

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

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) 355580.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Importación Automoción. 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).

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

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

Renault Alpine A-110, 1300, FASA, año 1975, cero km. Desde completa restauración estricto origen, salvo mejoras carburación y escape. Verdaderamente impecable, 1.750.000 ptas. Tel.: (91) 431 70 05. Anibal Caro.

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

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

ATENCIÓN: 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. Abstenerse curiosos, fantasmás e insolventes. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. 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 extraviada. Compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensuali-

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 Marbella Junior	88	13.000	525.000	Renault 25 GTX 6v T. F.E. ABS	85	43.000	1.975.000
Seat Málaga 1.5 Inyección	88	25.000	1.025.000	Opel Corsa 1.2 S	89	12.000	790.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	89	23.000	1.075.000	Opel Omega 2.0 Inyección A.A.	87	26.000	1.950.000
Seat Ibiza 1.5 Crono	89	15.000	1.060.000	Opel Kadett 1.3 3 volúmenes	87	38.000	925.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	32.000	770.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	27.000	1.125.000
Fiat Tipo 1.4 DGT	89	7.600	1.290.000	Opel Kadett GSI A.A.	87	36.000	1.525.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	88	16.000	925.000	Peugeot 205 GT A.A.	86	38.000	990.000
Fiat Uno 45 Sting 3 p.	89	10.000	840.000	Peugeot 205 GTX	87	27.000	990.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	25.000	1.275.000	Peugeot 205 XRD	89	12.000	1.150.000
Renault Supercinco C	87	11.000	685.000	Peugeot 205 SRD	86	46.000	890.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	23.000	790.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	37.000	950.000
Renault Supercinco GTS 5 p. A.A.	87	34.000	885.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A.	87	32.000	1.100.000
Renault Supercinco Baccara A.A.	89	12.000	1.225.000	Peugeot 309 SR	87	43.000	975.000
Renault 9 TXE A.A.	87	19.000	925.000	Peugeot 405 MI 16 V Full Equip	88	26.000	2.450.000
Renault 9 TSE	89	11.000	950.000	Peugeot 505 GTI Aut. A.A.	85	61.000	1.150.000
Renault Express Diesel	89	17.000	925.000	Citroën AX 14 TRS 5 p.	90	3.500	925.000
Renault 11 GTX A.A.	86	34.000	825.000	Citroën AX GT	89	12.000	990.000
Renault 11 TSE	85	45.000	725.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	85	39.000	925.000
Renault 11 TXE	88	43.000	1.100.000	Citroën C-15 Diesel isotérmica	89	32.000	1.220.000
Renault 21 TXE A.A.	87	21.000	1.425.000	Ford Fiesta 1.1	87	23.000	720.000
Renault 21 Nevada TXE 7 plazas	87	32.000	1.725.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	21.000	845.000
Renault 21 Manager A.A.	89	35.000	1.575.000	Ford Escort 1.3	85	43.000	690.000
Renault 21 Turbo F.E. ABS	89	12.000	2.350.000	Ford Escort 1.4	87	32.000	870.000

guroso 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.

DESCAPOTABLES clásicos o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada. Compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensuali-

dad 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.

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.

FIAT Ritmo Abarth 130 TC, año 85, impecable. Tel.: (976) 21 76 74 (comidas).

POR FIN EN ESPAÑA LAS AUTENTICAS FUNDAS



Ventosa en Expo-Ocio '90 (Madrid), del 28 de abril al 6 de mayo, pabellón 19, Palacio de Cristal, planta baja y anexa.

IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR DECOTTON, S. L. C/ Condés de Venadillo, 19. Tel.: (91) 250 26 12

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 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Turbo, nuevo.
- Mercedes, todos modelos.
- Lamborghini Countach 25.º Ann.

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



BBS

De venta en distribuidores autorizados

Solicitenos Catálogo BBS por sólo 500 Ptas. en sellos.

Ruedas de competición Ruedas de aluminio Programa aerodinámico

Turisport

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.

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.

KADETT GSI 1.8, blanco, B-GS, techo, elevallunas, alarma, porta-skys, etc., perfecto. Tel.: (93) 431 78 00 (día).



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

kleber

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 ptas.; Alfa Romeo Spider Duetto 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 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.

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

VENDO Ford Capri 2.8 I, B-FM, 50.000

km reales, alarma, extras, impecable. Tel.: (93) 879 19 34.

OPEL Kadett 1.8 Inyección, 115 CV. Tel.: 270 10 96.

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 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.

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).

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.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Opel Omega



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

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

ZENDER

LLANTAS DE ALEACION



Desde 6 x 13 a 8 x 16
Desde 7 x 15 a 8 x 18
Desde 7 x 15 a 10 x 17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S. L. (948) 24 29 47 PAMPLONA - ARELOSA, S.A. (941) 25 98 83 LOGROÑO - AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID - AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA) - AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA - AUTO KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) - AUTO NOVEDAD (947) 21 53 16 SANTANDER - AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA - BOPAR RACING (90) 311 65 70 BARCELONA - CASA ARMANGUE (93) 218 53 75 BARCELONA - COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) - DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIRON - ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 00 PALMA DE MALLORCA - KIT SETZE MATARO (BARCELONA) - MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA - RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID - SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) - SORESA (975) 22 70 77 SORIA - STYLAUTO (96) 366 09 61 VALENCIA - STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID - SUMIAUTO (945) 38 38 36 VITORIA - TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA - TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 51 ZARAGOZA - TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO - TOT AUTO (973) 31 28 37 TARREGA (LERIDA)

Importador para España:

jacsol Vallès, 389-191 - Tel. (93) 490 19 26 Télex: 54318-JSAU-E Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA



Sólo los mejores sobreviven.

Sólo los mejores. Los más capacitados, sobreviven.

Renault Ocasión sólo admite uno de cada tres vehículos que llegan a sus manos.

Aquellos capaces de superar con éxito el control realizado por nuestros técnicos.

El resto, se elimina.

Sólo con un criterio de selección estricto y una puesta a punto rigurosa, podemos garantizar nuestros coches.

Y responder de ellos en cualquier punto de la Red Renault de España.



La ley del más fuerte.



ATASCOS FESTIVOS

DURANTE las vacaciones de Semana Santa y más concretamente el domingo en que se realizó la operación retorno, vine escuchando por la radio, que el tráfico estaba rodando con fluidez en la carretera en la que yo me encontraba, la Nacional IV. Un hecho que no se estaba dando en absoluto, ya que desde el cruce de Bailén el tráfico circulaba a tirones. Y la causa no fue otra que las interrupciones que la Guardia Civil realizaba en los tramos de autovía. De esta manera no me extrañó en absoluto que al llegar a Aranjuez la circulación fuese normal, pero a mí nadie me quitó seis horas de caravana. Y la puntilla la pusieron las declaraciones de los responsables de tráfico, afirmando que la operación se había desarrollado sin problemas.

Miguel A. Sáez
Madrid

CLUB ALFA ROMEO

SOY propietario de un Alfa y tengo entendido que en diversos países existen Clubs que congregan a los usuarios de la marca. Me gustaría que me proporcionasen las direcciones de algunos de ellos.

Luis Cidoncha
Madrid



R.- A continuación le facilitamos las direcciones de los Club Alfa Romeo más importantes que existen en el mundo, ateniéndonos al número de miembros con que cuentan. Alfa Romeo Club de Francia, c/ Chemin des Grètes número 6. 64290 Gan. Francia. Vorstand Club Klassicher Alfa Romeo-Fahrzeuge E.V. Larchenstrasse 110. 6230 Frankfurt am Main 80, Alemania Federal. Alfa Club, Dirección de Promoción e Imagen. Centro Direzionale. 20029 Arese, Milan, Italia.

Como dato curioso le proporcionamos la dirección del club de Alfa Romeo existente en Sudafrica. Cape Alfa Romeo Club P.O Box 804. Belville 7530 Cape Town, RSA.

ACLARACION

NOS referimos a la carta publicada en esa revista con fecha 7 de abril de 1990 bajo el título «Poco Seguro», en la cual entendemos se da la doble circunstancia de carecer de veracidad y ocasionar un perjuicio al nombre de nuestra entidad.

Para empezar, el sr. Miguel Pajares, firmante de dicha carta parece desconocer las coberturas que tiene contratadas, pues se queja de que Seguros Europa, S.A. no le ha atendido un siniestro sucedido en la noche de reyes. Al respecto, debemos manifestar que dicho señor únicamente había contratado la cobertura del seguro obligatorio a terceros, por lo que nunca serían a cargo de seguros Europa, sus propios daños, sino los que él pudiera ocasionar a un tercero.

Dado que el accidente fue causado por el vehículo asegurado en la Compañía contraria, era obligación de ésta la liquidación del mismo. En este caso particular, a Seguros Europa S.A le correspondía únicamente la gestión de la reclamación de daños a la compañía contraria, con objeto de que la misma indemnizase debidamente a nuestro asegurado.

Lamentamos mucho que el retraso de la compañía contraria en indemnizar a nuestro asegurado, haya causado un perjuicio a éste. Asimismo, lamentamos que el sr. Pajares no tenga el debido conocimiento sobre las coberturas de su póliza, circunstancia que hubiera evitado la publicación de tan desafortunada carta.

Luis Bonell
Director General de Seguros Europa
Barcelona

GRANADA FAMILIAR

ESTOY interesado en adquirir un Ford Granada Familiar de segunda mano y como estoy viendo que es prácticamente imposible conseguir algún tipo de documentación sobre este automóvil, me gustaría que ustedes me proporcionasen el mayor número de datos técnicos así como la velocidad máxima que puede alcanzar este automóvil.

Fernando López
Madrid

R.- El Granada Familiar inició su comercialización en nuestro país en el año 79, junto con el resto de modelos que componían



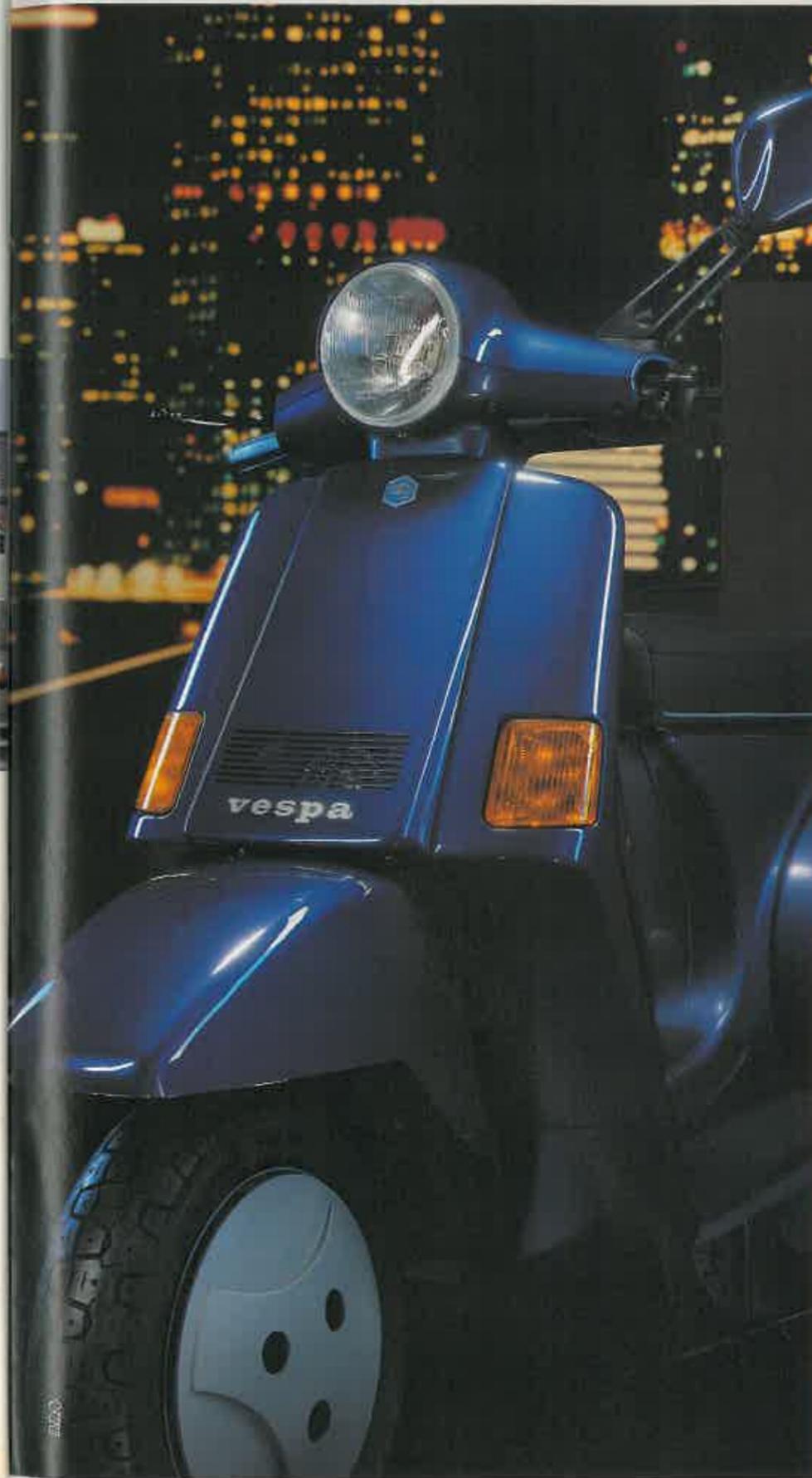
la gama. En el año 1980 sufrió una remodelación que afectó principalmente al nivel de equipamiento del vehículo, con ligeros retoques en la carrocería, que afectaron al frontal.

Las características técnicas principales de este modelo son: motor delantero longitudinal con 6 cilindros en V. La cilindrada era de 2.249 centímetros cúbicos y la potencia de 114 caballos. La alimentación corre a cargo de un carburador invertido de doble cuerpo, y la lubricación se realiza por bomba de engranajes.

El cambio es de cuatro marchas, la dirección de cremallera y las suspensiones son por ruedas independientes con triángulos independientes delante, mientras que la trasera también es independiente con resortes helicoidales. En ambas suspensiones se emplea una barra estabilizadora. El peso del Granada Familiar en orden de marcha es de 1.300 kilogramos y la velocidad máxima que podía alcanzar era de 168 kilómetros.

VESPA COSA. DEFINITIVA

Equilibrio perfecto entre diseño y confort, sobriedad y elegancia. Armonía entre los detalles del estilo y la tecnología, en la forma más evolucionada. VESPA COSA. Definitiva.



- Sistema integral de frenos.
- Alojamiento interno para el casco.
- Suspensión calibrada.
- Control automático de mezcla y starter.
- Faro halógeno.
- Mandos ergonómicos.
- Instrumentación completa.
- Rueda de repuesto.



**ESPAÑA
PALMO
A
PALMO**

En la Cartografía que acompaña a este número de Motor 16 abundan las posibilidades de viaje y turismo. A bordo de un Alfa 33 1.3 hemos realizado el recorrido por una de las rutas más clásicas: la Costa Brava.

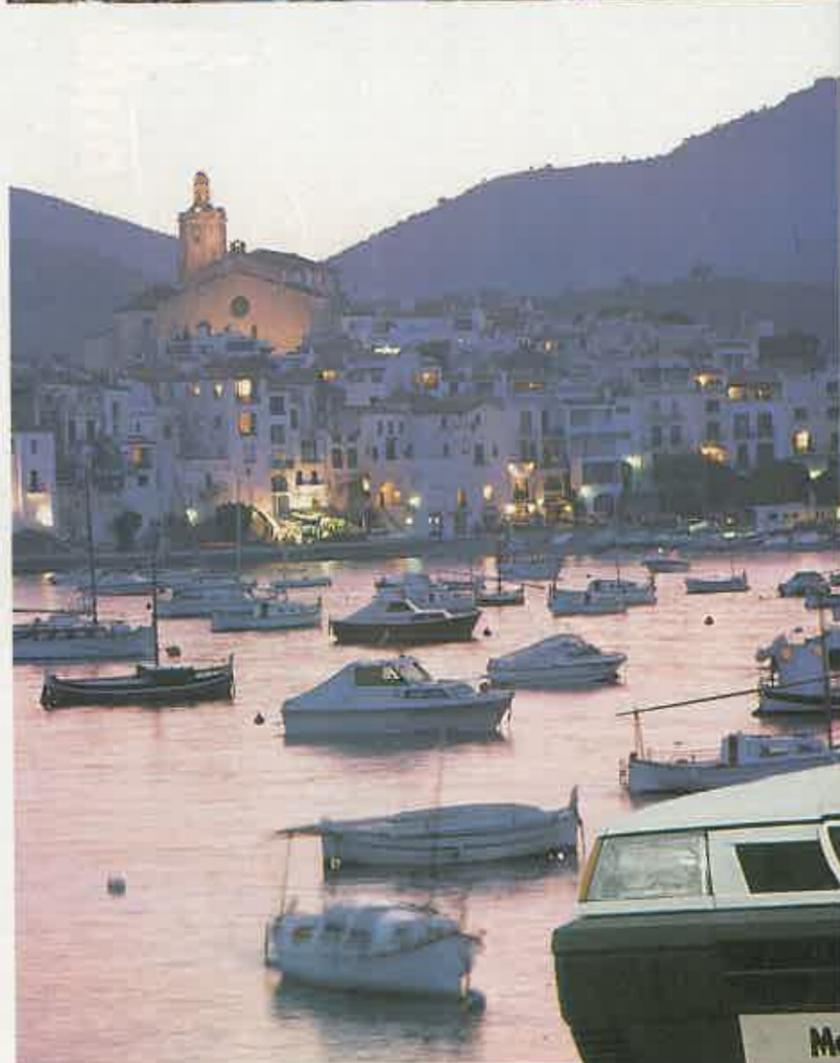
NOTAS DE UN PREDICADOR APOCRIFO

LA penúltima vez que recorrí en coche la Costa Brava, de cabo a rabo, iba haciendo las localizaciones para el programa televisivo «A vista de pájaro». Era, como ahora, primavera y fui conduciendo como a mí me gusta, sin muchas prisas, parando a discreción acá y allá, mientras ideaba cómo contar en un guión todo aquel litoral tantas veces glosado por plumas mejor cortadas que la mía.

Fue entonces cuando concebí un apócrifo predicador metodista, mister Whitehorn, un epígono puritano de aquel famoso vendedor de biblias que se llamó Georges Borrow, autor de uno de los más hermosos libros que se han escrito sobre viajes: «La biblia en España». Recuerdo ahora las cosas que supuestamente Whitehorn escribía hace siglo y medio: «El lugar de Blanes es una ensenada, una playa amena y una villa plácida y tranquila.

Las playas son tan transparentes como cristal fundido. He metido los pies en estas aguas, aunque algunos naturales me incitaran a sumergir el resto del cuerpo, como parece que hacen algunos otros extranjeros, pero no me ha parecido conveniente a mi condición de pastor. Estas son costumbres que seguramente irán asentándose, pero no quiero faltar a las apariencias. «Las mujeres de Blanes hacen encajes de blonda muy preciosos»

«Lloret de Mar -continuaba el predicador- es muy distinta a Blanes. Es una villa hecha con el oro de América. Las naves catalanas cosnruídas en Lloret llegaron a todas partes, y muchos de sus beneficios se quedaron en este bello lugar».



VIAJAR CON ALFA ROMEO

Siguiendo la ruta de la Costa Brava hacia el Norte, hacia la frontera francesa, se supone que el predicador, por dificultades de los caminos de entonces, se saltaba algunas etapas que yo no quise soslayar: Tossa de Mar, por ejemplo, que es una villa amurallada con su castillo dentro, encaramado en laderas de viñedos. Había barquitos varados en la playa de Es Codolar. Otros barcos, con la quilla de cristal, transportaban a turistas que contemplaban, extasiados, el fondo del mar.

San Feliú de Guixols, lugar de mucho veraneante, antes puerto muy principal y de mucho tráfico de marinos, comerciantes y coraleros.

De los arrecifes de San Feliú se extraía coral a la altura del siglo XV. En el paseo marítimo, entre palmeras, hay aparcada una locomotora que fue del antiguo «trenet» que hacía el trayecto entre San Feliú y Barcelona.

S'Agaró y Playa de Aro, exponentes del buen vivir de la burguesía catalana y también de alguna de otros países, alinean chalets y bungalows en la costa. Poco más allá está Palamós, villa importante, donde retomaba el hilo del relato el buen mister Whitehorn:

«Palamós, adonde llegamos en busca de posada, es una villa con un pedrusco al que los naturales llaman «el Pedro», que viene a ser «el Peñasco» si no traduzco mal. En ese peñasco se asienta la ciudad. Tiene ésta un puerto muy abrigado, y todas sus casitas, de aire pescador, enseñan a la mar sus ventanas. Hay buen alojamiento en Palamós y mejor lo hablaré con los tiempos».

Supuestas premoniciones del predicador, que pasaba luego por Palafrugell, desviándose al interior y dejando a un lado las que ahora son las playas propias de esta villa próspera: Calella, Llafranc y Tamariu. Por el camino, Whitehorn tomaba nota del carácter belicoso, o quizá más bien defensivo, de las masías de la zona, fortificadas como pequeños castillos. En esta comarca se fabrican millones de corchos para embotellar los ricos cavas y otros caldos tintos, blancos y rosados.

En estas, Whitehorn se llevaba una sorpresa:

«Un recio y emcumbreado castillo salta de pronto a la vista del viajero. Es un pueblo que no está propiamente en la costa, sino algo al interior, y me dicen que ésto fue así por defenderse mejor de los desembarcos piratas, tan frecuentes hasta hace poco tiempo. Este pueblo se llama Bagur».

Historias de piratas y naufragios, batallas y moros en la costa, se repiten a lo largo de todo el litoral. En Pals, por ejemplo, amurallada y gótica. En Estarit y las islas Medas, pegotes de piedra sobre el mar, inofensivas en apariencia pero llenas de sangrientas leyendas.

La Escala, bonito pueblo pescador, lleno de colorido en los muelles, es la antesala de Ampurias, donde Whitehorn volvía a la carga:

«En el golfo de Rosas estuvo una gran colonia griega que se llamó Emporion, y que debió fundarse cinco o seis siglos antes de la venida de Nuestro Señor. Apenas he reconocido algunos vestigios, pero es bien seguro que, de aplicarse los españoles a remover la tierra, saldrían a la luz

BRAVA COSTA

El Mediterráneo baña tanto las costas del litoral gerundense, donde Cadaqués es el centro neurálgico de la zona, como nuestras preciadas islas Baleares.



VIAJAR CON ALFA ROMEO

CIUDAD OLÍMPICA

Tanto la estatua de Cristóbal Colón como la obra del insigne Gaudí son testigos impasibles de nuestras andanzas por la Ciudad Condal.



NO SOLO MAR

La región catalana no sólo son sus playas sino que el interior también tiene su encanto.



PROXIMA SEMANA

EL JARDÍN SOBRE EL VOLCÁN
•ALICANTE
•CANARIAS

muy notables restos y aún monumentos».

Es evidente que las supuestas predicciones de metodista se han cumplido y Ampurias ofrece hoy sus ruinas excavadas a la orilla misma del mar civilizado, el Mediterráneo, evocando cosas muy distintas de aquellas otras atormentadas ruinas góticas. Nada de misticismo, mucho de simple sensualidad.

En Rosas recuerdo a otro viajero, éste contemporáneo y nada apócrifo: el escritor Josep Pla. «Una cosa es evidente en esta población y es que hay una correspondencia visible entre el nombre y la cosa. En efecto: en Rosas se pueden ver las mejores puestas de sol de este país. Ahora bien: ¿hay algo que se parezca más a un ramo de rosas que la puesta de sol en Rosas?»

Cadaqués y Port Lligat están inevitablemente asociadas al recuerdo de Salvador Dalí. En Port Lligat todo el mundo quiere ver su casa, con el tejado adornado por huevos monstruosos. En Cadaqués aún queda un aire de sosiego. Es un pueblo bonito y marino en un entorno desolado. Dicen que Cadaqués siempre fue muy buen refugio para navegantes en apuros. Vuelvo a Pla:

«Los habitantes han pintado las casas de un blanco furioso y se han marchado. Este silencio se extiende como una mancha de aceite, por las afueras de la villa. Por los olivares y viñas, por los huertos que rodean la población hay una quietud que de tan viva parece que respira».

Como el Cadaqués, residencia durante muchos años del ya desaparecido pintor español de fama mundial Salvador Dalí, y que también fue buen refugio de navegantes el Port de la Selva, hoy muy crecido al abrigo de un fuerte anfiteatro rocoso donde se levantan las ruinas esqueléticas, imponentes, de San Pedro de Ronda, monasterio benedictino consagrado el año de 1022.

Un poco más allá, la Costa Brava remata en dos puertos marítimos más que contrastan con las últimas estribaciones de los Pirineos que parecen besar el mar: Puerto de Llansá y Port Bou, éste último también estación, aduana y túnel fronterizo, último punto antes de pasar a Cerbère, ya en el país vecino.

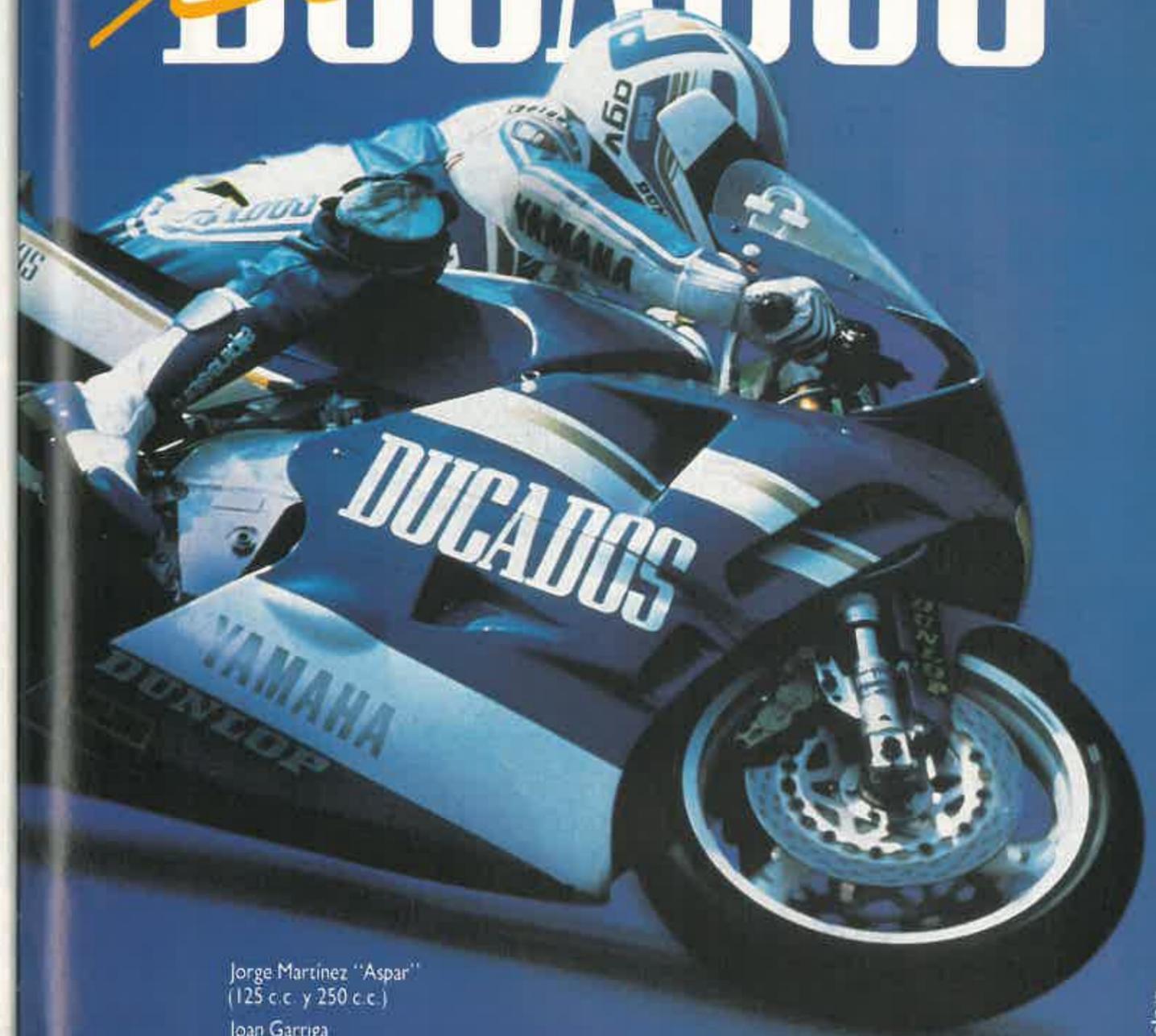
Aquí pongo fin al viaje y me vuelvo, ya por la autopista, a Barcelona, donde me dan ganas de embarcarme en el ferry que tiene como destino Menorca, llevándome el coche para luego recorrerme la isla (esa isla balear teñida de británico y francés), husmear entre las taulas, las navetas, los talayots neolíticos y comerme, en Fornells, una caldereta de langosta de esas que a un amigo mío de Útreira le quitaban «to er sentio».

Pero ése ya sería otro viaje que aquí no me cabe, con que lo sugiero simplemente por si vale para provecho de alguno. ○

Eduardo Delgado

DUCAADOS

Aspar



Jorge Martínez "Aspar"
(125 c.c. y 250 c.c.)

Joan Garriga
(500 c.c.)

Alberto Puig
(250 c.c.)

Jordi Tarres
(Trial)

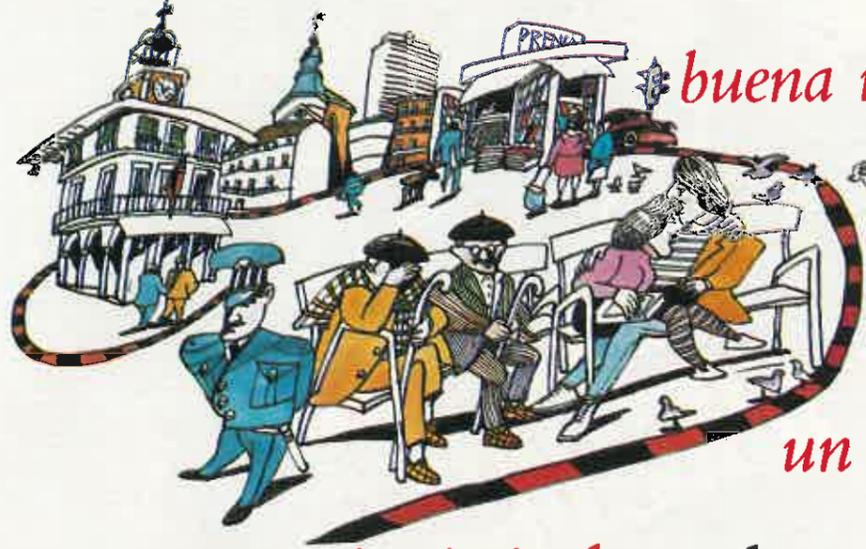
EL SABOR DEL TRIUNFO

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

Nuevas tardes:

Me llamo *Julio César Iglesias*

buena nueva.



y todas las tardes *les traigo la
Una radio probada y comprobada*

entre el público. Con su **“PLAZA PUBLICA”**,
que *cada día* trata, con la participación de todos,
un tema de nuestros días. ^Y **los** **miércoles, más: más de 42**

personajes imitados a dos voces, ^{LAS} **DE** Luis Figuerola-Ferretti

y Javier Capitán, en **“LA VERBENA DE LA MONCLOA.”**

Les espero, junto a Ely del Valle, en un programa de los

que se hacen de tarde en tarde; o sea *todas las tardes.* **De 5 a 7, en la SER.**



“SESION DE TARDE” Lo dicho ^{TENER LA} **espero** ^{DICHA DE} contar con su **escucha.**

ALPINE EN ESPAÑA

HISTORIA VIVA



En la fábrica de Renault en Valladolid conservan cuatro ejemplares únicos: los primeros Alpine españoles. Todos ellos, en perfecto estado de funcionamiento.

La historia de Alpine arranca en 1954 cuando un joven, Jean Rédélé, el más joven concesionario de Renault en Francia, encarga a su amigo, el carrocer italiano Giovanni Michelotti que le diseñe un pequeño deportivo sobre la base mecánica del Renault 4/4. Un cochecillo con el que había participado en el Rallye de Montecarlo y las Mil Millas.

Aunque este primer proyecto fracasaría, Rédélé sigue adelante con su idea de construir un deportivo económico y eficaz. Por medio de los hermanos Chappe, toma contacto con un elemento que sería

fundamental en el posterior desarrollo de su automóvil, el polyester. En 1955 aparecía una corta serie de un modelo bautizado Alpine A-106 «Mil Millas», que causa sensación en el Salón de París. Su precio, 825.000 francos, algo menos de 100.000 pesetas de las de entonces.

Desde entonces, los Alpine son el exponente de la industria del automóvil francesa, participando en las grandes competiciones en circuito o en carretera, desde las 24 Horas de Le Mans al Rallye de Montecarlo.

A comienzos de los años 60, una división de Alpine, llamada Alpine Enginee-

LOS CUATRO MAGNIFICOS.

De izquierda a derecha, un A-108-1, de las primeras series. El de color azul, es de los últimos A-110 1.400. El rojo es también un A-110, pero con motor 1.100 y el último, un 1.300 de julio de 1973.

ring contacta con FASA Renault para venderle los moldes con los que fabricar las berlinetas en Valladolid. Aunque había muchas dificultades para lograr que los futuros coches tuvieran el 70 por ciento de piezas nacionales (de otra forma no podían venderse en España), al fin se llega a un acuerdo a finales de 1962 para fabricar una corta serie de estos deportivos.

Al frente de un pequeño grupo de personas, Francisco Conde, en un recinto reducido de la fábrica de Valladolid, inicia la producción de las berlinetas A-108, cuya primera unidad verá la luz en 1963. Durante 14 años, algo más de 1.700 Alpi-

ne saldrán de este lugar castellano, con no pocas evoluciones. Su fabricación, casi artesanal, hace que sean pocas las unidades iguales porque casi cada mes se introducían modificaciones. Normalmente, de detalles mecánicos, pero a menudo, profundas modificaciones de carrocería.

El responsable de este departamento, que gozaba de cierta autonomía dentro de la compañía, ha tenido la precaución de guardar celosamente cuatro unidades de estos Alpine; cuatro versiones diferentes que ha conservado en su estricto estado original. Con ellos ha recorrido cerca de medio millón de kilómetros, visitando a



EL PADRE DE LA CRIATURA. Francisco Conde, junto a «sus» cuatro Alpine celosamente conservados. A la izquierda, el interior del A-110, con tapicería en símil cuero. A la derecha, el primer motor de 845 c.c. del A-108. Sobre estas líneas, el curioso tapón de llenado del radiador, en el batiente trasero del A-108.

los concesionarios y a los clientes de Alpine y han servido como coches laboratorio sobre los que conocer las deficiencias y las evoluciones.

Estos cuatro coches, auténticas piezas de museo, en perfecto estado de funcionamiento, se encuentran guardados en la ahora cerrada nave Alpine, junto a un pequeño almacén de piezas de estos mismos

coches. Se guardan también las matrices y los moldes para la fabricación de las carrocerías. Valdrían una fortuna para un coleccionista si algún día FASA decide venderlos. De hecho, se venden aún y se exportan piezas de repuesto de las últimas series de los Alpine españoles. Se exportan sobre todo a Alemania porque, cuando cesó de fabricarse el A-110 en

TRES HOMBRES Y UN DESTINO. Bernard Tramont, Francisco Conde y Jean Rédélé, charlando en la fábrica de Valladolid.

LOS ALPINE ESPAÑOLES

Denominación	Tipos de carrocería	Cilindrada	Potencias	Periodo de producción	Unidades fabricadas	Particularidades
A-108	Berlineta y Cabrio	845 cc 43 cv	37 cv	De septiembre de 1963 a abril de 1966	161 unidades	Motor del Dauphine Gordini
A-108-1	Berlineta y Cabrio	845 cc	44 cv	Entre abril de 1966 y enero de 1967	25 unidades	Tren delantero y caja del R-8
A-110/1100	Berlineta	1.108 cc	51 cv	De enero 1967 a octubre 1970	528 unidades	Nueva carrocería Motor del R-8 TS
A-110/1300	Berlineta	1.289 cc	67 cv ó 71 cv	De abril de 1971 a octubre de 1976	908 unidades	Motor 1300 y ruedas de 13 pulgadas
A-110/1400	Berlineta	1.397 cc	86 cv	De mayo 1977 a mayo 1978	130 unidades	Culata hemisférica de R-5 Alpine



Francia, varios clientes extranjeros vinieron nuestro país única y exclusivamente con el fin de comprar un Alpine.

Los cuatro coches de Francisco Conde, porque en realidad, aunque su propietario es FASA, lo cierto es que superviven gracias al celo del primer director de la compañía, ya salen poco del garaje. Una de estas raras ocasiones ha sido por nuestro empeño en sacarlos a la luz pública. Y es asombroso su magnífico estado de funcionamiento. Arrancan a la primera y ruedan por carretera a la velocidad que lo hacían en su primer día de uso. Suenan a deportivos de raza y su pequeña figura sigue aún llamando la atención.

No se ha tomado aun una decisión sobre su futuro. Parece que su destino final será una exposición, en un gran concesionario madrileño. Sería una verdadera lástima que se separasen porque, al valor intrínseco de cada unidad, se añade el que tienen como conjunto, como colección, como exponente de la industria de automoción española. Si al fin se construye un día el Museo Español del Automóvil, estos cuatro Alpine deben tener allí un lugar destacado.

José María Cernuda

LOS HOMBRES DE ALPINE

A LREDEDOR de Alpine en España aparecen bastantes nombres. Pero en esta ocasión queremos mencionar dos. El primero es Francisco Conde. Ingeniero Industrial, Conde ha sido el primer y único responsable en España de la fábrica Alpine. Pero ha sido más que eso: un auténtico enamorado de sus productos. Presume de haber conducido cerca de un millón de kilómetros con Alpine y lo cierto es que los conoce como a sus hijos. Apasionado, habla con veneración y destaca un hecho transcendental: su armonía. Sufre cuando ve las transformaciones que han padecido los pocos

ejemplares que han llegado hasta nuestros días.

El segundo hombre es Bernard Tramont. Llegó a España de la mano de Guy Storr en 1964 para hacer correr a los Alpine. Con un contrato por 8 meses, se quedó hasta hoy, en que ocupa la dirección del Departamento de Competición de FASA Renault. Corrió con los Alpine nacionales y franceses hasta 1971, ganando casi todo lo imaginable. Entrañable y sabio, la rubia cabellera de Tramont es toda una institución en los rallies y en los circuitos españoles, en los que hoy comienza a correr su hijo.



TODO ESTILO
AGARÉ
Todo un trío
campeón



LA VERDAD POR ENCIMA DE TODO



LEIT MOTIV / RSCG



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

Lo ha dicho la Cope



José Luis Aznar

Enviado especial

ESE es el momento en que todos los esfuerzos hasta entonces realizados son recompensados con la victoria. Pero esta sólo sonríe a un escogido... Y el domingo, en Jerez, fue «Aspar», que había hecho hasta entonces una dura carrera. En efecto, desde los primeros giros se formó un quinteto en el cual cada uno de los pilotos, con excepción del alcireño, había estado en cabeza: los italianos Gresini y Romboni, el austriaco Prein y los españoles Miralles y «Aspar». Este, sin embargo, tenía dificultades para seguir a sus compañeros de escapada puesto que en JJ le habían puesto la carburación algo grasa y la moto corría menos: ausente Spaan por KO a causa de una caída en los entrenamientos, había que asegurarse a toda costa terminar la carrera. Lo que son las cosas, ésa era una táctica que habían empleado muy a menudo en Derbi hace dos años para asegurar carreras y había obligado a «Aspar» a jugarse el tipo más de lo necesario. He aquí que en Jerez iba a sufrir por la misma razón.

Así pues, si en unos momentos parecía que Julián Miralles iba a luchar por el triunfo hasta el final, luego también se fue retrasando y en cabeza Gresini, el antiguo bicampeón de la categoría, Romboni, un joven de veintidós años que está en su segundo Mundial, y Prein, que con su Honda el pasado año y en Japón hace dos meses ya se mostró muy incisivo puesto que fue segundo, parecían los destinados al podio. Ello era sin contar con los imponderables de las carreras y el arrojado de Alcira. Primero adelantó a Miralles y Romboni y luego, agazapado tras los demás aprovechó la única ocasión que tuvo: Prein se coló en la curva de antes de meta, obstaculizó a Gresini, y «Aspar» los pasó como una exhalación. A partir de ese instante tiró con toda su alma, puso lo que por culpa de la carburación perdía su moto y logró unos metros de ventaja. Los suficientes para que Prein tardase un par de vueltas en volver a cogerle. Entonces comenzó a librarse un mano a mano en el que no hubo concesiones, un mano a mano en el que «Aspar» era el más astuto y en el que Prein iba mejor armado con su moto más veloz. Normalmente el austriaco lo pasaba en las partes rápidas y era en las zonas viradas en las que el de Alcira recuperaba. Varias veces ambos se tocaron, varias veces estuvieron a punto de irse al decorado, hasta que llegaron al último viraje en el que Prein se intentó colar por el interior. Eso era demasiado para «Aspar» que «cerró la puerta» con diplomacia. En los trescientos metros de recta la Honda llegó a emparejarse a la JJ-Cobas, pero en la raya blanca todavía tenía unos centímetros de ventaja cuando Juan Alvarez dio el banderazo final. Las tracas pudieron explotar felices.

Menos feliz estaba Miralles que en la última vuelta adelantó a Romboni que



GRAN PREMIO DE ESPAÑA FOTOFINISH

Un angustioso silencio se apoderó del circuito de Jerez mientras el público aguardaba con ansiedad el instante en que Aspar y Prein iban a presentarse a la frenada del último viraje. Sería el momento de la verdad.



POR LOS PELOS.

La JJ Cobas de «Aspar» no corría como las Honda. El de Alcira fue más astuto y supo aprovechar los fallos de sus rivales, lo que le permitió ganar la carrera por una centésima.



entró en el viraje como si nada: ambos al suelo, y la peor parte para el italiano que no pudo seguir mientras que el de Alberique lograba levantarse y ser sexto. Excelente también la carrera del cartagenero Manuel Hernández que por fin tiene una moto con garantías y cualidades honrosas. Terminó octavo tras pelear como un jaba con algunos de los viejos zorros.

También la última vuelta fue la que decidió el resultado en el cuarto de litro. Eran dos pilotos de una misma marca que lucían ambos idénticos colores: los de Marlboro. Sin embargo militan en equipos distintos, los de los ex-campeones del Mundo Kenny Roberts y Giacomo Agostini y, lógicamente ambos tienen el mismo objetivo. Entre ellos no cabía esperar la más mínima concesión. Eran John Ko-

CARA Y CRUZ.

Un buen resultado para Alex Crivillé. Pese a salir obsesionado por no caerse fue dos veces por los suelos. No obstante, su sexto puesto batallando con Lavado y Wimmer es muy prometedor.

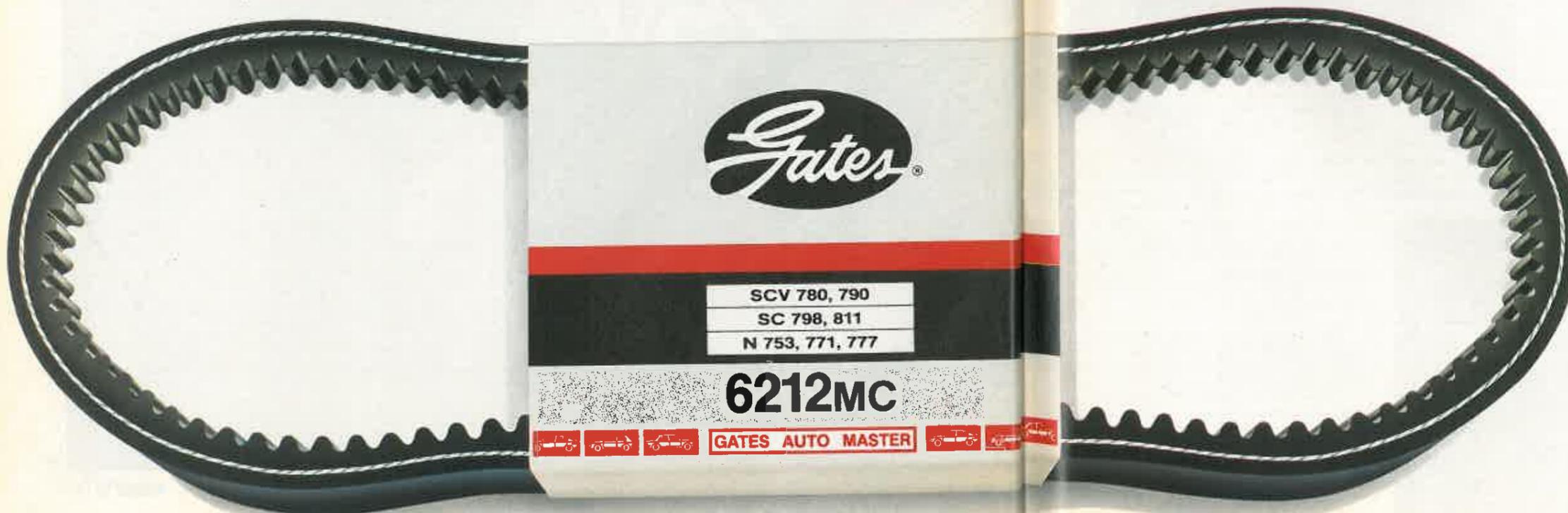


ESPAÑOLES EN LA LUCHA.

Por fin con una moto competitiva Manuel Hernández obtuvo un gran resultado. Julian Miralles fue varias veces líder pero al final Romboni lo sacó de la pista y no pudo ser más que sexto..

cinski, el «coco» de la categoría y Luca Cadalora, el joven veterano que ha de dejar de ser una promesa y cumplir por fin con las expectativas. Si Zeelenberg, el holandés volador, fue el primer líder, pronto los dos rivales se colocaron en cabeza seguidos de Bradl y Carlos Cardús. No tardaron los rojiblancos en escaparse lo suficiente como para demostrar al resto que la carrera iba a ser sólo cosa de ellos. Primero John mandaba, a media carrera Luca lo pasó, pero sólo aguantó ahí dos giros. Pero Cadalora se tenía estudiada la maniobra para la última vuelta, y en una frenada pasó al americano. Bordó los siguientes virajes y protegió su trazada en los restantes. Todo se jugó en el penúltimo donde Kocinski intentó adelantar por dentro pero Cadalora se cerró. Fue en ese

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.



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



DUELO AL SOL. John Kocinski y Luca Caladara se enfrentaron mano a mano desde las primeras vueltas. En el último giro parecía que el italiano iba a ganar. Eso era sin contar con la genialidad del americano.



AMOR PROPIO. Sito Pons corrió con el handicap de un hombro seriamente dolorido. Cuando la Honda del catalán daba bandazos el dolor casi le impedía dominarla.

JEREZ DESDE EL BOX

EN 125 buenos resultados para el hermano menor de Miralles, décimo séptimo, para Antonio Sánchez, justo detrás suyo, mientras que Saez es penúltimo con problemas físicos y Torrontegui último, todavía no recuperado de sus lesiones de Japón.

EN cambio no se clasificaron para la carrera, entre otros Herrerros, que pensaba utilizar sus mejores gomitas en ella y Reyes. Este último prefirió no correr con Garelli y se ha comprado una Honda de serie que estrenaba aquí. Las cosas no iban mal del todo hasta que en el penúltimo entrenamiento, sus ayudantes, amigos desinteresados, olvidaron ponerle agua en el radiador.

UN médico estadounidense, el que operó a Lawson, viajó a Barcelona para ver a Puig por encargo de Yamaha. Venía pensando encontrar un desastre y en cambio no tuvo nada que oponer al trabajo de los médicos españoles. El Doctor Vilarrubias manifestó a Motor 16 que la semana próxima lo montará en una moto en Calafat, pero la recuperación se anuncia larga.

A Sito le atendió antes de que llegase su cuidador físico, el fisioterapeuta del Sevilla. En entrenos lleva-

ha un aparato que le daba estímulos eléctricos al hombro para mitigar el dolor.

AGOSTINI declaró a MOTOR 16 antes de la carrera: «Le digo a Crivillé que no ha de tener prisa, que ha de acabar, que estaré contento aunque acabe último, pero que acabe». Una vez terminada la prueba, junto al podio le preguntamos por la caída de Crivi: «¿Que caída? Si ha terminado quinto!». Fue Motor 16 quien le dio la mala noticia y es que en el último giro sólo había tenido ojos para Caladara. Por cierto que en su caída del sábado destrozó el cuarto mono de cuero de la temporada y no tenía para la carrera. Tuvo que salir con aparatos en el que estaba en mejor esta-



momento cuando el americano mostró sus dotes. No se amilanó, frenó más fuerte, se desplazó por el exterior y en plena aceleración, por fuera de la trazada, sobrepasó al italiano. Este no creía lo que veía: «Era imposible que me pasase por fuera» dijo, pero el heredero de «El Marciano» había hecho lo inexplicable.

Tras ellos las cosas se habían ido clarificando: Zeelenberg debió visitar el box. Shimizu y Sarron probaron el asfalto jerezano, y así Bradl y Cardús se jugaban la tercera plaza. El de Tiana lo explicó así: «De haber arrancado mejor hubiese estado con ellos, pero luego además los neumáticos se me fueron degradando. Cuando estaba a tres segundos de Bradl hice mis calculos. Ir a por él era buscar la caída y preferí renunciar a dos puntos pero asegurar la cuarta plaza».

Sin embargo, aún habría más sorpresas, y es que Crivillé, que había salido desde el décimo puesto iba remontando. Adelantados Lavado y Wimmer era quinto. En esa posición entró en el último viraje creyendo que Wimmer estaba a su rebufo. Apuró al máximo, pero frenó demasiado fuerte: la rueda delantera perdió adherencia y acabó en el asfalto. Se levantó presto y con la ayuda de un comisario volvió a la pista aunque Wimmer y Schmid habían pasado. Esa ayuda fue reclamada posteriormente por cuatro pilotos, pero la reclamación fue desestimada. Pese a que Michael Doohan había obte-

do. Este es de la misma marca que el de Aspar que ya se vio que en Japón fue criticado por su poca resistencia.

LA Asociación de Periodistas de Grandes Premios, IRRPA, celebró su reunión plenaria anual. Por unanimidad de 49 a 1 con 5 abstenciones se decidió ser miembro asociado a la FIM para así tener poder decisivo en los asuntos que nos afectan. Uno de los asuntos pendientes es el que concierne al número de fotografías en la parrilla de salida: el IRTA y la FIM sólo quieren un máximo de quince. Por el momento pudimos ser 25.

LOS atascos a la entrada y salida del circuito de Jerez son monumentales. Seguro que una mejor dirección del tráfico, uso de vías alternativas y salidas aunque fuesen por vías de tercer orden aliviarían la situación. Los organizadores deberían ver cómo lo hacen en Inglaterra, Holanda u otros países en los que el circuito no tiene salidas importantes.

LA categoría de 500 es motivo de seria preocupación ya que las parrillas cada día son más escasas. La FIM, constructores y sponsors buscan soluciones. La cuestión es abaratar costos y sobre todo poner motos competitivas en manos de los privados.



CORTA FUE LA DICHA. Juan Garriga llevó la Yamaha al sexto lugar hasta que los neumáticos dejaron de ser eficaces. A partir de ese momento acabar fue su única obsesión.

nido la «pole» todo parecía indicar que Wayne Rainey se pasearía en Jerez. Y así comenzaron las cosas, con el piloto de Roberts en cabeza seguido por Gardner, Schwantz, Doohan y Chili, mientras que justo tras ellos los españoles Sito y Garriga iban a vender cara su piel a Sarron y MacKenzie. Salvo las posiciones entre estos últimos, la carrera era monótona puesto que los cinco primeros mantenían sus respectivas diferencias. Ello duró hasta poco más de la mitad cuando el australiano comenzó a reducir distancias con seguridad. Dio alcance al americano, lo adelantó y se fue en pos de la victoria. «Tras caerme tres veces probando la semana pasada estaba hundido. Después de los entrenamientos me sentí capaz de ganar», y añadió, «necesitaba una victoria porque cuando las cosas van mal te preguntas si alguna vez volverás a ser capaz de llegar a la cima». Y así fue, con tanta

CLASIFICACIONES

125cc

1º «Aspar» (JJ Cobas), 43'06"406 a 129.162 Km/h; 2º S.Prein (Honda) a 10/1000; 3º F. Gresini (Honda) a 1"585; 4º K. Takada (Honda) a 12"498; 5º S.Patrickson (Honda) a 12" 674; 6º J. Miralles (JJ Cobas) a 24"464; 8º M. Hernández (Honda) a 31" 941; 17º J. Miralles (JJ Cobas) a 1'4"661; 18º A. Sánchez (JJ Cobas) a 1' 15"337; 25º J. Saez (JJ Cobas) a 1'35"694; 26º H.Torrontegui (Honda) a 2'4"651

250cc

1º J. Kocinski (Yamaha) 44'27"789 a 136.606 Km/h; 2º L. Cadalora (Yamaha) a 209/1000; 3º H. Bradl (Honda) a 7"156; 4º C. Cardús (Honda) a 15"915; 5º M.Wimmer (Aprilia) a 36"506; 7º A. Crivillé (Yamaha) a 54"767

500cc

1º W. Gardner (Honda) 52'58"021 a 138.564 Km/h; 2º W. Rainey (Yamaha) a 7"307; 3º K. Schwantz (Suzuki) a 22" 088; 4º M. Doohan (Honda) a 28"729; 5º P. Chili (Honda) a 40"920; 6º S.Pons (Honda) a 1'7"157; 9º J. Garriga, Yamaha a 1'25"360.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º S. Prein, 34 puntos; 2º K. Takada, 28; 3º F. Gresini, 24; 4º «Aspar» y H. Spaan, 20; 11º J.Miralles, 10; 12º M. Hernández, 8;

250cc

1º L. Cadalora, 54 puntos, 2º J. Kocinski, 42; 3º C. Cardús, 40; 4º W. Zeelenberg, 30; 5º H. Bradl, 24; 13º A. Crivillé, 9.

500cc

1º W. Rainey, 57 puntos, 2º W. Gardner, 37; 3º P. Chili, 35; 4º M. Doohan y K.Schwantz, 30; 7º J. Garriga, 23; 9º S. Pons, 21.

CON LA CALCULADORA. El piloto de Tiana, Carlos Cardús, con los neumáticos degradados, no pudo ser más que cuarto. «He sacado la calculadora y he preferido asegurar los puntos y no arriesgarme a caer», dijo justificándose.

autoridad, que Rainey reconocía: «Hoy era el más fuerte», y tal vez quien mejor había escogido los neumáticos. Schwantz lograba ser tercero a pesar de que sus molestias en la mano le impedían los habituales malabarismos, mientras que detrás suyo, de Doohan y de Chili, Sito, pese al dolor, a que los neumáticos estaban degradados, a que estuvo dos veces a punto de caer, a que no podía controlar los bandazos de la moto, y a que cuando se bajó su brazo derecho estaba paralizado, lograba acabar sexto. Un puesto excelente cuando antes de salir tenía serias dudas en terminar la carrera. Dos puestos más atrás llegaba Garriga, que logró ir sexto, pero cuando sus neumáticos se degradaron, al acelerar la moto en lugar de avanzar se cruzaba. No había nada que hacer y eso que en la primera parte de la carrera había rodado cinco segundos más rápido que en los entrenamientos. ○

Esteban Delgado y Ramón Rodríguez
Enviados Especiales

Las prestaciones del Toyota Celica GT-Four sorprendieron en el último rallye de Montecarlo, pero pudieron ser justificadas en parte ante la ausencia de nieve, lo que permitió la obtención de altos promedios de velocidad, la primera plaza que ocupa el actual piloto número uno del Toyota Team Europa, el español Carlos Sainz al término de la primera etapa del Tour de Corcega ha situado finalmente al modelo japonés a la altura de la máquina actualmente campeona del mundo de rallyes los

tres últimos años, el Martini-Lancia Delta Integrale.
Carlos Sainz se situó líder ya en el primer tramo cronometrado en el que empató con el corso Yves Loubet, al que cedió la primera posición en la segunda prueba por sólo un segundo, al llegar al final un tanto justo de neumáticos. El piloto madrileño volvió a obtener el mejor crono en el tercero, para ceder seis segundos al piloto de Lancia, Didier Auriol en el cuarto tramo al sufrir el mismo problema en sus Pirelli D4, llegando así a Ajaccio con tres segundos de ventaja con respecto al piloto de Montpellier al término de la primera etapa de este 34º Tour de Corse.

La respuesta a la actuación de Sainz, al que no vamos a descubrir sus dotes como piloto de asfalto, hay que buscarla en su vehículo, que parece haber encontrado finalmente la competitividad buscada. El Toyota Celica GT-Four dio en la báscula corsa un peso de 1.197 kilogramos, unos sesenta menos que en Portugal, con rueda de repuesto y 50 litros de gasolina. Y no se trata de una unidad construida ex-profeso, pues es el mismo vehículo utilizado en Montecarlo. El adelgazamiento hay que buscarlo en una pintura con tan sólo una capa y la sustitución de diversos elementos en fibra, como la columna de dirección.



El español Carlos Sainz ocupa la primera posición al término de la primera etapa del Tour de Corse con su Toyota Celica que cada vez está más cerca de los intratables, durante los últimos tres años, Lancia Delta Integrale.

TOUR DE CORCEGA
**CARLOS SAINZ
VUELA SOBRE
EL ASFALTO CORSO**

GRAN AUTO 16

AVG 11 • NUM. 16 • MAYO 1990 • 250 PTAS

PRIMERA CLASE



Gama Ford Scorpio

EXCLUSIVA
LOS FERRARI
TRANSVERSALES

EL MITO FERRARI

Ferrari es el mito más relevante del automóvil. En Gran Auto 16, en exclusiva, la prueba de sus dos últimos modelos, 348 tb y Mondial T, realizada por un piloto de excepción, Jesús Pareja. Además, presentamos una interesante visión de los Ferrari de ayer y de hoy, y un personaje no menos interesante, Nick Mason, batería del grupo musical Pink Floyd, cuya afición por los Ferrari es una verdadera historia de amor.

En nuestra sección *Primera Clase* probamos la gama completa del más evolucionado de los Ford, el modelo Scorpio, que recibe una nueva versión de tres volúmenes, el Zafiro. Las últimas novedades del mercado, un todo terreno de excepción: el Vehma Torrero, las últimas Bimota, los más recientes BMW de la serie 3 y mucho más, completan el nuevo número de Gran Auto 16. No lo deje pasar.

DEPORTE

El motor, cuya potencia sólo conoce el ingeniero Niemayer, sopla a 1,6 bares, mostrando mejor repuesta del turbo respecto a anteriores unidades. Y es que, como el propio Carlos Sainz afirmaba: «No tenía ni puñetera idea de dónde podíamos estar hoy al término de la primera etapa, pero todavía queda mucho rallye por delante».

El único problema que ha padecido el piloto español ha sido una extraña reacción de su Toyota, según la curva fuese a izquierdas o a derechas, que sus asistencias no han podido todavía localizar.

Y aunque el equipo Toyota se ha limitado a utilizar los famosos Pirelli D4, precalentados en todo momento, la firma italiana cuenta con nuevos tipos de goma para las largas pruebas especiales de las restantes tres etapas, mostrándose Sainz muy tranquilo ante una posible aparición de la lluvia los próximos días.

LOS BMW ATACAN DE NUEVO.
Con Chatriot al volante, el BMW M-3 sigue siendo un coche competitivo en las secas y retorcidas carreteras corsas.



En cuanto al piloto alemán Armin Schwarz, terminaba la etapa en cuarta posición, con algunos problemas con los intercomunicadores y de subviraje en su Toyota, lo que le llevaba a conducirlo como en la tierra, para las delicias del público.

Dentro del equipo Lancia no reina todavía el pánico, si bien su piloto Yves Loubet se encuentra descolgado de los líderes, en quinta posición, tras pinchar el neumático delantero derecho contra una piedra en el tercer tramo y tener que recorrer los tres últimos kilómetros sobre la llanta, perdiendo cerca de medio minuto. Su compañero de equipo Didier Auriol no sufrió ningún percance particular durante esta etapa, si bien nunca intentó, según él, atacar al máximo.

En cuanto al piloto de Lancia-Francia, Bruno Saby, tras sufrir pequeños problemas de frenos en el segundo tramo, debió

LOS LANCIA AL ACEHO
Con Auriol (arriba) y Loubet a la espera, Lancia no quiere dejar escapar una victoria que no logró en la anterior carrera. Dos derrotas consecutivas serían para preocupar



YA NO ES EL NOVATO.

Cada día, cada rallye, Armin Schwarz se encuentra más a gusto en el Toyota. Hoy es un compañero de lujo, mañana un rival de cuidado.



LOS SIERRA RETRASADOS.

Cada prueba se nota más el desfase de los Sierra de dos ruedas motrices. Ha dejado de evolucionar ante la inminente aparición del 4x4. Marc Duez marcha considerablemente retrasado.



afrontar los dos siguientes con problemas en la dirección asistida, sufridos ya por Auriol durante los entrenamientos, sin poder repararla al no disponer del tiempo suficiente.

En cuanto al actual líder del campeonato francés, Francois Chatriot, unas relaciones de cambio demasiado cortas en su BMW M3, han hecho que degradase en exceso sus neumáticos en todas las pruebas, manteniéndose no obstante en una meritoria tercera posición, a veinte segundos del líder.

Problemas de neumáticos y de frenos igualmente padecieron el belga Marc Duez y su coche, el Ford Sierra Cosworth, en séptima posición de la general, ya que tan solamente pudo traer a la isla Corsa un total de veinte neumáticos «slick» debido a una huelga en la fábrica Dunlop, lo que ha permitido que el francés Francois Delecour y su espectacular Peugeot 309 GTI se encuentren a tan sólo dos segundos.

El grupo N ha sido dominado por el local Patrick Bernardini antes de penalizar ocho minutos por un problema en el cambio de su Lancia Delta Integrale 16V, cediendo la primera plaza a su compatriota Antoine Albertini con Alfa Romeo 75 Turbo. Entre la pleyade de Renault 5 GT Turbo, Alain Oreille sufría problemas físicos y el dos veces vencedor del Tour de Corcega, Jean Ragnotti, problemas de motricidad en su vehículo. ○



A LA ESPERA.

Ives Loubet marcha retrasado, mientras que Delecour sigue asombrando con su Peugeot 309 8 v.



CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º, Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 46 minutos, 28 segundos, 2º, Auriol-Ocelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 3s; 3º, Chatriot-Perin (BMW M3), a 20s; 4º, Schwarz-Wicha (Toyota Celica GT-Four), a 21s, 5º, Loubet-Chiaroni (Lancia Delta Integrale 16V), a 24s; 6º, Saby-Grataloup (Lancia Delta Integrale 16V), a 55s; 7º, Duez-Lopes (Ford Sierra Cosworth), a 2m 25s; 8º, Delecour-«Tiber» (Peugeot 309 GTI), a 2m 27s; 9º, Baumschlager-Zeltner (VW Golf GTI 16V), 3m 55s; 10º, Poggi-Laurent (Citroen AX Sport), a 4m 06s.

TIEMPOS DE TRAMOS

TC 1-VIGNOLA-CAPO DE FENO (2,86 kms)

1º, Sainz y Loubet, 1m 48s, 3º, Auriol, Chatriot y Saby, 1m 49s, 6º, Schwarz, 1m 51s.

TC 2-CARBUCIA-TAVERA (17,18 kms)

1º, Loubet, 12m 03s, 2º, Sainz, a 1s; 3º, Chatriot, a 5s, 4º, Auriol, a 6s; 5º, Schwarz, a 7s, 6º, Saby, a 11s

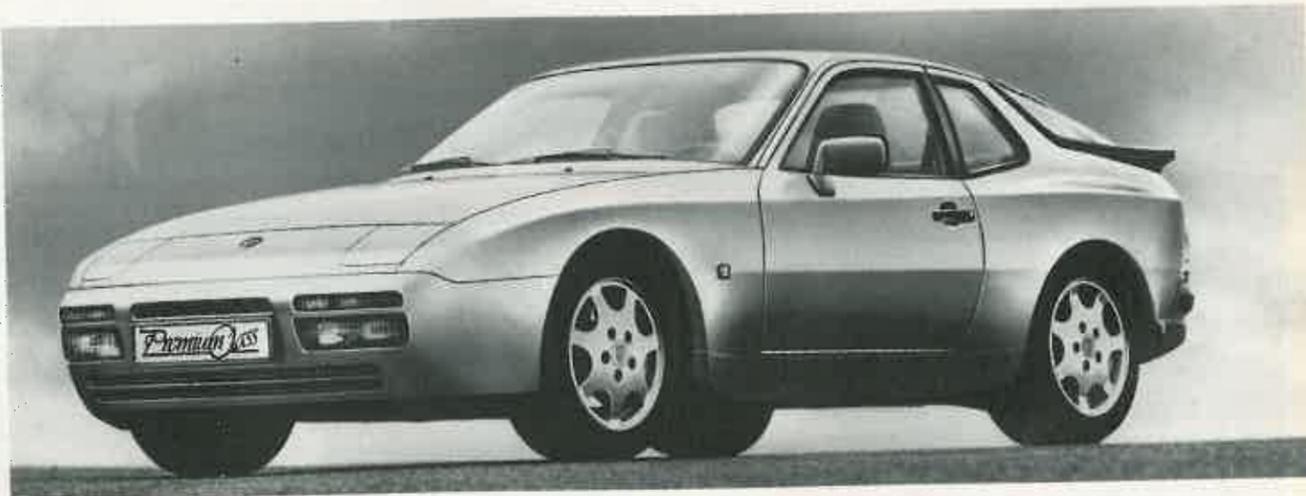
TC 3-SUARICCHIO-PONT D'AZZANA (22,19 kms)

1º, Sainz, 15m 59s; 2º Auriol, a 3s, 3º, Chatriot, a 9s, 4º, Schwarz, a 14s, 5º, Loubet, a 26s; 6º, Saby, a 29s

TC 4-LOPIGNA-CALCATOGGIO (22,45 kms)

1º, Auriol, 16m 31s, 2º, Schwarz, a 4s, 3º, Loubet, a 5s, 4º, Sainz, a 6s, 5º, Chatriot, a 11s, 6º, Saby, a 21s

A su altura.



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

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



A su alcance.

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO	MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
924 "S"	86	2.900.000	SPORTMOTOR	944 Turbo	86	4.750.000	TURBOMOVIL
944 Turbo	88	6.200.000	KOTNIK	944 "S"	89	5.500.000	T. BORREGO
911 C.C.	87	6.600.000	KOTNIK	928 "S4"	89	9.000.000	INTERAUTO
944 Turbo	86	5.300.000	IBERCARRERA	944 "S2"	90	6.800.000	P.S.MOTOR
944 "S2"	89	5.800.000	IBERCARRERA	944 Turbo	89	6.000.000	PORSCHE Y SAAB BALEARES
944 "2,7"	89	5.000.000	AUTOMOVILES GETXO	944 "S"	87	3.800.000	HANSTEIN
944 Turbo	85	5.500.000	MERCOSA	924 "S"	89	3.000.000	PORSCHE Y SAAB SEVILLA
944	85	3.300.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944	86	3.300.000	AUTO ELITE
Carrera 4	90	11.000.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944 Turbo	87	5.200.000	AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ
944 "S2"	90	6.925.000	TURBOMOVIL	924 "S"	87	2.900.000	AUTOMOVILES J.P.

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

PORSCHE

CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



EN BARCELONA. CARRERA DE CAMPEONES

El RACC ha conseguido la organización de la Carrera de Campeones en Barcelona. La fecha prevista es el 15 de diciembre

ESTE AÑO EN BARCELONA

El dinamismo organizativo que caracteriza al RACC con Carmelo Ezpeleta a la cabeza, acaba de conseguir para todos los aficionados españoles la organización de la III Carrera de Campeones que cada año de la mano de Michele Mouton reúne a los distintos campeones del Mundo de Rallyes. La fecha inicialmente prevista es el próximo 15 de diciembre y el lugar el denominado Sot del Migdia, situado en el anillo Olímpico de Montjuic. Tienen previsto construir un circuito de kilómetro y medio de longitud de trazado mixto tierra-asfalto y una capacidad de unos 20.000 espectadores.



A POR TODAS. MOTONAUTICA

El Team Cepsa-Selva se presenta como uno de los equipos nacionales más importantes y con serias aspiraciones a conquistar el título

TEAM CEPSE-SELVA

El mundo de la motonáutica está experimentando un prometedor auge. En Madrid ha sido presentado el que quizás sea uno de los más importantes equipos nacionales. Con el decisivo patrocinio de Cepsa, consta de tres catamaranes de la clase Fórmula 4; dos de ellos son Gardin italianos y el otro un Kescat-Molgaard danés, equipando los tres, motores Selva de 100 caballos. Los pilotos serán el actual campeón nacional, Rafael Verdeguer, el subcampeón Eduardo Vargas y José Verdeguer, hermano del primero y tercer clasificado de la temporada 89. Como se ve, toda una baza para que el Team Cepsa-Selva

vuelva a hacerse con el Campeonato de España a bordo de sus rapidísimos catamaranes, capaces de navegar a 170 kilómetros por hora.

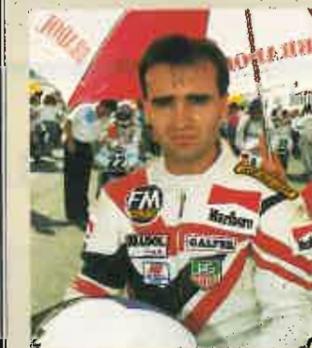
FERRARI CLUB ITALIA

EL MITO SIEMPRE VIVO

En el circuito de Fiorano se ha presentado el equipo del Club Ferrari de Italia que tomará parte en el Campeonato Europeo de Vehículos Históricos y en el Italiano de la especialidad. El equipo está dirigido por Renato Carrera. Además del mítico David Piper con su habitual P2 contarán con Corrado Cuperlini, Rory Parasiliti y Paolo Lado.



BOXES



vulas por cilindro de origen Yamaha.

CARLO CHITI diseñador de los motores **Subaru Motori Moderni** se ha presentado por el partido **Socialista Democrático** a la alcaldía de Milán

LOS SPORT PROTOTIPOS pueden volver a **USA**. **Chris Pook** organizador del **Gran Premio de Long Beach** está tratando con la **FISA** para que en el **91**

JUAN LOPEZ MELLA va a contar con el patrocinio de **Bradol** para participar en el **Campeonato de España de Superbikes** y en el **Campeonato del Mundo** de la especialidad.

JORDI TARRES sigue imbatido en el Campeonato del Mundo de Trial. Se ha adjudicado una nueva victoria en **Canadá**, que en su cuenta personal supone el **decimocuarto triunfo consecutivo**. Además en el campeonato se distancia en **primera posición** de sus rivales

LA ESCUDERIA BRABHAM ha anunciado que en **1991** dispondrán de los motores **V-8** con cinco vál-



MONTAÑA

VILARIÑO VENCEDOR EN AUSTRIA

El actual campeón de Europa de Montaña, el vasco Andrés Vilariño, se ha adjudicado brillantemente la victoria de la primera carrera puntuable de la especialidad disputada en la localidad austriaca de Graz. Ya desde los entrenamientos al volante de su barqueta Lola-Repsol-BMW se mostró muy superior a sus rivales. En segunda posición se clasificó Herbert Stenger, mientras que tercero fue el austriaco Fautsman. La intención del piloto español además de conseguir la victoria era batir el récord de la prueba, pero no lo pudo conseguir al haber gran cantidad de aceite en la pista.

BAJO TOUR-MEXICO '90

EL ESPIRITU DE LA AVENTURA

El próximo mes de noviembre Yamaha Europa organiza una expedición de 12 días a la península Baja en Méjico. Los 55 afortunados contarán con una Yamaha XTZ 750 Super Tenere y la asistencia de expertos pilotos americanos, conocedores de todos los secretos de estos desiertos mejicanos.

Los aventureros podrán vivir una experiencia única en los incomparables paisajes de los Lagos Secos donde viven cientos de mustang salvajes y crecen los cactus más grandes del mundo.

Los primeros días se recorrerán entre 200 y 300 kilómetros por carreteras y pistas, siendo la etapa más larga de 780 km. El día 9 de Noviembre podrán asistir en Ensenada a la disputa de la Baja 1000, la más famosa carrera «off-road» de Norte América.

El precio de esta aventura con viajes en avión, moto, hoteles, comida y seguros es de 15.000 francos franceses.

EXPERIENCIA UNICA.

Yamaha Europa organiza una expedición de 12 días a la Península Baja de Méjico sólo para 55 participantes.



ASPAR SE SACO LA ESPINA



JEREZ fue un espectáculo, una fiesta, un éxito sin precedentes. Las carreras resultaron fantásticas, las gradas vivieron una emoción indescriptible. Todo salió redondo, desde el sol al gran triunfo de Aspar, sin olvidar el negocio económico que bien se merecía el circuito andaluz

Aquello de que en un mismo Gran Premio sonara hasta tres veces el himno español, mucho nos tememos que no volverá a repetirse. La victoria se ha puesto carísima y subir al podium ya es un honor reservado sólo a los elegidos. Eso no significa en modo alguno que nuestro motociclismo entre en un declive, significa simplemente que los rivales van como cohetes y que se arriesga lo que nadie podía imaginar.

Jorge Martínez «Aspar» hacía tiempo que tenía clavada una espina. Era fina y alargada. Es muy duro pasar de la noche a la mañana de los máximos honores al papel de comparsa. La suerte le dio la espalda y durante 1989 encadenó decepciones y caídas. Fue su año negro, con el agravante de que vio como Crivillé alcanzaba la gloria y Herreros sumaba un título inesperado.

Lo encajó con deportividad y entereza. Lo vivió con amargura y tristeza. Hizo un punto y aparte de su carrera dejando Derbi y fichando por JJ Cobas. Pronto se ha visto que acertó. Vuelve a ganar, vuelve a sonreír y vuelve a ser el aspirante número uno al título de 125. Jamás olvidará la carrera de Jerez. No sólo se sacó la espina, sino que demostró que no está muerto como le querían ver algunos de sus enemigos. **Recuperó de golpe la garra y el punch**, la inteligencia y la estrategia.

¡Vaya carrerón! Aspar nos recordó a Nieto. Astuto y sereno en las primeras vueltas. Confiado y reservado hasta que decidió pasar al ataque. Valiente e intratable cuando vio la pizarra de «faltan 5 vueltas». Se escondió bajo el carenado. Apretó los dientes. Le dio al gas con confianza y trazó los virajes como un maestro.

Si Aspar fue el triunfador, **Sito también puede estar orgulloso** de su sexto puesto después de su caída en los entrenamientos. Suma unos puntos importantes al tiempo que sigue comprobando como los americanos y australianos comen aparte en el medio litro. **Juan Garriga** le estuvo haciendo sombra a Sito pero al final se quedó con las ganas de ganar a su enemigo del alma. **Carlos Cardús** alcanzó un cuarto puesto que le sabe a poco pero que le vale a la vista de como tenía la mano después de la caída. **Crivillé** por su parte demostró que pronto habrá que contar con él.

Jerez vivió el Gran Premio más importante de su vida. Un éxito que sólo es comparable al éxito que tiene la moto en nuestro país.





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

LO QUE HAY QUE VER

RALLYE DE CORCEGA

TELEMADRID tiene previsto realizar conexiones diarias para seguir de cerca la actuación de Carlos Sainz en el Tour de Corse.

Telemadrid, del 4 al 10 de mayo a las 14:30 y 21:00 en Telenoticias.

FORMULA 1 EN VIVO

EL día 13 de mayo, Eurosport retransmitirá en directo el Gran Premio de San Marino de F-1. Anteriormente ofrecerán imágenes de las sesiones de entrenamientos.

Carrera: Día 13 a las 14:30 y repetición día 14 a las 0:30. Entrenamientos: día 11, 21:30; día 12, 10:30 y 21:30; domingo 13 a las 10:30.

TE también retransmitirá el Gran Premio en el espacio Domingo Deporte y los entrenamientos en Estadio 2 tarde. En la edición de noche, de este mismo programa ofrecerá varios temas relacionados con el mundo del motor.

TVE-2, Estadio-2 tarde, a partir de las 17:00 y noche a partir de las 23:00. Domingo Deporte a las 14:30

CLASICOS EN CATALUÑA

MOTOR a fondo, nos ofrecerá varios resúmenes: Gran Premio de España de Motociclismo; Rallye del Atlas; Superbikes en Alemania; Motocross de 125 c.c. en Orihuela y la Vuelta a Cataluña de Clásicos Deportivos. Además nos informarán de los últimos acontecimientos del Rallye de Córcega.

Miércoles 9 en TV3 a las 19:00. Repetición del programa a las 23:00 y sábado 12 a las 13:35

DEPORTE

MUNDIAL DE ENDURO

EL día 13 se celebrarán dos pruebas, puntuables para el Mundial de Motocross: 250 c.c. en Suecia y 500 c.c. en Brou, Francia. En Guadalajara tendrá lugar la prueba de 250 c.c. del Campeonato de España y los días 12 y 13, se disputará en Portugal la primera prueba puntuable en el Mundial de Enduro.

GRAN PREMIO DE ITALIA

LOS días del 11 al 13 de mayo se celebrará el Gran Premio de San Marino, tercera prueba puntuable para el Mundial de F-1. El día 13 tendrá lugar en Portugal la Subida Falperra, del Campeonato de Europa. Del 12 al 14 se disputará en Bulgaria la quinta prueba del Europeo de Rallyes.

En España tendremos: el día 12, la tercera prueba del Campeonato de Rallyes de Tierra en Lérida y el 13, la Copa Nacional de Autocross en Talavera.

DE PELICULA

MONSTRUOS CON RUEDAS

BIGFOOT, de Kalendar Video, recoge las imágenes más espectaculares en las que participan engendros mecánicos, dotados con enormes ruedas y algunos de ellos con más de 3.500 CV de potencia. La presenta Claude Akins y la duración es de cincuenta minutos.

De venta: en grandes almacenes. Precio: 2.995 pesetas.



VETERANOS

FERRARI EN LA RIOJA

EL Antic Car Club de Cataluña ha organizado un encuentro Ferrari para el 11 y 12 de mayo en la Rioja.

El día 13, tendrá lugar la 1ª Concentración de Motos Clásicas, en Landilla (Segovia), organizada por el Moto Club Lairón del Centro Cultural La Olma.

Información Ferrari: (93) 209 55 23. Información motos: (911) 266 42 34



SALON DEL 4X4

DEL 11 al 13 de mayo, tendrá lugar en Esplugas de Francolí (Tarragona), la 1ª edición de Expo-Raid 4x4, un certamen nacional organizado para promover el mundo del 4x4 en todas sus facetas y variedades.

Precio: 100 pesetas. Más información: (977) 60 09 14

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

Coordina Lourdes Bravo



OPEN ROAD

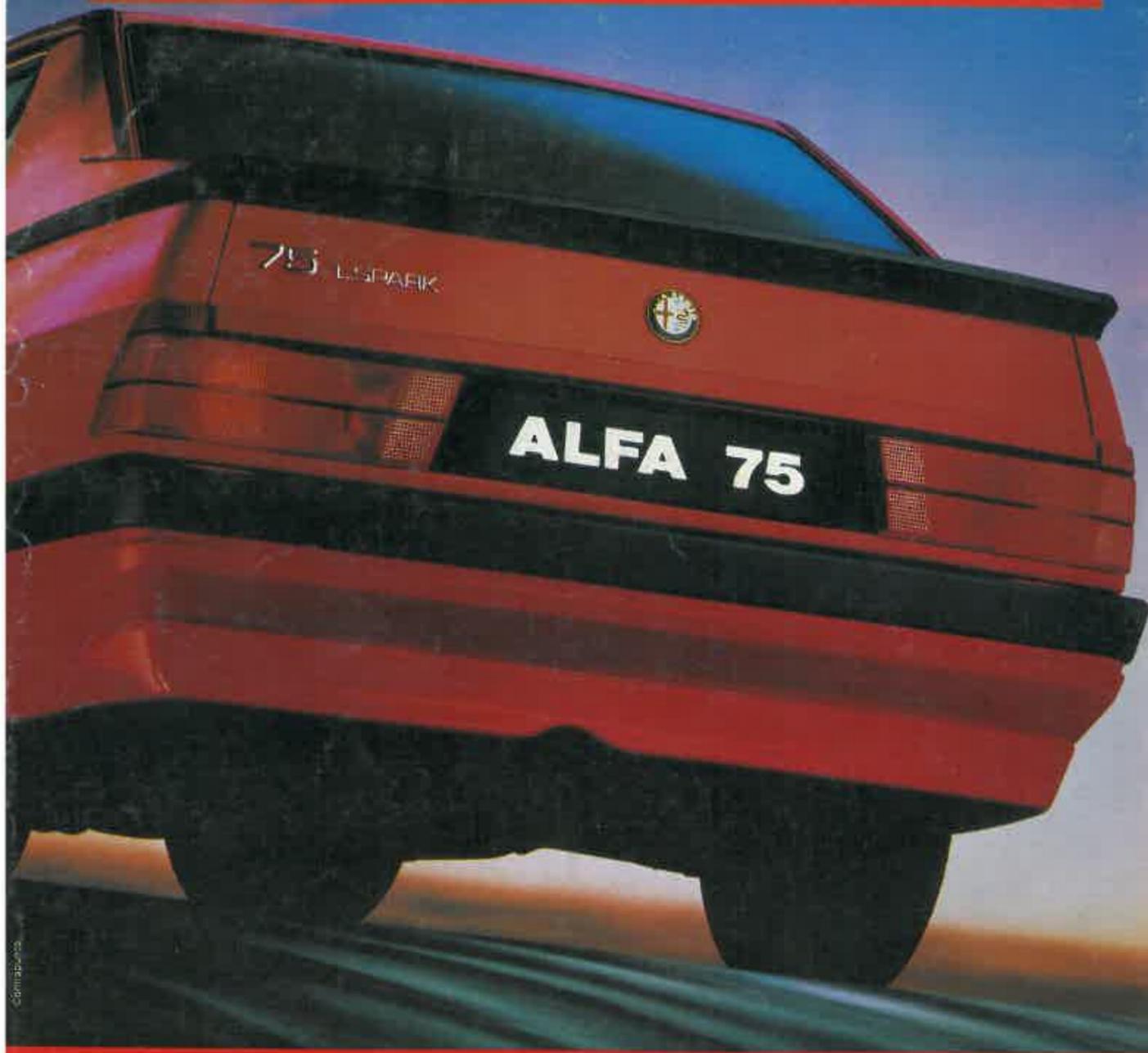
VIAJES EN MOTO

Ve donde te lleve tu imaginación...

Súbete a la moto y comparte la aventura con tus amigos. Déjate guiar por profesionales y disfruta de tus vacaciones con los viajes en moto de Lucky Strike Open Road. Si quieres más información, pide el folleto de Rutas rellenando el cupón adjunto o llamando a los teléfonos (91) 431 77 23 de Madrid, o al (93) 209 99 54 de Barcelona.

LUCKY STRIKE OPEN ROAD VIAJES EBT. Velázquez, 94 (28006 MADRID) o Diagonal, 534 (08006 BARCELONA) Por favor, envíadme el folleto de Rutas Lucky Strike Open Road. Nombre: Dirección:

UNA DECISION POTENTE



Inyección electrónica en toda la gama de 1.6 a 3.0 litros.

A un ALFA 75 se llega con decisión. Por el placer de sentir una inyección de potencia en cualquiera de sus modelos.

Desde el nuevo ALFA 75 1.6 Inyección Electrónica, el más potente de su categoría, hasta el sofisticado 6 cilindros 3.0 litros de la serie "América".

Pero también se llega con espíritu

deportivo. Para sentir la fuerza de su tracción trasera y disfrutar de los más avanzados principios de seguridad activa, como sus frenos de disco a las cuatro ruedas, sistema transaxle, estabilidad y equilibrio de pesos.

En un ALFA 75 todo está pensado para proporcionar una conducción dinámica y segura. Algo que sólo un Alfa Romeo puede ofrecer.

Nueva Gama Alfa 75

ALFA 75	1.6 IE	1.8 IE	2.0 Twin Spark	2.0 TD	2.4 TD	3.0 América
Cilindrada	1.570 cc.	1.779 cc.	1.962 cc.	1.995 cc.	2.393 cc.	2.959 cc.
Potencia/CV.	107	122	148	95	112	188
Velocidad máx.	180	190	205	175	185	220
De 0 a 100 Km/h (seg.)	11,3	10,4	8,2	12,4	11,7	7,3
Precio IVA Inc.	1.875.000	2.145.000	2.565.000	2.415.000	2.688.000	3.535.000



Alfa: la pasión de conducir

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



ENCUESTA: COMO SON LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES

MOTOR 16

12 de mayo de 1990

Num.342 • 300 ptas.

NISSAN 300 ZX

EL ULTIMO DEPORTIVO

- 8,3 MILLONES DE PESETAS
- 250 KILOMETROS / HORA
- 280 CABALLOS DE POTENCIA



DOSSIER GENTE JOVEN

COMPRAR EL PRIMER COCHE



PRUEBA

RENAULT 21 TXI



RALLYES

SAINZ EN CORCEGA



MOTOCICLISMO

G.P. DE ESPAÑA

