

ENCUESTA VW POLO



OPINAN LOS USUARIOS

Motor 16

SEMANAL GRUPO

26 de mayo de 1990

Núm. 344 • 300 ptas.

**PEUGEOT
605
CONTRA
MERCEDES
Y BMW**

COMPARATIVA



FOTOS ESPIA



**LOS
NUEVOS
MERCEDES
SERIE S**

EXCLUSIVA: TODO RENAULT CLIO

17 PAGINAS

- PRUEBA DE GAMA
- FRENTE AL SUPERCINCO
- FRENTE A SUS RIVALES
- TODOS LOS PRECIOS Y OPCIONES



TELEFONOS PARA COCHES: LINEAS SATURADAS





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

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



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



BOSCH

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

ESTA SEMANA

8 LO ÚLTIMO

Planes de los grandes alemanes

15 ACTUALIDAD

Teléfonos móviles

26 INFORME

Renault Clio

72 AL VOLANTE

Jeep Cherokee

78 FRENTE A FRENTE

Peugeot 605 contra berlinas alemanas



89 FUERA DE SERIE

Aston Martin DB6 de Manuel Olivé

107 ENCUESTA

Así ven los usuarios al VW Polo

136 DEPORTE

Carreras de camiones en Hungría

142 DEPORTE

F-1: los secretos del Williams

148 DEPORTE

Motos: G.P. de Italia



152 DEPORTE

Sport Prototipos en Silverstone

156 DEPORTE

Rallye Cajaliente

PROGRESISMO ES LIBERTAD

La política está siempre presente en casi todas las actividades de la sociedad moderna y anda íntimamente ligada al sector del automóvil. Los políticos tienen la obligación de ofrecer carreteras y servicios a los usuarios; implantar normas que preserven el medio ambiente o que hagan más seguros a los coches. En definitiva, tienen que preocuparse y mucho de todo lo relacionado con el automóvil y la automoción, pilar de la sociedad moderna.

Es por esta razón que no dejan de asombrar algunas propuestas de determinados partidos políticos, caracterizados generalmente por el progresismo de sus principios. Cuando se sugiere en público que el coche se deje en casa obligatoriamente y en determinados días de la semana, lo cómico de la propuesta se torna en indignación. ¡Cómo puede decirse a un señor que trabaja con su automóvil, que necesita imperiosamente del mismo para subsistir, que lo deje en su casa! Estamos en lo de siempre. Este tipo de iniciativas, pueden plantearse cuando los transportes públicos funcionan, pero cuando los usuarios de un tren de cercanías de Madrid queman sus vagones desesperados del mal servicio que se les da, es que la actual infraestructura no funciona, además de ser a todas luces insuficiente. Una sociedad progresista debe basarse ante todo en la libertad y lo que no se puede pretender es que sin tener la más mínima fuerza moral para imponer una normativa de esas características, la gente vaya a responder de forma positiva.

Hay que potenciar el transporte público en las grandes ciudades, porque el día que los conductores de Madrid o Barcelona decidan masivamente pasar de su coche y utilizar el metro, el autobús o el tren de cercanías, el colapso será absoluto. El transporte público no podrá acoger a tal cantidad de gente. De momento, pues, la alternativa de restringir el uso del vehículo particular, no es razonable.

Otra cosa será cuando la contaminación atmosférica obligue a tomar medidas drásticas, pero entonces, además del automóvil, habrá que controlar con más seriedad y eficacia a determinadas industrias, etc. Ya está bien de cargar el mochuelo al coche y de hacer proposiciones ridículas a su costa y a costa de sus usuarios.

Alberto Mallo



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Victor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Asó (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garin, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Correchano y José M. Gómez-Morán (Jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseños: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnaú. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 416.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Cañonge. 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 Doménech.

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. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comnar. 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. 1983. Difusión controlada por Gdd.



Motor 16 / 3

EN VOZ BAJA



● La llegada de Ford a la casa Jaguar ha traído, como primera consecuencia, la cancelación del proyecto «F», el modelo que debería sustituir al actual XJS y cuya fecha de aparición era 1993. Según la publicación «Car», el proyecto tiene muchas posibilidades de quedar aparcado, mientras que el superdeportivo XJ220 sigue su curso.

● Casi de manera oficial, se ha confirmado la existencia de negociaciones al más alto nivel entre la compañía italiana Fiat y Ford. Por ahora, estas conversaciones se limitan a la colaboración tanto en el cam-

po de los vehículos agrícolas como de los camiones pesados. Lo que más ha unido a ambas firmas ha sido el fracaso de las dos en sus proyectos de absorción de la compañía sueca Saab.

● Según un reciente estudio de la firma americana de DRI/McGraham, realizado en trece países europeos, los vehículos monocuerpo, tipo Renault Espace alcanzarán antes de 1995 las 300.000 unidades de ventas, frente a las menos de 70.000 actuales. A medio término, al Espace vendrán a sumarse un Fiat-Peugeot (en 1993), Volkswagen, Opel y la ofensiva de los Chrysler.

ESTE VERANO

MALETERO PARA EL CONCERTO

EN la prueba del Honda Concerto 1.6i 16V publicada en nuestro último número, se afirmaba que Honda no tenía aún prevista una versión de tres volúmenes para este modelo. Contrariamente a lo publicado, la marca nipona no sólo sí ha previsto una versión con maletero tradicional sino que será presentada, lo más seguro, a lo largo de este verano.

DAIHATSU FEROZA

PRECIO VERDADERO

DEBIDO a un error de transcripción, en la prueba del Suzuki Vitara y en el apartado «Frente a sus rivales» el Daihatsu Feroza aparecía con un precio equivocado. El precio exacto de venta matriculado de este atractivo todo terreno es de 2.438.908 pesetas.



NOMBRAMIENTOS EN MOTOR 16

A MANDAR

ESTA última semana se han producido una serie de cambios en la Redacción de Motor 16, buscando una mayor operatividad y una definición más clara de las funciones y las áreas. En este orden de cosas, Gigi Corbetta pasa a ser Director Adjunto y José María Cernuda, Subdirector. Se han nombrado dos Redactores Jefes, Víctor Piccione, que se ocupará de Producto y Ángel Marco de Información. Dos Jefaturas de Área, que cubrirán María Jesús Beneit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía) y dos nuevas Jefaturas de sección, con Andrés Más (Producto) y Juan González (Diseño).



ITALIA 90

CAMPEONATO SOBRE RUEDAS

FIAT va a ser uno de los sponsors oficiales de los próximos Mundiales de Fútbol. Pero además, será uno de los suministradores de vehículos que harán posible el correcto desarrollo de este evento deportivo. Para ello ha puesto a disposición de los organizadores junto con Alfa Romeo unidades de diversos modelos. Además, Iveco proporcionará por su parte furgonetas y autobuses con lo que se sumará en total una flota de 350 vehículos. Estos debutarán en el próximo Festival previsto para la ceremonia de apertura durante el cual los mundiales serán presentados por la actriz Sofía Loren acompañada al son del «O Sole Mio» entonado por Pavarotti.

CATALUÑA

AUTOPISTAS TURISTICAS

SE ha inaugurado ya el primer cartel turístico de las autopistas catalanas. Este cartel, el primero de una serie de 32, se encuentra en la zona del Montseny y descubre en seis pictogramas toda la información necesaria para el viajero. El resto de señales se colocará antes del inicio del verano.

ALFA 164 QUADRIFOGLIO

PRESENTACION OFICIAL

ALFA Romeo ha dado por fin a conocer como será el nuevo 164 Quadrifoglio. Definitivamente estará a la venta a finales de septiembre. El motor de tres litros de seis cilindros en V rinde 197 caballos a pesar de equipar catalizador y es capaz de alcanzar 233 kilómetros por hora. El 164 Quadrifoglio equipa además una relación de cambio cerrada y un siste-

ma de suspensión variable electrónicamente. Previsto inicialmente para ser presentado en el Salón de Turín, la aparición de este modelo tope de la gama Alfa Romeo ha sufrido un ligero retraso al sondear la marca italiana la opinión sobre la estética de su coche estrella. Así por ejemplo se ha eliminado el spoiler trasero para conservar una línea más elegante.



VERDE Y ROJO



● Bienvenidas sean las obras en las carreteras y todas las mejoras que son ya una realidad. Pero, precisamente en las zonas de nuevo trazado hay que ser especialmente cuidadoso con la señalización. Un ejemplo de chapuza puede apreciarse en el cruce de la N-1 con la N-110, precisamente donde comienza un tramo de autovía. Quedan restos de pintura, isletas y antiguas señales que no hacen sino confundir al usuario.

● La ONCE y Nissan han puesto en marcha el taxi para minusválidos del que hemos hablado reiteradamente. En esta ocasión queremos felicitar a todos los que han intervenido en el proyecto (ya realidad) y a la ausencia de afán de lucro, no siempre resaltada.

● Durante la pasada huelga de bancos, fueron muchos los talleres que no aceptaron cheques, causando un grandísimo trastorno a los usuarios que no pudieron recoger sus coches reparados. Que sigan sin aceptar cheques, es un arcaísmo que no tiene justificación con la nueva normativa que no los acepten en circunstancias tan excepcionales, sólo se justifica con un incívico sentido de la propiedad privada.

● El Real Automóvil Club de Cataluña ha puesto en marcha un plan de distribución de tarjetas de crédito Visa, en colaboración con el Banco de Sabadell. Con estas tarjetas, se podrán pagar todos los servicios del Club y en todos los establecimientos asociados.

TALLERES

LAS ASEGURADORAS CUBREN LOS DANOS

LA entrega de un vehículo a un taller para su reparación incluye la posibilidad de que sea probado, lo cual no exime al taller de los posibles resultados de un accidente aunque quien corre con los perjuicios que se originen sea la compañía aseguradora del vehículo, según dicta una sentencia del Tribunal Supremo. La sentencia, propiciada por un caso en que se registró un accidente grave con un operario de un taller con un vehículo recién reparado, despeja una incógnita que estaba generando más de un conflicto. Por otra parte, el Tribunal de Defensa de la Competencia ha declarado contrarios a la ley los acuerdos de precios entre talleres de reparación de automóviles.



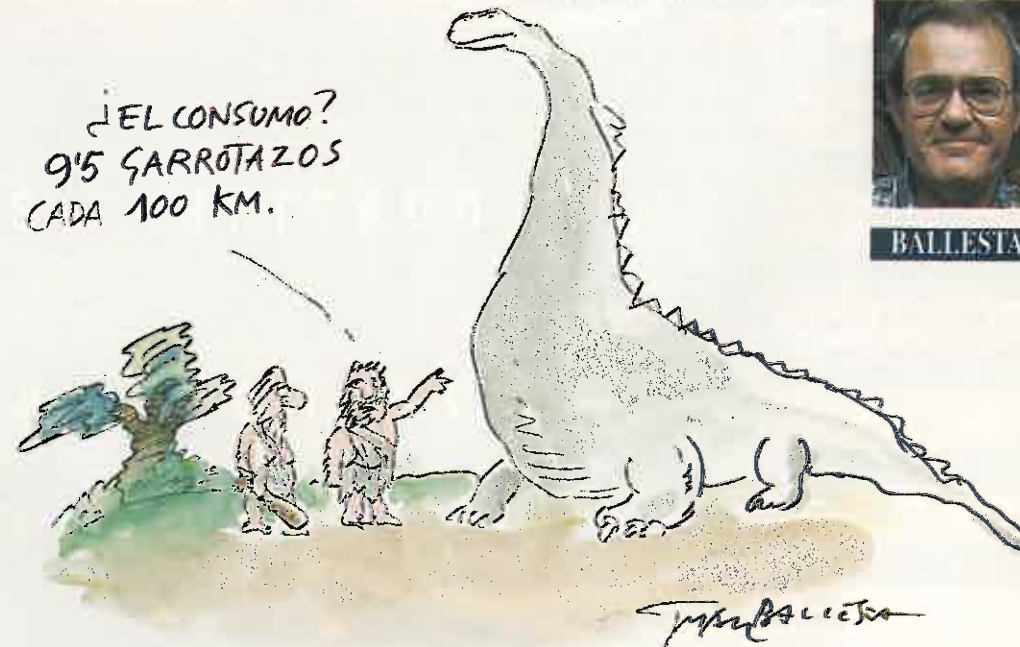
TAXI PARA MINUSVALIDOS

BASADO EN EL NISSAN PRAIRIE

LA Sociedad Fundosa Eurotaxi S.A., formada por Nissan Motor Ibérica S.A., la ONCE y Centro Motor, distribuidor Nissan de Madrid, han presentado el Eurotaxi, un vehículo apto para su utilización como taxi por los minusválidos. Su base mecánica es el modelo Prairie de la firma japonesa. Sus características permiten el fácil acceso de sillas de ruedas por su parte posterior. En cuanto al precio, es en un principio de 4.200.000 pesetas pero se esperan subvenciones.



¿EL CONSUMO?
9'5 GARRATAZOS
CADA 100 KM.



BALLESTA

LA TRIBUNA

Robert Lutz
Presidente de
Chrysler Corpo-
ration

lo que definimos como co-
ches exóticos »

«En USA, el mercado japonés va a alcanzar ya el 10 por ciento del total de matriculaciones. Pienso sinceramente que en Europa acabará por ocurrir lo mismo. Es un tipo de coche absolutamente lógico, que reemplaza todas las funciones de un automóvil clásico, al que se le añade habitabilidad, confort y una flexibilidad de uso extraordinaria »

«Ford, con el Escort derivado del Mazda 323 tendrá un serio problema de costes por el alto grado de componentes japoneses. Cuando se inició el proyecto, había un dólar fuerte y un yen débil y hoy día ocurre justamente todo lo contrario »

CONDUCCION

ERRADICAR EL PELIGRO

L A multinacional norteamericana General Motors invertirá 75.000 millones de pesetas en un plan quinquenal encaminado a la potenciación de sus plantas ubicadas en el polígono logroñés de El Sequero, donde se fabrican componentes, y el zaragozano de Figueruelas. Esta inversión está motivada por los buenos resultados obtenidos por la planta aragonesa.



III CONCURSO FIAT

MINICONSUMO SIN PLOMO

P OR tercer año consecutivo Fiat ha convocado el Concurso Miniconsumo para periodistas. Como novedad para esta edición Fiat ha preparado un grupo de Tipo 1.400 DGT para realizar la prueba utilizando gasolina sin plomo. Al contrario que otros coches, toda la gama de modelos Fiat admite gasolina libre de plomo sin necesidad de montar catalizador. Más de cien especialistas del motor, representando a los medios de comunicación españoles, tomarán parte en esta original competición que

constará de cinco mangas clasificatorias que se disputarán del 28 de mayo al 1 de junio en Madrid. En la organización de esta original prueba colaboran el Ayuntamiento de Madrid, ADA, Michelin y Kienzle.



CARAVANA VOLVO

CUATRO MESES POR ESPAÑA

D ESD E Barcelona la Caravana Volvo ha iniciado un periplo por toda España donde realizará actividades de demostración y días especiales para la prensa, corporaciones municipales... La caravana consta de catorce camiones de que agrupan hormigoneras, volquetes, basureros etc y entre ellos destacan los equipados con «City Filter», un sistema que recoge las partículas sólidas de los gases de escape y son posteriormente quemadas durante los periodos de parada. Así, las emisiones de partículas se reducen en un 80 por ciento y las de hidrocarburos en 60 por ciento.

VECTOR TWIN TURBO

SUEÑO HECHO REALIDAD

E L sueño de un estudiante joven y revolucionario del Art Center College de Pasadena, el sueño automovilístico que Gerald Wiegert tuvo en los primeros años setenta, se ha convertido ya en una realidad impresionante: el Vector Twin Turbo, un biplaza contundente que quiere rivalizar con los deportivos más prestigiosos del momento. El modelo definitivo, puesto a punto por el ingeniero David Kostka, sale al mercado con un precio próximo a los 25 millones de pesetas. El Vector llama la atención no sólo por su ligereza, ya que el chasis pesa 75 kilos y la carrocería se queda en 170 kilos, sino también por su motor, un ocho cilindros en V de siete litros de cubaje capaz de liberar 722 caballos gracias al soplido poderoso de dos turbocompresores. Los dos primeros Vector ya están vendidos y pronto se construirán quince unidades más.

BANCO DE DATOS

CATALOGO MUNDIAL

L A firma suiza Aargauer Tagblatt AG, división Autotechnik, ha comercializado un banco de datos denominado AM Data Base que reúne toda la producción mundial de automóviles con 160 datos de cada uno de los modelos fabricados desde hace cinco años. El usuario puede acceder a los datos que le interesen conociendo el año de fabricación y modelo del vehículo. El distribuidor en España es Ediciones Aneto, S.A. C/ Alegre de Dalt, 45 de Barcelona. Tf: (93) 219 35 08.



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 CUADRO/ANTENA

MANDO A DISTANCIA POR INFRARROJOS

AUTOALMACENAJE

CONTROL SUPER AUDIO

SALIDA DE POTENCIA EFECTIVA DE 100 WATIOS

SALIDA DE LINEA DE 4 CANALES

ANTI-ROBO

JAMAS FABRICADO

PARA COCHE.

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



PHILIPS

La lucha al más alto nivel, la lucha por la supremacía en el mercado del prestigio, está animada por dos contendientes germanos de fuerzas descomunales, por Mercedes y por BMW, que tanto monta.... En las siguientes páginas desvelamos los secretos más espectaculares, los secretos más llamativos, preparados para conmocionar el mercado tanto por su calidad automovilística, impresionante, como por sus precios, astronómicos.

PROYECTOS AL DESCUBIERTO (Y V)

ARTILLERIA PESADA

MERCEDES

EL PODER Y LA GLORIA

EL coloso alemán, uno de los monarcas indiscutibles de la calidad y el diseño vanguardista, ya tiene preparados todos sus proyectiles para las temporadas venideras, proyectiles de gran calibre que impactarán con fuerza. Mercedes abrirá fuego con los automóviles de la serie W-140 que tomarán el relevo de los señoriales Mercedes de la clase S; después llegarán los 190 de la segunda generación, algo más grandes y mucho más enérgicos que los modelos conocidos, los coches más populares de la oferta del constructor germano; para coronar la operación con el lanzamiento de un deportivo de altísimo nivel, el C-112, descendiente directo de los biplazas C-9 y C-11 que están imponiendo su ley en el Mundial de la Resistencia.

Los componentes de la nueva serie S van a desplegar un lujo excepcional, capaz de rivalizar con el lujo de los reyes de la categoría de automóviles de prestigio, los Rolls-Royce y los Bentley. Las versiones SE y SEL, desarrolladas conjuntamente bajo las siglas W-140 y diferen-

ciadas por la longitud total de su carrocería y su distancia entre ejes, un valor que rondará los 3,15 metros, estarán disponibles a finales de año pero verán la luz un poco antes, con ocasión del Salón de París. Los precios se moverán, sin el menor reparo, entre los 5,5 y los catorce millones de pesetas, precios en Alemania que evidenciarán las aspiraciones de las novedades del 90 distinguidas con la estrella.

La oferta de motores de la serie S estará compuesta por motores de seis cilindros en línea, ocho cilindros en V y doce cilindros en V. Los modelos más asequibles, los 280 SE y 280 SEL, contarán con los seis cilindros en línea de 2,8 litros de cubaje con culata de 24 válvulas, que darán 200 caballos de potencia. Los siguientes en la lista, los 320 SE y 320 SEL

LA BOMBA.

El C-112, el proyecto más espectacular de Mercedes, dispondrá de las soluciones más vanguardistas y tendrá un precio superior a los cuarenta millones de pesetas. Las puertas en «ala de gaviota» caracterizarán a este deportivo.



Mercedes ya tiene preparadas sus armas para el futuro que impactarán en sus competidores.

LUJO DE EXCEPCION.

Más lujo para los modelos señoriales de la serie S que se moverán entre los cinco millones y medio y los catorce millones de pesetas. Montarán motores de hasta 12 cilindros..

recurrirán al seis cilindros de 3,2 litros, también con culata de 24 válvulas, un motor con 240 caballos de potencia. Los 420 SE y 420 SEL pondrán en juego el motor V-8 con 4,2 litros de cubaje coronado por culatas de cuatro válvulas por cilindro, con una potencia que subirá hasta los 280 caballos. Los 500 SE y 500 SEL recurrirán también a los ocho cilindros en V pero con cinco litros de cubaje y culatas de cuatro válvulas, capaces de llegar hasta los 320 caballos. El vértice de la oferta W-140 estará ocupado por un majestuoso 600 SEL que sacará escena el motor de doce cilindros en V desarrollado por la marca en los últimos tiempos, un motor superlativo de seis litros de cubaje coronado por culatas de cuatro válvulas por cilindro, que llegará hasta los 400 caballos de potencia. Ese motor de excepción formará parte, también del proyecto más espectacular, el C-112, un biplaza de prestaciones salvajes que podría estar en el mercado a finales de 1992. Las soluciones más vanguardistas, probadas en competición, estarán presentes en un modelos de precio superior a los 40 millones de pesetas, un deportivo que se caracterizará por sus puertas en «ala de gaviota», homenaje al inolvidable Mercedes 300 SL de los años cincuenta.



CALENDARIO DE INFARTO

Año 1990

Octubre: Gama S, familiares SE y SEL de la serie W-140.

Año 1991

Septiembre: Gama 190 segunda serie

Año 1992

Marzo: C-112

Un chasis en fibra de carbono puesto a punto en colaboración con los técnicos de Dornier, especialistas en soluciones aerospaciales, y un corazón electrónico, diseñado con las directrices de AEG, darán la cobertura necesaria al C-112 para incorporar ese motor de doce cilindros en V sobrealimentado por dos turbocompresores, la solución ideal para llevar la potencia por encima de los 500 caballos.

El C-112 montará el motor en posición central longitudinal por delante del eje posterior, el cambio será de seis velocidades y las suspensiones contarán con un sistema activo que eliminará los amorti-

guadores convencionales para dar paso a elementos hidráulicos regidos por el correspondiente cerebro electrónico. La superación de los 300 kilómetros por hora será un juego de niños para este biplaza.

El espacio comprendido entre uno y otro bombazo, entre el lanzamiento de la serie S y del

C-112, estará ocupado por los 190 de la segunda generación, distinguidos con una carrocería algo más grande que la carrocería del modelo actual, para llegar hasta los cuatro metros y medio de longitud total.

Las mejoras aerodinámicas del conjunto, centradas en un frontal más suave y una parte posterior similar a la mostrada por los componentes de la serie 200/300, irán acompañadas de una gama completa de motores, con cuatro y seis cilindros en línea, cuyas potencias arrancarán en los 120 caballos para escalar hasta los 235 caballos en las versiones más enérgicas.

BMW

APUESTA AL TRES

EL proceso de renovación de la gama BMW ha mantenido un ritmo trepidante durante los dos últimos años. Pri-

Más de quinientos caballos moverán al contundente C-112, un biplaza que puede estar en el mercado a finales del año 1992.





La renovación de la serie 3 de BMW comenzará en el próximo Salón de Ginebra con los modelos de estilo más familiar.

POCAS UNIDADES.

Los 850i Cabrio lucharán en el segmento de los descapotables de lujo, pero se fabricarán muy pocas unidades. El Touring de la serie 3 destacará por su amplia superficie acristalada.

mero vieron la luz los majestuosos componentes de la serie 7, después entraron en juego los familiares de gran clase, encuadrados en la serie 5, para culminar el proceso con los 850 i, coupés de alto nivel que acaban de entrar en la escena internacional hace sólo algunos días. Tras este aluvión, casi imparable, le llega el turno a la gama más popular de la oferta BMW, a la serie 3, que prepara ya su asalto al mercado con armas y bagajes. En BMW van a apostar fuerte por el tres, su número fetiche. Las andanadas iniciales de la futura serie 3 llegarán al primer plano de la actualidad en el próximo Salón de Ginebra, durante el mes de abril de 1991. Los modelos con carrocerías de cuatro puertas, de estilo más familiar, serán los encargados de abrir el fuego. La gama ofrecerá seis mecánicas diferentes, cinco alimentadas por gasolina y una alimentada por gasóleo.

Los modelos básicos de la serie 3, los 316i y los 318i, con motores de cuatro cilindros en línea y culatas clásicas, con dos válvulas por cilindro, liberarán cien y ciento trece caballos respectivamente. Los 318iS contarán ya con la culata de cuatro válvulas por cilindro, elemento clave para elevar la potencia hasta los 136 caballos, mientras que los 320iS y 325iS, con motores de seis cilindros en línea y culatas de 24 válvulas se moverán entre los ciento cincuenta y los ciento noventa caballos de potencia.

La versión Diesel, 324 TD, con motor de seis cilindros en línea sobrealimentado por turbo, se moverá entre los 115 y los ciento veinte caballos de potencia, sin descuidar en ningún momento el aspecto ecológico que tanto preocupa ahora mismo a los constructores germanos.

Los modelos dos puertas de la serie 3 actual convivirán con los nuevos familiares hasta el otoño del 92. Este relevo se aprovechará también para la introducción de los nuevos descapotables de la gama.

Los doce meses comprendidos entre el lanzamiento de los primeros serie 3 generación 90 y la entrada en escena de los coupés y descapotables derivados de esa carrocería se cubrirán con otros dos acontecimientos de relieve: el lanzamiento de los serie 5 Touring, previsto para otoño del 91, y el lanzamiento de los 850i Cabrio, previsto para la primavera del año siguiente.

Los familiares de la serie 5 ofrecerán a sus usuarios la misma gama de motores empleada por las berlinas actuales; en esa oferta completísima no se incluirá, sin embargo, el motor más enérgico del conjunto, el seis cilindros en línea de 3,5 litros de cubaje con culata de 24 válvulas y 315 caballos de potencia, el motor empleado por los poderosos M-5.

Los BMW serie 5 Touring incorporarán, por su parte, un sistema autonivelador para la suspensión trasera, dispositivo idóneo para evitar los cambios de altura de la carrocería, cambios producidos por el aumento de la carga, que son tan perjudiciales para el comportamiento del conjunto.

Los 850i Cabrio, fabricados con cuentagotas, darán respuesta a los Mercedes SL, monarcas absolutos de la categoría reservada a los desca-



pecta a los BMW serie 7 de la segunda generación, estos mantendrán su aspecto exterior, pero lucirán modificaciones en sus suspensiones y en el capítulo mecánico.

El M-3 hará gala, por su parte, de un carácter aún más enérgico que el exhibido por el M-3 Evolución actual, con 235 caballos de potencia bajo su capó delantero, mientras que los modelos Touring pondrán en juego ese espacio suplementario habitual en todas las rancheras, un espacio bien animado por las mecánicas de nuevo cuño, con cuatro y seis cilindros en línea, coronados en todos los casos por culatas de cuatro válvulas por cilindro.

Angel Marco

CALENDARIO DE INFARTO

Año 1991

Marzo: Serie 3, berlinas.

Septiembre: Serie 5 touring (rancheras).

Año 1992

Abril: 805 Cabrio.

Octubre: Serie 3, coupés (con dos puertas) y cabrios (descapotables).

Año 1993

Marzo: Serie 7 segunda generación.

Abril: M-3 y serie 3 Touring (ranchera).

DISEÑO DE PRIMERA.

Los nuevos modelos de la serie 3 hacen gala de un elaborado diseño. Los primeros que verán la luz en el próximo Salón de Ginebra serán los de estilo más familiar. Los últimos en llegar serán los descapotables.

potables de lujo. Sus precios ascenderán por encima de los quince millones de pesetas.

El año 93 estará marcado en BMW por dos lanzamientos espectaculares: por los serie 7 de la segunda generación, preparados para entrar en el campo de batalla durante los primeros compases de la primavera, así como por la puesta en escena de los M-3 y los serie 3 Touring, modelos que reservarán sus cartas para abril y mayo de ese mismo año.

En lo que res-



LOS ULTIMOS EN LLEGAR.

De la serie 3 los coupés y los descapotables serán los últimos en llegar. Su lanzamiento está previsto para el otoño de 1992.



El coloso americano del neumático, Goodyear, el segundo constructor mundial de cubiertas acaba de presentar sus productos para los años noventa, unos neumáticos muy evolucionados que ofrecen un agarre excepcional tanto en seco como en mojado, bien combinado con un confort de primera clase sin renunciar ni a una estética espectacular ni a una resistencia al desgaste sencillamente impresionante.

Goodyear ha conseguido unos productos redondos que van a dar mucho juego en el mercado español.



NEUMATICOS GOODYEAR

RESULTADOS REDONDOS

La gama de neumáticos para turismo que Goodyear lanza de cara a la década de los 90 se sustenta en cuatro pilares, en cuatro series de cubiertas denominadas: Vector, GT, Eagle NCT 2 y Eagle GSD.

Los Goodyear Vector son neumáticos clásicos para automóviles de estilo familiar, son «neumáticos cuatro estaciones», eficaces en suelos secos, mojados o nevados. Las claves del Vector hay que buscarlas en: la calidad de goma, capaz de resistir sin problemas tanto el reblandecimiento producido por las temperaturas altas como el endurecimiento impuesto por

los fríos marcados; el dibujo de la banda de rodadura, con un diseño que proporciona gran adherencia; y su resistencia al «aquaplaning», conseguida a través de unos canales con forma de S.

Los neumáticos Goodyear GT, de tono algo más deportivo, juegan fuerte en dos aspectos clave: adherencia y longevidad, dos conceptos difíciles de reunir en una misma cubierta. Se caracterizan por los dibujos helicoidales de su banda de rodadura, que permiten evacuar grandes cantidades de agua en tiempos reducidísimos.

Las pruebas realizadas sobre pista mojada a los mandos de coches tan popula-

res como Peugeot 405 SR o Volkswagen Golf pusieron de relieve la eficacia de los Goodyear GT, neumáticos que se «frenan», literalmente del agua. La adherencia de estas cubiertas, comercializadas en serie S, para turismos que no superen los 180 por hora, y serie T, recomendada para turismos que no superen los 190 por hora, permite rodar sobre mojado casi al mismo ritmo que en asfalto seco. Su capacidad para expulsar agua se manifiesta, sobre todo, en las maniobras de frenado, que no plantean el menor problema. Los 405 y Golf equipados con las cubiertas GT mantienen en todo momento su poder di-

reccional, transmiten la energía del motor sin derrochar ni un sólo caballo de potencia y no se bloquean en frenada.

Los neumáticos Eagle NCT 2 se dirigen a automóviles de altas prestaciones. Los elementos distintivos de las cubiertas Eagle NCT 2 se resumen así: tacos de dimensiones reducidas para que la banda de rodadura se caliente poco con el consiguiente incremento de la longevidad; elementos laterales muy sólidos, para aumentar así la estabilidad lateral del neumático, factor puesto a prueba en adelantamientos y al rodar en línea recta con un viento lateral muy fuerte; gran número de ranuras longitudinales, como en los neumáticos de lluvia de Fórmula 1.

Los Goodyear GSD son neumáticos de altísimas prestaciones, creados para los

superdeportivos del momento. Su estructura, casi de competición, con anchura importante, perfil muy bajo y banda de rodadura con dibujo direccional, asegura un comportamiento impresionante sin perder por ello eficacia en suelo mojado. El dibujo direccional, que distingue a las cubiertas preparadas para «calzar» las ruedas de la derecha y las ruedas de la izquierda, elimina el riesgo de «aquaplaning» casi por completo. Las pruebas hechas con los Goodyear Eagle GSD han demostrado que su huella es un ochenta por ciento superior a la huella de una cubierta no direccional cuando se rueda sobre una capa de agua de dos milímetros de espesor a ciento cincuenta kilómetros por hora.

Angel Marco

Motor 16 / 13

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla:
Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



Proveedor de primera mano en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.



FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 1211 • Teléfono: 296493 - 355112 - 355208
Apartado 5007 • Telex: 58137 • Telefax: 387674
Telegramas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



TELEFONOS MOVILES EN LA CIUDAD

LA LINEA FANTASMA

Hoy en día llevar un teléfono en el coche no es un capricho, más bien una necesidad. Para miles de personas, profesionales que se desplazan diariamente en sus vehículos, el teléfono móvil se ha convertido en una herramienta de trabajo que comienza a ser poco eficaz.

El problema de los usuarios de la Telefonía Móvil Automática aparece cuando, tras tener que soportar los típicos atascos de las grandes ciudades se intenta establecer una comunicación y no se consigue. En el mejor de los casos, si obtenemos línea, la calidad y nitidez de la audición es mínima e invita de inmediato a cortar la llamada.

Las deficiencias del sistema, que funciona en España desde 1982, se han puesto de manifiesto en dos grandes ciudades: Madrid y Barcelona. En esta última se han instalado más repetidores de la señal y por el momento se ha conseguido paliar el problema.

En el caso de Madrid intentar comuni-

carse a través de un teléfono móvil puede ocasionarnos alguna dificultad. La capital de España concentra el 30 por ciento del volumen total de abonados al servicio, cifrado a finales del pasado año en casi 30.000, y por tanto la capacidad en el espectro de frecuencias que se está utilizando (450 megahertzios) se encuentra casi saturada.

Si a esta saturación unimos las deficiencias producidas por la orografía natural de la zona y la congestión radioeléctrica propia de una gran ciudad, recibir o realizar una llamada de teléfono desde un coche es cada día más complicado.

MOTOR 16 ha efectuado una prueba de la calidad de este servicio de Telefoni-

ca en Madrid. Utilizamos un terminal que funciona con el sistema TMA-450A (Telefonía Móvil Automática 450 megahertzios) que hasta hace unas semanas era el único que se ofrecía en España.

En conjunto los resultados obtenidos demuestran que la calidad y nitidez de las comunicaciones van en función del lugar desde el que se efectúa o recibe la llamada, además del día y hora. En este caso fue un día laborable entre las diez de la mañana y las doce del mediodía, franja horaria normalmente saturada para este servicio.

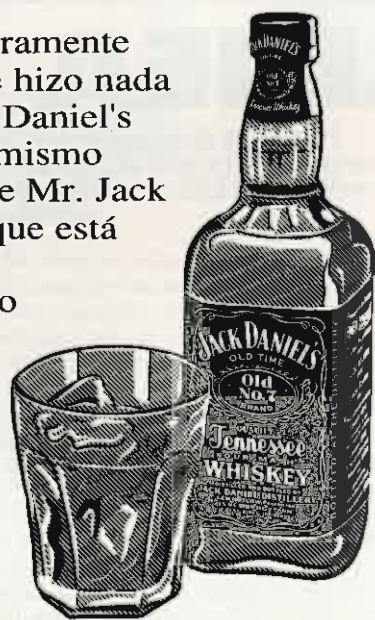
La valoración de cada llamada se hizo con el siguiente criterio: Excelente (con-



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel Distillery-Route 1.(Pop.361). Tennessee 37352 U.S.A.

En 1866, JACK DANIEL creó el primer whiskey de Tennessee para saborear sorbo a sorbo.

Y después sucedió algo verdaderamente curioso: durante 122 años nadie hizo nada por mejorarlo. El whiskey Jack Daniel's que usted adquiere hoy tiene el mismo paladar inconfundible que el que Mr. Jack destiló entonces. Eso significa que está hecho con agua del mismo manantial y suavizado filtrándolo a través de carbón, gota a gota. Esta es la forma en que ustedes lo han preferido durante 122 años. Por eso, lo prometemos, seguiremos sin planear ninguna mejora.



Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

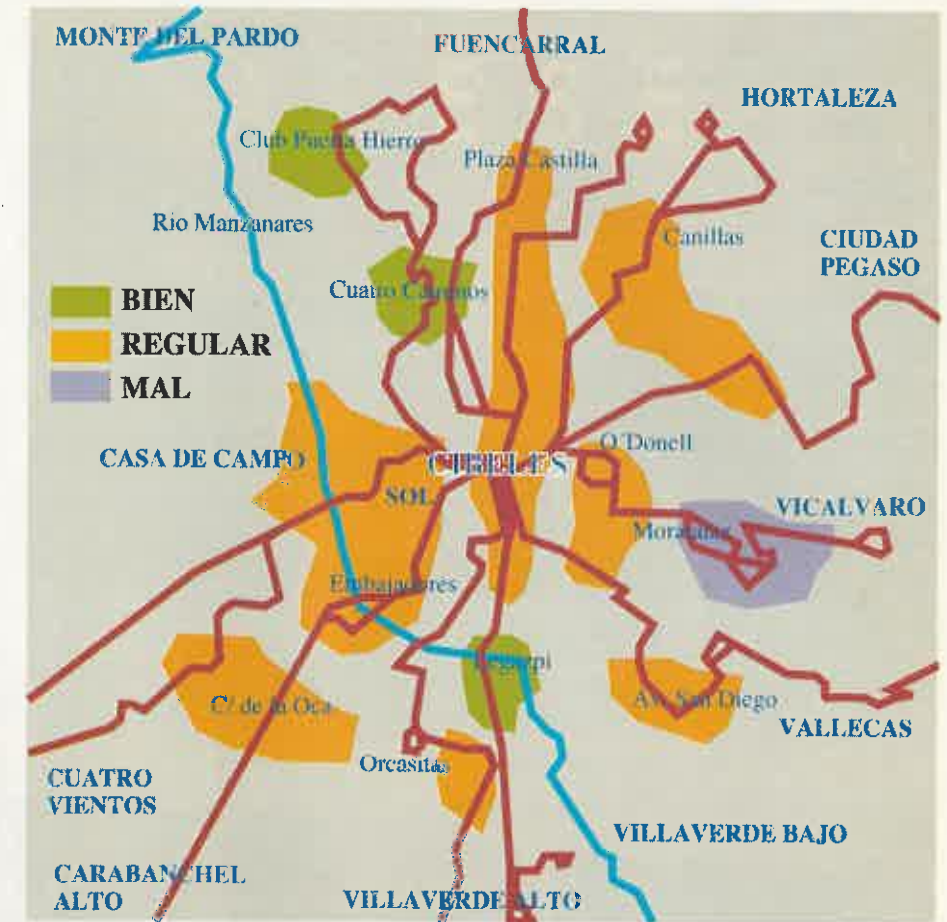
la comunicación es perfectamente clara); Bien (línea en la primera marcación y comunicación clara); Regular (Conseguimos línea después de discar dos veces el número y la comunicación va acompañada de ruidos e interferencias); Mal (Conseguimos línea después de discar tres o más veces y la comunicación es nula).

Encontrar una zona en Madrid cuya valoración resultara excelente nos fue imposible en el día y la hora elegida. En general la nota media del servicio móvil de Telefónica es regular. Como se puede apreciar en el cuadro, toda la zona de Castellana, es decir desde Atocha hasta Plaza de Castilla, efectuar una llamada desde el teléfono del coche resulta problemático. Si conseguimos la comunicación, ésta va acompañada de ruidos e interferencias pero nos podemos entender. Hay que decir que la presencia de ruidos e interferencias es mucho mayor en el terminal que realiza la llamada y menor en el que la recibe. Las mismas irregularidades hicieron acto de presencia en los distritos de Carabanchel y Centro.



MANOS LIBRES.
La posibilidad de hablar o de mantener una conversación telefónica sin descolgar el terminal ya existe con los nuevos equipos que hay en el mercado.

La situación en las zonas de Moratalaz y Vicalvaro es mucho más grave, ya que la cantidad de interferencias que se acumularon en nuestras llamadas a la redacción nos invitaron a anular la comunicación. Probamos en diferentes calles de estos distritos y pese a que no había edificios muy altos y nos encontrábamos en espacios abiertos, conseguir línea nos costó marcar varias veces el número y una vez que la obtuvimos, las conversaciones de otros usuarios se acoplaban a la



MAPA DE AUDICION.
Las condiciones de recepción y emisión varían bastante según las zonas urbanas de que se trate.

TARIFAS
DEL
SERVICIO
DE TELEFONIA
MOVIL
AUTOMATICA

Tipo de Llamadas	Cómputo inicial Ptas.	Pesetas por minuto		
		Tarifa normal A	Tarifa reducida B	Tarifa punta C
De abono fijo a móvil	16	30	16	43
De abono móvil a fijo o móvil	16	44	20	52

Horario de Tarifas

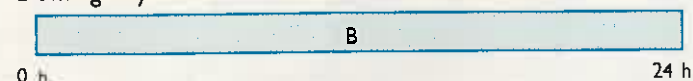
Laborables



Sábados



Domingos y festivos



AURICULARES PROHIBIDOS

La prohibición en la nueva Ley de Tráfico del uso de auriculares ha creado una cierta preocupación entre los usuarios de teléfonos móviles que piensan que a ellos les puede alcanzar. Pues bien, según fuentes de la Dirección General de Tráfico no existe una «prohibición taxativa en el articulado de esa Ley aunque por lógica se entiende que se debería detener el vehículo al hablar por esos aparatos para evitar distracciones». Esta lógica afecta incluso a las conversaciones por medio del sistema de terminales de «manos libres», que no requieren auricular. De ahí que no se prevea tocar el tema de forma específica en el nuevo Reglamento de Circulación que se está redactando.

que nosotros manteníamos. Se puede decir que la inviolabilidad de los diálogos a través de los teléfonos móviles en este área quedaban en entredicho involuntariamente.

Zonas que merecieron nuestra aprobación y buena valoración fueron Legazpi, Cuatro Caminos y Puerta de Hierro. Aquí marcamos tan sólo una vez y pudimos mantener una conversación clara, cosa que nos llamó la atención puesto que unas calles antes resultaba bastante molesto.

Las deficiencias obtenidas en la prueba con el teléfono móvil son debidas a la saturación de abonados en el sistema 450A y a la falta de repetidores de la señal radioeléctrica. Tras la realización de la prueba sacamos dos conclusiones: dificultad de conseguir línea y mala calidad del sonido que nos llega.

Para Telefónica las deficiencias del sistema del Servicio de Telefonía Móvil Automática obedecen a las características propias de la transmisión radiolétrica, que se ve afectada por los fenómenos atmosféricos y accidentes orográficos. No obstante, según los responsables de la Compañía, la cobertura se mantiene en el 90 por ciento del área durante el 90 por ciento del tiempo, pese a que pueden presentarse temporal o permanentemente pequeñas áreas de cobertura deficiente.

De cara al futuro Telefónica invertirá un total de 50 mil millones de pesetas en los próximos cinco años. La mayor parte de esta inversión irá destinada a la modernización de las infraestructuras del servicio de Telefonía Móvil y 17.500 a la puesta en marcha de la nueva modalidad 900A (Banda de frecuencia 900 Mhz.) que permitirá, según el director general de Servicios Avanzados de Telefónica, Enrique Used, una mejora en las comunicaciones móviles, tanto en los procesos de obtención de llamadas como en la nitidez de la audición.

Javier Solano
Fotos: José Robledo



EL RIESGO DE LOS AURICULARES.

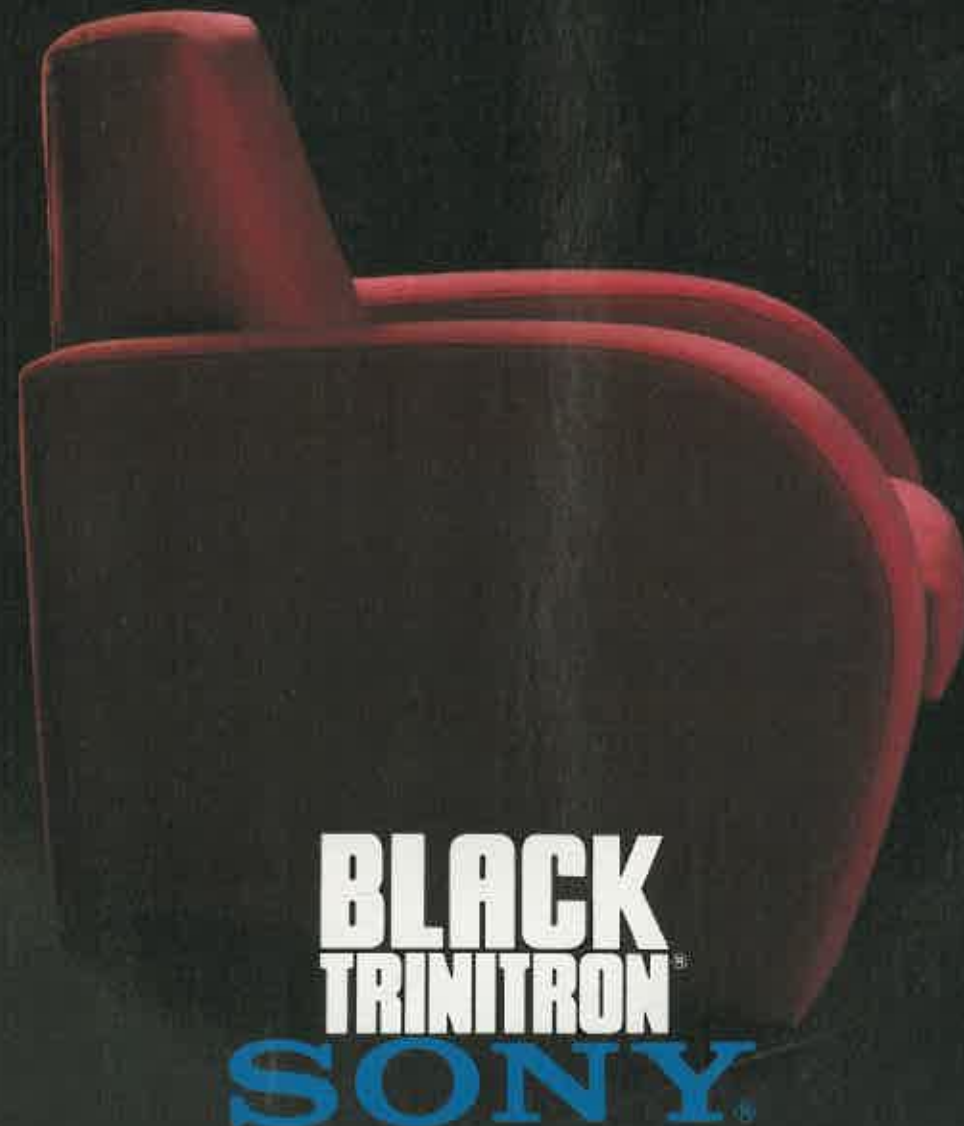
La utilización de la telefonía móvil no está prohibida por la nueva Ley de Tráfico pero se vigilará el uso irracional que implique riesgo.

NUEVA MODALIDAD TMA 900A

TELEFONICA ha iniciado hace unas semanas la introducción de la nueva modalidad de Telefonía Móvil Automática, TMA 900A. Por el momento Madrid será la primera ciudad que disfrute del nuevo sistema, pero a finales de este año ciudades como Barcelona, Sevilla, Valencia, San Sebastián, Valencia, Alicante, Zaragoza y Cádiz también se beneficiarán del TMA 900A. La introducción de la nueva banda de

frecuencias de 900 Megahertzios mejorará en general la calidad de las comunicaciones móviles, tanto en los procesos de obtención de llamadas como en la nitidez de audición. Los responsables de este nuevo sistema estiman que la mejora se apreciará especialmente en zonas como Madrid y Barcelona, ya que la utilización de la nueva banda de frecuencias supone un incremento significativo del espectro disponible.

PREPARESE



**BLACK
TRINITRON**
SONY
LA NUEVA IMAGEN



SAQUELE EL MAXIMO PARTIDO A LA NUEVA TELEVISION

Nuevos canales de televisión, satélite, cable, emisiones en alta fidelidad y en varios idiomas simultáneamente, sonido estéreo digital, teletexto, sistemas de video de alta definición, láser-disc...

Black Trinitron ha diseñado sus series para conectar con el gran espectáculo del futuro. Televisores capaces de responder a las nuevas exigencias de calidad. Equipados con los últimos avances tecnológicos y la avanzada tecnología de Sony.

Prepárese. El Mundial de Fútbol de Italia será la primera gran oportunidad de disfrutar las prestaciones de la nueva televisión.

No se pierda la televisión del futuro. Está al alcance de su mano, en las próximas páginas. De aquí, en adelante.



SISTEMA BLACK TRINITRON



Sólo SONY podía crear el sistema Black Trinitron.

Un sistema que incorpora soluciones revolucionarias para reproducir la imagen con precisión absoluta:

Un nuevo cañón, en lugar de tres, diseñado por ordenador, para lograr una perfecta alineación de los tres colores.

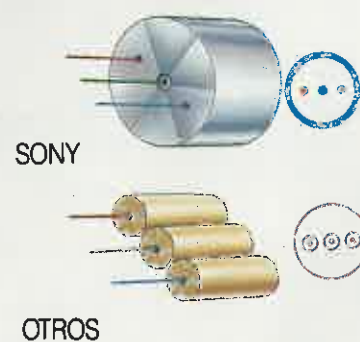
Una sola gran lente, en lugar de tres pequeñas, que ofrece una mejor definición de la imagen.

Una nueva rejilla de apertura que separa los tres haces y deja pasar más electrones.

Una pantalla negra, plana y de ángulos rectos que mejora el contraste en un 50% y evita los reflejos.

En definitiva, un nuevo concepto de calidad de imagen en televisión.

CAÑÓN PAN FOCUS

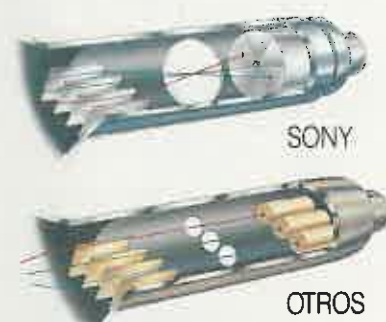


Para obtener una imagen perfectamente definida, el nuevo sistema Black Trinitron utiliza un sólo cañón, en lugar de los tres cañones tradicionales.

Este único cañón dispara perfectamente alineados los tres haces de

electrones: el rojo, el verde y el azul. Además, el nuevo Cañón Pan Focus incorpora un revolucionario microprocesador que delimita con total exactitud el número de electrones en cada punto de la pantalla. El resultado es increíble: 430 líneas de definición y 2.000 caracteres en pantalla. La Alta Resolución.

UNA SOLA GRANLENTE

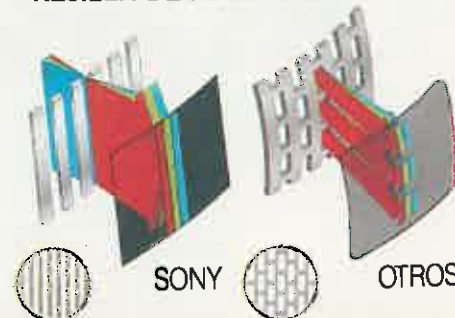


Para que la imagen tenga una mayor nitidez, el sistema Black Trinitron utiliza una sola gran lente de enfoque.

En su trayecto hacia la pantalla los tres haces de luz pasan por el centro de esta gran lente. Lo que permite enfocar los tres haces de una forma más nítida, consiguiendo una mayor definición en la pantalla.

El sistema convencional utiliza tres lentes pequeñas, lo que dificulta el enfoque de los haces y provoca una mayor distorsión.

REJILLA DE APERTURA



Para apreciar con toda facilidad los mínimos detalles de la imagen, los nuevos televisores Black Trinitron incorporan una nueva y exclusiva rejilla de apertura.

Después de atravesar la lente, los haces de electrones pasan a través de esta rejilla. Sus ranuras verticales ultrafinas permiten, a diferencia de otros sistemas, que un mayor número de electrones llegue a la pantalla. De esta forma, la resolución se incrementa hasta en un 30% y los colores no se mezclan, apareciendo más nítidos.

PANTALLA PLANA Y DE ANGULOS RECTOS



Sólo el sistema Black Trinitron presenta una pantalla de superficie verticalmente plana.

Para conseguir que la imagen aparezca sin deformaciones geométricas.

Los caracteres generados por texto o por ordenador son reproducidos de una forma precisa y clara, resultando perfectamente legibles desde cualquier posición.

Asimismo la pantalla cuenta con esquinas cuadradas y muestra la totalidad de la imagen. Para no perder detalle.

PANTALLA NEGRA

Para evitar los reflejos de la luz ambiental y obtener una completa gama y riqueza de colores, el sistema Trinitron incorpora una nueva pantalla negra, la pantalla Black.

Su pantalla negra aumenta el contraste en más de un 50% de forma que el color negro se ve totalmente negro y el color blanco se ve completamente blanco. Así, los textos y gráficos aparecerán con los contornos nítidos, siendo más fáciles de leer.

Gracias a la nueva pantalla Black, los nuevos televisores Black Trinitron ofrecen la mejor imagen.

BLACK Tecnología exclusiva SONY Cañón PAN Focus pantalla negra cuadrada y plana	STEREO NICAM 728 Decodificador incorporado para la recepción del sonido estéreo en el sistema NICAM 728
Nº 1 Indica la diagonal del tubo del televisor en pulgadas y en centímetros	ZWEITON Decodificador incorporado para la recepción del Sonido Dual Zweiton alemán
100 Hz FLICKER FREE Incorpora un circuito digital que duplica la frecuencia de barrido de los electrones para obtener una imagen sin parpadeo	Alta resolución Alta resolución gráfica 2.000 caracteres en pantalla
DNR Incorpora un circuito que compara los sucesivos cuadros de imagen para eliminar digitalmente las posibles distorsiones a la mitad	Conexión auriculares Conector para auriculares
DIGITAL STOP Pera de imagen digital	Conectores altavoces auxiliares Conector de altavoces auxiliares
AJUSTE MAGNETICO Ajuste de imagen en cualquier punto de la pantalla	Euroconector 21 pins X2 Dos euroconectores de 21 pins. El nº 1 con señal RGB conectada
Nº CANALES Indica el número de canales memorizables automáticamente	Euroconector 21 pins Euroconector de 21 pins (RGB conectada)
HYPER BAND Hyperband Sintonizador automático HYPERBAND	Indicaciones gráficas pantalla Indicaciones gráficas en pantalla de número de programa nivel de volumen etc.
3D WOOFER WOOFER de 30 W de potencia musical para la reproducción de señales inferiores a 200 Hz	TV satélite Preparado para la reproducción de imágenes de televisión vía satélite
FLUSH SURFACE Nuevo diseño SONY en el ajuste y acoplamiento de la pantalla con el mueble del televisor	NTSC + SECAM VIDEO IN Posibilidad de reproducción de imágenes en los sistemas NTSC DDR (americano) y SECAM DDR (alemán oriental).
TV MEMORY Permite la memorización de letras y números para identificar más fácilmente cada programa memorizado	PAL/SECAM Decodificador incorporado para la recepción del sistema de televisión SECAM francés
S-VIDEO Conector de 4 pins de crominancia y luminancia separada para la reproducción de imágenes S-VHS y Hi-8	Multisistema Decodificador incorporado para la recepción de los sistemas de televisión PAL SECAM franceses y NTSC (358 y 443)
Entrada Y/C Conector de 21 pins con crominancia y luminancia separada para la reproducción de imágenes S-VHS y Hi-8	TV cable Preparado para la reproducción de imágenes de televisión por cable
TELE TEXTO Decodificador de teletexto español incorporado de 128 pantallas	Diseño monitor Nuevo concepto de diseño tipo monitor para conseguir una mayor superficie de pantalla respecto a la superficie frontal del televisor
Mando a distancia Mando a distancia por infrarrojos	MEGABASS Sistema de protección de graves que proporciona una potente calidad y fidelidad de reproducción
A/V frontal Conexión de audio video frontal para una mayor comodidad al conectar una videocámara ordenador etc al televisor	
Potencia sonido Indica los vatios de potencia de sonido por canal. (En el caso de los TV serie E indica la potencia de altavoces más la potencia de WOOFER)	

GAMA TELEVISORES BLACK TRINITRON

	FX 2913	SERIE E	D 3413	SERIE D	SERIE X	SERIE C	SERIE M	PORTATILES		
34''			 D 3413							
29''	 FX 2913	 E 2913		 D 2913		 C 2913				
25''		 E 2513		 D 2513	 X 2521	 C 25TE	 M 2511	 M 2510		
21''					 X 2121		 M 2121	 M 2120		
16''								 M 16TE	 M 16	
14''								 M 14TE	 M 14	 M 14EW

NUEVO RENAULT: MAS ANCHO, MAS LARGO, MAS COCHE

EL CLIO SUCEDE AL SUPERCINCO



Hace ya algún tiempo que se esperaba con impaciencia la renovación de la gama baja de Renault. El popular R-5 ha cumplido una dilatada etapa con 18 años de servicio que ya le hacían merecedor de un relevo, máxime cuando la competencia dentro de los pequeños ha alcanzado cotas abrumadoras en cuanto a modelos y versiones.

Para recibir la pesada carga que supone la herencia del más popular de los Renault viene el Clio. Sus pretensiones renovadoras van más allá del nombre, alusivo a una musa mitológica que personaliza la frialdad de la nomenclatura numérica, y renueva el concepto de utilitario con originales planteamientos. Tiene un poco más de todo; es más ancho, más largo, más estable, más potente, y está mejor acabado, en definitiva es más coche.

Informe elaborado por:

A. Mas, J.L. Soto. Fotos: A.J. Nieto

La primera característica que diferencia al Clio de su predecesor y de sus más inmediatos rivales son las dimensiones generales. Sin irse del todo a un segmento superior, gana un buen número de centímetros a lo largo y a lo ancho de su estructura, lo que le confiere un comportamiento y unas formas totalmente diferentes que las del R-5. La plataforma del Clio presenta una su-

MAS CINCO. Las diferencias entre ambos modelos son notables. El Clio es más aerodinámico y sus líneas más modernas. También es más ancho y más largo.

perficie de apoyo entre sus ruedas que sobrepasa tanto a la del R-5 como a la de sus rivales en la categoría. Además de ser el más ancho, es el que dispone de una mayor longitud entre ejes. Esta potenciada separación entre ruedas y un profundo trabajo de la fábrica en cuanto a suspensiones, ha propiciado un comportamiento dinámico sobresaliente para el nuevo producto de la Régie. En este sentido, también se nota la herencia que numerosos componentes del Clio han recibido de las experiencias de desarrollo del R-19. Pue-



FX 2913 ANTICIPO DE FUTURO



FLICKER FREE 100 HZ.

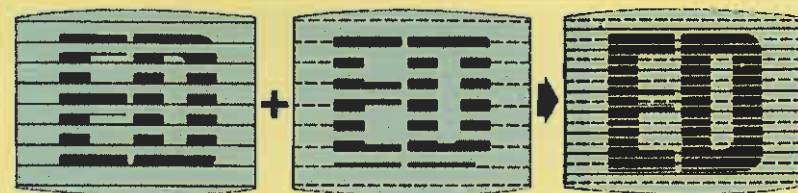
El FX 2913 cuenta con Extended Definition, resultado de distintas prestaciones digitales entre las que destaca el Flicker Free (Imagen sin parpadeo), que proporciona una nitidez total en las zonas más claras de la pantalla.

La función Flicker Free consigue que la información obtenida por el primer barrido de la imagen se memorice, quedando en pantalla, mientras el haz de electrones realiza un segun-

do barrido complementario de la misma imagen.

El Flicker Free ofrece un resultado espectacular. Gracias a la duplicación

de la frecuencia de lectura de pantalla, que llega hasta 100 Hz, se obtiene una imagen perfecta de calidad fotográfica.



Con el FX 2913, SONY se anticipa al futuro con un televisor de grandes características. Un televisor hecho a la medida de las necesidades del mañana, con 29 pulgadas para verlo todo en su máxima dimensión.

Un televisor cuyo concepto va más allá de la recepción digital debido a su Extended Definition, resultado de un conjunto de funciones extraordinarias destinadas a ofrecer la mejor imagen.

Como el Flicker Free, que duplica la



velocidad de lectura de la imagen. Y el DNR (Reducción digital de ruidos), que proporciona una imagen totalmente clara y nítida, ya que reduce a menos de la mitad las interferencias entre cuadro y cuadro, haciéndolas imperceptibles al ojo humano.

Con el Magnetic Quadra Pole (Ajuste magnético) se evitan distorsiones tanto en las esquinas como en el centro de la pantalla, gracias a los cuatro ajustes magnéticos que rodean la lente electrónica. De esta forma se estabili-



zan los haces de electrones hasta conseguir una imagen perfecta.

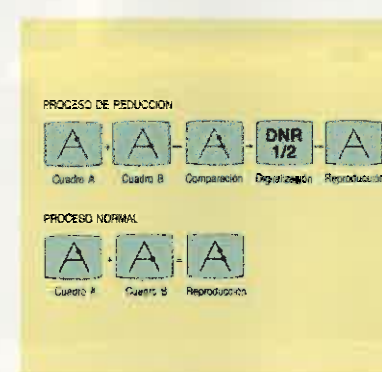
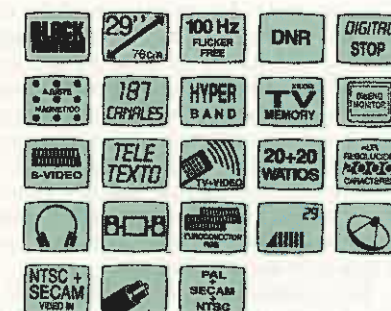
Asimismo, el FX 2913 cuenta con parada de imagen digital, con la que puede congelarse cualquier plano en todo tipo de emisiones.

Otras prestaciones con las que este modelo se avanza al futuro son el Foco Dinámico, lo que supone un enfoque preciso en todos los puntos de la pantalla, y la Modulación de Velocidad, que proporciona la máxima precisión en los contornos de caracteres blancos o formas brillantes próximas a zonas oscuras.

El FX 2913 incorpora el sistema estéreo analógico Zweiton y el sistema estéreo digital Nicam 728. Presenta altavoces orientables de seis posiciones, con una potencia musical de 20 + 20 watos.

Todo para anticipar el futuro en un televisor que hoy ya es una realidad.

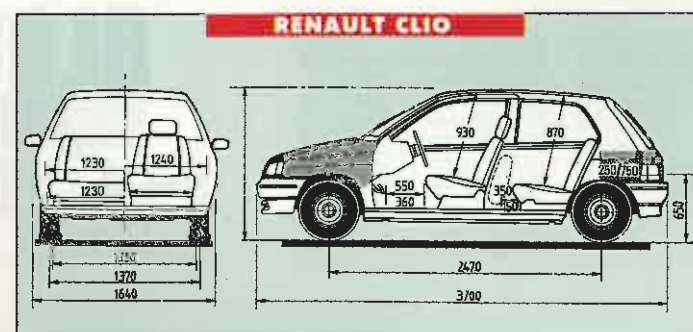
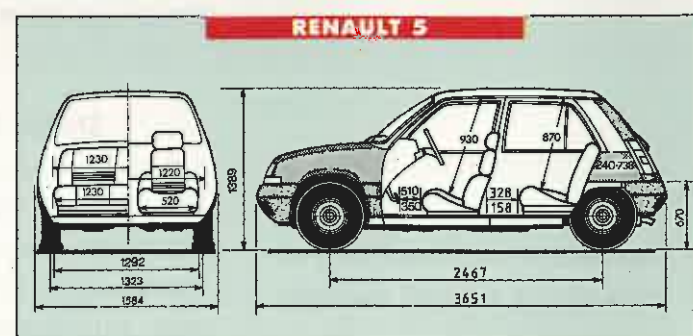
FX 2913



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN

RENAULT CLIO 1.7

CONSUMO	
10,7 l.	CIUDAD
6,9 l.	90 Km/h
8,5 l.	120 Km/h
9,1 l.	
5,9 l.	
7,3 l.	
PRESTACIONES	
185 Km.	VELOC. MÁXIMA
17,1 Seg.	0-100 m. salida/parrilla
31,8 Seg.	1000 m. salida/parrilla
10,3 Seg.	de 0 a 100
250/750	VOLUMEN MALETERO
3,700 m.	LONGITUD
1,64 m.	ANCHO
240/738	
3,651 m.	
1,58 m.	



de hablarse de una estabilidad muy mejorada respecto al R-5 que ya demostraba un comportamiento muy noble, el Clio «se tiene» mejor y apoya de forma más segura y neutra en las curvas. Los refuerzos en su chasis y carrocería hacen que prácticamente no se noten los cien kilos de más respecto al R-5, considerable incremento que hubiese puesto en apuros al nuevo Renault si no fuera tan eficaz en movimiento. Para citar un dato, decir que la rigidez de la caja del Clio ha ganado un 38 por ciento respecto a la de su antecesor.

La carrocería resultante del diseño y de los estudios de aerodinámica presenta una estética muy a la última moda. Sus líneas suaves y exentas de agresividad se modulan en dos cuerpos, con grandes superficies acristaladas y que reciben según la versión tres o cinco puertas. Respecto al R-5, las formas aerodinámicas han merado un poco la visión posterior debido a la bajada que hace el techo al llegar al portón. Esto también ha incidido negativamente en el acceso posterior al habitáculo. La habitabilidad, pese al incremento de dimensiones exteriores, no ha ganado significativamente en cuanto a volumen pero sí ha variado en cuanto a distribución, mejorándose sobre todo la posición de las plazas delanteras (eso sí en detrimento de las traseras) y ligeramente el maletero.

Renault ha mimado especialmente al Clio, se trata del primer modelo de la marca lanzado en la importante década de los 90 y ello ha repercutido en su trato de favor. Para la marca el Clio es un «pequeño» que ha sido tratado como un «grande» y así encontramos un coche mucho mejor equipado que la gama R-5. El resultado es un coche más «serio» y que entra a competir desde abajo con el amplio espectro de familiares en cuanto a condiciones ruterías y de acabado.

Solo echar un vistazo a la lista de opciones previstas en el catálogo del Clio dan una idea de este esmero en potenciar este modelo por parte de la marca: frenos antibloqueo ABS, caja de cambios automática, dirección asistida, alarma, aire acondicionado... en fin, excelencias propias de berlinas superiores.

Las motorizaciones han pasado a ser cinco en lugar de las seis del R-5 y a la espera de una anunciada versión deportiva de aletines ensanchados y motor de 140 caballos. Por ahora, este puesto seguirá ocupado por el R-5 Turbo que, al igual que el Five por la parte baja de la gama, continuarán cumpliendo su cometido dentro de este segmento.

Respecto a las prestaciones, los motores mejorados del Clio y su nuevo propulsor Energy superan a sus antecesores. Aceleran mejor y ganan en velocidad punta, debido en parte a la mejor aerodinámica de la carrocería.

Sin embargo los consumos no han registrado apreciables reducciones, llegando incluso en algunos casos a ser mayores que los del R-5. Los cien kilos de más en el peso del Renault Clio son responsables



MODERNO. El Clio no tiene nada que ver con su hermano el 5. El nuevo Renault está preparado para afrontar una nueva e importante etapa en un mercado cada vez más exigente.

directos de este tributo de consumo de combustible.

Un aspecto que ha registrado una evidente y apreciable mejora ha sido el de la frenada. El sistema muestra mayor potencia que el de los R-5, que por otra parte ya destacaban en este sentido, y es más resistente a una utilización continuada. Además, la mayor superficie de apoyo del coche hace que se aproveche mejor esta cualidad ganándose sin lugar a dudas en cuanto a seguridad. La posibilidad del sistema antibloqueo de frenos ABS Bosch para las versiones equipadas con el motor 1.7 se suma también a esta mejora.

Otro de los aspectos por los que el Clio supera al R-5 es en cuanto a calidades de acabado. Nada tiene que ver su interior con el modesto acabado de los anteriores utilitarios de Renault, equipados con lo imprescindible para rodar.

El Clio dispone de un cuidadísimo diseño interior, con un revestimiento integral para evitar las juntas entre paneles, realizado con materiales de alta calidad. El excelente volante de tacto y tamaño justos, el salpicadero de fácil lectura y bonito diseño, la funcionalidad de los mandos... todo apunta a un coche del segmento superior. El Clio podrá equiparse con todo lujo en sus versiones superiores, alcanzando a un tipo de clientela más exigente a la que el modesto R-5 no podía acceder.

La invasión japonesa está cada vez más cerca y el Clio presenta a todas luces un diseño tanto exterior como interior destinado a esta lucha sin cuartel, una lucha en la que nada habría podido hacer el actual modelo.



DIFERENTE. Las diferencias son significativas. La información es prácticamente la misma solo que ofrecida de diferente manera.

SERIE E EL SONIDO EN TRES DIMENSIONES



WOOFER, EL TERCER ALTAVOZ

La tercera dimensión del sonido con que cuenta la serie E se alcanza con el Woofer, resultado de la más alta tecnología en sonido que SONY aplica a sus televisores.

El Woofer es un tercer altavoz de 30 vatios y 130 mm. de diámetro que reproduce sonidos por debajo de 200 Hz. El Woofer está situado en la parte superior del televisor y se une

a los dos altavoces laterales de dos vías para proporcionar una potencia total de 60 vatios.

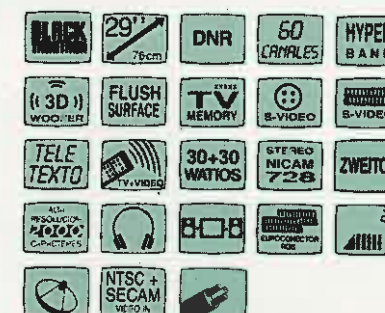
Gracias al Woofer, la serie E consigue que su sonido tridimensional cuente con los altos más brillantes y los bajos con mayor profundidad. Potencia y perfección de sonido nunca conseguidas hasta hoy en un televisor.



Con la serie E, la perfección de sonido de los televisores Black Trinitron iguala la perfección de su imagen.

Imagen Black Trinitron en televisores de 25 y 29 pulgadas con sonido perfecto, desarrollado en tres dimensiones: dos altavoces de 15 + 15 w. y un Woofer de 30 w.

E 2913



Pero, además de la perfección de su sonido, la serie E incorpora prestaciones extraordinarias que sólo la avanzada tecnología de SONY es capaz de ofrecer.

Los televisores de la serie E cuentan con DNR (Reducción digital de ruidos), que proporciona una imagen totalmente clara y nítida, ya que reduce a menos de la mitad las interferencias entre cuadro y cuadro, haciéndolas imperceptibles al ojo humano.

Incorporan TV Memory (Memoria de emisora) de 5 dígitos en caracteres alfanuméricos. Esta función permite memorizar los canales y conocer en todo momento, con una indicación gráfica en pantalla, la emisión de televisión seleccionada.



Y tienen asimismo dos conectores S-Video, creados especialmente para sacar el mayor partido de la imagen en videos y videocámaras de máxima definición.

Todo para convertir a la serie E en la síntesis perfecta entre la mejor imagen y el mejor sonido.

E 2513



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN

GAMA CLIO

LA NUEVA FAMILIA



COMO va se ha apuntado, el Clio pretende ampliar el radio de acción de sus ventas a un abanico más amplio y variopinto de usuarios. El recién llegado no se conforma con suplir el hueco del R5 solo para servir de utilitario de la marca, sino que apunta más alto, hacia compradores de coches mayores que puedan ser tentados por este compacto y polifacético automóvil.

Para ello la gama se ha completado mediante cinco motorizaciones, que van de

34 / Motor 16

MÁS ERGONOMICO.

Se ha pensado en todo. Un volante más agradable al tacto, interruptores y mandos de luces y limpiaparabrisas más a mano.



DINAMICO.

El nuevo Clio cuenta con unas aptitudes deportivas excelentes. Sus cualidades dinámicas superan con bastante diferencia las del actual modelo.

los 900 a los 1.900 centímetros cúbicos, dos configuraciones de tres o cinco puertas y tres niveles de acabado.

En el futuro, este conjunto de posibilidades se verán ampliadas con una versión de caja grande para uso industrial y de turas, coupe o cabrio para cubrir las necesidades deportivas. Con todo ello, serán casi una treintena de versiones donde los clientes encontrarán sin problemas la combinación más apropiada a sus pretensiones.

Los motores se escalonan desde los 45

Motor 16 / 35



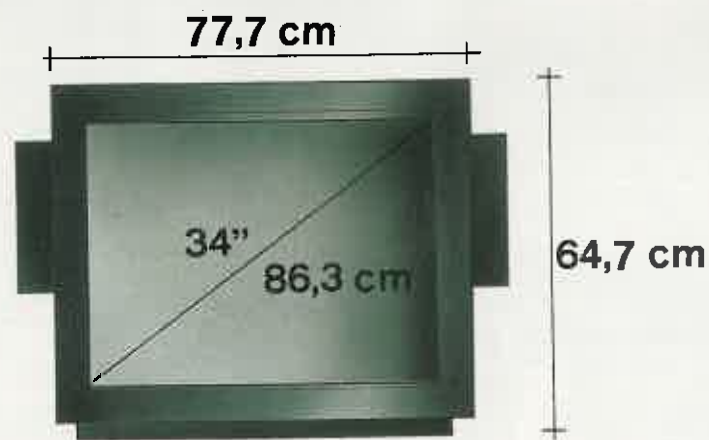
D 3413 LO MAS GRANDE DE BLACK TRINITRON



34 PULGADAS BLACK TRINITRON

El D 3413 de SONY une calidad y tamaño formando un conjunto perfecto.

Un televisor grande en dimensiones y grande también en prestaciones. Un televisor que presenta una gran imagen y ofrece un gran sonido. Para contemplar a lo grande la televisión y el video, siempre con el mejor sonido.



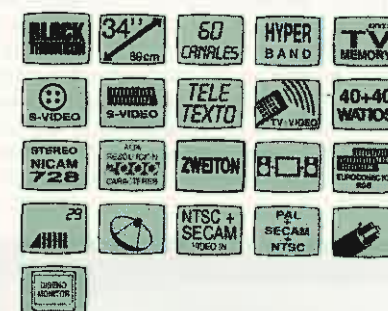
Altavoz con Tweeter



SONY aplica lo más avanzado de su tecnología para crear el D 3413. Un televisor en cuya imagen se une el gran tamaño con la gran calidad. Un tamaño extraordinario con la calidad del sistema Black Trinitron.

El D 3413 es grande en características, como el sonido que acompaña a su tamaño. Un sonido de grandes dimensiones, con 40 + 40 w. de potencia musical.

D 3413



Conectores en la parte posterior del monitor



Incorporando, además, dos sistemas estéreo: el sistema analógico Zweiton y el nuevo sistema digital Nicam 728, con más canales de recepción y la mayor fidelidad de sonido.

Pero el D 3413 destaca también por sus dos conectores S-Video, creados especialmente para sacar el mayor partido de la imagen en videos y videocámaras de máxima definición.

Cuenta además con teletexto español, para conocer las últimas noticias, así como la información más puntual y completa sobre cualquier tema.

Incorporan TV Memory (Memoria de emisora) de 5 dígitos en caracteres alfanuméricos. Esta función permite me-

Mando a distancia multifuncional



morizar los canales y conocer en todo momento, con una indicación gráfica en pantalla, la emisión de televisión seleccionada.

Ofrece sintonizador de emisoras Hyperband, con infinitas posibilidades de conectar con todo el mundo.

Porque el D 3413 es un gran televisor con grandes prestaciones. Lo más grande de Black Trinitron.

**BLACK
TRINITRON[®]**
SONY[®]
LA NUEVA IMAGEN

ASIENTOS ANATOMICOS.
Las versiones altas de gama van provistas de asientos tipo baquet. Estos sujetan muy bien el cuerpo en curvas.



SENCILLOS.
Los modelos económicos cuentan con unas butacas más sencillas, cómodas pero faltas de una sujeción lateral mayor.



hasta los 130 caballos (sin hablar todavía de la futura versión deportiva de 140 caballos). De ellos, cuatro son de gasolina y uno Diesel recibiendo como novedad el nuevo motor Energy de 1.117 centímetros cúbicos.

Las opciones quedan pues entre el 1.1 de 49 caballos que representará la versión económica del Clio (por debajo de él Renault seguirá ofreciendo el R-5 Five de 48 caballos), el ya mencionado 1.2 Energy de 60 caballos, el 1.4 de 80 caballos y el 1.7 de 92 caballos. Estos dos últimos motores son los mismos que equipan a los R-19 aunque retocados para adecuarlos al nuevo modelo. Para la versión Diesel se ha recurrido al 1.9 de 65 caballos, completando así la gama inicial de los Clio para España.

El mantenimiento de los motores en los Clio ha incorporado la simplificación que Renault introdujo con el modelo R-19, es decir, supresión de la primera revisión entre los 1.000 y 3.000 kilómetros, cambio de aceite, controles y reglajes cada 10.000 kilómetros (7.500 kilómetros en los Diesel) y revisión general cada 50.000 kilómetros (60.000 kilómetros en los Diesel). Los embragues de mando mecánico son autorreglables y las cajas de cambios no necesitan cambios de aceite periódico.

Las suspensiones del Clio han recibido especial atención, debido en parte a las nuevas medidas del coche y en parte al importante incremento en el peso del coche. Delante se ha montado una suspensión independiente McPherson con triangulación inferior inspirada entre la del R-5 y R-19, mientras que el tren posterior recibe unos brazos tirados con barras de torsión.

Las versiones altas, la 1.7 y la 1.9, equipan además una barra estabilizadora delantera, siendo la trasera constante en todos los Clio.

El comportamiento de este conjunto puede calificarse de totalmente satisfactorio en cuanto que confiere al coche una estabilidad sobresaliente y filtra muy eficazmente las irregularidades de la carretera mejorando el confort de marcha. Los acusados balanceos de caja que acusaba el R-5 han desaparecido en el Clio gracias a este diseño y a las nuevas dimensiones. La dirección por su parte, aunque firme y precisa, se muestra dura de manejo tanto en ciudad como en carretera y la opción de la asistencia, a partir de la motorización 1.4, es una posibilidad muy de agradecer en este modelo.

Los niveles de equipamiento se dividen en tres: RL, para las motorizaciones 1.1, 1.2 y 1.9 D; RN, para las motorizaciones 1.1, 1.2, 1.4 y 1.9 D y RT, asociado a las motorizaciones 1.2, 1.4, 1.7 y 1.9 D. El RL, el más básico, ofrece ya detalles como la luneta térmica, faro antiniebla posterior, dos retrovisores exteriores regulables desde el interior o el volante forrado de espuma que equipan todos los Clio. El nivel RN sería el siguiente escalón en el equipamiento para llegar al RT, un nivel de lujo con cierre centralizado, asiento trasero abatible asimétricamente, cuenta-revoluciones o asientos envolventes entre otros.

Los interiores del habitáculo presentan un agradable aspecto debido a sus materiales, de gran calidad. Los mandos son cómodos de accionar y su tacto es agradable, destacando el volante de medidas justas y forrado de un material blando.



INFORME Clio

FICHA TECNICA	1.1	1.2	1.4	1.7	1.9 DIESEL
MOTOR					
Disposición	Delantero transv	Delantero transv	Delantero transv	Delantero transv	Delantero transv
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.108	1.171	1.390	1.721	1.870
Árbol de levas	Uno, lateral	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Un carburador	Un carburador	Carbur. doble cuerpo	Carbur. doble cuerpo	Bomba rotativa
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	49 cv (35 kw) / 5.250	60 cv (43 kw) / 6.000	80 cv (57,5) / 5.750	92 cv (66 kw) / 5.750	65 cv (47 kw) / 4.500
Pár máximo (mkg) / r.p.m.	8,1 (78 nm) / 2.500	8,9 (85 nm) / 3.500	11,1 (107 nm) / 3.500	14,1 (135 nm) / 3.000	12,3 (118 nm) / 2.250
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 4 o 5 vel	Manual, de 4 o 5 vel	Man/Autom (5/3 vel)	Manual, de 5 vel	Manual, de 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,54/13,7/21,3	7,54/13,7/21,3	7,45/13,57/21,03	7,84/14,27/23,08	8,16/14,85/23,01
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,09/35,41	29,09/35,41	28,74/34,96	31,4/36,78	31,46/38,26
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION					
Sistema	De cremallera	De cremallera	Cremallera, asist(opc)	Cremallera, asist(opc)	Cremallera, asist(opc)
Vueltas de volante	3,8	3,8	3,8 (3,4 con asist)	3,8 (3,4 con asist)	3,8 (3,4 con asist)
Diámetro de giro (m)	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6
FRENOS					
Delante	Discos	Discos	Discos	Discos ventilados	Discos
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambor/Disco(ABS)	Tambores
Antibloqueo	No	No	No	Opcional	No
SUSPENSIONES					
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa (4,5 J X 13)	Chapa (4,5 J X 13)	Chapa (5 J X 13)	Chapa (5,5 J X 14)	Chapa (5 J X 13)
Pneumáticos	155/70 SR 13	155/70 SR 13	165/65 TR 13	165/60 HR 14	155/70 TR 13
PESOS Y CAPACIDADES					
En orden de marcha (kg)	810/ 820 (5 puertas)	815/825 (5 puertas)	840/850 (5 puertas)	905/915 (5 puertas)	905/915 (5 puertas)
Capacidad del depósito de combus (l)	43	43	43	43	43

CONSUMOS	1.1	1.2	1.4	1.7	1.9 D
Datos en l/100 km					
CIUDAD					
A 26 km/h de promedio	9,0	9,0	8,9	10,7	7,2
CARRETERA					
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,2	6,1	6,9	5,4
En conducción rápida	-	-	9,0	11,1	7,9
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruceo	8,0	7,8	7,9	8,5	8,2
A 140 km/h de cruceo	-	8,3	8,8	9,2	9,1
CONSU. MED. PONDERADO					
Litros/100 km	8,1	8,0	8,7	8,9	6,8
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	480	487	445	433	585

PRESTACIONES	1.1	1.2	1.4	1.7	1.9 D
VELOCIDAD MAXIMA					
Km/h	150	154	169	185	157
ACELERACION					
400 m salida parada (seg)	19,6	19,3	17,7	17,1	19,8
1.000 m salida parada (seg)	36,9	36,1	33,2	31,8	37,2
0-100 km/h (seg)	15,8	14,7	11,8	10,3	15,8
RECUPERACION					
400 m desde 40 km/h en IV (seg)	21,1	20,7	19,1	18,2	20,9
400 m desde 40 km/h en V (seg)	-	22,2	21,2	20,8	22,9
1.000 m desde 40 km/h en V (seg)	40,7	37,0	36,2	34,1	39,7
1.000 m desde 40 km/h en V (seg)	-	40,8	39,8	38,2	42,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg)	26,2	16,4	15,6	9,8	16,1
Metros recorridos					
De 80 a 120 km/h en V (seg)	-	22,3	22,6	13,9	21,2
Metros recorridos	-	-	-	-	-

EQUIPAMIENTO	RL	RN	RT
Cuenta-revoluciones	NO	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	NO	NO	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Faros antiniebla	NO	OP	OP
Ane acondicionado	NO	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléct. (izda./dcha)	NO/N	NO/N	SI/S
Mando a distancia de apertura de puertas	O	OP	SI
Elevavinas eléctricos (D/T)	NO	OP/N	SI/N
Cierre centralizado	NO/N	OP	SI
Cinturones de seguridad traseros	O	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO
Retrovisos derecho	NO	SI	SI
Llantas de aleación	NO	NO	OP
ABS	SI	NO	OP
Equipo de sonido con mandos al volante	NO	OP	OP
Alarma antirobo	NO	OP	OP
Faros halógenos H-4	NO	SI	SI
Luz de neblina trasera	NO	SI	SI
Testigo luminoso de carburante	SI	SI	SI

SERIE D EQUILIBRIO PERFECTO



IMAGEN BLACK TRINITRON, SONIDO MEGABASS.

La serie D aporta a la extraordinaria visualización Black Trinitron la espectacularidad del sistema de sonido ESTEREO MEGABASS.

El sistema MEGABASS potencia los graves extraordinariamente: Dos super woofers se encargan de aumen-

tar la señal de graves rebotándola con fuerza a lo largo de los laberintos acústicos exclusivos. El resultado es una audición vibrante, potente, con una riqueza de graves excepcional y un sorprendente nivel de realismo.



Altavoces separables MEGABASS.

Altavoz de 3 vas.



Conectores en la parte posterior del televisor.



Mando a distancia multifuncional.

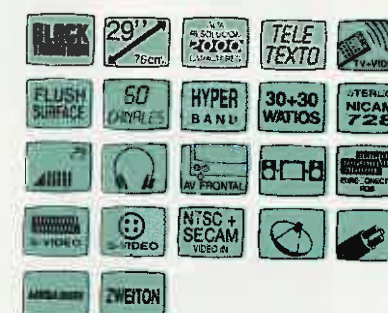


La serie D presenta dos televisores a lo grande, de 25 y 29 pulgadas.

Seductores por su avanzado diseño FLUSH SURFACE que integra totalmente la pantalla negra en el frontal del televisor.

Espectaculares por sus dos altavoces separables MEGABASS: 30 + 30 w reales de potencia musical arropando al definitivo sistema estéreo digital NICAM 728 que estos televisores equipan de serie.

D 2913



Sintonizados ya con el futuro. Provistos de dos conectores Hi-8 y S-Video de luminancia y crominancia separadas que impiden las distorsiones y sacan el máximo partido a videos y videocámaras de alta definición, más dos euroconectores y sintonizador Hyperband para recibir emisiones en los distintos sistemas de televisión.

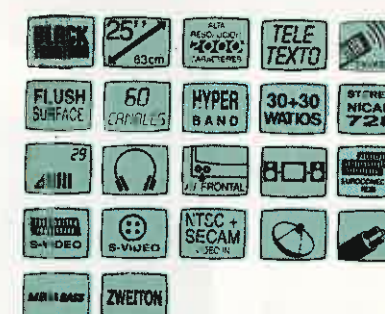
Equipados con foco dinámico y ajuste magnético TRINITRON: enfoque perfecto de todas las imágenes con una asombrosa nitidez de reproducción.

Teletexto incorporado y mejorado con el circuito COMPUTERCON-

TROLLED TELETEXT de consulta rápida y el extraordinario sistema FINE PITCH de alta resolución. Con ajustes controlables por indicadores gráficos en pantalla y un versátil mando a distancia capaz también de conectar directamente con cualquier prestación seleccionada por el usuario.

Black Trinitron Serie D. La imagen y el sonido más reales. El equilibrio perfecto.

D 2513



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN

CUATRO PUERTAS.

Tanto la versión de cuatro como la de cinco puertas, cuentan con la misma distancia entre ejes.



DIESEL.

La versión diesel va equipada con el mismo motor del 19. Una mecánica bastante silenciosa y muy brillante.



EQUILIBRIO CLIO.

La versión más sencilla y menos potente no da impresión de serlo. Se ha conseguido un vehículo equilibrado al máximo.



REVISADO.

El conocido motor de 1.100 centímetros cúbicos se ha revisado adecuándolo al nuevo modelo.



EL ESTRENO.

Es la única novedad en cuanto a motorizaciones se refiere. Se deriva del Energy 1.4 pero la potencia se reduce a 60 caballos.



ENERGIA.

Se montó por vez primera en el Renault 19, y ahora se utiliza en el Clio. Se espera que sea la motorización más vendida.



LA MAS POTENTE DE MOMENTO.

Con sus 92 caballos es de momento la mecánica más potente de los Clio. Más tarde llegarán los 16 válvulas.



LA QUE MENOS GASTA.

Se ha utilizado también el mismo motor que mueve a los 19 de gasóleo. No es demasiado ruidoso.

El cambio sigue en la tónica del R-5, es decir, suave y preciso, no planteando ningún problema su accionamiento. Los asientos delanteros están muy conseguidos, sobre todo los envolventes de la gama alta, no así las plazas traseras. La banqueta resulta dura y esto, combinado a una altura reducida del techo ofrece poco espacio vertical para los pasajeros. Además, si bien se dispone de una mejor posición de conducción, si el conductor es alto y necesita correr la banqueta hacia atrás, el espacio trasero queda considerablemente reducido.

El maletero ha ganado algunos centímetros respecto al R-5 pero sin una mejora significativa al respecto, conservándose prácticamente las mismas cotas.

Un aspecto muy logrado en la carrocería del Clio es una insonorización óptima que mejora notablemente las características rúteras del coche. Los paneles aislantes y el estudio aerodinámico proporcionan una marcha silenciosa en carretera que, unido a la buena filtración de las suspensiones, hacen del Clio un confortable



viajero de largo recorrido. Donde más se nota esta buena insonorización es en la versión Diesel, en cuyo interior el ruido del motor no revela su naturaleza. La posibilidad de acceder al aire acondicionado, la dirección asistida, los frenos ABS o el cambio automático terminan de reforzar las comodidades de marcha del Clio.

Las ruedas que equipan los últimos Renault van desde las 145/70 R13 de los menos potentes hasta las 165/60 R14 del 1.7 con posibilidades comprendidas entre tres tipos de llanta y cuatro tipos de neumáticos. Como se ve, se ha aumentado la medida respecto a los R-5 en cuanto que las llantas son más grandes para las versiones 1.7 y los neumáticos más bajos. Es otro factor que ha influido sobre el comportamiento del modelo alto de gama en su mejor apoyo y comportamiento, tanto en recta como en curva o frenada. Las cualidades rúteras han aumentado de manera importante, así como la sensación de seguridad.

Las llantas pueden ser opcionalmente de aleación, con un atractivo diseño en forma de aspa para mejorar la refrigeración de los frenos.

SERIE X CULMINA TU ASCENSO



ESTEREO CON DISEÑO MONITOR

La serie X está formada por televisores de 21 y 25 pulgadas de características únicas.

Televisores que se distinguen por su diseño monitor: una mayor superficie de pantalla respecto a la superficie frontal del televisor.



Altavoz lateral

La gran capacidad tecnológica de SONY se refleja en la serie X. Televisores Black Trinitron de 21 y 25 pulgadas con propiedades que los convierten en todo un símbolo.

Un símbolo de características únicas en su género que, además de lo avanzado de su diseño monitor, cuenta con prestaciones extraordinarias. Incorpora dos altavoces de 10+10 w.

X 2521



de potencia musical con sistema estéreo analógico Zweiton, y el nuevo sistema estéreo digital Nicam 728, con la mayor fidelidad de sonido.

La serie X cuenta con sistema Fine Pitch (Alta Resolución), para disfrutar de una imagen perfecta. Y está dotada de teletexto español para conocer

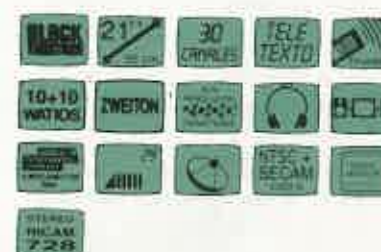


las últimas noticias, así como la información más puntual y completa sobre cualquier tema.

Además, para dominar a voluntad todas las funciones, su mando a distancia multifuncional permite el control total con la mayor comodidad.

Después de conocer sus prestaciones, es fácil entender por qué la serie X de SONY alcanza la categoría de símbolo.

X 2121



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN

EL RENAULT CLIO 1.2 FRENTE A SUS RIVALES

¡TEMBLAD CHICOS!

TODO comenzó en 1985, cuando los hombres de Renault tomaron la decisión de buscar un sustituto para su famoso R-5. El Clio rompe un poco con los esquemas de lo que en la casa francesa se tenía por un utilitario. Es mucho más coche, pero no se puede hablar del mejor frente a la competencia. Con el Clio se ha dado un paso adelante grandísimo respecto al anterior modelo, y es que cinco años es un periodo de tiempo sufi-

ciente para diseñar y construir un producto al más alto nivel.

Sin embargo el pequeño producto de la Régie llega a un segmento disputadísimo y con unas ventas en Europa que suponen tres millones seiscientos mil vehículos cada año. Una categoría en alza a la que las marcas dedican miles de horas de trabajo en investigación de nuevos productos.

No cabe duda de que con el Clio, Renault ha dado en el clavo en aspectos tan

vitales como la imagen, ahora mucho más moderna y ágil, o los interiores, que sin ser mucho más capaces, se han replanteado dándoles más vida sin alejarse demasiado del planteamiento habitual de la marca. El Clio en este aspecto ya está a la altura de modelos como el Ford Fiesta o el Fiat Uno.

También está preparado para medir sus fuerzas en comportamiento con modelos tan asentados en este tema como el Pe-

RENAULT CLIO 1.2

ES la única novedad en cuanto a motorizaciones dejando a un lado la revisión y mejora de las demás mecánicas.

Se trata de un motor de 1.171 centímetros cúbicos y 60 caballos derivado directamente del Energy 1.4 que en su día estrenara el 19. Respecto al 5 equivalente se ha mejorado la respuesta. No obstante el mayor peso (el Clio es el más pesado detrás del Ibiza) ha supuesto un handicap importante a la hora de medir los consumos, a 90 kilómetros por hora es el único que ha superado los 6 litros.

Al hablar de comportamiento, hay que decir que el nuevo Renault ha mejorado tanto, que la permanencia del 205 en los primeros lugares de este apartado, comienza a peligrar. La adopción de un tarado más duro de amortiguadores y una mejora sustancial en la suspensión delantera, además de dar una mayor rigidez al conjunto han hecho maravillas y se ha puesto a punto un vehículo mucho más rutero y equilibrado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.171 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 60 / 5.500. Par máximo/rpm.: 8,9/3.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Tipo McPherson/ Independiente. Peso en orden de marcha: 835 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,7 s. 1.000 m. salida parada: 36,1 s. Velocidad máxima: 154 km/h. Consumo urbano: 9,0 l/100 Km. A 90 Km/h: 6,9 l/100 Km. A 120 km/h: 7,8 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 69,8 dB.



CITROËN AX 11RE

ES el número uno en consumo gracias entre otras cosas a que pesa casi 300 kilos menos que el Ibiza (que se lleva el trofeo en este caso).

También cuenta con algunos de los mejores datos de prestaciones, lo que hay que resaltar teniendo en cuenta el consumo mínimo. Su mecánica de 55 caballos, es de las más modernas, aunque en este caso se ve limitada por una caja de cambios de cuatro velocidades.

Es el más pequeño del grupo, y sin embargo se ha aprovechado al máximo el habitáculo. Quizá una de las soluciones, ha sido el montar unos asientos más pequeños de lo normal. En cualquier caso no se pueden hacer milagros, el maletero deja algo que desear y el espacio para los pasajeros de las plazas posteriores es algo exíguo.

Su comportamiento está algo sacrificado en favor a la comodidad, y la carrocería balancea en exceso cuando nos entran las prisas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.124 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 55 / 5.800. Par máximo/rpm.: 9,1/3.200. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 4 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Independiente. Peso en orden de marcha: 645 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,2 s. 1.000 m. salida parada: 36,0 s. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo Urbano: 6,8 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,3 l/100 Km. A 120 km/h: 6,0 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 70,4 dB.

FIAT UNO 60 S

ESTAMOS sin duda ante el modelo en general más habitable incluido el mayor maletero. Sin embargo no cuenta con la mayor carrocería. Un buen trabajo sin duda de los técnicos italianos en su nuevo Uno.

Ahora una de cal y otra de arena. Un cuadro de instrumentos muy logrado junto con un acabado ejemplar (por fin), se ven ensombrecidos por un escaso equipamiento que deslucen un cuadro atractivo y de buena factura. En el apartado de prestaciones, el Uno 60 S no destaca especialmente por culpa de unos desarrollos muy económicos, los que sí propician un consumo reducido, excelente para bolsillos no muy capaces.

El nuevo Uno es mas grande más aerodinámico y en general está mucho mejor acabado. Pero no todo está solucionado, la caja de cambios además de contar con una quinta muy larga, tiene un funcionamiento algo áspero, no muy preciso.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.108 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 57/5.500. Par máximo/rpm.: 9,1/2.900. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Independiente. Peso en orden de marcha: 795 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,9 s. 1.000 m. salida parada: 36,3 s. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo Urbano: 7,3 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,1 l/100 Km. A 120 km/h: 7,3 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 66,4 dB.



ESTO SE ANIMA. El Clio no se encuentra precisamente con un camino de rosas. La competencia acecha y quien más quien menos tiene un as en la manga.



FORD FIESTA CL 1.1

ES uno de los modelos más equilibrados y también junto con el Uno, de los últimos en ponerse al día.

Es el más largo, y el espacio interior se ha distribuido de tal forma, que los pasajeros de las plazas traseras son los más beneficiados. En cambio el espacio para maletas o equipaje se ha visto mermado aterrizando en los últimos puestos en capacidad del maletero.

Durante mucho tiempo ha ostentado el primer puesto en calidad de acabado y de materiales, pero ahora se ve asediado tanto por el Uno como por el recién llegado, el Clio.

Su mecánica no es brillante, pero sí económica y si bien queda bastante atrás en prestaciones, los consumos se pueden considerar muy ajustados.

Por otra parte, la dirección, demasiado desmultiplicada, resulta algo incómoda en los callejos de una ciudad congestionada.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.118 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 55 / 5.200. Par máximo/rpm.: 8,8/2.700. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Eje torsional. Peso en orden de marcha: 785 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 17,6 s. 1.000 m. salida parada: 36,8 s. Velocidad máxima: 144 km/h. Consumo Urbano: 7,4 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,3 l/100 Km. A 120 km/h: 8,3 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 70,4 dB.

OPEL CORSA 1.2

COMO buen producto alemán, el Corsa tiene mucha reputación en este segmento, en el que la fiabilidad y cualidades dinámicas se tienen muy en cuenta.

La versión de 1.200 centímetros cúbicos y 55 caballos mantiene el tipo a pesar de su ya dilatada permanencia en el mercado. Pero no está ahí por casualidad, las virtudes de pequeño Opel son suficientes para pelear por los primeros lugares en una contienda difícil.

Es cómodo, muy ciudadano, versátil y está tras la línea de los mejores en acabado. Pero no podemos olvidar algunas pegadas que normalmente acompañan al más pequeño de los Opel. Como puede ser un tacto de frenos poco convincente y algo preocupante a veces, aunque finalmente el coche se detenga donde queríamos.

La dirección lenta, por otro lado defecto habitual en muchos pequeños, es otra de las pegadas más significativas del Corsa.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.196 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 55 / 5.600. Par máximo/rpm.: 9,2/2.600. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 4 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Semiindependiente. Peso en orden de marcha: 735 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,6 s. 1.000 m. salida parada: 37,6 s. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo Urbano: 9,8 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,1 l/100 Km. A 120 km/h: 6,6 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 68,4 dB.



PEUGEOT 205 GR

QUE podemos decir del 205 que no conozca el público. Desde su nacimiento ha tenido un gran éxito entre la gente joven, a la que le gusta su homogeneidad y carácter.

En el 205 se combinan a la perfección las cualidades ciudadanas y las ruterías, gracias a una estabilidad fuera de serie, y a la mejor autonomía del grupo (620 kilómetros con un solo depósito). Por otra parte, a una habitabilidad media, hay que sumarle uno de los maleteros más capaces del grupo. El Clio se acerca peligrosamente al pequeño Peugeot en el aspecto de comportamiento aunque en cualquier caso va a ser muy difícil destronarlo.

En cambio el Renault lo supera en terminación, tema en el que se ha trabajado con mimo. El 205 aunque últimamente ha mejorado, sigue pecando de un acabado mejorable, y también de un equipamiento demasiado sencillo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.204 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 63/6.000. Par máximo/rpm.: 10,4/3.000. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Independiente. Peso en orden de marcha: 803 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,7 s. 1.000 m. salida parada: 36,9 s. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo urbano: 9,9 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,0 l/100 Km. A 120 km/h: 6,1 l/100 Km. Sonoridad a 90 Km/h: 69,1 dB.

SERIE C GIGANTE



DISEÑO «FLUSH SURFACE»

En la serie C, SONY desarrolla una línea sin precedentes en el mundo de la imagen y el sonido estéreo.

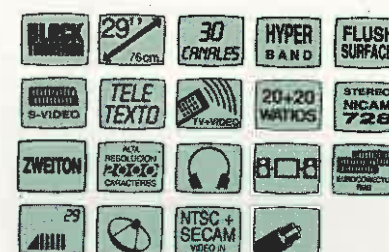
El diseño «Flush Surface» logra una integración total de pantalla y altavoces en el frontal del televisor.



Con la unión de fuentes de imagen y sonido que presenta el diseño «Flush Surface», la serie C se convierte en todo un gigante de características excepcionales. No sólo en cuanto a sus prestaciones, sino también en cuanto a la línea de su diseño.

SONY aplica sus últimas innovaciones tecnológicas y el diseño más avanzado a la serie C, formada por televisores Black Trinitron de 25 y 29 pulgadas. Una serie de auténticos gigantes de la imagen y el sonido, con diseño «Flush Surface».

C 2913



Gigantes de la imagen, por su excepcional calidad y definición, características del sistema Black Trinitron.

Gigantes del sonido. Ya que los modelos de esta serie cuentan con sonido estéreo de gran potencia. Los dos incorporan el sistema estéreo analógico Zweiton, y el sistema estéreo digital Nicam 728.

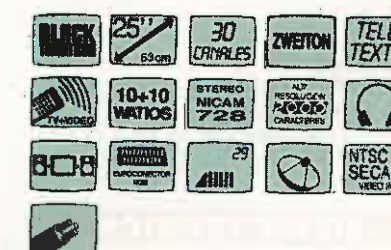
Y gigantes también en prestaciones. Prestaciones tales como el teletexto español, para acceder a toda la información, completa y puntualmente, sobre cualquier tema.

El modelo C 2913 cuenta además con un conector S Video, preparado para conseguir la mejor imagen en videos y videocámaras de máxima definición.

Los dos modelos que forman la serie C están dotados de un euroconector de 21 pins, para sacar el máximo partido del video y de las nuevas tecnologías.

Serie C de SONY. Un gigante en todos los sentidos.

C 25 TE



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN

geot 205. Pero tropieza con auténticos huesos duros de roer en campos también de importancia para el cliente de un utilitario. Hablamos del consumo, o de la habitabilidad dos puntos clave con dos marcas en los primeros lugares, Citroën con su AX y Fiat con su Uno.

Otro tema clave es el referente al precio, aspecto en el que la marca francesa pondrá especial cuidado como ya lo viene haciendo con otros modelos de segmentos superiores. Salir al mercado con un precio competitivo está en manos de los responsables de la marca en España. Aunque sin duda la jugada maestra tendrá algo que ver con el equipamiento. Renault ha comprobado que aumentarlo,



aunque sea mínimamente, puede incrementar también las ventas y la ocasión no puede ser más propicia. Nuevo modelo, nuevos planteamientos, clientela más variada.

Por lo visto hasta ahora, todo está preparado para el desembarco nipón. Los fabricantes europeos ya han preparado sus formaciones para hacer frente a una competencia tan temida como temible. Las armas utilizadas serán la tecnología punta, el nivel de calidad, la fiabilidad y la competitividad económica. A falta de saberse la política del Clio en este último aspecto, puede decirse que el nuevo candidato puesto en liza por Renault reúne todas las condiciones para el encuentro.

RENAULT 5 FIVE

AUNQUE el Clio haya cambiado mucho en relación al actual Supercinco, éste cuenta con un buen confort de marcha y una facilidad de conducción muy agradable. La terminación también está cuidada, aunque no a los niveles del Clio, en el que se han utilizado además materiales mas nobles.

El 5 gasta algo menos que su nuevo hermano, pero también anda menos. Siguiendo con la comparación más directa, el Five es bastante más ruidoso que el Clio debido a la estupenda insonorización que se ha llevado a cabo en el nuevo modelo y también es menos capaz en el tema de habitabilidad, aunque con una diferencia muy pequeña. La mecánica del Five es muy elástica, lo que le permite una circulación por ciudad desahogada y sin complicaciones. Por su parte los frenos son excelentes, con un tacto firme y unas medidas muy recortadas para detener el coche.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.237 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 55/5.250. Par máximo/rpm.: 9,1/2.750. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Independiente. Peso en orden de marcha: 735 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 14,9 s. 1.000 m. salida parada: 36,9 s. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo Urbano: 9,8 l/100 Km. A 90 Km/h: 6,0 l/100 km. A 120 km/h: 7,2 l/100 km. Sonoridad a 90 Km/h: 69,5 dB.



SEAT IBIZA 1.2

ES un buen representante de nuestro país en el mercado europeo.

Es el modelo más ancho tras el Clio, por lo que se beneficia de una buena habitabilidad para los pasajeros del asiento trasero. En cambio es el que cuenta con la menor altura al techo en la banqueta trasera. También es elogiado su autonomía, gracias al mayor depósito de combustible (50 litros).

Su mecánica se muestra brillante eso sí a costa de un consumo algo elevado, sobre todo en ciudad.

Se echa de menos un sistema más efectivo de aireación y un acabado más adecuado al ritmo que hoy día se imprime a los automóviles.

En comportamiento, es preferible no exigirle al Ibiza demasiado, frente a sus rivales adolece de una suspensión muy blanda delante y algo más dura detrás, algo que no encaja demasiado en una conducción más ágil.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.193 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 63 /5.800. Par máximo/rpm.: 9,0/3.500. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/ Independiente. Peso en orden de marcha: 905 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 13,8 s. 1.000 m. salida parada: 35,2 s. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo Urbano: 9,8 l/100 Km. A 90 Km/h: 6,0 l/100 km. A 120 km/h: 7,3 l/100 km. Sonoridad a 90 Km/h: 70,3 dB.

VOLKSWAGEN POLO CL

ES uno de los modelos más versátiles, y también uno de los que cuentan con el diseño más personal.

Pero hay otras virtudes en este pequeño vehículo alemán. Un acabado impecable solamente ensombrecido por una presentación que es algo pobre. O un comportamiento a toda prueba en el que salen algo vapuleados los pasajeros de atrás, son puntos positivos de un modelo tremendamente atractivo desde el punto de vista juvenil.

Por otro lado con un consumo, salvo en ciudad, más reducido, consigue superar al Clio en prestaciones gracias a su silencioso y brillante motor de 55 caballos.

No hay que olvidar dos pequeñas pegas, localizadas en el asiento de atrás donde sus ocupantes cuentan con muy poco sitio para las piernas, o en su limitada autonomía debido a su reducido depósito de combustible.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.272 c.c. Número de cilindros: 4 en línea. Número de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Potencia máxima/rpm.: 55/5.400. Par máximo/rpm.: 9,8/3.300. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 vel. Dirección: Cremallera. Frenos del/tras.: Disco/Tambor. Suspensión del/tras.: Independiente/Eje torsional. Peso en orden de marcha: 700 Kg. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 12,1 s. 1.000 m. salida parada: 36,0 s. Velocidad máxima: 155 km/h. Consumo Urbano: 9,4 l/100 Km. A 90 Km/h: 5,8 l/100 km. A 120 km/h: 7,2 l/100 km. Sonoridad a 90 Km/h: 69,4 dB.



PUNTO POR PUNTO

MAS CLARO IMPOSIBLE

Son cada vez más y la elección es cada día más difícil. La llegada del Clio al mercado español vuelve a poner entre la espada y la pared al comprador con «doscientos» nuevos datos de medidas, prestaciones, sensaciones al volante. Seguidamente analizamos determinados aspectos dando un orden al Clio y a todos sus rivales más directos, esperemos que esto ayude a más de uno.

ALTURA AL TECHO DELANTE

1º Volkswagen Polo	100 cm.
2º Opel Corsa	94 cm.
3º Renault Clio	93 cm.
Renault 5	93 cm.
5º Fiat Uno	92 cm.
Seat Ibiza	92 cm.
Citroën AX	92 cm.
8º Peugeot 205	90 cm.
9º Ford Fiesta	88 cm.

ALTURA AL TECHO DETRAS

1º Volkswagen Polo	91 cm.
2º Citroën AX	90 cm.
Fiat Uno	90 cm.
4º Opel Corsa	88 cm.
5º Ford Fiesta	87 cm.
Peugeot 205	87 cm.
Renault Clio	87 cm.
Renault 5	87 cm.
Seat Ibiza	87 cm.



Como se puede apreciar, el Clio no revoluciona el segmento en este sentido. Comenzamos con dos medidas que no cambian absolutamente nada en relación al modelo actual, por lo que todo se mantiene en su sitio.

EL MAS LARGO

1º Ford Fiesta	3,74 m.
2º Peugeot 205	3,705 m.
3º Renault Clio	3,70 m.
4º Fiat Uno	3,68 m.
5º Volkswagen Polo	3,655 m.
6º Renault 5	3,651 m.
7º Seat Ibiza	3,63 m.
8º Opel Corsa	3,62 m.
9º Citroën AX	3,49 m.

El cuadro demuestra que los fabricantes tienden a fabricar coches más largos dentro de este segmento. El Clio sin embargo se ha mantenido en un término medio superando la longitud del 5 actual pero sin llegar a las medidas del reciente Fiesta. Si podemos decir que es el que cuenta con la mayor distancia entre ejes.

EL MAS ANCHO

1º Renault Clio	1,64 m.
2º Seat Ibiza	1,609 m.
3º Ford Fiesta	1,606 m.
4º Renault 5	1,58 m.
5º Volkswagen Polo	1,58 m.
6º Peugeot 205	1,56 m.
7º Fiat Uno	1,558 m.
8º Citroën AX	1,555 m.
9º Opel Corsa	1,53 m.

El Clio ya supera en anchura de carrocería a todos sus rivales. Interiormente la maniobra no ha tenido demasiado éxito y la habitabilidad apenas aumenta respecto al Supercinco. Sin embargo se nota mucho en comportamiento.

CAPACIDAD DE MALETERO SIN ABATIR ASIENTO

1º Fiat Uno	298 dm3
2º Peugeot 205	264 dm3
3º Renault Clio	250 dm3
4º Seat Ibiza	248 dm3
5º Renault 5	240 dm3
6º Volkswagen Polo	210 dm3
7º Opel Corsa	200 dm3
8º Ford Fiesta	194 dm3
9º Citroën AX	187 dm3

CAPACIDAD DEL MALETERO CON EL ASIENTO ABATIDO

1º Fiat Uno	1.122 dm3
2º Seat Ibiza	910 dm3
3º Volkswagen Polo	860 dm3
4º Peugeot 205	797 dm3
5º Renault Clio	750 dm3
6º Opel Corsa	740 dm3
7º Renault 5	738 dm3
8º Citroën AX	720 dm3
9º Ford Fiesta	594 dm3

El recién llegado ha mejorado su capacidad de carga ligeramente superando al Seat Ibiza.

En cualquier caso la mayor longitud y anchura del Clio no se refleja en el espacio para equipaje y el último Fiat se muestra imbatible en este aspecto.

ANCHURA ENTRE REPOSABRAZOS

DELANTE

1º Uno: 1,33 m.
2º Ibiza: 1,24 m.
3º Clio: 1,24 m.
4º R-5: 1,22 m.
5º 205: 1,21 m.
6º AX: 1,20 m.
7º Polo: 1,20 m.
8º Fiesta: 1,20 m.
9º Corsa: 1,17 m.

DETRAS

Ibiza: 1,32 m.
Uno: 1,31 m.
Polo: 1,24 m.
R-5: 1,23 m.
Clio: 1,23 m.
Corsa: 1,23 m.
Fiesta: 1,20 m.
205: 1,20 m.
AX: 1,17 m.

ESPACIO PARA LAS PIERNAS EN EL ASIENTO TRASERO

MAX.

1º Fiesta: 35 cm.
2º Clio: 35 cm.
3º Uno: 34 cm.
4º 205: 33 cm.
5º R-5: 32 cm.
Ibiza: 32 cm.
Polo: 32 cm.
8º AX: 31 cm.
9º Corsa: 27 cm.

MIN.

1º Uno: 18 cm.
Ibiza: 18 cm.
3º Fiesta: 17 cm.
4º AX: 16 cm.
5º R-5: 15 cm.
Corsa: 15 cm.
7º Clio: 15 cm.
8º 205: 13 cm.
9º Polo: 10 cm.

Los pasajeros de las butacas delanteras del Clio, son los mayores beneficiados de la nueva estructura. También los de atrás, pero con la condición de que el conductor no sea muy alto y no retire demasiado el asiento.

AUTONOMIA

Estos datos reflejan la autonomía del Clio 1.2 y de sus rivales naturales, analizados en las páginas anteriores.

1º Peugeot 205	620 Km.
2º Seat Ibiza	545 Km.
3º Opel Corsa	540 Km.
4º Fiat Uno	532 Km.
5º Citroën AX	525 Km.
6º Ford Fiesta	500 Km.
7º Renault Clio	480 Km.
8º Renault 5	460 Km.
9º Volkswagen Polo	400 Km.

Un depósito de combustible con capacidad media unido a un consumo medio ponderado alto, relegan al Clio (como al R-5) a los últimos lugares de la clasificación. Sin embargo son casi 500 los kilómetros que se pueden recorrer con un depósito, lo que tampoco está nada mal.



ESPACIO
Nadie le quita al Fiat Uno su primera posición en capacidad de maletero. El Fiesta cuenta con el mayor espacio para los pasajeros de atrás.

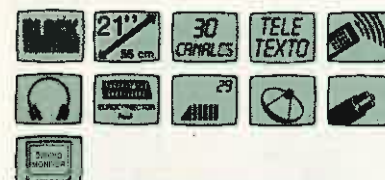
SERIE M TODO PANTALLA



M 2510



M 2121



M 2120



Euroconector 21 pins

DISEÑO MONITOR

La serie M está creada para sacar el máximo partido de la imagen, gracias a su diseño monitor. Una mayor superficie de pantalla respecto al frontal del televisor, para alcanzar la mejor imagen en todas sus dimensiones.

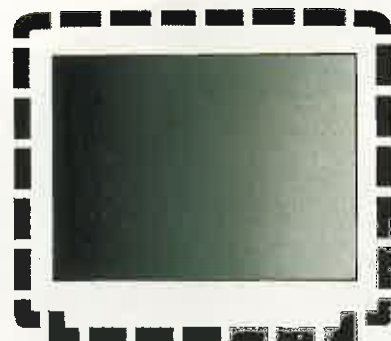
SONY da un nuevo paso adelante con la serie M y ofrece una gama en la que la imagen lo es todo.

Una serie integrada por los modelos M 2511, M 2510, M 2121 y M 2120 que, además de poseer como característica distintiva el diseño monitor, cuenta con prestaciones de primera línea.

Como el teletexto español, en el M 2511 y el M 2121, para recibir cualquier tipo de información, completa y puntualmente.

Altavoz

Los televisores que forman la serie M presentan una pureza de formas para disfrutar a toda pantalla de la calidad Black Trinitron.



El euroconector de 21 pins, una ventaja para hoy y una garantía para el futuro, ya que supone la mejor adecuación a los avances tecnológicos venideros.



Mando a distancia multifuncional M 2511 y M 2121

M 2511



Esta serie presenta indicaciones gráficas en pantalla que permiten visualizar los niveles de volumen, color, brillo, etc.

Su programación automática facilita memorizar y sintonizar automáticamente hasta 30 canales distintos.

Y para controlarlo todo de la forma más cómoda, la serie M dispone de mando a distancia multifuncional.

Serie M de SONY. Todo pantalla. Todo perfección Black Trinitron.

BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN



RENAULT CLIO FRENTE A FORD FIESTA

JAQUE AL REY

El Fiesta es el más vendido en este momento, y con él se las tendrá que ver el recién llegado Clio.

El nuevo Fiesta desembarcó en nuestro país con la intención de ser líder, y no ha parado hasta conseguirlo. Son ya 13 versiones las que se ofrecen, cuatro terminaciones, cinco motorizaciones, carrocerías de tres y cinco puertas, precios desde poco más del millón cien mil pesetas hasta el millón setecientas mil.

Por su parte el Renault Clio es bastante más coche que un R-5, y teniendo en cuenta el número de acabados, motorizaciones y carrocerías de que dispondrá, damos por seguro que se avecina una bonita contienda.

El Clio está ahora en condiciones de captar un tipo distinto de clientela, esos compradores de un nivel medio alto que

54 / Motor 16

quieren un pequeño representativo, un pequeño que les sirva para algo más que llevar los niños al colegio o ir a la compra. Renault comenzó a practicar esta política con la versión Baccara del 5, un modelo con todos los lujos imaginables reunidos en un utilitario. Ahora casi todos los Clio irán dirigidos a ese tipo de cliente, un público que Ford ya había captado con anterioridad.

Pero no basta con tener una carrocería atractiva...

Una de las mayores virtudes de los pequeños (y de los grandes) de Ford, es la buena terminación, la calidad de los materiales y la presentación general. El Clio va

a dar que hablar, ya que se ha cuidado mucho este aspecto. Se ha mejorado la calidad de los materiales, así como la terminación en su afán por comercializar algo más que un utilitario.

En el apartado mecánico y sin tener todavía confirmación oficial de las motorizaciones que vendrán a nuestro país, podemos decir que el Clio juega con algo de ventaja.

La versión de 1.100 centímetros cúbicos, se enfrenta directamente con la equivalente del Ford. Son 49 caballos del Clio, contra 55 no muy brillantes del Fiesta. Con los datos de ambos sobre la mesa, vemos que el Renault queda ligera-



mente por delante en prestaciones, pero el consumo se dispara respecto al menos potente de los Fiesta aspecto en el que el Ford lleva las de ganar. También hay que tener en cuenta, que el Clio de nuestras pruebas, iba equipado con una caja de cuatro marchas.

La nueva motorización del Clio, la de 1.200 centímetros cúbicos, no encuentra competencia en el Fiesta, lo que supone una ventaja adicional cara a captar una clientela más variada.

Enfrentando los dos motores de 1,4 litros con los que cuentan ambos modelos, queda más igualado el tema consumo y en cuanto a rendimiento, también el Clio supera al Ford excepto en recuperaciones.

Sin llegar a las versiones más deportivas, hay que hablar de la mecánica 1.6 S del Fiesta y de la 1.7 del Clio.



El Renault cuenta con la mayor cilindrada y también con un mayor número de caballos, pero a estas alturas, el Ford marca su territorio con un motor muy equilibrado y muy económico en relación a su rendimiento.

Algo parecido pasa con las versiones diesel con algo más de potencia y cilindrada en el Clio, pero con unas prestaciones muy similares y un consumo bastante más alto en el francés.

Como viene haciendo con otros modelos, la firma francesa Renault dará una sorpresa en el terreno del equipamiento. Y no solamente ofreciendo versiones completas a un precio atractivo (caso de los R-21), también dispondrá de una surtida lista de opciones a la altura de modelos superiores.

Respecto al modelo de Ford, Renault gana terreno ofreciendo para el Clio la opción de aire acondicionado. También se puede considerar una exclusiva en este segmento el ofrecer un equipo de sonido con los mandos en el volante, al estilo Renault 25.

El Clio se va a beneficiar del tirón que supone un producto nuevo, un producto atractivo descendiente de una raza de vencedores. La gente de Renault prepara una nueva revolución en el campo de los utilitarios y sin duda cuentan con un ganador.



ES CURIOSO...

El Clio se producirá en cuatro fábricas diferentes, con una capacidad total de 2.850 vehículos por día. Francia se encarga de terminar 1.550 vehículos cada día, Bélgica, 500. Portugal, 150. Y por último España, país donde se fabricarán 500 coches diarios.

En nuestro país además, se construyen parte de los motores 1.1, todos los Energy 1.4, parte de las cajas de cambios mecánicas y los trenes delanteros y traseros.

Hay datos que hablan por sí solos de lo que supone el lanzamiento de un nuevo modelo. En este caso la cronología del diseño nos vuelve a recordar el tiempo que es necesario para ver rodar un vehículo totalmente terminado.

En 1985, comenzaron a realizarse bocetos de lo que sería el Clio. En octubre del 85 ya se habían realizado maquetas a escala 1:1. En abril de 1986 se realizó una selección de cuatro proyectos y en mayo de 1987 se aceptaba la línea exterior. Pero hubo que esperar hasta octubre de ese mismo año, para que la disposición interior quedase aceptada, tras los estudios que habían comenzado en 1985.

El coeficiente de penetración en el aire (Cx), se ha rebajado desde 0,37 del R-5 de la primera generación, hasta 0,32, valor que ostenta el último producto, el Clio.

Se sigue simplificando el entretenimiento de las mecánicas, suprimiendo la primera revisión y alargando las demás hasta un kilometraje más coherente.

La organización en el trabajo de fábrica ha favorecido la automatización llevando a los técnicos de Renault a reducir de manera increíble el tiempo de montaje de un vehículo.

Renault 5	25 horas
Renault Supercinco	22 horas
Renault Clio	16 horas

El programa de ensayos del Clio, ha supuesto recorrer un total de 7 millones de kilómetros aguantando to-

do tipo de condiciones, desde los +50° de Marruecos hasta los -40° de Suecia.

Estas pruebas se realizan en periodos de 2 a 9 meses. En este tiempo, la mecánica sufre el equivalente a 5 ó 10 años de utilización por una clientela normal.

Se ha disminuido el número de piezas de la carrocería, pasando de 170 en el R-5 a 119 en el Clio. Sin embargo al reforzar al máximo el chasis para ofrecer una mayor rigidez, el peso total se ha disparado muy por encima del actual modelo.

El número de puntos de soldadura también se ha reducido pasando de 3.500 a 2.850.

El Supercinco tiene diferentes distancias entre ejes para sus modelos de 3 y 5 puertas.

El Clio conserva la misma medida en las dos versiones.



PORTATILES EL PEQUEÑO BLACK TRINITRON



Conexión de audio-video frontal



Euroconector de 21 pins



Mando a distancia multifuncional M 16 TE y M 14 TE

La televisión privada es un proyecto de futuro que ya forma parte del presente. Por eso SONY se avanza una vez más y destina sus televisores portátiles de 14 y 16 pulgadas a afrontar el reto de los tiempos, dándoles categoría de privados.

Televisores portátiles con categoría de privados y con toda la calidad Black Trinitron.

Televisores de pequeño tamaño y grandes prestaciones, como su conector A/V frontal, para conectar una videocámara o disfrutar de los videojuegos.

Televisores portátiles con conexiones para video, ordenador y equipos de

audio a través de su euroconector de 21 pins, que los convierten en auténticos monitores.

Y con la toma de auriculares, puede verse y oírse la televisión con todo de

talle y realismo, además de con la mayor independencia.

Además, los modelos M 14 TE y M 16 TE incluyen teletexto español para acceder, de forma puntual y completa, a toda la información.

Estos televisores portátiles están equipados con sintonizador y memorizador de emisoras, con una capacidad de hasta 30 programas. Incorporan On screen display (Indicaciones gráficas en pantalla). Y poseen un completo mando a distancia para dominar todas las funciones fácil y cómodamente.

Todo para avanzar, desde hoy, la televisión privada.



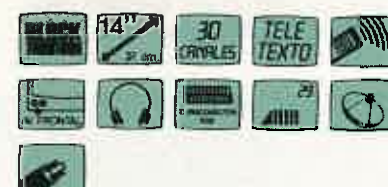
M 16 TE



M 16



M 14 TE



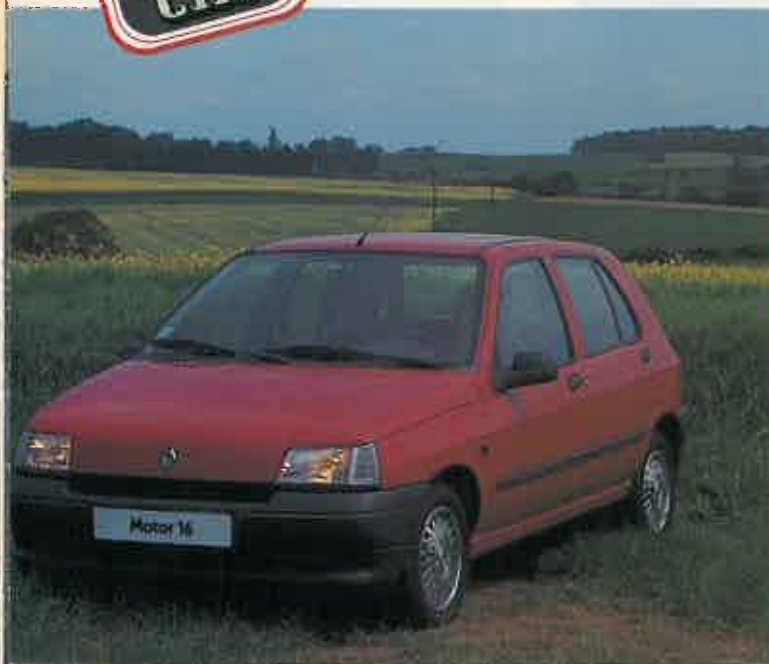
M 14



M 14 EW



BLACK TRINITRON
SONY
LA NUEVA IMAGEN



PRECIOS DE CHOQUE

DE MILLON, A MILLON Y MEDIO

El nuevo Renault empieza a venderse en Francia el 1 de junio a unos precios muy competitivos, que van del millón y medio de pesetas.

EN España, la comercialización se iniciará en el mes de septiembre y aunque los precios no serán idénticos a los del mercado francés, sí habrá un paralelismo sólo condicionado por las peculiaridades de equipamientos que se adopten en nuestro país.

Los precios del Clio en Francia son algo superiores a los del Supercinco, pero la diferencia está compensada por la mayor riqueza de equipamiento del nuevo modelo. Es levemente más caro, pero hay mayor profusión de elementos tales como elevalunas eléctricos, cinturones de seguridad de altura regulable, etc. en el equipamiento de serie. Como ejemplo concreto, el Supercinco de 1.700 centímetros cúbicos cuesta en Francia 1.387.000 pesetas, mientras el Clio de mecánica similar, sale por 1.480.000 pesetas.

Frente a modelos de otras marcas, sus tarifas son competitivas. El Clio 1.4 de 80 caballos de potencia cuesta 1.332.000 pesetas, lo mismo que el Citroën AX GT de 85 caballos y unas 30.000 menos que el Peugeot 205 de igual motor que el AX. El Clio 1.2 está en 1.180.000 pesetas, precio equivalente al del Supercinco GTR (motor de 1.237 centímetros cúbicos) y al del Fiesta CLX 1.4, en tanto que el Fiat Uno 70 SX llega a 1.200.000 pesetas.

En cuanto a las opciones, destacar la presencia del sistema antibloqueo de fre-

VERSIONES 3 PUERTAS	
Clio RL 1.1	982.000 Ptas.
Clio RN 1.1	1.073.000 Ptas.
Clio RL 1.2	1.061.000 Ptas.
Clio RN 1.2	1.134.000 Ptas.
Clio RT 1.2	1.226.000 Ptas.
Clio RN 1.4	1.191.000 Ptas.
Clio RT 1.4	1.285.000 Ptas.
Clio RT 1.7	1.433.000 Ptas.
Clio RL 1.9 D	1.258.000 Ptas.
Clio RN 1.9 D	1.341.000 Ptas.

VERSIONES 5 PUERTAS	
Clio RL 1.1	982.000 Ptas.
Clio RL 1.1	1.028.000 Ptas.
Clio RN 1.1	1.119.000 Ptas.
Clio RL 1.2	1.108.000 Ptas.
Clio RN 1.2	1.180.000 Ptas.
Clio RT 1.2	1.272.000 Ptas.
Clio RN 1.4	1.237.000 Ptas.
Clio RT 1.4	1.332.000 Ptas.
Clio RT 1.7	1.480.000 Ptas.
Clio RL 1.9 D	1.304.000 Ptas.
Clio RN 1.9 D	1.387.000 Ptas.
Clio RT 1.9 D	1.478.000 Ptas.

LAS OPCIONES	
Cambio de 5 V. (RL 1.1)	26.000 Ptas.
Cambio automático (1.4)	91.000 Ptas.
Servodirección	48.000 Ptas.
ABS	133.000 Ptas.
Aire acondicionado	133.000 Ptas.
Elevalunas y retrovisores exteriores eléctricos y antivaho	31.000 Ptas.
Alarma	55.000 Ptas.
Cristales tintados	20.000 Ptas.
Limpia-lava luneta	21.000 Ptas.
Faros antiniebla	13.000 Ptas.
Tapicería sésil cuero	9.000 Ptas.
Asiento tras. partido	19.000 Ptas.
Ruedas de aluminio	32.000 Ptas.
Pintura metalizada	27.000 Ptas.
Pintura negra barnizada	17.000 Ptas.
Techo practicable	34.000 Ptas.
Cerraduras con mando a distancia y elevalunas eléctricos	46.000 Ptas.
Equipo audio 1020	18.000 Ptas.
Equipo audio 3020	27.000 Ptas.
Equipo audio 5020	42.000 Ptas.
Equipo audio 4 x 6 W	75.000 Ptas.

nos Bosch electrónico, la dirección asistida, siendo algunas de ellas exclusivas de determinados modelos. En cualquier caso y aunque esto no quiere decir que tales precios vayan a ser los mismos para España, son una referencia muy válida que dice bien a las claras de la competitividad de este modelo.

NOVEDADES

RECAMBIOS EUROPEOS

EL desafío de la Europa del 93 afecta de lleno al sector del recambio del automóvil. La desaparición de las fronteras económicas en la Comunidad Europea es un reto para los fabricantes y distribuidores de recambios españoles. Para afrontar este futuro, nueve de los más importantes mayoristas de recambios en España han creado, junto con las sociedades francesa GROPAUTO y alemana TS-UNION el Grupo Unión de Recambistas Europeos.

NUEVO PROYECTO. En este nuevo proyecto, aparte de sociedades españolas también participan sociedades francesas y alemanas.



El objetivo de esta nueva empresa es su propio desarrollo dentro del sector de la automoción, y mejorar los resultados de todos los asociados y asegurar su continuidad comercial, financiera y humana. Para alcanzar este objetivo en el plazo de dos años, el Grupo Unión cuenta con unos recursos humanos de 774 empleados y 90 establecimientos distribuidos por toda la geografía nacional.

Con la creación de esta nueva empresa se pretende fortalecer la competitividad de los mayoristas asociados a través de una estrategia de marketing común y un objetivo muy preciso: vender más y mejor, no solamente en nuestro país sino en el resto de la Comunidad Europea.

Otra de las metas que se han planteado los responsables del Grupo en España será la fabricación de algunos recambios que les permita ser mucho más competitivos. Proximamente se comercializará un sistema de aire acondicionado para automóviles de pequeña cilindrada realizado íntegramente por la nueva empresa.

Javier Solano

El Grupo Unión de Recambistas Europeos pretende fortalecer la competitividad de los mayoristas asociados

MADRID **GUINDAS DE LA SEMANA**
En Garaje 98 (Castello 98) están siempre a la última. Ahora nos ofrecen nada más y nada menos que un Mazda MX5 con acabado de lujo. Es de color rojo y tan sólo ha recorrido 103 kilómetros. Dispone de dos capotas, (dura y blanda), airbag, radiocassette, elevalunas eléctricas, cristales tintados, aire acondicionado etc. Su precio es muy atractivo: 4.500.000 Ptas.



BARCELONA
EN Consava 3 que está en la Autovía de Castelldefels kilómetro 5,800 tienen a la venta otra oportunidad. Se trata de un Renault Super 5 GTL Saga con 0 kilómetros en su marcador. El coche fue utilizado por la marca del rombo en la promoción de ventas de esta serie. Es de color azul metalizado y como extras ofrece radiocassette. Dispone de una garantía de 1 año de fábrica y cuesta 1.150.000 pesetas.



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	316 / 4 p.	1985	Air. Aco.	1.650.000	Auto Ampuria
BMW	528 i	1987	Full Equip.	2.100.000	Auto Ampuria
BMW	524 td	1986	Full Equip.	1.875.000	Auto Lago
Mercedes	190 E 16 V	1986	Full Equip.	3.500.000	Auto Lago
BMW	325 ix / 2 p.	1987	Full Equip.	3.800.000	Auto París
Audi	200 T. Quattro	1987	Full Equip.	3.200.000	Auto París
BMW	728 i	1988	Full Equip.	2.700.000	A. S. Busquets
Alfa Romeo	90 S	1986	Full Equip.	1.100.000	A. S. Busquets
BMW	325 i	1987	Air. Aco. / M-Technic	2.900.000	A. Albelda
BMW	318 i / 4 p.	1987	Air. Aco. / Spoiler	1.800.000	A. Albelda
BMW	M-3	1987	Full Equip.	4.500.000	Bertolín
BMW	635 CSI	1986	Full Equip.	4.500.000	Bertolín
Renault	11 Turbo	1986	Air. Aco.	900.000	Bikar
Fiat	Uno 70 SX/3 p.	1987	Elevalunas / Cierre	850.000	Bikar
BMW	316 i	1988	Air. Aco.	1.650.000	Carmelo
BMW	323 i	1984	Air. Aco.	1.700.000	Carmelo
BMW	325 ix / 4 p.	1987	Full Equip.	3.750.000	Dipauto
Audi	90 2.2	1987	Full Equip.	1.900.000	Dipauto
BMW	320 i / 4 p.	1986	Pint. Metalizada / Elevalunas	2.375.000	Elite Motor
BMW	524 td	1985	Air. Aco. / Pint. Metalizada	1.570.000	Elite Motor
BMW	635 CSI	1986	Full Equip.	5.000.000	Fersán
BMW	320 i / 4 p.	1985	Air. Aco. / Llantas	1.900.000	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.	1.800.000	Hispamóvil
Mercedes	190 2.3 16 V	1986	Full Equip.	4.500.000	Hispamóvil
BMW	325 i	1987	Air. Aco. / Llantas / Alarma	2.700.000	Keldenich
Ford	Sierra Cosworth	1989	Air. Aco. / ABS / Llantas	3.150.000	Keldenich

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 PARÍS, S. A. Rda. General Milla, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 14. Tel. 21 14 21. **TARRAGONA**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**

CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
DIPAUTO, S. A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITE MOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 94. **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**

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	M-535	1986	Cuero / Air. Aco.	2.950.000	Martín i Conesa
BMW	535 i	1989	Full Equip.	5.800.000	Martín i Conesa
Fiat	Croma CHT	1987	Air. Aco.	1.300.000	Motor Central
Renault	25 GTX	1985	Air. Aco. / Llantas / Radio	1.250.000	Motor Central
BMW	524 td	1984	Full Equip.	2.000.000	Motorlux
BMW	520 i	1984	Air. Aco. / Llantas / Elevalunas	1.700.000	Motorlux
BMW	325 i	1986	Llantas / Air. Aco. / Techo	2.600.000	Movilnorte
Opel	Kadett GSi	1987	Techo	1.300.000	Movilnorte
BMW	735 i	1988	Cuero / Climatizador	5.100.000	Muntaña
Rover	820 16 V.	1987	Techo / Llantas / Climatizador	1.750.000	Muntaña
BMW	324 d	1987	Air. Aco. / ABS / Llantas	2.500.000	Noguera Piñol
Lancia	Thema 2.0. i.e.	1985	Climatizador	1.500.000	Noguera Piñol
BMW	524 td	1986	Full Equip.	2.600.000	R. Calatayud
Rover	827 Sterling	1987	Full Equip.	2.600.000	R. Calatayud
BMW	520 i	1985	Full Equip.	1.700.000	Rex Motors
Alfa Romeo	75 2.5 QV	1987	Radiocassette	1.400.000	Rex Motors
Alfa Romeo	75 Twin Spark	1988	Full Equip.	1.650.000	Ruera Sport
Opel	Kadett GSi 2.0	1987	Techo	1.400.000	Ruera Sport
Renault	19 GTD	1989	Air. Aco.	1.150.000	Sánchez Motor
Mercedes	300 D	1985	Full Equip.	1.200.000	Sánchez Motor
BMW	318 i	1986	Air. Aco. / Llantas / Radio / Spoiler	1.500.000	Stinus
Renault	21 TXE	1986	Air. Aco. / Radio	1.150.000	Stinus
Fiat	Uno SX	1988	Radio / Techo	900.000	T. Cayma
Opel	Kadett 1.3 S/4p	1986	Radio	850.000	T. Cayma
BMW	535 i	1985	Full Equip.	2.400.000	Turalsa
Mercedes	230 E	1987	Air. Aco. / Elevalunas / Alarma	3.500.000	Turalsa
BMW	320 i	1983	Full Equip.	1.800.000	Velomóvil
Lancia	Thema ie	1985	Full Equip.	1.700.000	Velomóvil

MARTIN I CONESA. Emilio Grahñ, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osmá, 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 Planto-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. P. 1. San Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. Madrid-Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR Ctra. Nacional II, Madrid-Barra, 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**
VELOMOVIL, S. A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

JEEP CHEROKEE Y
WRANGLERPARA
TODOS
LOS
GUSTOS

Después de muchos tira y afloja, por fin van a llegar en cantidades suficientes. A partir de ahora es Renault quien se va a encargar de su importación y distribución en

España, en virtud de sus acuerdos con Chrysler tras la adquisición por parte de ésta de American Motors.

Para España sólo se han decidido por dos modelos: el Cherokee Limited y el Wrangler Texan.

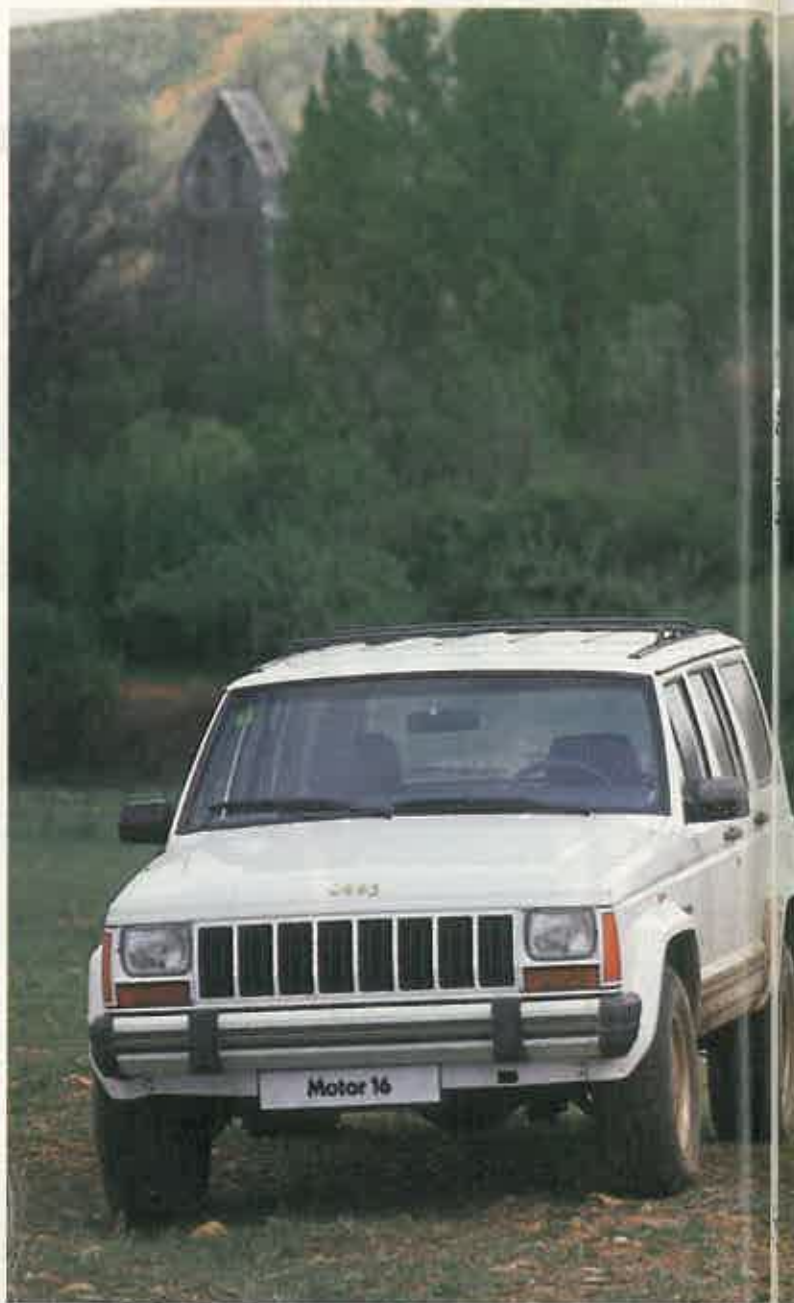
SON dos coches totalmente distintos y por lo tanto dirigidos a un público, cuyo único punto en común es la afición al todo terreno. El Cherokee es un todo terreno de lujo que incorpora un equipamiento en el cual no le falta casi nada, pero sus virtudes no residen únicamente en su equipamiento, sino que van mucho más lejos. Para empezar hay que hablar de la carrocería, que tanto por cuestiones estéticas como de diseño, se encuentra entre las más avanzadas del sector. El aspecto se asemeja bastante al típico familiar americano, puesto que su línea es más baja de lo que suele ser habitual en los todo terreno. En lo que se refiere a su estructura, la peculiaridad de esta carrocería reside en que su desarrollo ha sido realizado mediante técnicas de diseño por ordenador, con lo cual se ha podido realizar una carrocería autoportante, con los elementos del chasis integrados en la misma. De esta forma, se ha conseguido una fórmula robusta y ligera, con lo que el peso total del coche se ve muy beneficiado.

Otro de los puntos brillantes del más lujoso de los Jeep, es su polifacética caja de transferencia que posibilita rodar con sólo tracción a las ruedas posteriores, con tracción a las cuatro ruedas y el diferencial central libre, con las cuatro ruedas engranadas y el diferencial central bloqueado y con las cuatro ruedas y las reductoras. Estas múltiples posibilidades permiten adaptar el coche perfectamente a cualquier tipo de condición de la carretera o el camino. La suspensión delantera es de muelles con un eje rígido guiado por cuatro brazos longitudinales. Detrás la solución es el típico eje rígido con balanzas, que aunque no es demasiado vanguardista, es un valor seguro en cuanto a fiabilidad.

El confort de marcha es bueno y gracias a la agilidad del potente motor de cuatro litros de gasolina, se pueden afrontar viajes largos con toda comodidad. Por ahora sólo se comercializa en España con caja de cambios automática de cuatro velocidades, pero no se descarta que en un futuro se amplíe la gama con otros modelos con caja de cambios manual e incluso con un motor turbodiesel de origen Renault. Es una lástima que no esté disponi-

TODO TERRENO.

Jeep es, actualmente, un sinónimo de todo terreno, por eso los productos que llevan este nombre en el motor no pueden defraudar.





HERMANOS DIFERENTES.
El interior del Wrangler (arriba) es mucho más sobrio, mientras que en el Cherokee (abajo) no falta de nada.

ble la opción del ABS, que es equipo de serie en otros mercados.

A pesar de las generosas dimensiones del Cherokee, su agilidad en el campo es notable. Esta claro que no se trata de un coche trialero, pero no se achica ante los obstáculos. Su especialidad son los terrenos blandos.

Por su parte, el Wrangler hereda el espíritu inicial de los Jeep; funcionalidad y agilidad. De todas formas, con el Wrangler se han hecho algunas concesiones al confort, tales como los asientos o una instrumentación muy completa.

La concepción de este coche es totalmente diferente que la del Cherokee. Su chasis es de corte clásico con unos largueros sobre los cuales va atornillada la carrocería. La suspensión es de ejes rígidos y ballestas tanto delante como detrás y la transmisión es engranable, con un ingenioso sistema de rueda libre en el eje delantero.

Por su filosofía, el Wrangler está dirigido a un público más deportivo que busca un verdadero trepador. Los 105 caballos de potencia de su motor de gasolina, están en el punto justo que permiten unas aceleraciones razonables y una capacidad trepadora sobresaliente. Los desarrollos del cambio son bastante largos para evitar que el consumo por carretera sea excesivo. Es mucho más duro de suspensión que sus hermanos, pero se desenvuelve con soltura en carretera y ciudad.

La política comercial de Renault en lo que se refiere a estos dos vehículos es muy agresiva y en ambos casos el precio es muy atractivo contando con el completo equipamiento de serie, que en el Cherokee incluye los asientos regulables eléctricamente, el aire acondicionado, las ventanillas eléctricas, el cierre centralizado, el control automático de velocidad y otros muchos detalles. Por su parte en el Wrangler el equipamiento está de acuerdo con el espíritu del coche y se limita a lo esencial, pero no hay grandes ausencias. La dirección asistida y el volante regulable en altura son elementos que se agradecen, pero se echa en falta una capota blanda, que ni siquiera se ofrece como opción, por ahora. El Cherokee cuesta 4.800.000 pesetas y como única opción dispone de la pintura metalizada, que supone 45.000 pesetas más. Por su parte, el Wrangler cuesta 2.335.000 y la pintura metalizada cuesta 29.000 pesetas.

Dadas las buenas cifras de ventas de este segmento durante los últimos años, las expectativas del importador son vender 2.000 unidades al año, de las cuales el 60 por ciento corresponderían al Cherokee y el resto al Wrangler. Si la demanda fuese favorable, esta cantidad se iría incrementando hasta llegar a un tope de cuatromil unidades al año. El inicio de las ventas está previsto para junio.

Víctor Piccione

FICHA TECNICA

	CHEROKEE	WRANGLER
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	3 988	2 464
Árbol de levas	Lateral	Lateral
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección	Inyección
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	178cv(131kw)/4 550	105cv(77kw)/5 600
Pas. máximo / r.p.m.	30,1mkgt(295Nm)/2 800	17,9mkgt(175Nm)/3 000
TRANSMISION		
Tracción	Engranable a las 4 ruedas	Engranable a las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática 4 vel	Manual 5 velocidades
DIRECCION		
Sistema	Circulación bolas, asistida	Circulación bolas Asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	10,2
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Disco vent/tambor	Disco vent/Tambor
SUSPENSIONES		
Delantera	Eje rígido Muelles	Eje rígido Ballestas
Trasera	Eje rígido Ballestas	Eje rígido Ballestas
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1 500	1 370
Largo/ancho/alto (mm)	4 288/1 790/1 630	3 813/1 676/1 765
Capacidad del depósito (l)	76,5	76
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad Máxima (km/h)	170	145
Consumo Urbano (l/100 km)	16,7	15,7
A 90 km/h (l/100 km)	9,6	10,4
A 120 km/h (l/100 km)	13,1	17,6

miles de tapones con premios de hasta 1.000.000 de Ptas.



DYNOL

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



Dynamic
AUTOMOCION E INDUSTRIA

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





M3 Sport Evolution

LA EVOLUCION DE LA SERIE 3 NO TIENE LIMITE.

La Serie 3 de BMW, o cómo satisfacer con una sola gama los gustos y necesidades más dispares. Las respuestas empiezan en el 316i y se multiplican sin límite.

La evolución recorre esta gama de 18 modelos, con nuevas incorporaciones. Formas muy distintas de entender la tecnología, la seguridad y el dinamismo. Dinamismo que se siente a flor de piel en el M3 Sport Evolution o se disfruta a

cielo descubierto en el M3 Cabrio, y que tiene su origen en la experimentada motorización cuatro cilindros de BMW.

Sobre la base de un seis cilindros de la Serie 3, el nuevo Z1 constituye el máximo exponente de esta progresión. Un roadster de diseño único, con puertas escamoteables y carrocería de materiales sintéticos, autorregenerable tras leves golpes. Otro prodigio de la tecnología BMW.



Z1



M3 Cabrio

NI TECHO.

Junto a las berlinas, los deportivos, los touring y los diesel de la Serie 3, estos nuevos modelos amplían aún más el horizonte de su elección.

Así, ahora, la evolución en prestaciones comienza en los 102 CV del 316i y llega a los 238 CV del M3 Sport Evolution.

Y eso no es todo. En cada Serie 3 se hace patente el esfuerzo de la marca en seguridad activa y pasiva para que este

dinamismo se disfrute en calma. Con el máximo confort que se vive en su interior. Y todo lo que ofrece su Equipamiento Integral de serie, de un extremo a otro de la gama.

Ahora todo ello le permitirá llegar aún más lejos en el placer de conducir en una serie que no conoce límites. La Serie 3 de BMW.



PRUEBA

Motor 16

PEUGEOT 605 SVI CONTRA BMW 520i Y MERCEDES 200 E

ASALTO FINAL

El Peugeot 605 ha sido concebido para escalar a los segmentos más altos copados por los fabricantes alemanes. Nada mejor que un enfrentamiento directo para ver el resultado del asalto.

ESTE enfrentamiento entre el aspirante y los dos consolidados campeones se produce con las motorizaciones de dos litros por ser las que inicialmente no se van a ver afectadas por la normativa anticontaminación.

De todos los aspectos, hemos prestado una atención especial a cuestiones de habitabilidad y calidad de acabado, que se pueden extrapolar al resto de las respectivas gamas.

Tras un detenido estudio de lo que ofrece cada uno de los modelos, podemos calificar al Peugeot como el más amplio, al BMW como el más deportivo y al Mercedes como el más cómodo.

En lo que se refiere a calidad de acaba-



VIRTUDES

- Comportamiento
- Amplitud interior
- Precio

PEUGEOT 605 SVI
PRECIO: 3.600.000 pts

- Motor ruidoso
- Situación rueda de repuesto
- Tacto del freno

DEFECTOS

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Buen acabado
- Frenos

BMW 520i
PRECIO: 4.024.414 pts

- Asientos poco envolventes
- ABS opcional
- Opciones caras

DEFECTOS

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Buen acabado
- Comportamiento noble

MERCEDES 200 E
PRECIO: 4.389.604 pts

- Equipo pobre
- Desarrollos largos
- Plazas traseras justas

DEFECTOS

SIN PROBLEMAS.

El comportamiento es uno de los puntos brillantes del Peugeot 605



PASION ALEMANA.

El BMW es el que mejor admite hacer algún pinito más o menos deportivo.



COMO LA SEDA.

El Mercedes es el más cómodo y el que tiene la suspensión más blanda.



do, argumento que tradicionalmente ha sido el caballo de batalla de los constructores alemanes, hay que decir que Peugeot se ha acercado peligrosamente a sus rivales, pero todavía hay diferencias y, en particular el Mercedes, está situado en una posición de privilegio en este aspecto.

Si hacemos un repaso a todos los aspectos del coche, nos encontramos con dos conceptos clásicos de berlina con motor delantero longitudinal y tracción a las ruedas posteriores en los alemanes y una concepción más moderna de motor delantero transversal y tracción delantera en el Peugeot. Esto condiciona otros puntos tales como la habitabilidad, que es muy favorable en el 605 o el comportamiento.

Los tres motores rondan los 120/130 caballos, pero tienen caracteres totalmente distintos. Hay que anticipar que dentro de muy poco BMW dispondrá de una culata de cuatro válvulas por cilindro en su 520i, lo cual supondrá una inyección de potencia muy importante en el seis cilindros bávaro. Actualmente el motor más brillante es el francés, pero paga el tributo de una rumorosidad algo superior a la de sus rivales. El seis cilindros de BMW es muy suave pero se ve traicionado por unos desarrollos un poco largos en cuarta y quinta. Por su parte el cuatro cilindros de Mercedes tiene una potencia algo menor, pero resulta muy elástico. Sus cifras de aceleraciones y recuperaciones son menos brillantes que las de sus rivales por culpa de los desarrollos del cambio. Cu-



OPEN ROAD

VIAJES EN MOTO

FICHA TECNICA

	605 SVI	BMW520I	MERCEDES 200 E
MOTOR			
Disposición	Del transversal	Del longitudinal	Del longitudinal.
Nº de cilindros	4 en línea	6 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1998	1990	1996
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	8,8 a 1	9,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	130cv(94kw)/5 600	129cv(94kw)/6 000	122cv(90kw)/5 200
Par máximo / r.p.m.	17,8mkg(175Nm)/4 800	16,7mkg(163Nm)/4 300	17,5mkg(175Nm)/3 500
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 4 marchas
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,5/14,1/19,2	6,9/12,7/19,4	8,6/15,5/24,5
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	24,4/32,7	26,0/32,6	33,6/-
Embrague	Mecánico	Hidráulico	Hidráulico
DIRECCION			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,3	2,5	2,7
Diámetro de giro (m)	12	11	11,2
FRENOS			
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos
Detrás	Discos	Discos ventilados	Discos
Antibloqueo	Sí	Opcional	Sí
SUSPENSIONES			
Delantera	MacPherson	Independiente	Independiente
Trasera	Doble triángulo	Brazos transversales	Indep multibrazo
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Aleación 6x15	Chapa de 6x15	Chapa de 6x15
Neumáticos	195/65 HR15	195/65 HR 15	185/65 HR 15
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg.)	1 325	1 400	1 320
Capacidad del depósito de combustible	80	80	70



PERSONALIDAD FAMILIAR.

Los tres coches comparados en esta prueba disponen de un espacio útil suficiente para viajar holgadamente.

riosamente la caja de cambios original es de cuatro velocidades y la quinta está disponible como opción.

Cualquiera de los tres modelos tiene un comportamiento fuera de serie, pero sin dudas, el 605 destaca por la facilidad de conducción y la seguridad que transmite a sus ocupantes. Las tarados de suspensión están en un término medio, ni muy duros, ni muy blandos. El único punto mejorable es la sensibilidad del pedal del freno, que no permite dosificar bien el esfuerzo y enseguida actúa el sistema antibloqueo. ➤

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 EDELWEIS. Velázquez, 94 (28006 MADRID)
o Diagonal, 534 (08006 BARCELONA)
Por favor, envíame el folleto de Rutas Lucky Strike Open Road.

Nombre _____

Dirección _____

CONSUMOS	605 SVI	BMW 520i	MERCEDES
Datos en l/100 km			
CIUDAD			
A 30,1 km/h de promedio	11,5	11,4	11,1
CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	6,9	7,4	7,0
En conducción rápida	12,9	14,1	13,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	8,6	10,0	8,7
A 140 km/h de cruce	10,2	11,2	11,3
A 180 km/h de cruce	13,9	14,4	14,0
CONSUMO MEDIO POND.			
Litros/100 km	9,8	10,1	9,6
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	770	740	680

PRESTACIONES	605 SVI	BMW 520i	MERCEDES
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	200,7	200,3	198,7
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	18,3	18,0	18,9
1.000 m. salida parada (seg.)	33,2	33,1	33,9
0-100 km/h (seg.)	11,8	11,8	12,6
Metros recorridos	198	198	222
RECUPERACION			
400 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	18,5	19,9	20,2
400 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	21,8	22,2	--
1.000 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	33,4	36,7	37,5
1.000 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	39,0	41,9	--
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	11,3	12,4	13,5
Metros recorridos	312	336	355
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	17,9	19,6	--
Metros recorridos	507	541	--

FRENOS	605 SVI	BMW 520i	MERCEDES
A 60 Km/h	16,0	14,6	15,8
A 100 Km/h	42,8	41,4	41,5
A 120 Km/h	65,9	63,9	61,8
Distancias en metros			

SONORIDAD	605 SVI	BMW 520i	MERCEDES
Al ralentí	50,7	45,7	45,5
A 60 Km/h	62,1	59,8	59,7
A 90 Km/h	65,4	61,9	65,8
A 120 Km/h	70,3	67,1	69,3
A 140 Km/h	74,5	71,2	71,8
A tope	78,8	76,6	76,6
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios			

EQUIPAMIENTO	605 SVI	BMW 520i	MERCEDES
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	OP	OP
Volante regulable	SI	SI	OP
Paros antiniebla	SI	OP	OP
Aire acondicionado	SI	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	OP	OP	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	OP
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/OP	OP
Cierre centralizado	SI	SI	OP
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Luz interior orientable	SI	OP	NO
Faros regulables desde el interior	SI	OP	SI



BUEN NIVEL.
Los cuadros son todos muy completos. Los volantes del Peugeot y del Mercedes son bastante grandes.

Por su parte, el BMW está claramente influenciado por el toque deportivo que da la marca a todos sus modelos y es el que tiene la suspensión más dura. Es un coche que admite muy bien una conducción deportiva, a lo cual colaboran definitivamente los frenos y la rapidez y precisión del cambio de marchas. La dirección es muy precisa y nunca se llega a tener esa desagradable sensación de que las ruedas delanteras flotan.

Para concluir sobre el apartado dinámico, diremos que el Mercedes es el que mejor trata a sus ocupantes y más que rodar se desliza sobre el asfalto. Su compor-

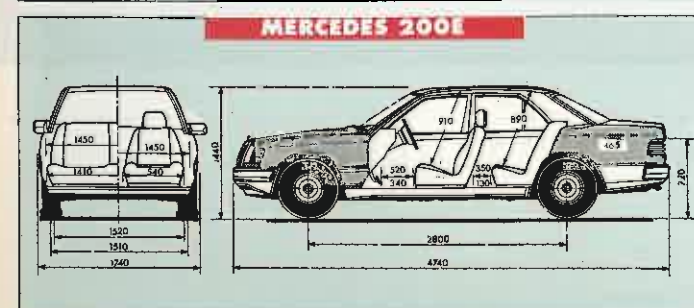
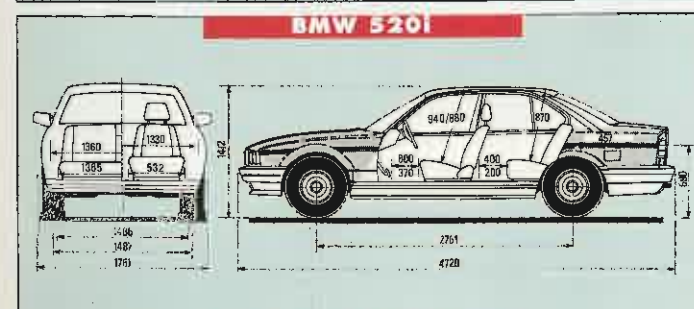
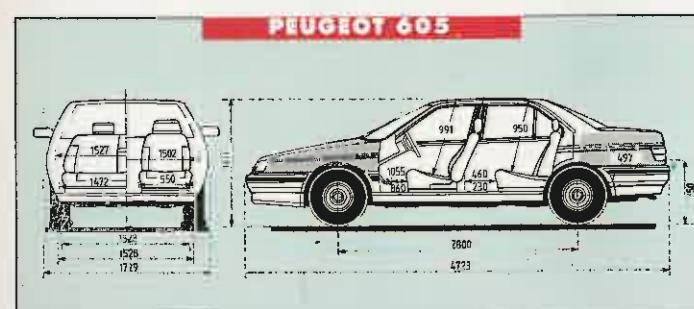
tamiento es muy noble, pero la carrocería se inclina algo más. Los frenos son infatigables y permiten que se abuse de ellos. Aunque se puede rodar muy rápido por cualquier carretera, el Mercedes tiene un espíritu de corredor de fondo, lo suyo son las largas distancias.

Estos tres coches están dirigidos a un público de buen nivel adquisitivo y por lo tanto bastante exigente en lo que se refiere a cuestiones de acabado y equipamiento. Es este aspecto, en Peugeot han tirado la casa por la ventana y han presentado un coche que lo tiene casi todo. La presentación es muy atractiva y la calidad de los

materiales y acabado es buena. El paquete de opciones que ofrece la marca, pone al 605 al más alto nivel.

Tanto BMW como Mercedes tienen políticas comerciales totalmente diferentes a la del Peugeot. El equipamiento de serie de ambos se limita a lo justo y se completa con una amplia gama de opciones que, en cualquiera de los dos casos, supondría una buena cantidad de dinero más para ponerse al nivel del 605.

La posición al volante es buena en cualquiera de los tres modelos, tal y como corresponde a unas máquinas pensadas para realizar largos desplazamientos.



BUENA AMPLITUD.
El 605 (arriba) es el más amplio en las plazas traseras. El BMW (centro) y Mercedes (abajo) son algo más pequeñas, pero suficientes para dos, o tres adultos.



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

Con el Climatizador **Diavia**



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.

MECANICA

PEUGEOT	2º	Peugeot entra en este segmento con una mecánica alegre y técnicamente avanzada. La transmisión es muy adecuada a nuestro país.
BMW	1º	BMW presenta el conjunto más equilibrado de los tres. El motor es enérgico pero de funcionamiento suave. La transmisión está bien adaptada.
MERCEDES	2º	El cuatro cilindros de Mercedes tiene un excelente rendimiento, pero la transmisión, con unos desarrollos muy largos, lo penaliza a la hora de apretar la marcha.

CONFORT

PEUGEOT	3º	En esta versión del 605 el confort se ve penalizado por un nivel sonoro por encima de lo deseable en esta categoría. Los tarados de suspensión son correctos.
BMW	2º	El talante ligeramente deportivo que normalmente da BMW a todos sus modelos se refleja en una suspensión algo más dura que la de sus rivales.
MERCEDES	1º	En este punto, los Mercedes siguen destacando, tanto por la suavidad de sus suspensiones, como por el bajo nivel sonoro. Los asientos permiten realizar largos viajes sin fatiga.

COMPORTAMIENTO

PEUGEOT	1º	La tracción delantera y la excelente estabilidad del 605 los sitúan en una posición de ventaja respecto a las estructuras más clásicas de los coches alemanes.
BMW	2º	Las reacciones del BMW son muy nobles y en él se puede disfrutar de una verdadera conducción deportiva, pero esto requiere un nivel algo más elevado que en el Peugeot.
MERCEDES	2º	También muestra unas reacciones muy nobles, pero la suspensión blanda pasa factura a la hora de rodar rápido por carreteras con muchas curvas.

CARROCERÍA

PEUGEOT	1º	La disposición mecánica del 605 permite que el habitáculo de éste sea el más amplio en todos los sentidos, excepto en lo que se refiere a altura interior, que no obstante es suficiente.
BMW	2º	El BMW se encuentra en una situación intermedia: con un maletero muy amplio y de formas bastante regulares, por lo que resulta muy aprovechable.
MERCEDES	3º	El Mercedes tiene una buena altura interior de habitáculo, pero en cambio es el que dispone de menos espacio para los ocupantes de las plazas traseras.

RENDIMIENTO

PEUGEOT	1º	Este nuevo motor es muy alegre y se recupera con toda facilidad desde muy pocas vueltas. Los consumos son razonables en cualquier circunstancia.
BMW	1º	El BMW acelera con mucha alegría, pero los desarrollos, un poco largos, penalizan las recuperaciones. El consumo está dentro de lo razonable.
MERCEDES	2º	El buen hacer de este cuatro cilindros se ve penalizado por unas relaciones pensadas para las autopistas alemanas en lugar de para nuestras tortuosas carreteras.

ECONOMÍA

PEUGEOT	1º	Es la oferta más barata de los tres y dispone de un buen equipamiento de serie. La calidad de acabado está en consonancia con el precio.
BMW	2º	El precio es elevado y el equipamiento hay que completarlo con extras para ponerlo al nivel del Peugeot. No obstante la calidad de terminación es superior.
MERCEDES	2º	El equipo de serie es muy elemental. Para ponerlo al mismo nivel de equipamiento que el Peugeot, hay que invertir una buena cantidad más. Es el que mejor acabado tiene de los tres.

No es fácil sacar una conclusión con tan brillantes competidores. Si sólo tenemos en cuenta el bolsillo, está claro que el coche francés se lleva el gato al agua, puesto que la diferencia es realmente notable.

Hoy por hoy, los dos coches alemanes siguen ligeramente por encima del aspirante, pero es difícil justificar un precio tan dispar. Por otra parte, la imagen y la fama que han conseguido los alemanes sigue siendo un argumento contra el cual no es fácil luchar. Lo que sí que se puede asegurar es que Peugeot ha entrado con fuerza y va por el buen camino.

GRAN CLASE.

Los tres protagonistas disfrutan de una gran clase.

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo



DATOS DEL COMPRADOR

Peugeot 605 SVi. Importador: Peugeot Talbot España S.A. Carretera de Villaverde km 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 3472000. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.100 puntos de asistencia en toda España. **BMW 520i.** Importador: BMW Ibérica S.A. Pº de la Castellana 149. 28046 Madrid. Tel. (91) 450 60 01. Garantía: Un año en piezas y mano de obra. Red de postventa: 58 puntos de asistencia. **MERCEDES 200E.** Importador: Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24. Tel. (91) 431 94 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 92 puntos de asistencia. **OPCIONES: PEUGEOT 605 SVi.** Asientos con regulación eléctrica y calefacción: 110.000 pts. Asientos con regulación eléctrica y calefacción + techo corredizo: 235.000 pts. Asientos con regulación eléctrica y calefacción + Tapicería de cuero: 345.000 pts. Asientos con regulación eléctrica y calefacción + techo corredizo + Tapicería de cuero: 470.000 pts. **BMW 520i.** Diferencial autoblocante: 103.910 pts. ABS: 220.002 pts. Servotronic: 49.221 pts. Airbag: 186.130 pts. Pintura metalizada: 118.608 pts. Antirrobo con alarma y mando a distancia: 106.001 pts. Alarma: 47.355 pts. Techo corredizo: 163.556 pts. Techo corredizo eléctrico: 213.289 pts. Elevalunas eléctrico delantero y trasero: 85.147 pts. Tapicería de cuero: 325.745 pts. Limpia y lavafaros: 74.515 pts. Aire acondicionado: 292.758 pts. Climatizador automático y aire acondicionado: 551.019 pts. Ordenador de a bordo: 93.613 pts. Lámpara lectora de mapas: 13.502 pts. **MERCEDES 200E.** Pintura metalizada: 153.881 pts. Tapizado en tela especial: 34.314 pts. Tapicería en cuero: 347.529 pts. Diferencial autoblocante: 195.377 pts. Indicador de temperatura exterior: 25.536 pts. Volante y palanca de cambio revestidos en cuero: 35.388 pts. Airbag: 527.611 pts. Cambio de cinco marchas: 91.371 pts. Columna de dirección regulable eléctricamente: 65.569 pts. Cierre centralizado: 65.303 pts. Aire acondicionado: 498.900 pts. Aire acondicionado automático: 558.999 pts. Elevalunas delanteros eléctricos: 118.370 pts. Elevalunas delanteros y traseros eléctricos: 203.490 pts. Llantas de aleación: 182.609 pts.

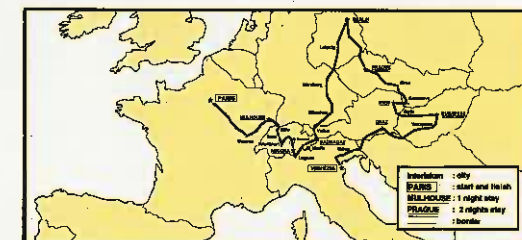


El placer de viajar

Pan European, la última novedad de Honda para los amantes de largos recorridos, una moto pensada y desarrollada para realizar grandes

distancias, una moto confiada a un único amortiguador con 10 posibilidades de reglaje en tensión de muelle y 120 mm de recorrido, la configuran como una moto de extraordinaria comodidad.

La Honda ST 1.100 es sin duda la gran alternativa de Honda para los amantes de largos recorridos.



comoda, confortable y segura.

La nueva Honda ST 1.100 Pan European, posee un motor revolucionario de cuatro cilindros en «V» a 90 grados capaz de alcanzar 100 CV a 7.500 rpm., una potencia que afluye linealmente y sin vibraciones.

Un avanzado sistema de suspensión trasera

Rally Pan European-Paris-Venecia

Pide información a tu concesionario sobre Rally París-Venecia, la gran aventura que se inicia en París hasta llegar a la romántica Venecia, pasando por los Alpes suizos y los lagos italianos.



Pan-European



MOTUL con HONDA

HONDA

Sólo cuando no se conocen límites, cuando se superan todas las normas, cuando se es innovador, avanzado, exclusivo, se puede hacer una gran creación.

Así es Peugeot y así ha hecho su gran creación: El Peugeot 605.

Desde la armónica fluidez de su línea, a la perfecta estabilidad de su marcha. Desde el lujoso confort de su espacio interior, a la sofisticación de su completo equipamiento. Todo en el Peugeot 605 está concebido para ser algo grande en el mundo del automóvil.

A la nobleza de su línea, el Peugeot 605 añade una concepción tecnológica sin precedentes. Así el Peugeot 605 SV24 dispone de un motor de 6 cilindros,

24 válvulas, de 200 C.V. DIN de potencia, con sistema exclusivo de admisión variable que garantiza un par excepcional a todos los regímenes, sistemas de control integrado de encendido y de inyección multipunto secuencial.

La suspensión del Peugeot 605 SV24, nacida de concepción asistida por ordenador y fruto de la gran experiencia de Peugeot en la alta competición, es independiente a las cuatro ruedas, con tren delantero triangulado de geometría optimizada y tren trasero de doble triangulación superpuesta y planos controlados con gestión electrónica de amortiguación. Un revolucionario concepto de suspensión, a la cabeza mundial de la tecnología, que ofrece en todas las circunstan-

cias, una sensación inigualable de firmeza y suavidad. De esta forma, confort y estabilidad no resultan incompatibles en ninguna circunstancia.

Si añadimos su dirección de asistencia variable y el sistema antibloqueo ABR, obtenemos el total dominio tecnológico del placer y la seguridad.

Placer y seguridad que se sienten físicamente cuando se entra en su espacio interior: una atmósfera de alto refinamiento donde el cuero y las vetas de madera de nogal dan el toque definitivo a lo que ya robaba la perfección.

Con el Peugeot 605 aparece una nueva dimensión en el mundo del automóvil.

La gran creación.

PEUGEOT 605	SRI	SVI	SV 3.0	SV 24
Cilindrada (cm ³)	1.998	1.998	2.979	2.979
Número de cilindros	4	4	6	6
Número de válvulas por cilindro	2	2	2	4
Potencia máxima a r.p.m.	130/5.600	130/5.600	170/5.600	200/6.000
Combustible (naturaleza)	con o sin plomo	con o sin plomo	sin plomo	sin plomo
Alimentación	inyección multipunto	inyección multipunto	inyección multipunto	inyección multipunto secuencial
Frenos (delanteros/traseros)	discos/discos	discos/discos ABR	discos/discos ABR	discos/discos ABR
Velocidad máxima (Km/h)	203	203	223	235

Modelo presentado: Peugeot 605 SV 24.

 **PEUGEOT 605**



LA GRAN CREACION

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



- Potencia: 118 CV. ■ Motor Turbo Intercooler inyección electrónica. ■ Radiador de aceite. ■ Cambio 5 velocidades de relación cerrada. ■ 4 frenos de disco, los delanteros autoventilados. ■ Equipado de serie excepcionalmente.
- P.V.P. 1.647.870 Pts.*

Uno, che passione!

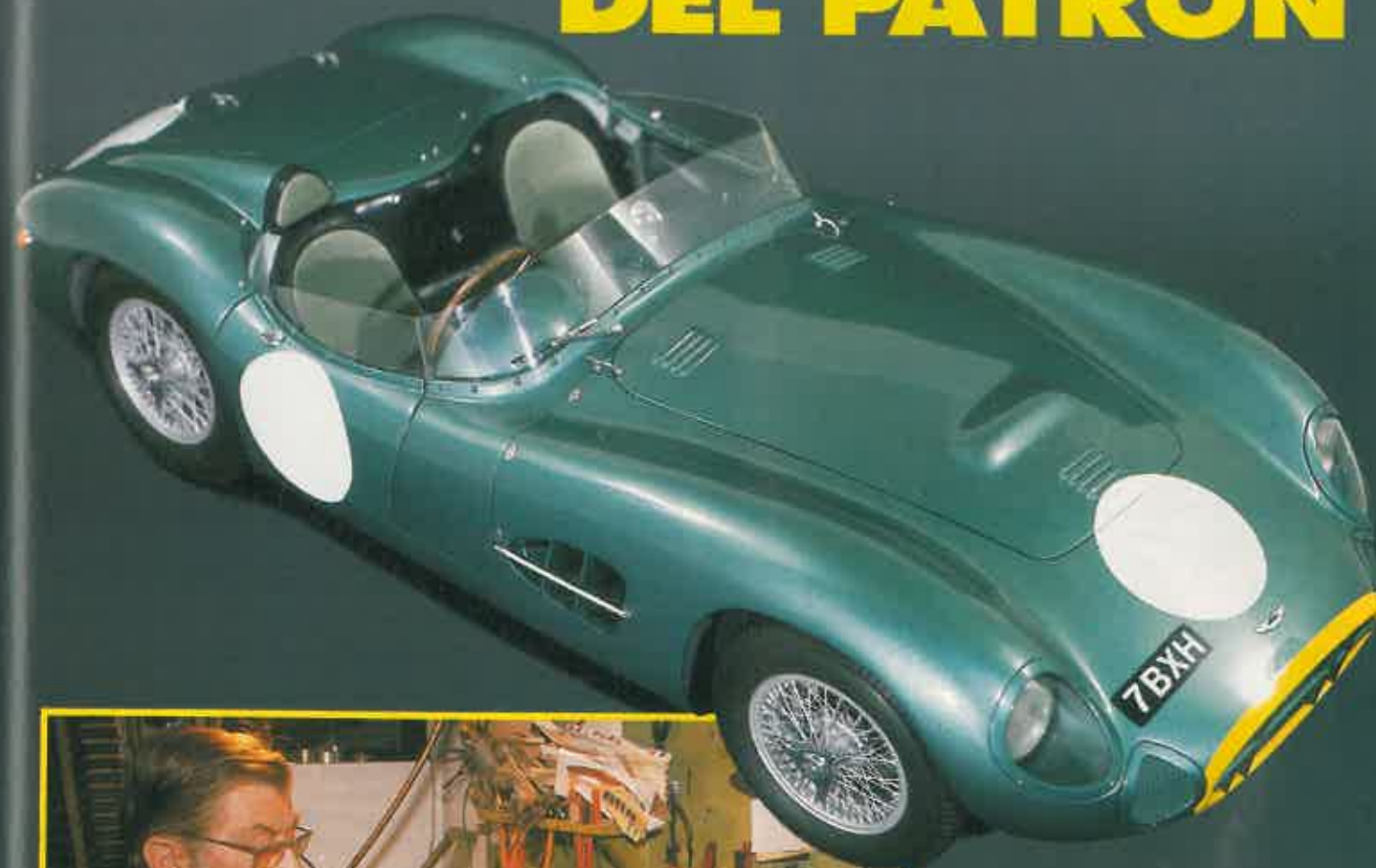
FIAT
TECNOLOGIA LIDER

*En litros y segundos. Se advierte del riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos.

FUERA DE SERIE

ASTON MARTIN DBR - 2

EL PEQUEÑO COCHE DEL PATRON



La última obra de Manuel Olivé es una réplica, que hizo por encargo, del Aston Martin DBR 2 de 1957 que perteneció al patrón de la marca británica.

HACE unos meses presentábamos el Ferrari Testarossa que había construido Manuel Olivé. Entonces decíamos que acostumbraba a trabajar en dos coches a la vez para así desintoxicarse de los problemas del uno con los del otro. Este es pues el coche que construyó al mismo tiempo que el Ferrari y que al igual que éste es una obra de arte.

Se trata de un magnífico Aston Martin

CASI DE VERDAD.

Una vez terminadas, a las maquetas que contruye el artista catalán no les falta ningún detalle de los que tiene el modelo original.

DBR 2 de 1957 réplica del que perteneció al patrón de la casa británica, Victor Gauntlett y que se subastó hace un año en Mónaco. Fue adjudicado por nada menos que cuatrocientos cincuenta millones de pesetas.

Pues bien, Gauntlett se quedó sin el original, pero desde hace muy poco posee una espléndida réplica obra que Manuel Olivé realizó por encargo de una tercera persona que quería que el patrón de Aston Martin volviera a tener su coche aunque fuera un modelo a escala.

Cuando al artista catalán se le propuso el trabajo se sintió muy contento pues pensó que podría trabajar con más información de la que suele tener: «Ya que el coche es para el responsable de Aston Martin, podré disponer de los planos y así trabajar con mayor precisión», se dijo. Su desilusión fue completa cuando le informaron de que en fábrica no había nada de nada. Así pues tuvo que emplear su método habitual: encerrarse durante tres días a solas con el coche, que estaba nada menos que en Nueva York.



ENTREGA EN MANO.

El propio Manuel Olivé se encargó de entregar su miniatura a Victor Gauntlett.

MUCHAS HORAS DE TRABAJO.

No sólo lo que se ve está perfecto. El proceso es largo y laborioso para hacer una réplica exacta incluso de las piezas que quedan escondidas.

Tomó fotografías de todo, unas doscientas, y midió todo lo medible: «más que un sastre» comenta riendo al recordarlo. Pero aun así hay cosas imposibles de medir y sólo en el momento de la elaboración aparecen los problemas. Es entonces cuando Olivé realmente «construye» su maqueta, deduciendo cotas, radios y algunos mecanismos imposibles de ver aún en el coche real ya que normalmente no pueden despiezarse para tomar minuciosa nota de todos los detalles.

Como sus otras obras, este coche está realizado a la escala de 1/10, consta de un número de piezas que oscila entre las siete y las ocho mil, y ha supuesto un año de dedicación. En él todo se mueve, todo funciona, como por ejemplo es posible colocar el seguro de la marcha atrás en el cambio, las puertas se abren con un mecanismo de cable como el real, los seguros que sujetan los capó cumplen con su cometido e incluso las agujas de los relojes son piezas aparte, no están pintadas como una simple decoración. Sólo le falta moverse.

Una obra de arte es cada llanta de radios Borrani, con 72 de esos elementos, y con el dibujo de la «mano radiante» y las letras Borrani en los cubos de ruedas.

En cuanto a la pintura empleó una acrílica y, para obtener el tono exacto, dispuso de muestras originales. Los otros componentes son los habituales que viene utilizando el maquetista barcelonés: latón, varillas calibradas, cuero, tela, acero inoxidable, etc. Se da la circunstancia de que en esta ocasión, para fabricar los radios tuvo que partir de un hilo de cinco déci-

SOLO LE FALTA MOVERSE.

En esta ocasión las llantas de radios Borrani han necesitado una elaboración meticulosa.



mas que debió hacer adelgazar a un diámetro de cuatro para que tuviese la medida exacta: «Es que con setenta y dos radios, una décima cada uno, significan siete milímetros y entonces la rueda parecería mucho más pesada».

Es una muestra más del perfeccionismo de este artista de la miniatura de prestigio mundial que cada vez se supera a sí mismo, porque cada nueva obra es un nuevo reto. Y en esta ocasión el mejor cumplido vino de un viejo especialista de Aston Martin ya retirado y que en su día había trabajado con estos coches. El hombre se extasió ante la miniatura, la acribilló a fotos, y finalmente le dijo a Manuel Olivé: «Hace unos años tuvimos que reconstruir un DBR 2 similar a éste. Como no había planos "interpretamos" la carrocería lo mejor que pudimos. El resultado no nos acabó de convencer, no tenía la misma gracia que el original, pero en cambio las curvaturas de su modelo son perfectas». Mejor halago, imposible.

José Luis Aznar

Fotos: M. Olivé y J.L. Aznar



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.

Antes de salir a la carretera, instale el mejor sistema de seguridad: un Goodyear GT. Su exclusivo diseño de surcos hiperbólicos consigue una excelente adherencia sobre firme mojado. Y sus prestaciones sobre firme mojado son impresionantes: espere a probarlo en seco. Sobre cualquier terreno, la tecnología GT le garantiza la máxima tranquilidad al volante. El GT le transportará a usted y a los suyos durante miles y miles de kilómetros con total seguridad. Además, su especial construcción reduce al mínimo el nivel de ruido y le permite circular en completo silencio. Esta temporada pise sobre seguro. Y, por el precio de un neumático, instale todo un Goodyear GT.



LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

GOODYEAR

TAKE ME HOME

ESTUDIAR PARA LA F-1

EL motivo de esta carta, es en primer lugar felicitar al Sr. Corbetta por su artículo «F-1: Escudería Tyrrell». Desde hace bastante tiempo he seguido sus artículos y siempre me han impresionado, pero el reportaje que he citado con anterioridad me lleva a transmitirle mi más cordial felicitación.

Aprovecho esta oportunidad para pedirles que me aclaren una duda. Se trata de saber qué estudios son necesarios para poder dedicarse al cálculo y a la construcción de motores de combustión interna. Es decir para llegar a ser algo «parecido» a George Ryton.

Rafael Padillo
Montilla (Córdoba)

R.- En primer lugar le agradezco los halagos sobre mi trabajo, no creo que sea para tanto. Referente a su pregunta, quiero aclarar que George Ryton es ingeniero aeronáutico y se dedica a trabajar con chasis y suspensiones, así como a todo aquello que está relacionado con la aerodinámica del monoplaza en cuestión.

Para llegar a ser ingeniero de «motores» de Fórmula 1 hay que matizar que en términos generales, técnicos de la talla de Hans



Mezger, Mauro Forghieri, Bernard Dudot, Keith Duckworth han estudiado la carrera de ingeniería industrial y posteriormente se han especializado en termodinámica, hidromecánica, tratamientos termoquímicos de materiales diversos...

Se trata de una carrera muy difícil en la que sólo una élite llega a tener un papel destacado. En cualquier caso, lograr entrar a formar parte del departamento de motores de Fórmula 1, cualquiera que sea la marca, se puede considerar un éxito y sólo los elegidos alcanzan a ser el máximo responsable de un proyecto.

CERRADURA SIN LLAVE

HACE más de seis meses, concretamente el seis de noviembre me acerqué al concesionario en el que había comprado mi Opel Corsa Swing 1.0.

El objeto de mi visita no era otro que el comprar un tapón de gasolina, ya que el que traía el coche se había estropeado. Me atendió un empleado que tomó la clave de la cerradura y me indicó que tendría que esperar más de un mes para recogerlo.

Cuando transcurrió este plazo fui a recogerlo y me dijeron que el tapón no estaba. Llamé un mes después y me indicaron que el recambio seguía sin llegar. En el mes de marzo, cansado de esperar, llamé a General Motors y me dijeron que lo resolverían. Dos días después me llamaron para decirme que fuera a recogerlo al concesionario.

Como me temía, cuando me personé en el concesionario, el tapón no había llegado y el responsable de recambios me indicó que el retraso era responsabilidad de Opel. Me informé del tema y resulta que a pesar de que únicamente hay dos mil cerraduras diferentes, en esta marca son incapaces de resolver el tema.

Por desgracia no es ésta la primera vez que sufro un problema de este tipo con Opel. En honor a la verdad tengo que reconocer que con el coche estoy muy contento, pero no puedo decir lo mismo del servicio post-venta, en el que únicamente me dan buenas palabras.

Rafael Giménez
Madrid

MOTOR ADIABATICO

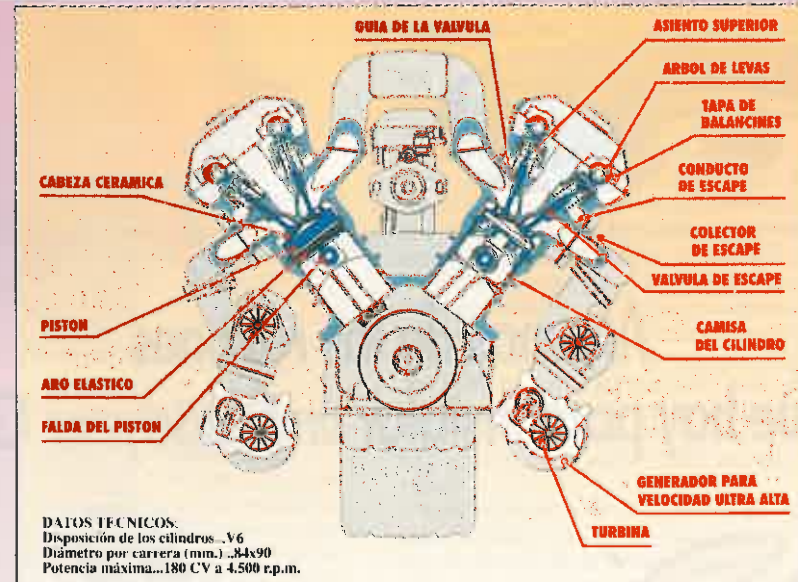
HE oído hablar de los llamados motores adiabáticos y tan sólo conozco de ellos que no necesitan circuito de refrigeración. Me gustaría que me explicaran cómo es posible esa técnica y que me aclararan cómo son esos motores.

Francisco Hernández
Majadahonda (Madrid)

R.- Efectivamente usted ha oído bien y los motores adiabáticos soportan altísimas temperaturas sin necesidad de recurrir a la refrigeración, ya sea líquida o por aire.

La realización de estos motores ha venido posibilitada por los nuevos materiales cerámicos con los que se fabrican las piezas del motor que más calor soportan durante la combustión.

Como ejemplo le remitimos al motor biturbo de seis cilindros firmados por Isuzu. Se trata de un motor Diesel de 2.992 centímetros cúbicos que rinde 180 ca-



DATOS TÉCNICOS.
Disposición de los cilindros... V6
Diámetro por carrera (mm.)... 84x90
Potencia máxima... 180 CV a 4.500 rpm.

ballos. Sus partes móviles como el pistón, válvulas o las turbinas están realizadas en parte o totalmente en cerámica y pueden alcanzar temperaturas de hasta 900 grados sin problemas.

Además de su mayor sencillez

y menor peso, este motor puede instalarse encapsulado debajo del automóvil, bajando de esta manera el centro de gravedad y sin necesidad de tener que recurrir a radiadores ni a tomas aerodinámicas.

Es una fotocomponedora de Harris.

6. La primera experimentada en el Gobierno Office y la primera serie fue vendida Stecher-Traung Corporation, de

Hasta 1950, la primera experimentada en el Gobierno Office y la primera serie fue vendida Stecher-Traung Corporation, de

Exteriormente presenta como semejante, por valores, a una Intertec de doble

son fotomátrix, contenerlas, un mar cada matri

la F-1, radical crisol fusión

El linotip corriente apad el matri fotocompon

ario tener preser determinado

El Matri originado pe

que desci

Cada matri

acercamiento o distancia entre las

letras es determinado exactamente por el grueso de cada matriz metálica. Las matrices están contenidas en almacenes con tapas transparentes. En que los canales, en esta manera en comprendidos todos necesarios para la caja baja —mir

presentada gráfico, dur Graphic Arts Hay

Fotoseiter tipia, muy funcio

alta, las tecl

de las m

no exclu

Objetivos y

En la torre

El cuerpo

Una máquina

objetivos y de cuatro

Cada almacén

En refrescos, lo tengo claro

PSICOL

Programáticos excepcionales de consecuencias en

En los primeros modelos, la máquina estaba provista de una torre de ocho objetivos y de sólo dos almacenes, para los cuerpos base 8 y 12: entendemos por cuerpo base

En la matriz. Con este equipo se obtenían 11 cuerpos distintos. Luego aparecieron las matrices con cuerpo 6, con el que se obtenían los cuerpos 4, 5, 6, 7 y 8, mientras con el cuerpo 8 se conseguían los cuerpos 5, 6, 7, 8 y 10.

La torre doble de 14 objetivos, con un cuerpo base de 12 puntos, permite obtener los cuerpos 6 al 36

El linotip corriente apad el matri fotocompon

Objetivos y

En la torre

El cuerpo

Una máquina

objetivos y de cuatro

Cada almacén

En los primeros modelos, la máquina estaba provista de una torre de ocho objetivos y de sólo dos almacenes, para los cuerpos base 8 y 12: entendemos por cuerpo base

En la matriz. Con este equipo se obtenían 11 cuerpos distintos. Luego aparecieron las matrices con cuerpo 6, con el que se obtenían los cuerpos 4, 5, 6, 7 y 8, mientras con el cuerpo 8 se conseguían los cuerpos 5, 6, 7, 8 y 10.

La torre doble de 14 objetivos, con un cuerpo base de 12 puntos, permite obtener los cuerpos 6 al 36

El linotip corriente apad el matri fotocompon

Objetivos y

En la torre

El cuerpo

Una máquina

objetivos y de cuatro

Cada almacén

objetivos y de cuatro

Cada almacén





DESARROLLO FIRESTONE

La firma de neumáticos Firestone está invirtiendo más de 4.000 millones de pesetas en la ampliación estructural y tecnológica de su centro técnico internacional ubicado en Roma.

Este programa incluye la construcción de un nuevo laboratorio de investigación científica y pista de pruebas adicionales. El nuevo laboratorio prestará prioridad al desarrollo químico de nuevos materiales que resulten más favorables para la ecología, todo ello con la tecnología más avanzada. En el aspecto de las pistas, se van a ampliar las ya existentes y se van a construir otras nuevas, una de ellas con un peralte continuo de un 20 por ciento para favorecer las altas velocidades sostenidas. Otra pista se dedicará en exclusiva al problema del aquaplaning, con sensores de alta tecnología que transmiten a un panel de datos conectados con la pista, todos los detalles del comportamiento de los neumáticos.

SUNICSA EN ESPAÑA

De la unión de dos importantes empresas, ICSA (Ingenieros Consultores S.A.), especializada en Consultoría de Gestión y recursos Humanos y SUN Expansion, líder francés en marketing y comunicación interna, nació hace un año SUNCISA, que con Yves Bannel como director general, es la primera empresa nacional dedicada exclusivamente a la solución de los problemas de Comunicación y Marketing Interno como huelgas, absentismo laboral, bajo rendimiento, falta de motivación en los trabajadores...



BIBLIOBUSES PEGASO PARA CASTILLA-LEON

La Comunidad Castellano-Leonesa ha ampliado su oferta cultural con la adquisición de cuatro bibliobuses Pegaso, que se suman a los diecinueve adquiridos en años anteriores.

En estos vehículos, de 8,5 metros de longitud, se podrán consultar más de 4.000 volúmenes, escuchar música, ver películas...



LUBRICANTES GAMA ALTA DE CEPSA

LOS lubricantes CEPSA Retto comprenden productos de base sintética y productos de base mineral que han sido experimentados en bancos de pruebas tan duros como pueden ser la Fórmula 1 y la alta competición.

Para el usuario normal, la gama CEPSA Retto presenta entre otras ventajas el menor consumo de combustible y lubricante, el mejor arranque en frío, menor fricción y una mayor duración del lubricante que se estima en unos 40.000 kilómetros o un año en el caso del producto Motores Altas Prestaciones.

LUIS ASTOLFI Y ALFA

EL popular jinete español Luis Astolfi ha decidido cambiar «su montura habitual de cuatro patas» por otra «más moderna de cuatro ruedas»

y para ello ha elegido un Alfa 164 3.0 V6. Astolfi tendrá, de esta manera, la oportunidad de disfrutar domando los 192 caballos de potencia que es capaz de proporcionar el motor de esta amplia berlina que llega a alcanzar una velocidad máxima que ronda los 230 kilómetros por hora.

Luis Astolfi recogió reciente-



mente las llaves de su nuevo Alfa 164 de manos de Paolo D'Innocenti, director de marketing de Alfa Romeo Española, S.A., que aprovechó la ocasión para desear muchos éxitos al jinete en su carrera deportiva.



LIBERTY LLEGA A MADRID

LIBERTY, prestigiosa firma que cuenta con numerosas tiendas en las ciudades más importantes del mundo, llega ahora a Madrid, concretamente a la calle Castelló número 111.

Liberty no es una firma conocida solamente por sus telas, sino también por el estilo tan especial con el que ha creado toda una nueva colección de artículos de regalo muy en la línea del Art Nouveau que tanto interés despierta entre la gente en la presente década.



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.



OPEL KADETT

AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



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

100.000 PTAS.
DE SOBRETASACION

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



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

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



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

AUTOTODO, S. L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36-68 (zona Ríos Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

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

REVERSA

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.**

Antor 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

PROFESIONALES DEL AUTOMOVIL

Añadiendo a su actividad nuestro revolucionario pulido AL-TEFLON

Pueden ganar cada mes hasta 1.000.000 de pesetas O MAS

Teléfono: (96) 323 62 21

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

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 108 - 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

ALFA 75 TS 2.0 aire acondicionado, 87, rojo, seminuevo, 6 meses garantía 1.300.000 ptas
BMW 528 i, aire acondicionado, 88, blanco, 6 meses garantía 1.800.000 ptas Facilidades
SEAT Ibiza L 1.2 5 puertas, 88, blanco, seminuevo, 6 meses

garantía 775.000 ptas
MERCEDES 190 2.3 16 V, 85, grafito, seminuevo, 6 meses garantía 3.800.000 ptas
TRIUMPH TR7, 80, azul, 6 meses garantía 1.000.000 ptas
MERCEDES 300 E, Full, 86, blanco, 6 meses garantía

4.300.000 ptas Facilidades
FIAT Uno, 88, blanco, 6 meses garantía 780.000 ptas Transfendo
OPEL Rekord 2.2 i, 85, azul metalizado, 6 meses garantía 1.450.000 ptas
BMW 628 CSI, 83, rojo, 6 meses garantía 2.300.000 ptas

PEUGEOT Pininfarina Cabriolet, 70, gris metalizado, 6 meses garantía 2.000.000 ptas
OPEL Corsa, 87, blanco, 6 meses garantía 625.000 ptas
PORSCHE 924, techo, azul metalizado, 80, 6 meses garantía 1.450.000 ptas

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

SE vende Range Rover, cinco puertas, aire acondicionado, llantas de aluminio, enganche de remolque, matrícula M-1591-FM. Teléfono: 314 62 41. Precio: 2.800.000 ptas.
PARTICULAR: Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 y 464 47 22.

particular vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Tel.: (964) 21 21 77 (oficinas).

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

SUZUKI Swift blanco 1.3 GTI 16 CV, M-JB, agosto 88, 30.000 km. 1.100.000 ptas., a negociar. Tel.: 326 39 75 (a partir de las 20.00 horas).

PARTICULAR vende Audi 100 CD Diesel, año 85, extras, muy buen precio. Tel.: 747 02 31.

IBIZA GLX 1.500, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio: 1.000.000 ptas. Tel.: 742 30 64.

¡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.

SANGLAS Yamaha 400, buen estado. Tel.: 254 69 27.
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. Import-Automoción. Apartado 375. 30500

Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

CLASICOS o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra. «Compramos y recogemos en toda Es-

paña». Pagamos riguroso contado, «incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar». Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

DETECTOR DE RADAR
BEL-EURO-Vector 3
85.000 ptas.
12 % IVA incluido
30 días de prueba

DISTRIBUIDORES BEL EN ESPAÑA
Oficinas generales
Paseo Castellana, 40
28046 Madrid
Departamento Comercial
Teléfono: (943) 83 54 30

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

SANGLAS Yamaha 400, buen estado. Tel.: 239 63 89. Angel.
ALFA Romeo 33 QV, noviembre 85, 39.000 km, siempre en garaje. 750.000 ptas. Razón: Jorge. Tel.: (93) 753 28 24.
PORSCHE 911 Carrera 3.3, impecable, de

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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



VEN A VERNOS Y
¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!



AUTOMOVILES TEO
ALTO

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



NEUMATICOS 12 MARCAS EN OFERTA

De 15 a 35% dto.
Montaje gratis
Tel.: 476 13 11

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

ELADIO VENDE

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

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00



28045 MADRID

PIONEER Philips Car KENWOOD GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

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

CITROËN AX

Modelo T2S, color negro, M-IP, perfecto estado, muchos extras, precio muy interesante.
Tel.: (91) 754 40 66, ext. 228 Miguel

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

BMW M 635 CSI, 286 CV, Full Equipe, impecable. Tel.: (911) 21 53 24.

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

AUTOMOVILES - NACIONALES E IMPORTACION - GARANTIZADOS - FINANCIACION HASTA 60 MESES

RUNAR
AUDI 100, 85 - 1.250.000
FIAT UNO, 87: 600.000
MERCEDES 190 E, 86: 2.400.000
BMW 320i, 4 PUERTAS, 86: 1.950.000
CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta:
Pº Santa M.ª de la Cabeza, 53
28045 MADRID
Tel.: 468 55 50
Talleres:
C/ Parador del Sol, 14
28019 MADRID
Tel.: 469 00 52

POR FIN EN ESPAÑA LAS AUTENTICAS FUNDAS
100% ALGODON MADE IN GERMANY
IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR
DECOTON, S. L.
C/ Cordera de Valladolid, 19.
Tel.: (91) 258 26 12

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía
del mercado. El mayor y el mejor
surtido de coches en Madrid.

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

ESTA SEMANA

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Precio
Seat Málaga 1.5 Inyección	88	Negro	1.025.000	Peugeot 205 GTX	87	Negro	990.000
Seat Ibiza 1.5	87	Blanco	770.000	Peugeot 205 SRD	86	Blanco	890.000
Seat Ibiza 1.5 Crono	89	Blanco	1.060.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	Blanco	950.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	88	Rojo	925.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A.	87	Gris	1.100.000
Fiat Uno SX 5 p.	89	Gris	975.000	Peugeot 309 SR	87	Blanco	975.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	Rojo	1.275.000	Peugeot 405 Mi 16 V Full Equip	88	Gris	2.450.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	Champán	790.000	Peugeot 505 GTI Automático A.A.	85	Gris	1.150.000
Renault Supercinco GTS 5 p. A.A.	87	Rojo	885.000	Citroën AX 14 T2S 5 p.	89	Blanco	925.000
Renault 9 TSE	89	Azul	980.000	Citroën AX GT	88	Rojo	980.000
Renault Express Diesel	89	Blanco	925.000	Citroën BX 19 GT	85	Gris	925.000
Renault 11 GTX A.A.	86	Negro	825.000	Citroën C-15 Club RE	89	Blanco	960.000
Renault 11 TSE	85	Azul	725.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	Rojo	845.000
Renault 11 TXE	89	Gris	1.100.000	Ford Escort 1.3	85	Gris	690.000
Renault 21 TXE A.A.	87	Azul	1.425.000	Ford Escort 1.4	87	Blanco	870.000
Renault 21 Manager A.A.	89	Gris	1.575.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	Rojo	925.000
Renault 25 V6 Turbo Full Equip ABS	86	Gris	1.975.000	Ford Escort 1.6 Ghia	88	Champán	1.050.000
Opel Corsa 1.2 S	88	Rojo	730.000	Ford Escort Country 1.6	89	Rojo	1.250.000
Opel Omega 2.0 I. A.A.	87	Gris	1.950.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	Blanco	1.170.000
Opel Kadett 1.3 GLS	87	Rojo	925.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	Rojo	1.325.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	Gris	1.125.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	89	Blanco	1.325.000
Opel Kadett GSI 1.8 I.	86	Blanco	1.250.000	Ford Orion 1.6 Diesel Turbo	89	Blanco	1.275.000
Opel Kadett GSI 2.0 I. A.A.	87	Rojo	1.525.000	Ford Sierra 2.0 I.	87	Gris	1.540.000
Peugeot 205 GT	85	Rojo	725.000	Ford Sierra 2.0 I. Ghia Full Equip	87	Azul	1.680.000

DESCAPOTABLES
de ensueño en Mitre Automóviles. Ronda
General Mitre, 184-186.
Barcelona. Teléfonos:
(93) 418 40 29/ 48 84/
58 75. Todos revisados
e impecables y con ga-
rantía escrita total. Ma-
serati Biturbo Spider,
B-JD, rojo, 5.000.000

total; Alfa Romeo Spi-
der 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-GK,
el mejor, precio
2.000.000 total;
Triumph Spitfire LE-M,
impeable, 1.350.000

PARTICULAR VENDE

**Porsche 944 Turbo Targa, comprado en
España, no importado, todos extras,
pintura metalizada, 30.000 km,
seminuevo, radiocassette Alpine 7385L,
libro mantenimiento sellado por Porsche.
6.500.000 ptas. contado. Sr. Senial.**

Tel.: (91) 459 65 92 (de 15 a 17 horas)

VENDO

Porsche 944 Turbo, de color
blanco, matrícula M-IG,
26.000 km, asientos cuero,
radio Pioneer, preinstalación
de teléfono, Full Equipe.
5.500.000 ptas. Interesados,
contactar con el teléfono (91)
319 41 24 en horas de oficina

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

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 Ca-
brio, B-CG, 1.375.000
total; Triumph TR7,
descapotable, V-AZ,
año 82, 2.000.000 to-

tal; Opel Corsa, desca-
potable, B-GX, blanco,
1.150.000 total; Jaguar
descapotable, B-KL,
8.000 km, 8.500.000
total; Matra Simca
Bagghera, B-GY, nue-
vo, 1.000.000 total;
Mallorca descapotable,
único, 2.000.000 total.
Precios totales al con-



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 28/32.
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

**PARTICULAR
OCASION**



LOTUS SPRT TURBO 5.990.000

Compac disc, ocho
altavoces
amplificador,
ecualizador,
35.000 km,
M-9338-JB

Tel.: 576 15 33. José (de 15,30 a 17 y de 22 a 23 horas)

DITECNICA IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



**GARANTIA
SERVICIO POSTVENTA**

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

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

DITECNICA

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

tado. Admitimos cam-
bios. Mitre Automóvi-
les. Ronda General Mi-
tre, 184-186. Barcelo-
na. Teléfonos: (93)
418 40 29/ 48 84/
50 75.
VENDO Ferrari 328
GTB rojo. Tel.: (96)
365 36 61.
BMW M-3, formida-

ble, por cambio de do-
micilio. Asientos de
cuero, aire acondicio-
nado, techo practica-
ble, instalación teléfo-
no, ordenador, negro
metalizado, 47.000 km,
Full Equip. 4.700.000
ptas. Teléfonos: (91)
573 44 84 y (908)
17 14 91.

PARTICULAR vende
Mercedes 300 E, mu-
chos extras, impeca-
ble, toda prueba, faci-
lidades. Teléfono: (91)
747 02 31.
BMW M 635 CSi,
286 CV, Full Equipe,
impeable. Tel.: (911)
22 11 11 (horas ofici-
nal).

VOLKSWAGEN
Corrado 16 V, rojo,
M-JX, radio alarma,
siempre en garaje,
20.000 km. 2.700.000
ptas. Teléfono: (91)
556 60 65. Srta. Marisa
Castillo.
NEUMATICOS (cua-
tro) nuevos totalmente
Kleber 185/65/R15.

60.000 ptas. Tel.:
54 69 27. Angel.
CUATRO neumáti-
cos, totalmente nue-
vos, Kleber, 185,65
R15, 60.000 ptas. Lla-
mar al tel.: 239 63 84
Angel.
BMW 635 csi, 286 CV,
Full Equipe, impeable.
Tel.: (911) 21 53 24.

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.



SEAT Lezauto

FINANCIACION HASTA 60 MESES
MAXIMA VALORACION DE SU V.O.
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
RECAMBIO ORIGINALES

Julian Camarillo. 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA
FINANCIACION HASTA 48 MESES
MAS DE 100 COCHES EN STOCK
TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
GARANTIA HASTA 18 MESES

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

ESCARABAJO rosa, 1.200 M-443325, capricho, perfecto, 650.000 ptas. negociables. 3 a 4. Tel.: (942) 27 20 01.
VENDO BMW 323i con extras, barato. Tel.: (972) 77 02 45.
RENAULT GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

PARTICULAR vende turismo BMW 318 IS, febrero del 90, 4.000 km, aire acondicionado, frenos ABS, llantas BBS, Blaupunkt, neumáticos, P-600. Precio 2.800.000 ptas. Teléfono: (964) 21 16 41, VTE. EDO.
OPEL Senator 3.0i au-

tomático, techo, radio casset. Aire acondicionado, elevallas, cuatro puertas, amortiguación trasera neumática, espejos eléctricos, calefacción, asientos, impecable, SE-BB. 2.200.000 ptas. Tel.: (95) 477 03 11. Srta. Rocío.

PARTICULAR vende Ferrari 308 GTB cuatro valvule. Impecable. Tel.: (971) 75 66 58/20 80 18. Horario oficina.
VENDO Triumph TR-6, descapotable, buen estado, rojo. Tel.: (96) 571 39 93/571 02 00.

PARTICULAR vende BMW 728i B-FS, vehículo de gerencia A.A., ABS, ordenador, llantas. Teléfono: (93) 302 72 15. Sr. Arturo.
FIAT Uno 45. Año 87. Color blanco. 590.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.



TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29



AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

BMW 320i 4 puertas, ABS. Techo corredizo. Plata metalizado, año 87. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.
MERCEDES 300 diesel, año 82. Aire acondicionado. Techo corredizo. 1.375.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

RENAULT-5 GT Turbo, año 86. Blanco, techo solar. 825.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.
SEAT 131 CLX, 2.000 Supermirafiori, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

SEAT Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, elevallas eléctricos, cierre centralizado, color blanco, año 85. 490.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.
SEAT Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

SUPERCINCO TL, 5 velocidades, año 86, color blanco. 580.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.
RENAULT Supercinco GT Turbo, M-IP, año 88, extras. 999.000 ptas. Alejandro. Teléfono: 457 57 11 (horas oficina).

SEAT Ibiza CLX 1.5, año 87, color negro, llantas de aluminio. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.
IBIZA GLX 1.500, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio: 1.000.000 ptas. Tel.: (91) 742 30 64.

RANGE Rover. V-8. Sólo 43.000 km. 1981. Precio interesantísimo. Azcona, 62. Garaje.
BMW 320i 4p. Servodirección, AM, llantas, techos, 1985, ¡¡¡perfecto!!!. Garantía 12 meses. CANSA.
MERCEDES 230 TE. Ranchera, 1984. Impe-

cable, blanco, precio 1.700.000 ptas. Facilidades. 256 17 17.
LANCIA Y10, Ford Fiesta, MG Metro, 1.300, etc. Varios pequeños como nuevos. Azcona, 62. Garaje.
VW Corrado. Oferta especial. Azcona, 62. Garaje.

AUDI 100 CA. Sólo 1.200.000 ptas. Caja moderna. Azcona, 62. Garaje.
ROSCHE 911 3.0. Sólo 80.000 km, 1978. Impecable. Admito cambio.
CHEVROLET Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

ALFA Romeo, 33 Ti, 1.5. Negro, impecable, Kit Zender. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62. Garantizado.
OPEL Senator CA. Último modelo, nuevo, completamente a estrenar. 4.000.000. 255 86 21/22. Azcona, 62.

VENDO
BMW M-3
AÑO 88
PERFECTO
ESTADO
TEL: 2 79 97 50
2 79 01 10

C.A.N., S.A.

NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

OFRECEMOS LOS MEJORES MODELOS
CON PRECIOS DE OFERTA.
MAXIMA VALORACION COCHE USADO.

CHEVROLET CAMARO 1970
PORSCHE CARRERA FULL 1967
BMW 320i VARIOS
OPEL SENATOR CD (NUEVO) 1990
VW GOLF GTI VARIOS 1987, 1990
OPEL KADETT GSI 1987
VW CORRADO

RANGE ROVER V-8
ALFA ROMEO 33 Ti 1987
AUDI 100 CD
MERCEDES 230 TE
LANCIA Y10
MG METRO 1.300

40 AUTOMOVILES
EN STOCK

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22



**SU BUEN AMIGO
DE TODA
CONFIANZA
Y DE...**

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

**LOS NUEVOS NEUMATICOS
ANCHOS**

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 15 26



¡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. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.
¡ATENCIÓN! Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede se-

guir 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.
SEAT 850 Spider descapotable, ITV pasada diciembre 89, en muy buen estado. 650.000

ptas. Teléfono: (924) 55 00 20.
PARTICULAR vende Porsche 924, año 85, rojo, original, aire, Full Equip, impecable. 250.000 ptas. Tel.: (953) 57 25 85 (mañanas). Señor Linde.
FIAT Uno Turbo, cuarenta y dos meses, 64.000 km. 980.000 ptas. Teléfono: (91) 747 53 27 (horas oficina).
VENDO 205 GTI 1.600, bifaro y demás extras, 40.000 km. 850.000 ptas., negociables.
ALFA R 1.3, 1987, 60.000 km, cassette. 900.000 ptas. Tel.: 650 42 90.



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

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES

NEUMATICOS

Baja belted hp
Baja belted 4x4

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

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Audi 90



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 franquico.



Importador para España

jacsol

Varios pte. 122-101 - Tel. 93 400 12 25 (6 líneas)
Tel. 50116444 - Fax: 93 401 02 01 - 08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADARCO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA
ARELOGA, S.A. (945) 25 96 83 LOGROÑO
AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 44 MADRID
AUTO BOUT-QUE (972) 50 93 21 FIGUERES (GERONA)
AUTO EQUIP (33) 207 35 14 BARCELONA
AUTO KIT'S (33) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA)
AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER
AUTO SUPER (954) 63 69 40 SEVILLA
BOFAR RACING (93) 211 65 70 BARCELONA
CASA ARMANQUE (93) 218 53 78 BARCELONA
COMERCIAL RIZZO (93) 727 15 14 SABADELL (BARCELONA)
DISEÑO SPORT (985) 34 71 01 GIRONA
ELECTRONICA CIDAR (971) 48 82 20 PALMA DE MALLORCA
KIT SETZE MATARO (BARCELONA)
MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA
RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID
SEMAUTO (607) 41 05 95 PONFERRADA (LEON)
SORESA (975) 22 70 77 SORIA
STYLAUTO (96) 388 08 61 VALENCIA
STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID
SUMIAUTO (945) 28 38 38 VITORIA
TALLERES BORREGO (952) 51 68 00 MALAGA
TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 ZARAGOZA
TORIA-AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO
TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGONA (LLEIDA)

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

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

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

PARTICULAR: Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 - 464 47 22.
NEUMATICOS (cuatro) nuevos totalmente Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel.
FORD Escort RS Turbo, U-CT, 30.000 km, dos años garantía Ford, alarma, volante Ranz, llantas 205, emisora «27», equipo música 100 watos, antinieblas, protector cárter, etc. 1.750.000 ptas., discutibles. Tel.: (96) 361 56 55.

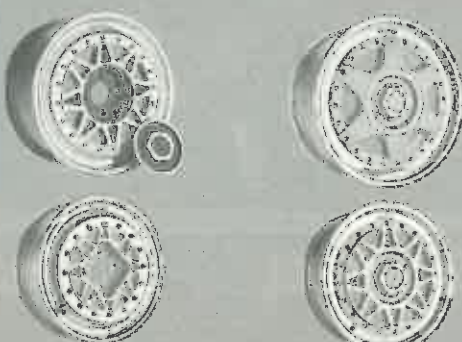
PORSCHE 911 Carrera 3.3, impecable, de particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Teléfono: (964) 21 21 77 (oficinas).
TOYOTA Celica 2.0 GTI 16 V, rojo, 1989, 7.500 km, aire, como nuevo, A-BM, vendo 3.500.000 ptas. Llamar horas comercio. Tel.: (96) 512 56 31. Señor de Ros.

HONDA XL 600

B-HB
Duermo en garaje
Perfecto estado
Tel.: (93) 410 77 25
(de 20 a 23 horas)

GOLF GTI, modelo 83, aire, llantas, impecable. 875.000 ptas. Tel.: 447 91 65 (tardes).
BMW 320i, B-GB, aire acondicionado, alarma distancia, radio, etc. Tel.: (93) 204 23 69.
SE vende BMW Serie 3 Hartge 200 CV, caja sport, ruedas 16V 205, alarma, Pioneer, spoiler, etc. A matricular Madrid. 2.400.000 ptas. Teléfono: (976) 43 10 86.
SIERRA Cosworth, gris, aire acondicionado, alarma, radiocasette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).

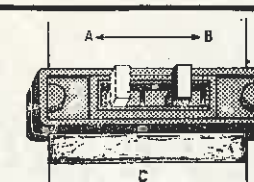
LLANTAS mad'in



Llantas de aleación para turismo y competición
Desmontables en tres piezas

WERK
MOTORSPORT. S. L.

Trafalgar, 64
08010 BARCELONA
Tel.: (93) 301 86 47
Fax: (93) 302 76 73

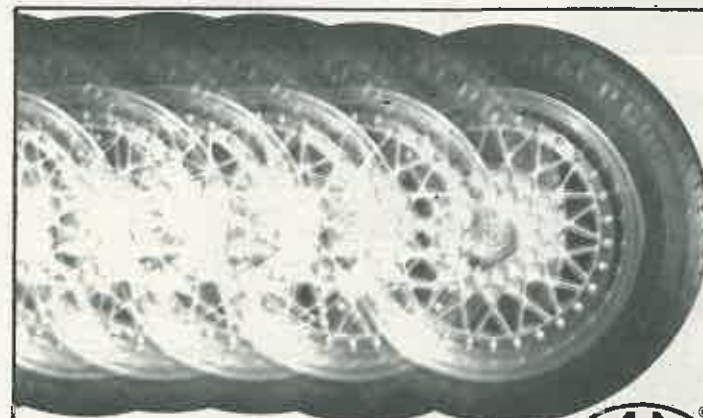


- A Abierto
- B Cerrado
- C Espacio publicidad



OBLIGADO EN EL FUTURO CODIGO DE LA CIRCULACION
PVP: 13.753 + IVA

EUROPA CAR SL
C/ Nueva de Porto, 32. 08016 BARCELONA
Tel.: (93) 340 74 98 - Fax: (93) 349 60 87



IMPORTADORES DE
LLANTAS: MIM (ITALIA)
NEUMATICOS: HANKOOK (COREA)



PRECISAMOS DISTRIBUIDORES

PRECIOS MUY INTERESANTES
EUROPNEU S.A.
OFICINAS: AV. BARCELONA, 66
Tel. 93 892 01 47 FAX 93 892 02 00
ALMACENES: Dr. ZAMENHOF, 7
Tel. 93 818 04 96 FAX 93 818 04 96
08720 VILAFRANCA DEL PENEDES (Barna)

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA



PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO
Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.



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



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

auto equip

TE DESCUBRE UN NUEVO ESPACIO DE LIBERTAD
CÓRCEGA, 378 (Esq. Bruc) Barcelona - Tel. 207 35 14 CENTRO MONTAJES CÓRCEGA, 402 (Esq. Girona) Tel. 207 00 19



DISTRIBUIDOR:
Webasto



DISTRIBUIDOR:
Lexon



**ANUNCIESE
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.

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



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXI.e	67 CV	5,7 l/100 Km.	156 Km/h.
GTI.e	78 CV	6,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 15
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 82
Teléfonos: 411 87 44-411 88 44

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

Gusta a la Gente que Gusta

**¡ANUNCIESE
HOY!**

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 89.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



- Mercedes 300 Adenaver
- Mercedes 220 SE Cabriolet año 63
- Mercedes 220 SE Coupé
- Mercedes 300 SEL 6.3
- Rolls Royce Silver Shadow año 72
- Rolls Royce Silver Spur año 85
- Mercedes 300 E
- Mercedes 190 E 2.6
- Mercedes 280 SE
- Mercedes 280 SL convertible
- Mercedes 350 SL convertible
- Mercedes 350 SLC
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- GMC 8 plazas (video-TV, frigorífico)

Alberto Alcocer, 11 - MADRID
Tel.: 259 65 08
Fax: 259 69 96

Tras un largo parentesis, motivado por cuestiones de orden técnico, Motor 16 reanuda la publicación de encuestas entre los usuarios de determinados modelos de automóviles, con el fin de ofrecer a sus lectores la opinión que de sus coches tienen sus propietarios. En esta ocasión, el modelo elegido es el Volkswagen Polo.



VW. POLO: OPINAN LOS USUARIOS

**FIABLE,
SEGURO...ALEMAN**

COMENCEMOS por definir al comprador «tipo» del Polo. Según el muestreo, es un hombre (sólo hay un 26,3 por ciento de mujeres) bastante joven (un tercio están comprendidos entre 18 y 29 años y otro 30 por ciento entre 30 y 39 años) y cabeza de familia. Más de la mitad de los usuarios (el 55,3 por ciento), poseen el Polo Classic, frente al 39,1 por cien del Polo con portón posterior y sólo un 5,6 el Polo Coupé. Los usuarios de Polo Diesel son el 3,8 por ciento del total.

GRADO DE SATISFACCION

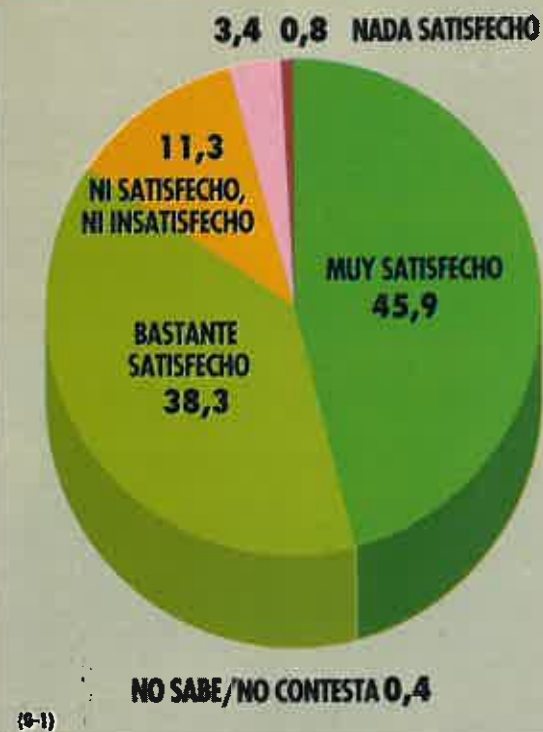
No ha sido ninguna sorpresa conocer que el usuario del Polo se encuentra verdaderamente satisfecho de su coche (ver gráfico número 1). La puntuación media obtenida es de un 8,1 sobre 10. Este valor es el cuarto entre todos los obtenidos con anterioridad por otros modelos encuestados, sólo superado por los 8,5 puntos del

Opel Corsa, los 8,4 del Opel Kadett y los 8,2 del Renault 21.

Casi la mitad de los usuarios le dan una nota de 9 a 10 y «suspenden» al popular modelo sólo el 4,1 por ciento de los usuarios.

De todos los propietarios, son los del Polo Coupé los que muestran mayor satisfacción, ya que el 93,3 por ciento se encuentran muy satisfechos. Por el contrario, entre los usuarios del Polo diesel se encuentran los menos satisfechos. Sólo el 63,6 por ciento lo valoran con la puntuación máxima y la puntuación media de este modelo baja hasta 7,2. En la encuesta se pone de manifiesto que los usuarios se muestran más satisfechos si su modelo es más reciente. Esto evidencia a las claras que el Polo es un coche que ha ido mejorando en algunos de los conceptos con los que los usuarios no se encontraban especialmente satisfechos en los primeros años de su existencia. Hay que tener presente que el Polo es uno de los

GRADO DE SATISFACCION



FIABILIDAD MECANICA



Casi la mitad de los usuarios se encuentran muy satisfechos con la compra de su VW Polo

Los consumos, tanto en ciudad como en carretera, son considerados como buenos o muy buenos en un porcentaje elevado

CONSUMO



coches que menos ha evolucionado, sin que haya tenido «restyling» alguno en los años que se ha venido fabricando en Pamplona.

FIABILIDAD MECANICA

La relación entre satisfacción y fiabilidad mecánica (ver gráfico número 2) es tan estrecha que los usuarios han dado la misma nota media en ambos conceptos, un 8,1. Respecto al apartado anterior, no hay grandes diferencias entre los que va-

loran con notas altas al Polo, pero, en este apartado encontramos menos usuarios que valoran con las peores «notas» a su coche. Puede decirse que la satisfacción que produce el Polo proviene muy especialmente por su fiabilidad mecánica.

Comparado con otros coches, esta nota de 8,1 puntos es también de las más altas, superada por los mismos modelos que en el apartado anterior (nótese la presencia de los coches de origen alemán en los primeros puestos del «ranking»), a los que

hay que sumar el Fiat Uno, merecedor también de un 8,1 en cuanto a fiabilidad mecánica.

Un dato llama la atención: si los nuevos usuarios del Polo (matrículas más recientes) eran los más contentos con su coche, son los usuarios más veteranos (matrículas más bajas) quienes se encuentran más a su agrado con la fiabilidad mecánica. Lo del vino añejo, sin duda, pero es algo meritorio.

Contrasta el alto grado de fiabilidad encontrada por los usuarios con el escaso número que dice no haber tenido ningún problema con su mecánica. Es éste un aspecto extraño que no acabamos de entender. Resulta que sólo el 44,4 por ciento dicen no haber padecido ningún problema y este valor es considerablemente más bajo que el que manifiestan los usuarios de otros modelos:

Opel Corsa	66,4 %
Opel Kadett	66,0 %
Renault 21	61,2 %
Citroën BX	57,1 %
Ford Fiesta	57,0 %
Seat Ibiza	53,4 %
Ford Escort	48,1 %
Peugeot 205	45,8 %
VW Polo	44,4 %

Ocupar la última posición no es algo meritorio e insistimos, sorprende ante otros datos reflejados. La única explicación coherente es que el Polo acusa bastantes pequeños defectos aunque nada graves para su valoración mecánica.

Los problemas más frecuentemente detectados son:

Escape	6,8 %
Frenos	6,0 %
Carburador	6,0 %
Refrigeración	3,4 %
Arranque	2,6 %

Estos valores reflejan el número de casos detectados de cada 100 usuarios. Ya pormenorizando modelos, aparecen algunos «picos» que conviene destacar. Así, los usuarios del Polo Coupé se quejan de problemas en la caja de cambios (el 13,3 %) y los del Polo Diesel, problemas con el escape (18,2 %); también entre estos usuarios de motor diesel aparecen reflejado con más frecuencia (9,1 %) problemas de refrigeración del motor.

En el concepto contrario, los aspectos que producen mayor satisfacción entre los usuarios del Polo son:

Aspectos mecánicos	72,6 %
Aspectos económicos	35,7 %
Funcionalidad	35,0 %

Obviamente, hay usuarios que mencionan simultáneamente dos o más aspectos, de ahí que los porcentajes sumen más de cien.

Dentro de los aspectos mecánicos, los que más valoran es:

Concepción del motor	27,8 %
Robustez del motor	14,3 %
Robustez general	13,5 %
Estabilidad	10,5 %

En los aspectos económicos, es el consumo (valorado como su mejor virtud por el 30,5 por ciento de los usuarios) el que más frecuentemente es citado. Detengámonos en este concepto (ver gráfico número 3).

Los consumos reducidos son apreciados por un tercio de los usuarios, pero en el caso de quienes disponen de un motor diesel, esta valoración positiva alcanza nada menos que al 63,6 por ciento de los poseedores. Como es lógico, entre los usuarios del Polo Coupé, sólo el 20 por ciento aprecia este aspecto. Se pone una vez más de manifiesto que los usuarios compran el coche según aspectos económicos. El que quiere gastar poco, un diesel y un coupé de carácter deportivo, quien tiene poco interés por estos aspectos de costes.

CONSUMOS

Seguimos con este concepto. Más de la mitad de los en-

cuestados consideran que su VW Polo tiene un consumo en ciudad que puede catalogarse como normal o medio. En carretera, son más los que consideran que el consumo es bajo: casi el 40 por ciento de los encuestados. Aunque la experiencia de Motor 16 dice que la gran mayoría de los usuarios no son capaces de determinar cuánto consume su coche, la encuesta refleja un consumo medio de 8,1 litros/100 kms en ciudad y de 6,5 l/100 kms en carretera, valores ciertamente muy próximos a los reales. En lo que a consumos en ciudad se refiere, los 8,1 litros son un valor muy bajo en comparación con otras encuestas anteriores:

1º Opel Corsa	7,7 l/100 Kms
2º Fiat Uno	8,0 "
3º VW Polo	8,1 "
Peugeot 205	8,1 "
5º Ford Fiesta	8,4 "
6º Opel Kadett	8,7 "
7º Seat Ibiza	8,8 "
8º Citroën BX	9,0 "



Los aspectos mecánicos y económicos son los que más aprecian los usuarios del pequeño coche de Pamplona

Problemas con el escape, los frenos y la carburación son los más frecuentemente detectados

EL VOLKSWAGEN POLO A LOS 15.000 KILOMETROS

DESDE que en junio de 1984 el Volkswagen Polo fue objeto de la primera prueba a fondo, en Motor 16 nos hemos ocupado del pequeño VW en innumerable cantidad de veces. Exactamente, hemos publicado tres pruebas a fondo y nada menos que 17 pruebas comparativas en las que el Polo se enfrentaba a sus no pocos rivales. Es pues difícil de imaginar que haya quedado alguna faceta sin comentar. Por si fuera poco, en el número 83, en el lejano mayo del 85 (¡se cumplen estos días cinco años! sometimos al Polo a una exhaustiva prueba de 15.000 kilómetros, una de las primeras que llevamos a cabo en Motor 16.

De aquella prueba extraemos algunos comentarios: «Dureza, fiabilidad y calidad de materiales, son los aspectos más resaltables que hemos encontrado a lo largo de 15.000 kilómetros recorridos.»

«La primera conclusión a la que llegó nuestro mecánico fue la buena concepción del coche, con una mecánica excelente y una gran facilidad para realizar reparaciones.»



DESPIECE SIGNIFICATIVO.
No aparecieron problemas.

«El rendimiento del motor (en este caso la versión analizada es la de 1.000 centímetros cúbicos) es excelente. Sube de vueltas con facilidad y es capaz de mantener regímenes elevados durante mucho tiempo.»

«Pocas incidencias ocurrieron durante la prueba. A los pocos kilómetros de iniciarla, se quedó enganchado el acelerador, lo que se solucionó en pocos minutos, engrasando el cable y colocando la funda en su lugar, ya que se había salido ligeramente. Contra un bordillo, el tubo de escape se dobló ligeramente, pero posteriormente se comprobó que este incidente no afectó para nada ni al rendimiento ni a la salud del motor.»

En la prueba de larga duración se obtuvieron unos consumos medios de 5,6 litros en carretera y de 8,0 litros en circulación urbana.



4º VW Polo	6,5	"
5º Ford Fiesta	6,6	"

Como pueda apreciarse, la jerarquía apenas se modifica si los consumos son en ciudad o en carretera, con ligera desventaja del Polo en carretera. Es, para sus usuarios, un coche de excelentes consumos en ciudad y sencillamente bueno en carretera.

CONFORT

No es normal encontrarse con una alta valoración del confort en un coche del

No es el confort la cualidad que más aprecian los usuarios del Polo, pero es un defecto común a los pequeños coches de este segmento.

FIDELIDAD AL DISEÑO.

El Volkswagen Polo es uno de los coches que menos ha cambiado con el paso del tiempo. Los asientos, los motores e incluso el cuadro de instrumentos, apenas se diferencia de las primeras a las últimas versiones.



Una vez más, los usuarios del Polo diesel son los que se muestran más satisfechos con los consumos de su modelo. Un 63,6 por ciento considera que es muy bajo, con un promedio en ciudad de 6,5 litros cada 100 kilómetros.

En cuanto a los consumos en carretera, el Polo también sigue presentando un balance muy favorable, en comparación a otros modelos encuestados:

1º Opel Corsa	6,1 l/100 Kms
2º Peugeot 205	6,4 "
Fiat Uno	6,4 "



segmento pequeño. Además, tradicionalmente, los coches de origen germano son poco confortables, con asientos duros y suspensiones firmes. Todo lo contrario que los coches de origen francés, con suspensiones más blandas y asientos de revestimientos muy mullidos. El Polo no iba a ser una excepción.

La valoración media de sus usuarios está entre buena y regular. Sólo el 7,5 por ciento afirma que es muy bueno y el 2,6 por ciento sencillamente bueno. Casi el 60 por ciento lo define como bueno y el

CAMBIE A PHILISHAVE RECARGABLE.



2.000 ptas. menos
Al comprar su Philishave Recargable a cambio de su afeitadora a red.

HS 820 PHILISHAVE
RECARGABLE "ESPECIAL"

HS 900 PHILISHAVE
RECARGABLE "SUPER"

PHILISHAVE RECARGABLE. EL AFEITADO DEL EXITO.

Aunque pudiera ser un aspecto discutible, lo cierto es que los usuarios del Polo consideran que su coche tiene una excelente estabilidad.

33 por ciento como regular. No hay una nota media, pero baste decir que frente al 52,8 por ciento de los usuarios del Citroën BX (el más confortable de los encuestados) que lo califican como muy bueno, sólo el 7,5 por ciento de los usuarios del Polo le califican del mismo modo. De entre los usuarios, los del diesel son más severos aún en su valoración, con más del 54 por ciento calificándolo como malo o regular. No es éste, desde luego, el punto fuerte del pequeño coche germano.

ESTABILIDAD/SEGURIDAD

Si en el apartado anterior, el Polo no aparece como un modelo favorecido. No puede decirse lo mismo del criterio de sus usuarios respecto a su estabilidad. Un 83,1 por ciento lo juzga como muy bueno o simplemente bueno. De todas maneras, es importante señalar que en este capítulo, los usuarios son bastante poco severos. Parece mentira pero, de estas encuestas se deduce que los usuarios tienden a juzgar la estabilidad bastante por encima de lo que realmente ofrece un coche. Se aprecia que en pocas ocasiones se intenta siquiera conocer, no ya los límites de adherencia, sino simplemente el comportamiento en curva rápida. Como ejemplo, este es el «ranking» de los porcentajes de usuarios que consideran su coche como «muy bue-

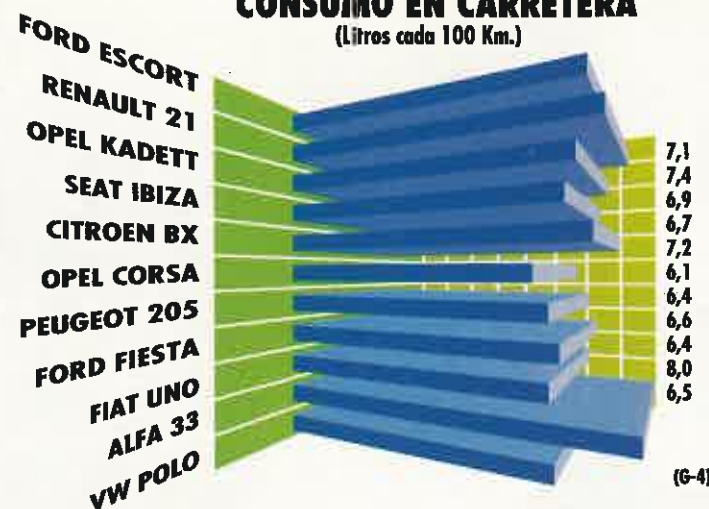
no» en cuanto a estabilidad y seguridad:

1º Citroën BX	54,1 %
2º Opel Kadett	37,8 %
3º Renault 21	37,3 %
4º Peugeot 205	33,7 %
5º Alfa 33	32,1 %
6º Seat Ibiza	25,1 %
7º Fiat Uno	22,9 %
8º Ford Escort	22,3 %
9º VW Polo	20,7 %
10º Ford Fiesta*	13,7 %

(*) versión 1988

CONSUMO EN CARRETERA

(Litros cada 100 Km.)



SI RECOMENDARIA A UN AMIGO



Sorprende asimismo que los usuarios del Polo Coupé no son más benignos a la hora de enjuiciar su coche, teóricamente de mejor comportamiento.

SERVICIO

Bajo este epígrafe genérico englobamos todos los conceptos que se refieren al servicio postventa y a la atención hacia el usuario por parte de la marca y de los concesionarios. Hay varios apartados, ca-

da uno de los cuales, merecedores de un juicio por parte de los clientes:

- A) Estado del coche en el momento de la entrega
- B) Eficacia del servicio posventa, antes y después del periodo de garantía
- C) Trato en los talleres oficiales
- D) Calidad de los trabajos en los talleres de la marca.

Sobre el primer apartado, el estado del coche en el momento de la entrega, el resultado general es bueno. El Polo merece

TRIPLE PERSONALIDAD

De la primitiva versión de portón posterior, se ha pasado a una oferta más amplia, con tres carrocerías diferenciadas, aunque siempre con dos puertas laterales.



NESCAFÉ®

DESCAFEINADO

CAFÉ SOLUBLE



Encuentre el Sobrecito de Oro... gane un Oasis...

Ahora, los sobrecitos de Nescafé Descafeinado le proponen su promoción dorada, SOBRECITOS DE ORO... en bares y cafeterías.

Es muy fácil: cuando pida un Nescafé Descafeinado, fíjese bien al rasgar el sobrecito. Si el interior es dorado, ¡ha ganado uno de los 10.000 fantásticos Walkman SONY!

... Le enviaremos su Walkman SONY, cuando nos mande su sobrecito de Oro de Nescafé Descafeinado, junto con la tarjeta que le entregarán en el Bar o Cafetería, al Apartado de Correos 1667, 08080 Barcelona, antes del 31 de Diciembre de 1990.

... Pero hay mucho más...

Esa misma tarjeta entrará en un sorteo de un viaje de 9 días para dos personas a las islas Bahamas. Cada semana, del 23 de Abril al 25 de Junio.

No pierda esta oportunidad de Oro. Busque el Sobrecito de Oro de Nescafé Descafeinado y ¡Bienvenido al Oasis!

NESCAFÉ
DESCAFEINADO

¿RECOMENDARIA EL POLO A UN AMIGO ?
%

SI
89,9

NO
9,4

¿VOLVERIA A COMPRARSE EL VW POLO ?
%

SI
51,5

NS
NC
0,4

NO
48,1

80,4
VOLKSWAGEN

28,9
Compraría VW

10,2
NS/NC

9,0
Compraría otra
marca

9,0
NO VOLKSWAGEN

(6-6)

una nota media de 8,8 sobre 10, que le sitúa entre los mejores del mercado. Es curioso comprobar que el Seat Ibiza obtiene una nota inferior (8,4, entre las más bajas de todas las encuestas), siendo ambos modelos vendidos en los mismos concesionarios. Un 42,5 por ciento de los clientes encontraron su coche en perfecto estado y otro 21,8 por ciento en buen estado.

En cuanto a la eficacia del servicio, tanto en el periodo de garantía, como después, la cosa cambia. Nunca se ha caracterizado la red de Seat por cuidar a sus clientes y aunque las cosas están cambiando mucho y muy deprisa, se siguen arrastrando aún algunos vicios. Así, el 34,6 por ciento valoran el servicio como regular o malo y este porcentaje aumenta hasta el 41,8 por ciento después de la garantía. No es extraño que la peor nota media la tenga, hasta ahora, el Seat Ibiza, tanto antes como después de la garantía. Tampoco en la valoración del trato recibido en los talleres es benigno el usuario de los Polo. No tanto porque haya muchos descontentos, cuanto porque son muy pocos los que verdaderamente se muestran satisfechos del trato y, lo que es más grave, de la calidad de los trabajos.

Más del 20 por ciento de los usuarios

reconoce haber tenido algún problema de esta naturaleza (trato o calidad de trabajo) y esta cifra es preocupantemente elevada. Lamentablemente, no es el Polo una excepción, lo que pone de manifiesto una vez más la ingente tarea que tienen ante sí los responsables de estas áreas. La atención a los clientes es un concepto sobre el que se van a dar auténticas batallas comerciales en un futuro muy próximo, o se están dando ya.

CONCLUSION

Dos cuestiones fundamentales encierra el último apartado de estas encuestas:

A) ¿Recomendaría el VW Polo a un amigo suyo?

B) ¿Volvería usted a comprarse otro VW Polo?

Ante la primera pregunta, el Polo sale triunfador, ya que casi el 90 por ciento de sus usuarios lo hacen afirmativamente. Respecto a otros modelos, la posición del pequeño Volkswagen es la siguiente:

1º Opel Kadett	95,0 %
2º Opel Corsa	94,3 %
3º VW Polo	89,8 %
4º Renault 21	89,0 %
5º Peugeot 205	88,6 %
6º Citroën BX	87,8 %
7º Fiat Uno	87,1 %
8º Ford Escort	85,6 %

Si se lo recomiendan a un amigo, es fácil suponer que son muchos los que reconocen que se lo volverían a comprar. Hay que considerar que muchos de los que no se lo volverían a comprar no es porque se encuentren insatisfechos con el Polo, sino que aspiran a un modelo superior. La encuesta lo demuestra claramente.

Un 51,5 por ciento volverían a comprarse un Polo y entre los que no volverían a comprarse el VW pequeño, nada menos que el 60,2 por ciento repetirían marca, con un elevado porcentaje de clientes que se inclinan hacia el Golf.

En definitiva, la encuesta pone de manifiesto que el Polo es un coche excelentemente aceptado por sus usuarios, que destacan la fiabilidad mecánica y los consumos ajustados y que se encuentran encantados con haber comprado un Volkswagen. Que sólo encuentran el coche ligeramente incómodo o carente de confort y que la asistencia postventa de la marca, aunque mediocre, no es capaz de hacerles olvidar la calidad del producto.

Jose María Cernuda

FICHA TÉCNICA

Universo: usuarios de Volkswagen Polo, comprado nuevo, con fecha posterior al 1 de abril de 1988.
Muestra: 266 entrevistas realizadas en las principales áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón.
Metodología: entrevista personal mediante cuestionario semiestructurado.
Fichas de campo: entre el 8 y el 12 de mayo de 1989.
Margen de error: ±5 por ciento con un nivel de confianza del 95,5 por ciento en el caso más desfavorable de una probabilidad 50/50.
Realización: ECO CONSULTING S.A., miembro de Aneimo, en exclusiva para el Grupo 16.

Ocho de cada diez usuarios del Polo volverían a comprarse otro Volkswagen.



Castrol

el máximo especialista mundial
en lubricación

Algo más del 40 por ciento de los usuarios no está contento con el servicio posventa, ni antes ni después del periodo de garantía.



Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI.

Una vez más, el Golf vuelve a sorprender a todos con lo último en potencia. Un Golf con compresor G60 de 160 CV, que supera por primera vez los antiguos sistemas de sobrealimentación en seguridad, rendimiento y prestaciones.



El resultado es todo lo espectacular que se podía esperar de

un Golf. Conducirlo es notar una fuerza oculta que saca el mayor rendimiento al motor. Ya desde el ralentí y de forma inmediata.

Conducirlo es sentir como el coche se adhiere al firme y aborda con un nuevo sentido de la seguridad los trazados más exigentes. Con unas prestaciones desconocidas hasta ahora.

Y a medida que uno vaya tomándose el pulso irá descubriendo un nuevo Golf. Afinado al máximo en su nueva suspensión más baja, en sus ruedas de 15 pulgadas.

Quien lo conduzca reconocerá además esa fiabilidad y esa estabilidad de que siempre ha hecho gala el Golf. Y cuando aborde los primeros kilómetros

notará que una vez más, está al volante de un coche pionero en todo.

Golf GTI G60	
Motor	G-Lader® G60
Potencia máxima (CV/r.p.m.)	160/5.800
Par máximo (Nm r.p.m.)	225/3.800
Acercaciones (0-80/0-100 km/h.) s.	5,7 / 8,3
Velocidad máxima (km/h.)	216

Equipamiento de serie: Dirección asistida. Motor de inyección Digifant G-Lader® G60. Computadora de a bordo. Cierre centralizado. Elevalunas eléctrico. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura). Cinturones anteriores y posteriores de seguridad automáticos. Preinstalación de radio stereo con cuatro altavoces y antena. Volante deportivo. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Faros antiniebla integrados. Cristales tintados atóxicos. Llantas de aleación

ligera 6 J x 15 con neumáticos 185/55 VR 15. Golf GTI G60 desde **2.500.000 pts** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

La Gama Golf GTI a partir de **1.896.000 pts** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.



VOLKSWAGEN

ANTE la gran importancia que día a día adquiere el mercado de scooters de pequeña cilindrada, Yamaha España se ha decidido a atacar a fondo. El innovador Jog en la categoría de 50 cc y el sobrio y elegante Active de 75 cc, son las propuestas de la marca japonesa en nuestro país.

Dirigido al siempre sediento de novedades público juvenil, el Jog Artistic spec. se caracteriza por su diseño agresivo, inscrito plenamente en las actuales tendencias. Sus líneas son quizás las más modernas y puras de los modelos que actualmente se comercializan en nuestro país. El frontal se caracteriza por su compacta y deportiva línea, con el conjunto faro intermitentes integrados. El otro aspecto destacable de este diseño es el excelente aprovechamiento del espacio. Bajo el amplio asiento se encuentra un espacio idóneo para un casco integral y la documentación, tras el escudo delantero se esconde una amplia guantera.

En lo referente a su mecánica de 49 cc que desarrollan 4,9 CV hay que destacar su nervio que se traduce en una fulgurante respuesta, idónea para desenvolverse en el tráfico urbano. Tiene además todas las características de los ciclomotores de última generación, arranque eléctrico, bomba de engrase separada y una terminación impecable acorde con la de todos los productos Yamaha, todo ello de serie.

El precio de este divertido scooter con IVA incluido es de 179.900 ptas. lo que le sitúa al mismo nivel de sus competidores en el mercado, tales como el Delta de Vespa, las ST de Peugeot y el Vision de Honda. Quizás la máxima diferencia con estos sea la gran potencia de su motor y el inmejorable aprovechamiento del espacio

SCOOTERS YAMAHA



EL FUTURO EN MARCHA

con su caja portacascos situada bajo el sillín.

Con otras aspiraciones completamente distintas, también se presenta en el mercado nacional el Active, un Scooter de líneas más tradicionales y una motorización de 75 cc, sus prestaciones son las más adecuadas para una utilización ciudadana tranquila. Es el vehículo idóneo para desenvolverse a buen ritmo en el tráfico urbano, con un precio total de 239.900 ptas. que incluyen un impecable equipo de serie, que incluye en su cuadro de mandos cuentakilómetros y tacómetro, arranque eléctrico y un acabado excelente. Sus rivales en el mercado son el Vision de Honda, el Lido Vario de Suzuki y la Vespa XL 75, con precios similares.

Dos buenas opciones de Yamaha, destinadas a dos públicos distintos, idóneas para hacer frente al complicado tema de los desplazamientos ciudadanos. ○

Fernando Cañizal
Fotos: Alex Blanco



ACABADO JAPONÉS.
Todos los detalles y un
diseño ultramoderno

LOWE-DOS POR DOS



Más fiel imposible.

MAX MEYER para la reparación de carrocerías.

No hay ningún sistema instrumental de pintura para la reparación de carrocerías de coches, capaz de ofrecer la fidelidad de color de Max Meyer. Ni tampoco su protección.

- Porque Max Meyer desarrolla la más avanzada tecnología en la fabricación de pinturas especiales. Su sistema exclusivo DELTA E CROM permite al carrocerero obtener la lectura y formulación del color, en un tiempo mínimo.
 - Posee más de 30.000 fórmulas de color en sistema tradicional.
 - Y ofrece el mejor y más completo servicio, para la utilización de sus productos. Max Meyer.
- Más fiel imposible.



MaxMeyer
Pinturas Especiales para Carrocerías

Conozca nuestro Sistema DELTA E CROM en Expomóvil, del 21 al 26 de Abril.

Max Meyer Ibérica Sociedad Anónima. Fontanella, n.º 12-B, 4.º D. - 08010-BARCELONA - Tel. 317 90 80 - Telex 97946 DMMD E

Para convertirse en un clásico, se necesita tiempo y estilo.



**PULSAR
TREK**

PULSAR

LA AFIRMACIÓN DE UN ESTILO

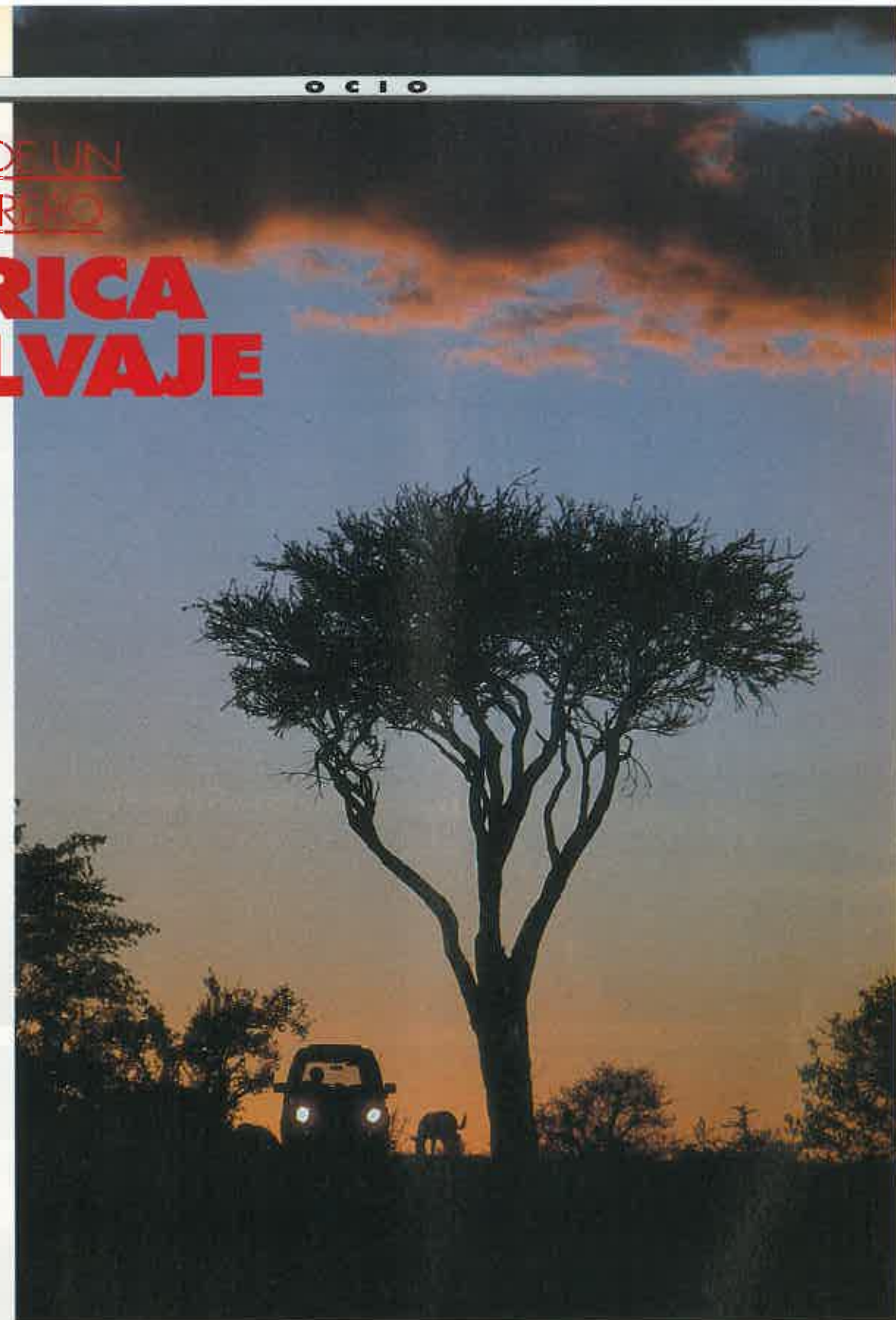
GERESA, IMPORTADOR EXCLUSIVO DE: JEAN LASSALE, LASSALE, SEIKO, PULSAR Y LORUS.

**DIARIO DE UN
AVENTURERO**

AFRICA SALVAJE

Después de tres días en Nairobi, nos apresuramos a dar los últimos retoques al material, hacer acopio de víveres, combustible y repasar nuestro Suzuki Sierra, que a pesar de tener muchas tablas en la sabana, parece tener buen aspecto.

Antes de partir hacemos un alto en el lugar de cita obligado de todos los que pasan por esta ciudad; se trata de la terraza del hotel Thorn Tree del New Stanley, allí se encuentra una acacia plantada en 1963 que sirve de apoyo a un tablón de anuncios utilizado para buscar compañeros de viaje.



POR fin en marcha, montamos nuestro primer campamento a 160 kilómetros de Nairobi, en el lago Nakuru, donde disfrutamos con la salida del sol, uno de los espectáculos más bellos que se puedan imaginar. El Nakuru aparece ante nuestros ojos envuelto en una densa niebla, que va disipándose a medida que el sol se eleva en el horizonte, al tiempo que la fauna compuesta por miles de flamencos, cormoranes, pelícanos e ibis despiertan y van

quedando al descubierto para ofrecernos una sinfonía de color y sonido digna de perdurar en nuestra memoria, así como en la de mi cámara.

En el Nakuru, llegan a contabilizarse dos millones de flamencos, una de las mayores concentraciones del planeta. Una de las especies más numerosas es el flamenco enano, que apenas supera el metro de estatura, sin embargo la más conocida es el flamenco rosa. Sobre este animal hay una leyenda judía, que afirma ►



PARAISO MARINO.

El parque marino de Malindi, nos reservaba una belleza excepcional. Aguas cristalinas, pesca abundante... todo a nuestro alcance.

E

L Kilimanjaro nos acompañó durante gran parte del viaje por tierras africanas.



que fue el único animal del Edén que resistió la tentación y conservó la vida eterna. Los egipcios le dieron el nombre de Fénix, por su color rojizo, especie de semidios que se quemaba a sí mismo en la hoguera del sol y resurgía de sus cenizas al día siguiente. Desde el Baboon Point, constatamos el porqué los nativos llaman al Nakuru el Lago de Plata, ya que la combinación de colores que resulta de los rayos del sol jugando entre el agua y las tonalidades que ofrecen los flamencos, lo hacen verdaderamente idílico.

Una noche más volvemos a acampar en las orillas del lago, pues hemos avistado hipopótamos y nos gustaría acercarnos a ellos al amanecer.

Fascinados por lo ya visto, partimos hacia el Masai Mara, que situado en la fron-

tera con Tanzania, es prolongación de la reserva de Serengeti.

Alguno de los tramos de la pista son muy bacheados y con bastantes «tole ondulé», piso ondulado, lo que hace que nuestro Suzuki vibre como si fuera a despedazarse. El Masai Mara es uno de los lugares más visitados por los turistas, que llegan en avionetas y organizan sus excursiones en potentes todo terrenos, para observar a los animales.

Ya en la reserva, Skombe, un masai se nos ofrece como guía por la sabana en busca de los cinco grandes, por tan sólo 200 sheelings, unas 1.000 pesetas. Conseguimos nuestro objetivo, pues avistamos las cinco especies: león, elefante, rinoceronte, guepardo y leopardo. Algo que muy pocos consiguen.

Tras una dura jornada, decidimos acampar en Sand River Gate, una de las entradas a la reserva, para al día siguiente regresar a Narok, pues a 20 kilómetros de esta población se halla una montaña de 300 masais y nuestros deseos por contactar con este pueblo crecen según nos acercamos. Thomas, un masai que conocimos en Narok, nos introduce en la mañana, ofreciendo de antemano algunos obsequios al jefe. En el poblado, nos encontramos con varias chozas construidas con madera, adobe y excremento de animal. Nos hacen pasar al interior de una choza y nos ofrecen té y otras atenciones, al tiempo que nos cantan canciones masais, que nos hacen vivir momentos emocionantes al lado del fuego. Allí pasamos la noche, y a la mañana siguiente, Thomas nos conduce a otras mañanatas de los alrededores y nos indica que en una de ellas se iba a celebrar la ceremonia de la circuncisión de algunos jóvenes, pero no nos es permitido asistir a ella.

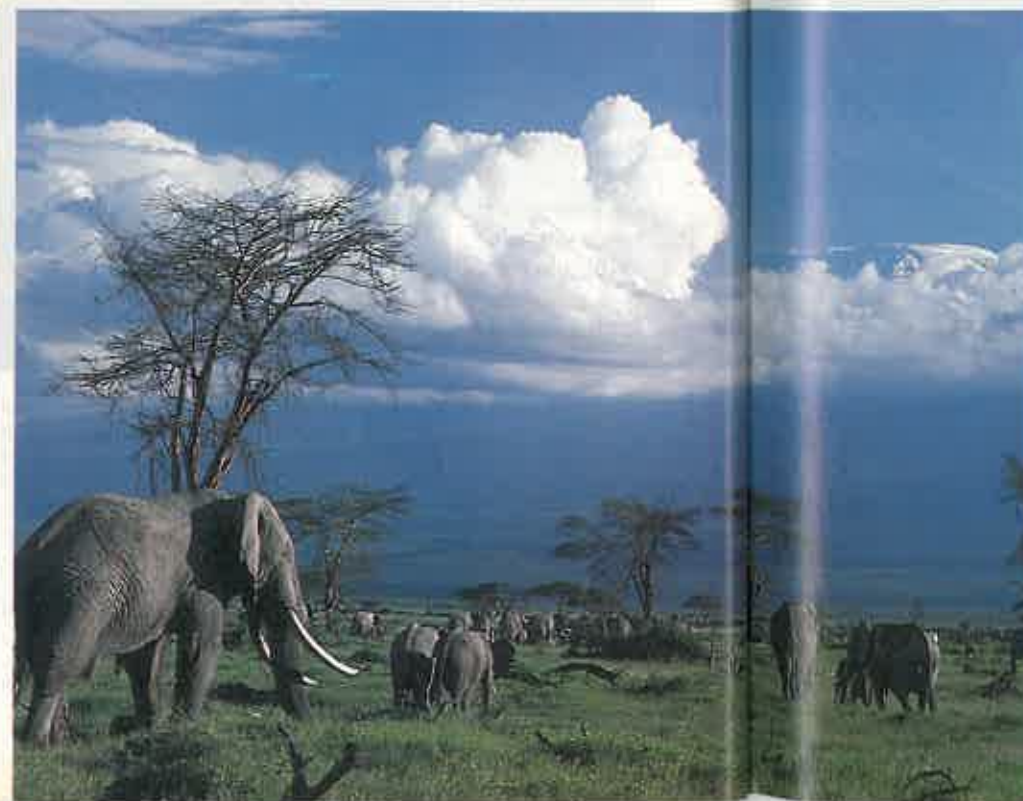
Tras esta experiencia continuamos viaje a la reserva de Amboseli, desde donde se divisa el Kilimanjaro. El coche empieza a darnos algunos problemas con el encendido y para rematar el día, un camión nos hace salirnos de la pista y reventar una rueda. Una vez reparada, continuamos el camino sin perder de vista la magistral imagen del Kilimanjaro, que con sus 5.895 metros de altura, la convierten en la montaña más alta de África. Aunque en territorio tanzano, históricamente pertenece a Kenia, pues la reina Victoria de Inglaterra se la regaló a su sobrino nieto el Kaiser Guillermo II. Hoy en día constituye aún un contencioso entre ambos países.

Decidimos ahora encaminar nuestros pasos hacia la costa; el cambio del paisaje es radical, las acacias se convierten en cocoteros y la tempestad y la humedad se elevan. Recorremos Mombasa, que desde 1528 era ya un importante puerto comercial con el Medio y Lejano Oriente. Sus primeros colonizadores fueron los portugueses y los árabes, luego pasó a ser colonia inglesa, hasta que en 1963 Kenia se independiza.

Subimos hacia el norte para ir al parque Marino, en Malindi, alquilamos una «ngalawa», embarcación parecida a un



MASAI MARA. En la frontera con Tanzania se encuentra el Masai Mara, prolongación de la reserva de Serengeti. En este terreno es fácil encontrarse con búfalos como el de la foto.



TIERRA MAGICA.

La reserva de Amboseli está repleta de elefantes. El majestuoso Kilimanjaro domina la sabana con autoridad.

¿De qué?...



...de Gin MG

LA RESPUESTA... SIN DUDA!

Gin MG, elaborado con fidelidad rigurosa a su fórmula originaria exclusiva y con la garantía y prestigio de DESTILERIAS MG, S.A.

O C I O



catamarán, con la que navegamos por Malindi Watamu, lugar de exquisita belleza y riqueza marina. Desde aquí nos trasladamos al archipiélago de Lamu, lugar donde el reloj parece haberse parado en el siglo XIX, pues todo tiene el sabor de esa época, incluso el transporte se realiza a lomos de pequeños asnos que plagan el centro de la ciudad.

Antes de volver a Nairobi, visitamos la reserva de los Aberdares, zona boscosa donde viven una gran cantidad y variedad de animales salvajes. Fue aquí donde vivimos una de las experiencias más impresionantes de todo el viaje.

Saliendo de la reserva al anochecer y con gasolina para apenas 30 kilómetros, nos topamos en una estrecha vereda con una manada de elefantes obstaculizando el paso. Los machos, asustados por el ruido del motor, amenazaban con embestir. Sin poder avanzar ni retroceder, después de una hora conseguimos atravesar por un hueco, que se abrió ➤

PROBLEMAS.
En tierras de Amboseli, nuestro Suzuki Sierra comenzó a dar pequeños problemas que solucionamos con rapidez.

AFRICA no se sabe apreciar en todo su valor hasta que no se vive sobre el terreno.

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS



Comunidad de Madrid



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

¿SU VEHICULO ESTA MATRICULADO ENTRE 1.981 Y 1.983?

¿o es matrícula anterior a M 4802 FS?

Se le recuerda que, de acuerdo al Real Decreto 2344/1985, está obligado a pasar la primera inspección periódica durante el año 1.990.

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

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

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

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

SIN AGLOMERACIONES, SIN TIEMPO DE ESPERA, TRANQUILAMENTE

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



¡Para su seguridad!

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

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

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

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

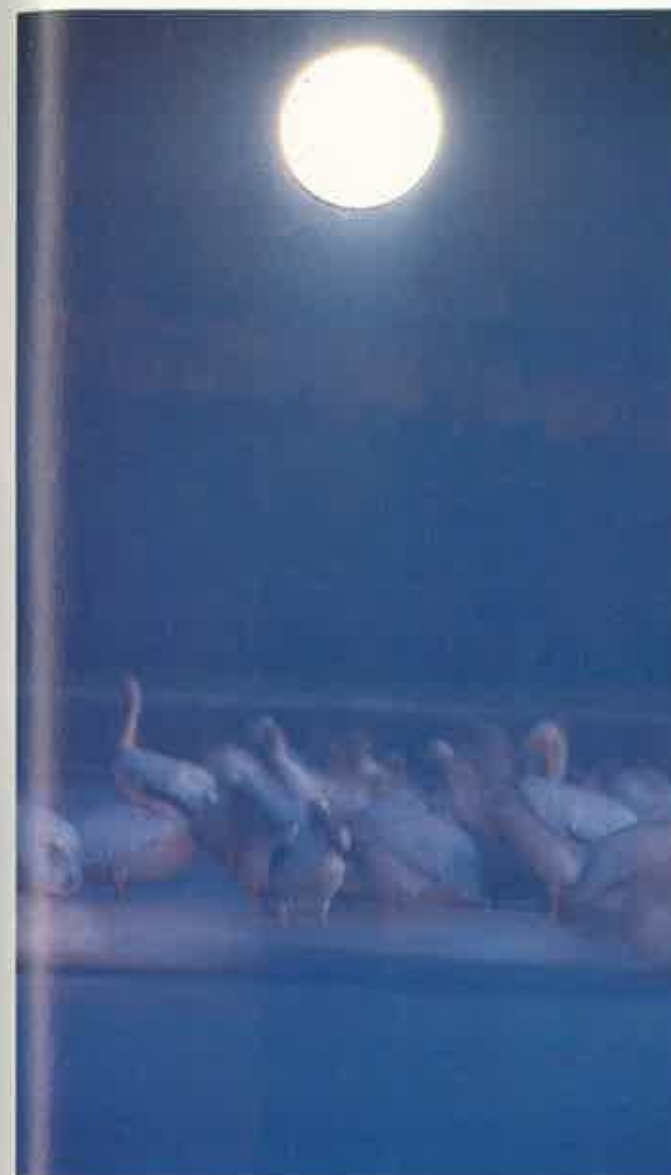
EVINRUDE
FUERABORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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



un momento entre la manada. Días después en Nairobi, nos comentaron diversos sucesos acontecidos en circunstancias parecidas a la nuestra y no con tan buen fin.

Al día siguiente salimos de Nairobi con destino Madrid, no sin cierta tristeza. ○

PELICANOS.
En el lago Nacuru llegan a contabilizarse más de dos millones de aves. Las mujeres pasean por Lamu.

Juan Echeverría

TODO ESTILO
AGARÉ
Todo un trío
campeón



Nuevo Concesionario Citroën en Madrid.

La Red Citroën continúa su programa de crecimiento permanente.

Un proyecto de futuro que ya está presente en más de 1.000 puntos de servicio que cubren toda España.

Y que ahora se amplía en otro punto más. Otro punto a su entero servicio que le ofrece la más completa exposición de vehículos Citroën, atendida por el servicio de ventas más competente.

Que se compromete a proporcionar un exhaustivo servicio post-venta con talleres de tecnología

punta y servicio de recambios controlado por ordenador.

Otro punto más de la expansión Citroën que le garantiza las reparaciones por seis meses, con facturas detalladas y presupuesto previo.

Y que, además, a través del Servicio Citroën Eurocasión, está en condiciones inmejorables para ofrecerle coches usados como nuevos, revisados y garantizados por escrito hasta dos años.

De todas las marcas y al mejor precio.

Otro punto a su favor. Aquí lo tiene.



T. Castillo, SA

Ribadavia, 12-14 (entrada por Avenida de Asturias). Teléfono: 352 65 22.
Barrio del Pilar. 28029 Madrid.

Pablo Iglesias, 87-92. Teléfonos: 450 25 66-459 30 45.
28039 Madrid.

Red de Concesionarios Citroën:
Fuerza en expansión.

REGATA DE MAXIS
EN MONACO

ESPAÑA HACIA LA COPA AMERICA

MIENTRAS en los astilleros de Cádiz se construye el barco que ha de representar por primera vez a España en la Copa América los responsables de este Desafío se afanan por quemar etapas. Se trata de luchar en lo posible contra la ventaja de que disponen otros países, con más medios económicos y, lo que es fundamental, más experiencia en esta selectiva competición.

La Armada Española colabora con este empeño permitiendo que Pedro Campos y



TRES CONTRA TRES.

El Longobardo, Campeón del Mundo, fue el vencedor en Monaco, frente al Hispania con Pedro Campos a su rueda y el Vanitán.





PONERSE PRIMERO.

En la salida es importante lograr ser el primero. El Longobarda ya navega de popa, mientras que el Vanitas aún no ha alcanzado la boya.



LUCHA POR GANAR.

Los espinaquers son un arma que utilizan en su lucha el Hispania y el Longobarda.

Antonio Gorostegui navegan a bordo del Maxi Hispania. Los maxis son los veleros existentes más parecidos a los próximos e hipermodernos marcos de la Cup Clas. En este contexto el Hispania ha iniciado su temporada de competición participando en las series de Match Races (regatas de barco a barco, como las de la Copa América) que se disputaron en Mónaco.

Han sido tres los maxis que este año han participado en este trofeo: el italiano Longobarda, ganador del pasado Mundial, el Vanitas, antiguo Il Moro di Venezia III, que ganara hace tres años en Palma de Mallorca, la Copa del Rey Trofeo Aguabrava, y el representante español.

Este tipo de regatas, de barco a barco, resultan muy emocionantes y diferentes a las normales de flota. Su técnica es muy distinta a estas últimas ya que todo se basa en ganar la posición buena en la salida. Si esto se logra, aunque el barco contrario sea más veloz, si se maniobra con eficacia e inteligencia, se le puede ganar.

Minutos antes del cañonazo de salida los contendientes maniobran vertiginosamente, lo que no deja de ser todo un espectáculo con barcos de 25 metros de eslora, que sus casi treinta tripulantes hacen bailar en una suerte de extraño ballet, con constantes cambios de rumbo, arrancadas y frenadas, orzadas violentas y continuos

intentos mutuos por colocarse entre la salida y el contrario, para desventarlo o hacer que en el momento del cañonazo el rival no pueda salir o lo haga detrás.

El reglamento y la coordinación de la tripulación son básicos; cualquier pequeño error puede costar caro y sin duda el otro barco sacará partido de él, especialmente cuando fuerza al contrario a cometer una infracción al reglamento. Para estos casos en las regatas de barco a barco, el Jurado sigue de cerca a cada uno de los participantes y ajusticia sumariamente en caso de necesidad. Una penalización casi con toda seguridad dará el triunfo al contrincante.

Estas series de Mónaco registraron la arrolladora victoria de Longobarda, quien se impuso tanto a Hispania como a Vanitas. Hispania logró un empate con Vanitas, una victoria para cada barco y de esta manera los dos merecieron el segundo puesto.

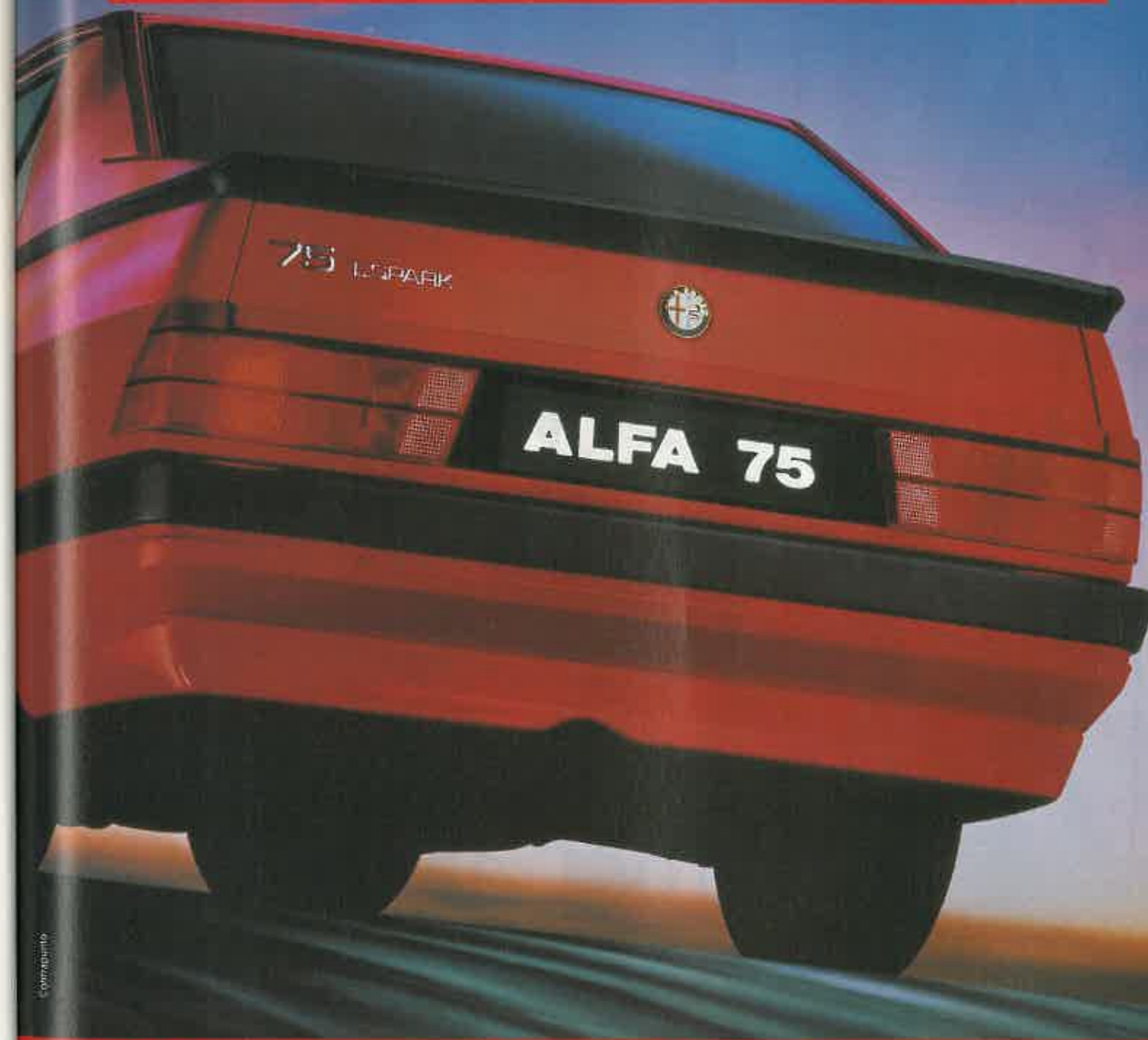
La tripulación española era la única en la que no había profesionales norteamericanos de este tipo de regatas. Sus tripulantes son mayoritariamente marineros de la mili, junto con oficiales y suboficiales, además de los mencionados campeones Antonio Gorostegui y Pedro Campos. ○

José Luis de la Viña

PRESENCIA ESPAÑOLA.

Para comenzar una ceñida, el Hispania arría el Espí.

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.

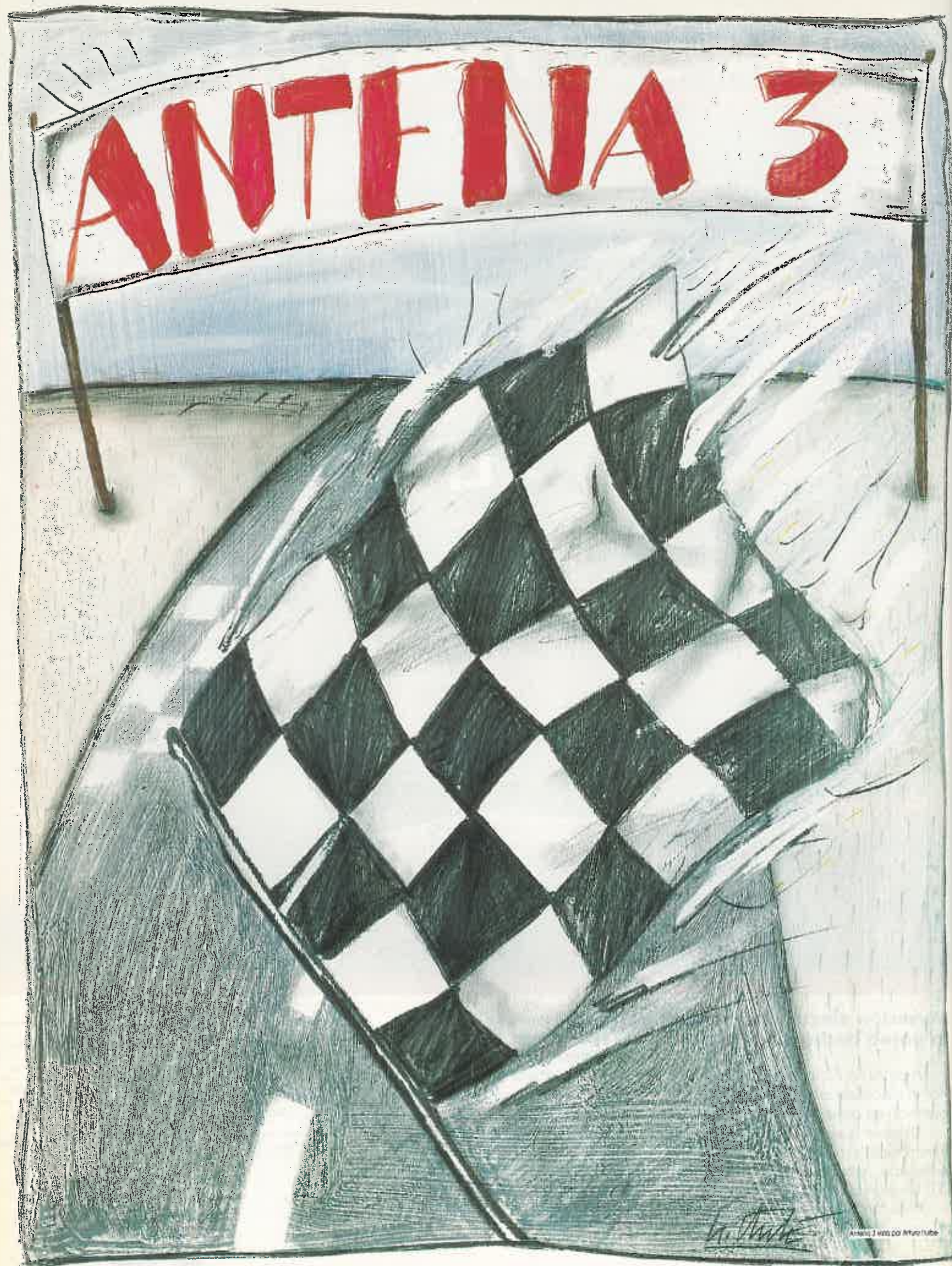
Nueva Gama Alfa 75

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.



MOTOR EN MARCHA

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



Antonio Herrero

antena 3
23
LA RADIO BIEN HECHA



YOLANDA SURER

PURO FUEGO



La presencia de Yolanda Surer en los circuitos europeos es siempre un acontecimiento de relieve tanto por el magnetismo de su físico, simplemente espectacular, como por su habilidad al volante, digna de una verdadera campeona, dos evidencias contundentes, innegables, suficientes para catapultarla hasta un primerísimo plano de actualidad.

Yolanda Surer-Egger, esposa de Marc Surer, ex-piloto de Fórmula y retirado de la competición tras sufrir un gravísimo accidente en un rallye alemán cuando conducía un Ford RS 200, ha entrado de lleno en el mundo de la Fórmula 3 tras un año de carreras en Fórmula Ford. Su temporada 90, con un calendario de quince pruebas la llevará por las pistas de media Europa para disputar los campeonatos nacionales de Suiza, Alemania e Italia.

Los resultados de Yolanda, antigua Miss Playboy, han impresionado a competidores y a espectadores, que no salen de su asombro al contemplar sus evoluciones a los mandos de un Dallara 309 animado por el motor Alfa Romeo, con más de ciento setenta caballos de potencia.

La piloto suiza ha llevado su fogosidad hasta límites elevadísimos y sus dos primeras actuaciones se han saldado con accidentes serios, justificables por el empu-

je, casi salvaje, de una mujer que no siente ningún pánico cuando rueda a más de doscientos cincuenta por hora.

Su carrera inaugural en la especialidad, disputada en el circuito alemán de Hockenheim, terminó en una impetuosa salida de pista, tan impetuosa que se llevó a tres comisarios por delante sin que se produjeran, eso sí, desgracias personales de la menor consideración. Su segunda prueba, disputada en el templo italiano de la velocidad, en Monza, fue más positiva ya que consiguió el cuarto puesto en entrenamientos tras una exhibición de facultades a los mandos del monoplaza de la escudería Jacques Isler Racing patrocinado por los tabacos Barclay. Yolanda Surer no tuvo tanta suerte en carrera y se salió, a toda velocidad, en la temida Parabólica, cuando luchaba en el grupo de los mejores.

Miss Playboy ha dejado atrás las frivolidades para competir, de igual a igual, con sus rivales masculinos. Desde sus primeros pasos a los mandos de un kart casi de juguete y en pruebas reservadas a mujeres de pilotos, hasta la temporada actual en Fórmula 3, han transcurrido menos de cuatro años. En ese tiempo Yolanda Surer ha demostrado un valor excepcional y un pilotaje tan agresivo como el mostrado por su marido.

Angel Marco

"Gracias a Radiant tú llegarás a Dakar."



Carlos Mas

Radiant te invita a la aventura. La aventura de tener un Radiant Dakar. Una máquina perfecta. Sumergible hasta 100 metros. Y una caja de acero capaz de soportarlo todo. Si, gracias a Radiant, tú llegarás a Dakar.



RADIANT
Dakar

CARRERAS DE CAMIONES

PASION Y HUMO



Es menuda, como un pájaro y apenas mide 1,60. No es guapa pero es coqueta y encantadora. Solo al mirar sus manos se nota que no es un ama de casa. Es británica y se llama Divina Galica. Olímpica hace 20 años (en descenso de esquí), quiere también serlo en el 92 en una nueva disciplina: un kilómetro de descenso, sin puertas, velocidad pura. Es inseparable con la velocidad. Una de las pocas mujeres que ha conducido en fórmula 1, aunque sus éxitos se cristalizaron en la fórmula 5000 en la época en que corría Emilio Villota.

Hoy, Divina es una de las figuras de las carreras de camiones.

Manuel Santos ha vivido siempre (un siempre corto, porque apenas tiene 25 años) rodeado de camiones. Su padre es camionero y él ha comenzado como probador para una revista especializada en «pesos pesados». Con un presupuesto de alrededor de 30 millones de pesetas, es uno de los pocos españoles que hacen el campeonato de Europa de Camiones por libre, sin más ayuda que sus patrocinadores, MAN y Uniryal.

Pocas cosas pueden decirse de Salvador

Canellas que el público no conozca. Se inició hace ya muchos años (tiene 42) en el mundo de la motocicleta y se dio a conocer ganando las 24 Horas de Montjuic. Luego condujo monoplazas de la Fórmula 1800 y coches de rallyes, alcanzando un meritorio cuarto puesto absoluto en el Rallye de Montecarlo. Sucesivamente, ha corrido en camión (ganó un París-Dakar



DURO RODAJE.
El piloto revelación del año pasado, Manuel Santos, ha tenido muchos problemas en esta carrera.



EXPERTOS ESPAÑOLES.
Juan Escaybas y Salvador Canellas, oficiales de Pegasus, son los representantes españoles con más experiencia en estas carreras en las que llevan dos años participando.



DIVINA, DIVINA.
La piloto Divina Galica ha vuelto a demostrar su profesionalidad y tesis. Con el Volvo se califica quinto en la categoría A.

en su categoría) y bote de goma. Ha sido el primer vencedor de la Travesía del Ebro... en fin, Salvador es capaz de hacer correr a cualquier cosa, con dos, cuatro, o ninguna rueda. Hoy es piloto oficial del equipo Pegasus que corre este campeonato de Europa.

A su lado, está Juan Escaybas, un veterano madrileño que lo ha ganado todo o casi todo en los campeonatos promocionales (Copa Renault, Fórmula 1430, Fór-

LUCHA SIN CUARTEL.
El Man del alemán Marwitz en lucha estruendosa con el Volvo de Goransson y el camión finlandés Sisu de Kallio.

mula 1800...etc) y que en los últimos años había permanecido al margen de la actividad automovilística. Retornado a la competición a través de los camiones, entró en el equipo Pegaso como segundo piloto y se ha mostrado en las últimas carreras más rápido y regular que Cañellas.

Estos son sólo algunos nombres, algunos protagonistas de una nueva disciplina que día a día, carrera a carrera, va ganando adeptos: las carreras de camiones.

Aunque en su actual configuración comenzaron hace 4 años, hasta el 89 no entró la Federación Internacional (la poderosa FIA) a regular el acontecimiento. Desde entonces tiene rango de Campeonato Internacional, con un reglamento definido y estable.

Esto permite que las firmas constructoras comiencen a interesarse. Así, MAN, Mercedes, Renault, Iveco, Liaz o Pegaso, están de alguna manera presentes en la competición, aunque por ahora, de una manera indirecta, apoyando a pilotos privados, sin comprometer el nombre de la firma, pero prestando mucho o todo el apoyo tecnológico necesario.

Se han establecido tres categorías de camiones, en función de la cilindrada de los motores: A (menos de 11,9 litros); B (entre 11,9 y 14,1 litros); y C (más de 14,1 litros). El reglamento exige que los camiones (cabezas tractoras) sean similares a los que se venden al público. Esto es una puerta abierta para que cualquier fa-



bricante «homologue» una cabeza, con la excusa de que ha vendido una o varias unidades para trabajos específicos. Así, vemos un Liaz totalmente transformado que dicen sus responsables que se ha vendido en algunos aeropuertos para tirar de los aviones; o Mercedes, que tiene en teoría un camión haciendo trabajos forestales en Canadá que ha servido de base pa-

MANTENER LA SERIE.

En su segundo año de participación en el Campeonato, Pegaso procura mantener la filosofía del camión de serie al máximo.



EMOCION Y ESPECTACULO.

Apuradas de frenada, humo y ruido caracterizan la más joven de las especialidades deportivas del motor aprobadas por la FISA.

ra su camión de carreras... hay de todo y no siempre debemos considerarlo como trampas, sino como interpretación de un reglamento muy permisivo.

Cada una de las categorías disputa dos mangas, que puntúan cada una para la clasificación final del campeonato, que consta de ocho carreras. La primera se celebró en Brands Hatch (Gran Bretaña)

y la segunda en Hungaroring (Hungría). El día 7 de octubre, en el Jarama, se celebrará la última prueba.

En Hungría, la categoría A fue un duelo mano a mano entre el veterano piloto británico Rod Chapman (Volvo) y el sorprendente Liaz de Frantisek Vojtisek. Al final, el británico se llevó el gato al agua, ofreciendo a sus patrocinadores, Shell y Uniroyal, la satisfacción de colocarse en primera posición del campeonato. Los pilotos españoles tuvieron escasa fortuna, con algunos problemas con el cambio y un violento encontronazo de Escavias con el piloto-probador francés del equipo Renault, Jacques Perret.

En la categoría B, el sueco Curt Goransson y el alemán Hans Marwitz dieron toda una lección de conducción a bordo de sus respectivos Volvo y Man. Goransson ganó la segunda manga y se encamina hacia su tercer título europeo. Mencionar el violento accidente de Manuel Santos, que estrenaba su nuevo Man en Hungría y que se salió recto en una curva que se abordaba a cerca de 150 kilómetros por hora porque se le bloqueó el acelerador. Susto de impresión para el madrileño, que espera tener a punto su camión para la siguiente carrera, en Austria.

Finalmente, en la categoría C, Gerd Corber impuso su Man en las dos mangas, sin demasiada oposición.

J.M.C.

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. El Museo, 5. Bilbao. Telf. (94) 423 19 54. MERCOSA. Fernando González, 4. La Coruña. Telf. (981) 22 91 80. PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Castellana, 141. Bajo. Madrid. Telf. (91) 572 10 95. Avda. de Burgos, 87. Telf. (91) 767 19 92. TURBOMOVIL. Castellana, 240. Madrid. Telf. (91) 733 75 98. C/ Fernández de los Ríos, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. Sant Joan Baptista la Salle, 7. Girona. 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

LA VERDAD POR DELANTE

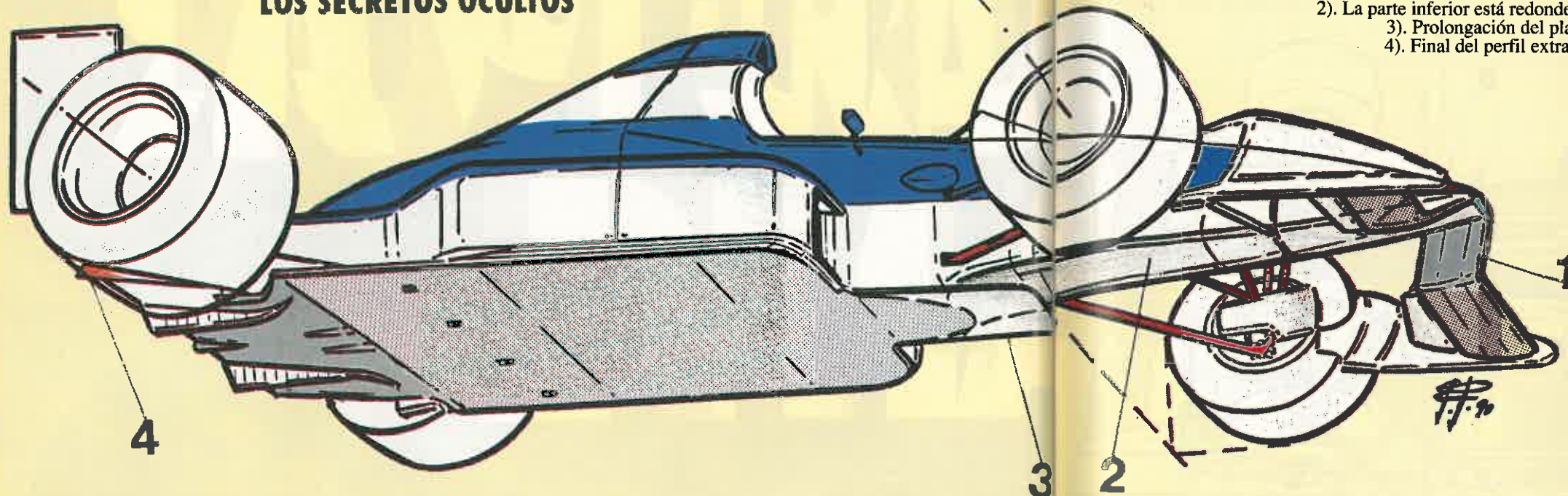


La Cope.
Al frente de la información y a la cabeza
de la credibilidad.
Una voz viva e independiente.

Lo ha dicho la Cope



LOS SECRETOS OCULTOS



- 1). Vista inferior del alerón.
- 2). La parte inferior está redondeada.
- 3). Prolongación del plafón.
- 4). Final del perfil extractor.



do realmente el ideador del concepto aerodinámico.

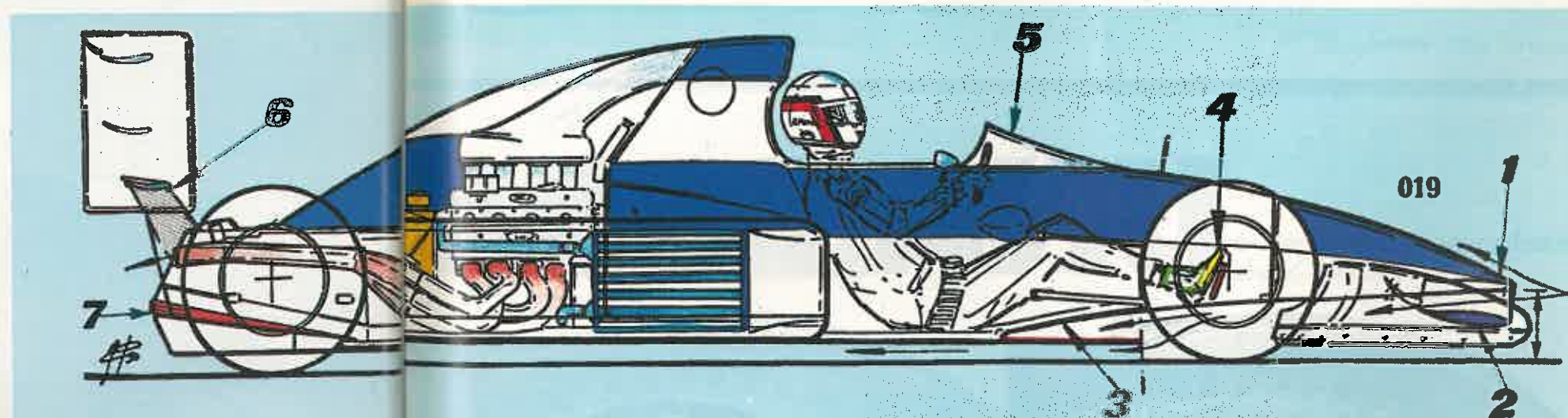
Los ingenieros actuales, suelen elegir el camino de hacer rodar los coches lo más cerca posible del suelo para lograr el máximo efecto suelo. Sin embargo, Migeot y Postlethwaite han preferido separar el morro del 019 del asfalto veinte centímetros y emplear un alerón con forma de ala de gaviota para acercar al suelo las alas con el fin de canalizar hacia el fondo del coche el flujo de aire lo más limpio posible de turbulencias. Para respetar la reglamentación de la FISA -que exige el fondo

NUEVO TYRRELL 019

EL INGENIO MANDA

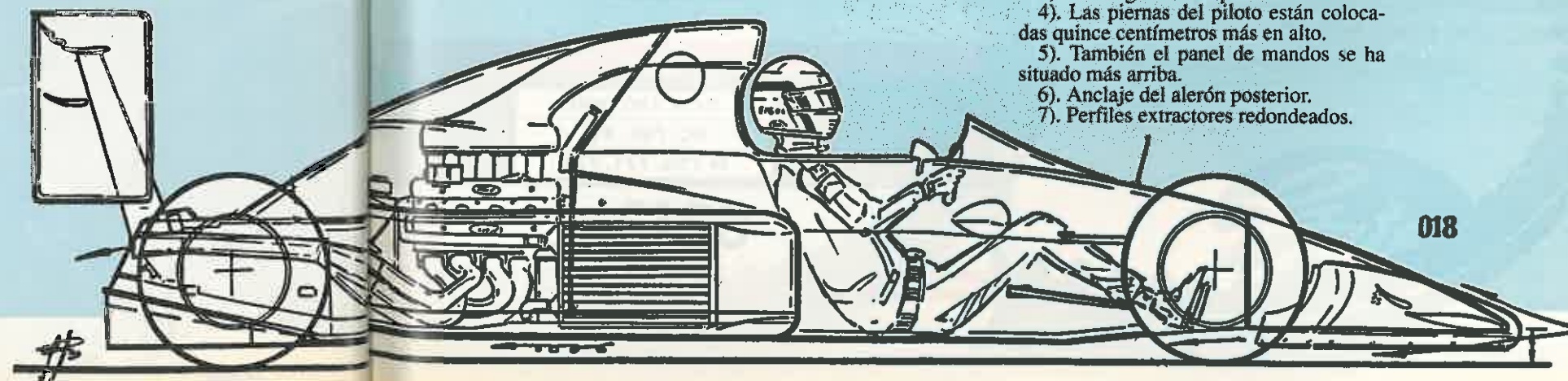
EN muchas ocasiones se puede ver como el ingenio y la necesidad de encontrar la competitividad con medios modestos, dan lugar a resultados que sorprenden a los colosos. En este caso ha sido la escudería Tyrrell quien ha dado la campanada en el Gran Premio de San Marino, al presentar el

nuevo Tyrrell 019. Se trata de un estudio exasperado del anterior modelo 018 que, en repetidas ocasiones permitió a Jean Alesi demostrar sus dotes de piloto así como la validez del monoplaza británico. En el proyecto del 019 han colaborado tanto Harvey Postlethwaite como Jean Claude Migeot, aunque este último ha si-

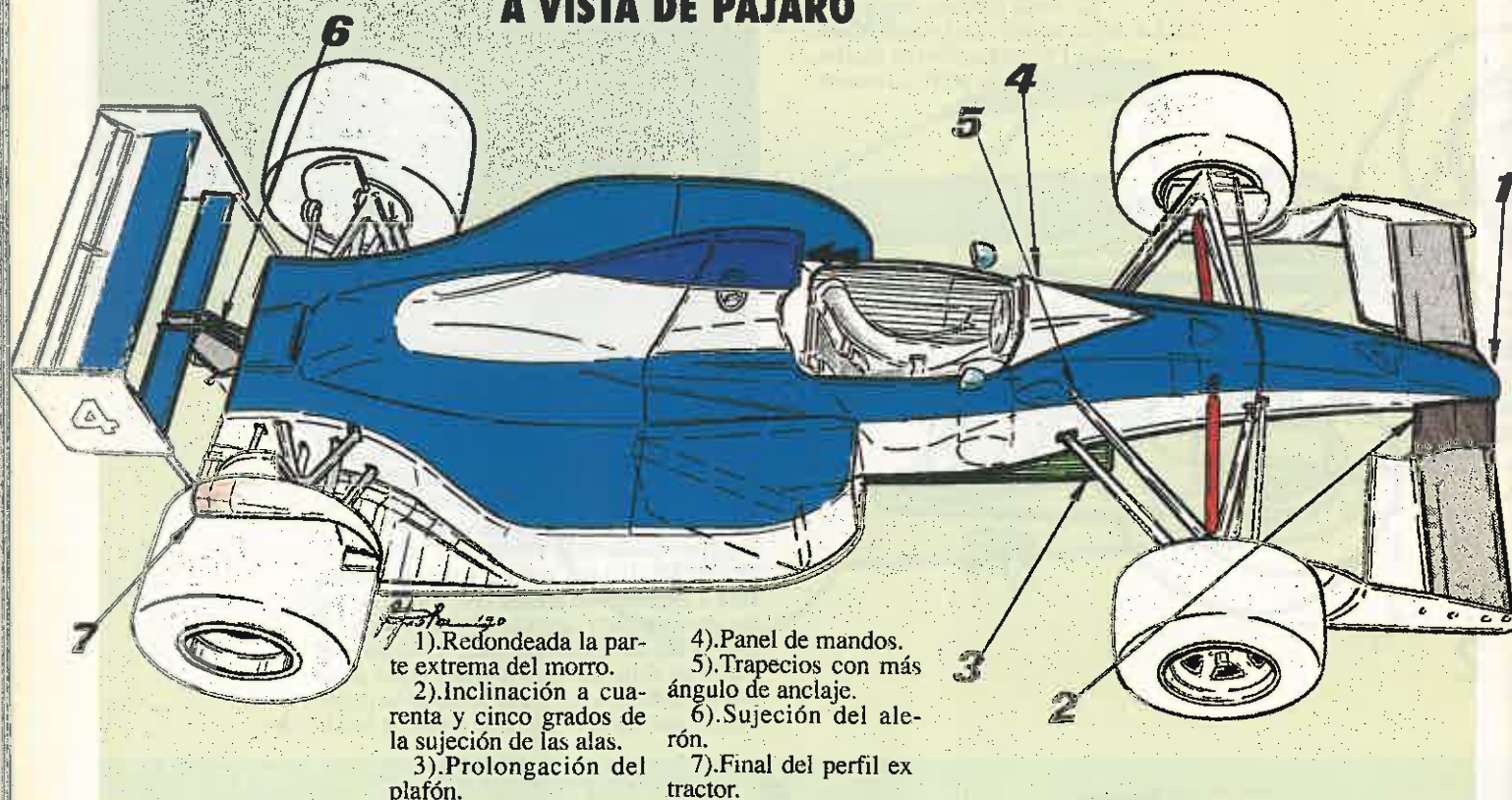


DIFERENTE FISONOMIA

- 1). El morro está levantado del suelo veinte centímetros.
- 2). Las alas mantienen la distancia mínima desde el suelo.
- 3). Prolongación del plafón.
- 4). Las piernas del piloto están colocadas quince centímetros más en alto.
- 5). También el panel de mandos se ha situado más arriba.
- 6). Anclaje del alerón posterior.
- 7). Perfiles extractores redondeados.

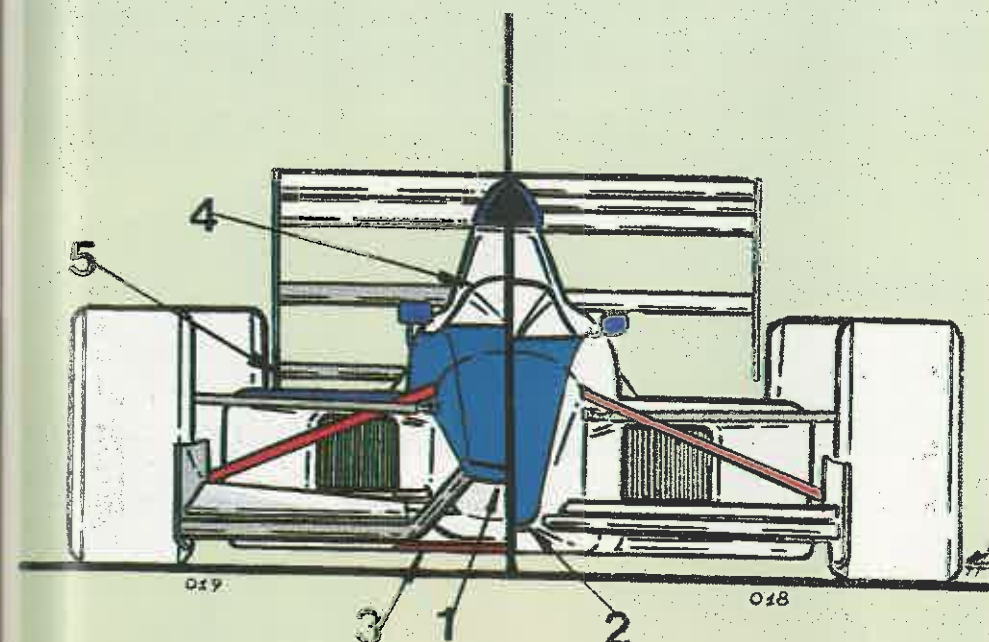


A VISTA DE PAJARO



ALA DE GAVIOTA

- 1). Altura del nuevo morro.
- 2). Morro del modelo 018.
- 3). Prolongación delantera del plafón.
- 4). Altura del panel de mandos.
- 5). El última ala está anclada al cambio con un ligero soporte.



de los monoplazas plano hasta la perpendicular trazada desde el principio de los neumáticos delanteros- los técnicos de Tyrrell han ideado el prolongar el plafón. Esta solución ha obligado a situar las piernas del piloto quince centímetros más en alto respecto al modelo 018.

En la parte trasera, el alerón no está sujeto por una columna central como anteriormente se hacía con el 018. Ahora todo el conjunto aerodinámico está anclado por una sujeción muy baja. Por otra parte, el perfil extractor final del plafón tiene los laterales inclinados hacia abajo como los McLaren. Otra innovación introducida en el 019, es el ángulo más abierto de los trapecios de las suspensiones, mientras que el sistema monoamortiguador delantero se ha conservado como en el 018.

Según ha explicado Postlethwaite, la realización de la parte delantera del 019 ha sido posible gracias al avance tecnológico que han permitido los materiales compósitos como la fibra de carbono combinada con el nido de abeja en duruminio.

Si la FISA no penalizara todas esta serie de soluciones ingeniosas y vanguardistas, el monoplaza 020, que será equipado con el motor Honda RA 100 E, gozará de todas estas soluciones aerodinámicas perfeccionadas a lo largo de la presente temporada.

Giorgio Piola / Gigi Corbetta

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.



Verán Visiones

Con la nueva Vision, la ciudad tiene otro color. Sube, arranca, dejate llevar y cuando encuentres un atasco, deja que los demás vean Visiones.



P.V.P. Recomendado 170.000 Ptas.

VISION
HONDA



MOTUL con HONDA

HONDA

AGUSTÍ & PARTNERS



EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**

EN CASA NO SE DIO BIEN

EN Imola, me encontré frente a una multitud. Era particularmente grande, ya que los Ferrari se encuentran en su propio terreno aquí en las pistas de Enzo y Dino Ferrari. Hay un ambiente y un entusiasmo que uno no encuentra en ninguna otra parte. Los fanáticos y los paparazzi quedaron muy sorprendidos al verme. Muchos de ellos creían que entre Brasil y San Marino yo había tomado siete semanas de vacaciones. De manera que estaría en excelente forma.

No señor, no era así. Primeramente, han de saber que pasé la mayor parte del tiempo entre Imola y Fiorano realizando pruebas. Además, antes de salir de Ginebra el jueves por la tarde, camino de Bolonia y la pista, tuve la mala suerte de enfermarme de la garganta, tan mal y tan fuerte que casi no podía hablar. Así que el campeón no estaba en tan buena forma.

Para colmo de males, no recibí buenas noticias de Ferrari. El motor nuevo, con el que contaba mucho, no estaba listo. Mansell y yo podríamos usarlo para las pruebas de clasificación y nada más. Era una lástima, y más aún, considerando que Gianni Morbidelli, nuestro piloto de prueba, había hecho un tiempo fantástico en Fiorano con el nuevo V12, pero no se consideraba lo suficientemente fiable.

Además, hablando todavía del motor, los técnicos de Ferrari han sugerido una importante modificación que permite una desaceleración más rápida del coche. La desventaja -debido a nuestra caja de cambios específica- con respecto a nuestro viejo motor es que continuaba hacia adelante, al frenar y esto afectaba la precisión de las maniobras, en el mejor de los casos. Entonces, a no ser que ocurriera un milagro, no había nuevo motor para el Gran Premio de San Marino.

POR otra parte, todas estas complicaciones tenían algo positivo. Iba a recibir para el segundo día de entrenamientos un coche algo modificado dotado de una carrocería «especial Prost». Si bien el Ferrari 641/2 modificado posee ciertas ventajas, también tiene algunos inconvenientes: los grandes espejos retrovisores impuestos por el nuevo reglamento, emiten turbulencias de aire que, a velocidad máxima, golpean directamente en la base de mi casco. Fue necesario solucionar el problema y el sábado me iban a entregar una carrocería adaptada para eliminar este fenómeno. Esto era poco consuelo para un primer día tan catastrófico. No podía usar el nuevo motor, sin duda debido a un problema eléctrico, y por la tarde no pude calentar los neumáticos de clasificación con el equipo de reserva. Una hora perdida.

Esto me llevó a pensar que indudablemente había algo que funcionaba mal en el 641/2, algo que no habíamos visto después de las numerosas pruebas privadas en Imola. Además, en lo que a mí respecta, existía el problema de las turbulencias de aire. Y entonces me preguntaba si no deberíamos regresar al antiguo 641.

En materia de coches de carrera, y en



PILOTO Y TECNICO.

Prost y el Director Técnico de Ferrari, Guido Castelli, decidieron utilizar en Imola el 641 pero con las suspensiones de 642.

particular de Fórmula 1, siempre es difícil, si no imposible, regresar a la vieja tecnología; en particular surge el problema de las piezas de repuesto. También, con los técnicos de la escudería, hice una elección deliberada: regresar al 641, con la suspensión del 642, que podría dar un resultado satisfactorio en cuanto a agarre de pista, manejo y también en comodidad del piloto. Necesitábamos tiempo para prepararlo, pero el sábado por la mañana, para las pruebas libres, mi coche de carrera y mi equipo de reserva habían sido modificados. Comencé los entrenamientos con una carga enorme de combustible y durante la vuelta pude hacer tiempos que me parecieron bastante satisfactorios. Incluso estaba seguro de que haría el mejor tiempo el domingo por la mañana.

Mientras tanto, tenía que enfrentarme a la ronda final de clasificación, y se presentaron nuevamente problemas de temperatura de los neumáticos imposibles de resolver, de manera que tomé otra decisión: escoger un juego de neumáticos suaves y otro semisuaves, o sea en este

último caso neumáticos de carrera. Me permitieron terminar varias vueltas consecutivas pero, aunque mejoré mi tiempo en casi un segundo, quedé sexto porque casi todo el mundo también había mejorado.

ESTA sexta posición en la línea de salida estaba demasiado alejada para tomar la delantera en las primeras vueltas. La arrancada y el hecho de que hacía mucho calor confirmaron mi selección: más valía optar por los neumáticos muy resistentes, y escogí los del tipo B, los más duros que fabrica Good Year. Consecuentemente, podría permanecer más tiempo y no parar cuando lo hicieran los que estuvieran en cabeza. Estaba convencido porque sabía que iban a escoger neumáticos de alto rendimiento.

No tuve la oportunidad de descubrir si mi idea era buena. En la primera curva, Nigel me empujó fuera de la pista, dañándose y ensuciándose mis neumáticos; el radiador se llenó de polvo y, por último, el acelerador comenzó a trabarse. Era mucho para los primeros quinientos metros. Debido a que Mansell se disparó hacia adelante, decidí cambiar ruedas y, contra toda lógica, cuando me detuve, es decir al final de la vuelta 27, escogí las del tipo C. Después de eso me recuperé y sobrepasé a Nannini que iba tercero. Rápidamente le llevé diez segundos de ventaja. Pero el coche se volvía cada vez más difícil de conducir: el acelerador se trababa y se estaba escapando aceite que rociaba las ruedas traseras. Tratar de pasar a Nannini había sido un error, lo mejor hubiera sido asegurar mis tres puntos.

El próximo Gran Premio es el de Mónaco. Preveo la victoria de los McLaren-Honda porque nuestro coche no está hecho para ese circuito, a menos que los neumáticos Pirelli conserven su ventaja competitiva. En este caso, Jean Alesi y el Tyrrell-Ford podrían obtener un buen resultado lo que nos ayudaría en nuestra carrera hacia el campeonato. Esto no significa que vayamos a quedarnos con los brazos cruzados.



GRAN PREMIO DE ITALIA

ASPAR SIGUE EN VENA

Enviado especial

José Luis Aznar

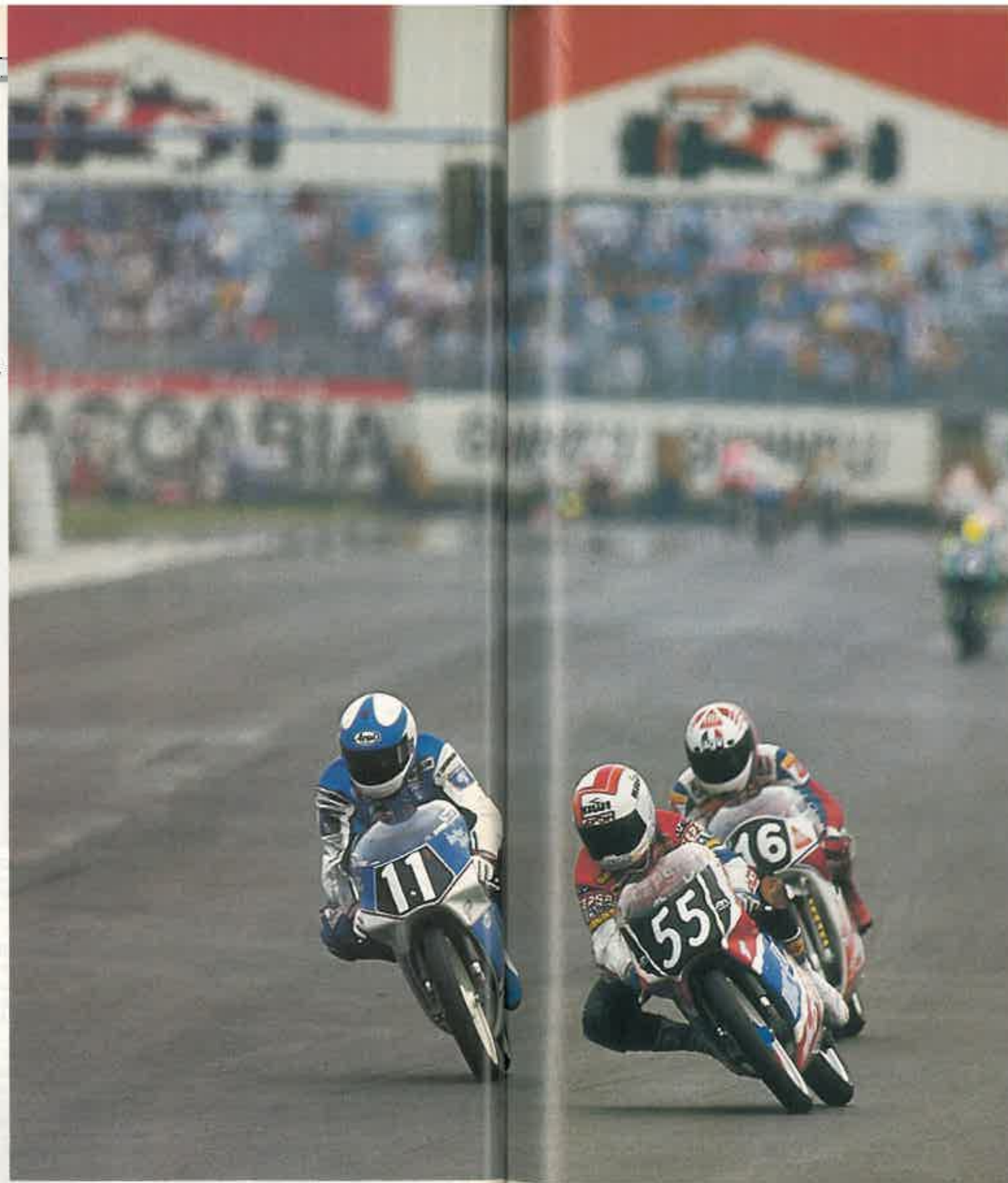
INCLUSO, y sin ánimo de restarle méritos al de Alcira, también cabría decir que a su lado tiene la suerte de los campeones, esa suerte que hace que todo parezca fácil, que consigue que se salga indemne de los lances más comprometidos, sin olvidar que todos sus principales rivales han «pinchado» por lo menos en una ocasión cada uno, con lo que el citado error de Suzuka ya ha quedado compensado con creces.

En el cuarto de litro, categoría que corre el riesgo de ser aplastada por «Little John» Kocinski, Cardús sigue sin concretar ese gran resultado que se espera tanto de él como de su Honda, al tiempo que Crivillé sigue apuntando sus buenas posibilidades y sólo una rotura de motor le impidió obtener una buena clasificación. Para Sito Pons y Juan Garriga, Misano, sin ser un desastre no fue una jornada de gloria y a ambos perjudicó la decisión del Director de carrera que paró a los pilotos cuando comenzó a llover.

En los entrenamientos «Aspar» vio que en Misano iba a tener que luchar sin cuartel contra Gresini y Romboni, los pilotos locales que estaban decididos a dar la campanada en su casa. Evidentemente, Preim, que en Jerez le había hecho sudar tinta para ganar, también era una seria preocupación vista la velocidad punta de su montura. Así, nada más darse la salida, en la que por cierto Hernández fue muy hábil y lideró el pelotón durante casi un giro completo hasta ser superado por Romboni y Gresini, «Aspar» no era más que quinto tras los citados italianos, Hernández y Stadler. Al filo de las vueltas, los dos locales, que iban intercambiando sus posiciones, no lograron escapar del piloto de JJ-Cobas, mientras que Preim remontaba tras haber salido mal. En cuanto los cazó no lo dudó e intentó to-

Con su victoria en Misano Jorge Martínez «Aspar» ha demostrado que sigue en racha victoriosa. Ya ha roto por fin el maleficio que el pasado año le oprimió sin cesar, el mismo que aún hizo de las suyas en Suzuka.

ASPAR: LIDER. El piloto de JJ realizó una excelente carrera, aunque se benefició de la caída que provocó Romboni. Los únicos pilotos que inquietaron al valenciano fueron, Stadler y Raudies, pero ninguno pudo soportar los ataques del renacido Aspar, que con este triunfo pasa a encabezar la clasificación provisional del Mundial.



HERNANDEZ. (arriba) Consiguió el mejor resultado de su carrera deportiva. El piloto de Cartagena se codeó con los monstruos del 125 y dejó ver muy buenas maneras. Romboni se esta convirtiendo en la «bestia negra» de la cilindrada. En cuatro carreras ha provocado tres caídas. En esta ocasión se llevó por delante a Preim.

mar la cabeza de la carrera, algo que era demasiado para Romboni y Gresini. Tanto es así que en la novena vuelta, al llegar a la curva que sigue a la meta, Romboni intentó pasar al germano sin meditarlo demasiado. El exceso de fogosidad del italiano sería fatal a ambos puesto que en su caída arrastró a Preim, mientras que Gresini y «Aspar» pasaron por los pelos. Sin embargo las sorpresas no terminaban aquí puesto que Gresini no duró siquiera una vuelta más, ya que poco antes de entrar en meta también caía.

Esta vez el perjudicado también fue un tercero puesto que Hernández chocó con la moto de Gresini con lo cual perdió posiciones y estuvo a punto de caer. Desde ese momento «Aspar» sólo tenía un enemigo: Stadler cuya moto superaba en aceleración a la del español. Cuando éste abandonó, el del Alcira sólo tenía que esperar la bandera a cuadros para colocarse líder del Mundial. «He tenido suerte -reconocía con sinceridad- las carreras son así», al tiempo que añadía: «Yo ya había ▶



PROBARON EL ASFALTO. En la última sesión de entrenamientos del sábado, Sarron y Gardner todavía intentaban mejorar su puesto en la parrilla. Entraron en una curva y el francés perdió el control de la moto, rodando por el suelo. Gardner no le pudo evitar y pasó por encima. Resultado, Sarron con fractura de clavícula y Gardner con la sexta costilla rota.

visto que Romboni y Gresini podían caer porque iban a saco. Si hubiese tenido que luchar con ellos en la última vuelta, me lo hubiese pensado porque no quería que me tirasen a mí». En el podio eran Raudies y Capirossi quienes le acompañaban; cuarto era Spaan, todavía sin recuperar de su caída de Jerez. Tras llegar en el sexto puesto, Hernández mostraba a todos el maltrecho carenado de su moto tras tocar la de Gresini: «Ha faltado muy poco para irme al suelo, pero estoy muy contento porque la moto responde y yo cada vez me encuentro mejor».

El octavo de litro se había disputado el sábado, y no era hasta primera hora de la tarde del domingo cuando se corrían 500 y 250, por ese orden. Cuando los pilotos de la categoría máxima iban a salir a la pista, unos negros nubarrones amenazaban con su presencia. La salida se dio sin que la lluvia hiciera acto de presencia y Rainey tomó inmediatamente el mando de las operaciones. Schwantz, Doohan y Gardner le seguían, pero éste, involuntariamente había sacado de la pista en el primer viraje a Chili. Quinto era Sito que había pasado a Ruggia, mientras que detrás suyo venían McKenzie, Mamola, Barros y Garriga. Este iba ganando puestos hasta colocarse tras el segundo piloto de Suzuki mientras que en cabeza las posiciones se mantenían invariables: Schwantz no podía con Rainey, Doohan no pillaba al de Suzuki, y Gardner, con una costilla rota a causa de una caída en los entrenamientos al no poder evitar a Sarron que se había ido por los suelos delante suyo, no era cazado por Sito.

El golpe de teatro vino casi cuando se llevaban disputados tres cuartos de la



PRESENTE Y FUTURO.

John Kocinski dejó claro que este año va a por el título. Ganó con autoridad y rodó en tiempos que le hubiesen permitido estar entre los mejores de 500. Crivillé (a la derecha) no tuvo suerte. Su moto se paró sin causas aparentes y el de Seva perdió una excelente oportunidad de puntuar.



MISANO EN BREVE

En 125 tuvo mala suerte Miralles ya que su moto le dio problemas; en carrera se quedó sin la batería que acciona la válvula de escape. Por su parte «Champi» iba decimotercero pero al final era decimotercero, aunque se benefició de las penalizaciones a Casanova y Gramigni por adelantarse en la salida.

Ya que citamos el tema de las penalizaciones, uno de los castigados fue Hernández, pero el comisario en lugar de anotar el número 63 apuntó el 43, que es el que luce en el carenado por su patrocinador el Licor 43. Con ello penalizaron a Appleyard cuyas protestas no fueron atendidas... No le costaría tanto a la FIM otorgarle un 43 permanente, como llevaba en Jerez, y se evitarían problemas, al fin y al cabo a Schwantz le dejan el 34 y a «Aspar» el 55. Y si no, que no le dejen llevar un 43 que se presta a confusiones...

Hay muchas probabilidades de que el año próximo «Aspar» siga en JJ-Cobas pero sólo en 250 cc. La felici-

dad completa sería que fructificasen las actuales conversaciones entre Antonio Cobas y Honda. Los japoneses, pese a lo declarado meses atrás, estarían dispuestos a cederles motores oficiales para que desarrollasen su propio chasis.

Alberto Puig dio setenta vueltas al circuito de Calafat el pasado viernes. Esta semana decidirá si correrá en el Gran Premio de Alemania. Los médicos le han autorizado a ello.

Derbi ha probado en Jerez con Gianola y Bultó. Este, pese a su veterania rodó casi en los tiempos del italiano que declaraba que «Bultó sabe y en los virajes va como yo pero acelerar un poco más tarde». En estas pruebas se ensayó un chasis nuevo Delatobox mientras que el motor de láminas está en avanzado estado. Este lunes prueban en Misano y de ello depende que reaparezcan en Alemania o Austria aunque hay opiniones diferentes dentro del equipo.

Corría por Misano el rumor de que

Derbi, cuyo responsable del equipo José Luis Mamolar estaba en el circuito, había adquirido una Honda 125 que se encontraba a la venta. Pues no, esa moto no la compraron, pero es muy fácil que esta semana adquieran una a un piloto español que no se clasificó en Misano.

Para solucionar la crisis de los 500 es posible que los japoneses permitan a los equipos quedarse con sus motos de año para la próxima temporada. En el caso de equipos como el Campsa o el Elf, con un sólo piloto, no hay problema pues se contrata a un segundo y asunto arreglado, pero en el caso de Rothmans Honda o Marlboro, Yamaha sería demasiado montar equipos de cuatro hombres.

Torrentegui sigue con los problemas de brazos a consecuencia de su caída en Japón. La ausencia de resultados en un equipo tan ambicioso como el suyo crea problemas, tantos como que se le ha llegado a pedir un certificado médico para justificar sus lesiones.



LA LLUVIA PRESENTE.

La aparición de la lluvia obligó a los pilotos de 500 a interrumpir la carrera. La elección de neumáticos resultó fundamental. La mayoría optó por los mixtos, con la excepción de Garriga que se decidió por los de agua, más conocidos por «peludos». El resultado fue que el catalán apenas pudo mantener el ritmo de la segunda manga.



SCHWANTZ LO INTENTO.

El tejano sacó a relucir lo mejor de su pilotaje para intentar que la victoria cayese de su parte. Pero no pudo con un Rainey desenfrenado que marcó dos vueltas rápidas. De todas maneras con su segundo puesto ha confirmado que está plenamente recuperado de la lesión que sufrió en Laguna Seca.



competición. Entonces las nubes comenzaron a descargar y el Director de Carrera no se la quiso jugar y sacó la bandera roja. Se llevaban disputadas veinticuatro vueltas y faltaban tres para que no fuese preciso volver a tomar la salida como así tuvo que hacerse.

Tras media hora se reanudó la competición. Sólo lloviznaba y todos salieron con neumáticos mixtos, más o menos rayados, con la sola excepción de Doohan que lo hizo con un slick atrás. Esa segunda manga fue lo mejor del día puesto que supuso un mano a mano entre Rainey, Schwantz y Gardner con Doohan justo detrás. La primera posición cambió varias veces de manos, pero a la postre sería para Schwantz que precedía a Rainey, Doohan y Gardner. En el cómputo la victoria era para Rainey que de este modo se destaca en el Mundial, mientras que para nuestros representantes ello supuso perder un puesto: sexta posición para Sito y octava para Garriga. El piloto de Campsa estaba enfadado pues consideraba, y no sin razón, que no era preciso detener la carrera, mientras que el de Ducados esta-

RAINEY A LO GRANDE.

El piloto del Team Roberts se mostró intratable. Dominó en la primera manga y en la segunda se limitó a conservar los segundos de ventaja que había conseguido en los primeros veinticuatro giros.

CLASIFICACIONES

125cc

1º «Aspar» (JJ Cobas), 37'05"542 a 146,695 Km/h; 2º D. Raudies (Honda) a 3'368; 3º L. Capirossi (Honda) a 4'471; 4º H. Spaan (Honda) a 7'322; 5º K. Takada (Honda) a 13'275; 6º M. Hernández (Honda) a 14'372... 16º M. Herreros (JJ-Cobas) a 24'328.

250cc

1º J. Kocinski (Yamaha) 39'33"533 a 158,710 Km/h.; 2º H. Bradl (Honda) a 14'410; 3º W. Zeelenberg (Honda) a 22'625; 4º C. Cardús (Honda) a 28'297; 5º H. Schmid (Honda) a 30'056; 12º «Aspar» (JJ-Cobas) a 1'10"031.

500cc

1º W. Rainey (Yamaha) 46'21"150 a 162,539 Km/h; 2º K. Schwantz (Suzuki) a 2'121; 3º M. Doohan (Honda) a 8'870; 4º W. Gardner (Honda) a 9'735; 5º N. Mackenzie (Suzuki) a 1'13'452; 6º S. Pons (Honda) a 1'20'365; 8º J. Garriga, Yamaha a 1 vuelta.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º «Aspar», 40 puntos; 2º K. Takada, 39; 3º D. Raudies, 36; 4º S. Prein y L. Capirossi, 34; 8º M. Hernández, 18; 14º J. Miralles, 10.

250cc

1º J. Kocinski, 62 puntos; 2º L. Cadallora, 54; 3º C. Cardús, 53; 4º W. Zeelenberg, 45; 5º H. Bradl, 41; 16º A. Crivillé, 9; 27º «Aspar», 4.

500cc

1º W. Rainey, 77 puntos; 2º W. Gardner, 50; 3º K. Schwantz, 47; 4º M. Doohan, 45; 6º J. Garriga y S. Pons, 31.

ba molesto con los hombres de Dunlop que le habían aconsejado un neumático slick rayado a mano que no aguantó las once vueltas de la segunda manga.

Había amainado la tormenta cuando las 250 salieron a la pista. Las esperanzas estaban depositadas en Cadallora que se esperaba pudiera frenar a Kocinski. El americano se escapó desde el primer momento al ritmo de un segundo por vuelta y el italiano, que había arrancado mal, no podía ser más que segundo seguido por Cardús. Poco le duró la dicha pues en el quinto giro el motor enmudeció, lo que sirvió a Cardús para ser segundo un tiempo hasta que un bajón de potencia le impidió evitar que Bradl y Zeelenberg lo adelantaran. Tampoco estaba del lado de Crivillé la diosa fortuna, puesto que cuando batallaba en el segundo pelotón e iba séptimo algo se rompió en el motor de su Yamaha y debió abandonar. Por el contrario, a quién la suerte no dejaba de lado era a «Aspar» que cerraba ese pelotón y se llevaba sus primeros cuatro puntos merced a haber terminado en decimosegunda posición. ○

Enviado especial

Manuel Doménech

La victoria de Jaguar en casa ha puesto el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos al rojo vivo. En Silverstone, su casa, han podido lavar su orgullo frente a los todopoderosos Mercedes, que por una vez dejaron de ser la máquina perfecta de competición en aras de una lucha más abierta entre el resto de participantes. Con el doblete logrado por el equipo inglés parecía que nos encontraríamos en 1988, cuando el dominio de los coches blancos y morados fue incontestable. Pero en el circuito realizado en el viejo aeropuerto inglés construido durante la segunda guerra mundial un piloto ha brillado con luz propia, un piloto español que está realizando la mejor temporada de su vida: nos referimos al catalán Fermín Vélaz, que ha demostrado que tanto él como su pequeño y rapidísimo Spice están preparados para dar batalla a los Mercedes, Jaguar, Nissan y Toyota; por este orden máximos favoritos de cara al título.

Sin embargo, los inicios de la tercera prueba del mundial dejaban una vez más claro que los Mercedes están en otra galaxia. Así, en los entrenamientos oficiales lograba Mauro Baldi un tiempo mejor en un segundo al logrado por el mejor Jaguar, conducido por el ex-campeón Martin Brundle, que compartió con él la primera línea de parrilla de salida gracias a la descalificación, quizá algo injusta, del inexperto Michael Schumacher. Como viene a ser costumbre esta temporada, tras Mercedes y Jaguar los mejores eran los Nissan, salpicados en la parrilla por los coches de Toyota y del equipo Joest (Porsche). Por detrás de estos vehículos se clasificaban los Spice y los mejores Porsche privados (Brun y Kremer).

Fermín Vélaz ya destacaba en esos entrenamientos, si bien su posición en parrilla puede hacer pensar lo contrario. La realidad es que prefirió no arriesgar dado que los motores turbo de sus adversarios no le iban a dar muchas posibilidades. Como nos manifestaba «en carrera nos igualaremos todos, y nosotros no tendremos problemas de consumo; tendrán que contar con nosotros». Jesús Pareja, por su parte, no se mostraba muy satisfecho con el tiempo logrado, pero en sus dos vueltas con neumáticos de calificación fue molestado y no pudo bajar el segundo que el se tenía guardado todavía.

En el «warm up» anterior a la salida de la prueba ya se pudo constatar quienes iban a poder desarrollar un mejor ritmo de carrera. No eran otros que el Mercedes, los dos Jaguar y ¡los dos Spice! Todo podía suceder, pues el Mercedes estaba muy sólo frente a una competencia con ganas de revancha. Así, al darse la salida, el Jaguar de Brundle adelantaba al Mercedes de Schlesser, aunque al primer paso por meta la situación se había restablecido y el coche plateado se distanciaba sin piedad de sus más inmediatos rivales, los dos Jaguar, los dos Nissan, los dos Toyo-

Silverstone se le atragantó a Mercedes. Uno de ellos fue descalificado para la carrera, y el otro rompió un turbo. Gracias a ello los

Jaguar hicieron un doblete excepcional, renovando con la victoria que se les escapaba desde el 9 de octubre de 1988.

Pero el protagonista principal de la prueba fue el español Fermín Vélaz, que dio toda una lección con su Spice y alcanzó el podio, repitiendo el logrado en el año 1986 en los 1.000 kilómetros de Nurburgring.

NERVIOS. Fermín Vélaz entró en boxes muy preocupado por la flata de visión en su coche. Sabía que podía hacer una buena posición. Al final pudo ser tercero y se le escapó el segundo por culpa de Larrauri.



VELEZ DIOLA CAMPANADA



NO PUDO SER.

Mercedes era el favorito, pero la suerte le dio la espalda. Tras el primer repostaje a Mauro Baldi se le rompió un turbo de su coche y debió retirarse. Jesús Pareja realizó una brillante carrera con un Porsche no del todo competitivo. Estuvo muy cerca de acabar en los puntos, pero al final fue adelantado por su compañero Larrauri, mucho más rápido que Walter Brun.



ta y, como siempre, los dos Porsche Joest. Mientras tanto, Fermín Vélez adoptaba la táctica más rentable: no mezclarse en la lucha por alcanzar las mejores posiciones al principio, adoptar un compás de espera sin perder ritmo para atacar cuando la situación se aclarase. Como más tarde veremos, tal táctica funcionó a la perfección. Poco antes del primer repostaje, y con el Mercedes destacado, los Jaguar y los Nissan libraban una fuerte batalla por la segunda posición, lucha en principio favorable al Nissan de Bailey. Pero cuando ese repostaje llegó, cambió radicalmente la decoración. El Mercedes salió de nuevo a pista conducido por Mauro Baldi, pero sólo dio un par de vueltas: uno de sus turbo se había roto y la retirada era inevitable. La lucha por el primer puesto estaba abierta y los hombres de Ja-



SILVERSTONE EN BREVE

INCREÍBLE la decisión tomada por el equipo Racing for Spain. En Silverstone se corría una prueba del Campeonato de Fórmula Ford y los españoles Martínez de la Rosa y Arenzana prefirieron desplazarse a España para entrenar de cara a la prueba del nacional que se celebrará la próxima semana en Jerez. No han sabido aprovechar la repercusión que habrían tenido de haber corrido en Inglaterra.

LOS VETERANOS Henri Pescarolo y Derek Bell formaron equipo en un Porsche Konrad, aunque en carrera no llegaron a salir. Una lástima, pues hubiera sido bonito verles en la clasificación.

SCHUMACHER pecó de bisoñez en su debut en el Mundial de Sport Prototipos y motivó la descalificación para la carrera del segundo Mercedes. Los comisarios le descalificaron por llegar a boxes sin el cinturón de seguridad puesto. Con ello facilitó la

victoria de Jaguar al tiempo que el Campeonato se relanzaba.

SEVERO CONTROL el sometido por la FISA a la prensa. No dudamos de que sea necesario, pero para ir a los diversos sitios del circuito a hacer fotos había que proveerse del necesario salvoconducto; de otra forma, era imposible. A partir de Spa, para entrar en la sala de prensa, habrá que tener una contraseña especial. Esperemos que sea para bien, pero las dificultades son cada vez mayores.

PORSCHE ya ha mostrado el primer dibujo de lo que será su nuevo modelo para el Campeonato de Sport en 1992. Las líneas, muy futuristas, rompen sin duda con el estilo de siempre de la firma de Weissach, pero si se mantienen ofrecerán un aspecto realmente impresionante. Para este futuro Grupo C se empleará el motor de 12 cilindros en V de 3,5 litros de cilindrada, atmosférico por supuesto, que se empleará el año que

viene en los Arrows de Fórmula 1. Para la construcción del chasis hay muchos candidatos, aunque el más cualificado parece March, que colabora con Porsche en Fórmula Indy.



SIN SUERTE. A los Porsche Joest le salió un hueso duro de roer, el Spice de Fermín Vélez, pero a pesar de ello Wollek consiguió ser cuarto gracias a los problemas de los Nissan, que no acababan de encontrar la vía para lograr clasificarse entre los primeros.



guar no estaban dispuestos a dejar pasar su oportunidad.

Así las cosas, Brundell y Ferté se instalaron en cabeza para no perderla hasta tras pasar la bandera a cuadros. Por detrás de ellos se establecía una fuerte lucha entre los Nissan por el segundo puesto, mientras que por la cuarta posición Vélez luchaba a brazo partido con el segundo Jaguar. En un principio, Fermín Vélez

perdió su batalla particular por culpa de Larrauri, que le cerró en el momento crucial, pero tuvo la suerte de cara por el abandono de los dos Nissan: el de Bailey rompió la suspensión y abandonó, mientras que el de Blundell se quedó sin gasolina y, aunque cruzó la meta -por detrás de Fermín- fue descalificado por realizar la última vuelta en un tiempo superior al establecido por el reglamento del campeonato.

Por su parte, el otro español participante, Jesús Pareja, redondeó una brillante participación nacional en la prueba inglesa. Realizó una carrera magistral en su rele-

vo, colocando su coche en las posiciones de cabeza tras haber cogido el relevo a su compañero Walter Brun en la vigésima posición.

Después, Brun logró mantener las posiciones hasta alcanzar la séptima posición final, posición que pudo haber sido la sexta (es decir, haber entrado en los puntos) si Larrauri no hubiese hecho un último relevo en el otro Porsche Brun realmente desencadenado, gracias a lo cual pudo adelantar, in extremis, al piloto español.

Tras esta tercera prueba del campeonato, la clasificación del mundial queda muy abierta gracias al fiasco de los Mercedes. La victoria de Jaguar, largamente esperada, les habrá dado la moral suficiente para afrontar la siguiente prueba, en el circuito belga de Spa Francorchamps, con las garantías suficientes para jugar de tú a tú con los Mercedes. Tras el nuevo fracaso de los japoneses Nissan y Toyota, serán, a partir de ahora, los Spice los terceros en discorcia, dada la brillantísima actuación de Fermín Vélez y su compañero Giacomelli, que sustituyó al mexicano Bernard Jourdain, accidentado en los entrenamientos previos a la disputa de las 500 Millas de Indianápolis.

PARRILLA DE SALIDA

3. Brundell-Ferté (Jaguar XJR 11) 1 13 008	1. Schlesser-Baldi (Saubert Mercedes C11) 1 12 073
24. Brundell-Brancatelli (Nissan R 90 CK) 1 14 682	4. Lammers-Wallace (Jaguar XJR 11) 1 13 534
36. Lees-Watson (Toyota 90 C-V) 1 14 960	8. Palmer-Needell (Porsche Joest 962) 1 14 809
7. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962) 1 15 350	23. Bartley-Acheson (Nissan R 90 CK) 1 15 313
10. Schneider-Andskar (Porsche Kremer 962) 1 16 529	37. Dumfries-Ogawa (Toyota 90 C-V) 1 15 556
22. Harvey-Taylor (Spice Ford SE 90 C) 1 17 013	15. Larrauri-Huysman (Porsche Brun 962) 1 17 004
26. Grohs-Oppermann (Porsche Obermaier 962) 1 18 243	21. Giacomelli-Vélez (Spice Ford SE 90 C) 1 17 140
9. Dickens-Winter (Porsche Joest 962) 1 18 462	13. Fabre-Trolle (Cougar Porsche C 24 S) 1 18 451
16. Brun-Pareja (Porsche Brun 962) 1 18 829	27. Lässig-Altenbach (Porsche Obermaier 962) 1 18 796
10. Stott-Toledano (Porsche Davey 962) 1 19 342	17. Sigala-Santal (Porsche Brun 962) 1 18 961
29. Adams-Piper (Spice Cosworth SE 89 C) 1 19 608	14. Weaver-Reuter (Porsche Lloyd 962) 1 19 464
33. Pescarolo-Bell (Porsche Komad 962) 1 20 260	32. Konrad-Totvonen (Porsche Komad 962) 1 20 011
11. Elgh-Reid (Porsche Kremer 962) 1 20 395	28. Euser-Hytten (Spice Cosworth SE 89 C) 1 20 289

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

CLASIFICACION FINAL

1º. Brundell-Ferté (Jaguar XJR 11), 101 vueltas en 2 h. 29'39"467, a un promedio de 207,413 km/h. 2º. Lammers-Wallace (Jaguar XJR 11), a 1 vuelta. 3º. Vélez-Giacomelli (Spice Ford SE 90 C), a 1 vuelta. 4º. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962), a 2 vueltas. 5º. Schneider-Andskar (Porsche Kremer 962), a 3 vueltas. 6º. Larrauri-Huysman (Porsche Brun 962), a 4 vueltas. 7º. Pareja-Brun (Porsche Brun 962), a 4 vueltas. 8º. Sigala-Santal (Porsche Brun 962), a 5 vueltas. 9º. Elgh-Reid (Porsche Kremer 962), a 5 vueltas. 10º. Grohs-Oppermann (Porsche Obermaier 962), a 5 vueltas. 11º. Weaver-Reuter (Porsche Lloyd 962), a 5 vueltas. Etcétera, hasta un total de 20 clasificados. La vuelta rápida la dio Jean Louis Schlesser (Mercedes) en 1.16.649, a un promedio de 224,504 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º. J.L. Schlesser y M. Baldi, 18 puntos. 2º. M. Brundell y A. Ferté, 13. 3º. J. Mass y K. Wendlinger, 12. 4º. J. Lammers y A. Wallace, 6. 5º. B. Wollek y F. Jelinski, 5. 6º. F. Vélez, B. Giacomelli, A. Olofsson y M. Hasemi, 4. 7º. G. Lees y H. Ogawa, 3. 8º. O. Larrauri, H. Huysman y B. Schneider, 2.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE EQUIPOS

1º. Saubert Mercedes, 18 puntos. 2º. Silk Cut Jaguar Team, 13. 3º. Porsche Joest y Spice Engineering, 5. 4º. Porsche Kremer Nissan Motorsport, 4. 5º. Toyota Team Tom's, 3. 6º. Porsche Brun, 2.



COSA DE DOS.
El Campeonato de España parece limitado ya a estos dos hombres, Jesús Puras, que logró en Alicante su tercera victoria consecutiva y Pep Bassas, que defiende la posesión del título.



RALLYE CAJALICANTE

PURAS, CON EL MAYOR INTERES

La cuarta manga del Campeonato de España no ha proporcionado ninguna sorpresa y el binomio Puras-Lancia ha vuelto a mostrarse intratable.

Esteban Delgado
Enviado especial

EN el mundo actual de las supercuentas, libretones e intereses más interesados, donde los inversores ya no saben dónde colocar todo su dinero, parece mentira la situación en que se encuentra el piloto santanderino Jesús Puras después de su triunfo el pasado fin de semana en el rallye Cajalicante, su tercera victoria consecutiva en

el actual campeonato de España de rallyes.

Que el actual líder del certamen, que en su día empezase con el dinero necesario para tomar parte en cinco pruebas, sólo tenga asegurada actualmente su participación en el Villa de Llanes y posiblemente el Príncipe de Asturias por falta de un patrocinador capaz de rentabilizar los esfuerzos del actual subcampeón de España de rallyes, incluso por unas pocas pesetas, esto entre comillas, no se comprende.



Y lo cierto es que a tenor de lo visto en Alicante, el dominio de Jesús Puras y el Lancia Delta Integrale 16V es total. Con excepción del primer tramo cronometrado en el que Puras y Josep Bassas empataban por la primera posición, la emoción duró poco. En el segundo, Tudons, de algo más de 22 kilómetros, el piloto de Lancia arrancaba 41 segundos al BMW M3 de su rival que con problemas evidentes de neumáticos poco podía hacer en un trazado con una fuerte subida, de asfalto nuevo y

abrasivo y con unos cinco kilómetros finales llenos de grava, que ya habían motivado las protestas de algunos participantes. La unidad ex-Cerrato mantenida por Mauro Noccentini contaba esta vez con un motor nuevo, después de lo acaecido en Santander, que estaba en plena forma y en las otras dos pasadas por la misma prueba, cuyo nombre Bassas difícilmente olvidará, el actual campeón de España cedía nada menos que 59 segundos en la segunda y otros 25 segundos en la última,

merced a la menor temperatura matinal. De esta forma, Jesús Puras sentenciaba un rallye en el que nunca tuvo rival, demostrando la superioridad de la tracción integral incluso en un terreno tan difícil como el asfalto hispano.

Vencedor el año pasado en Alicante bajo un fuerte aguacero, Josep Bassas esperaba cuando menos estar más cerca de su contrincante. Igualmente con un motor recién revisado, el piloto de Seva veía como en Tudons sus neumáticos Pirelli D2 que-

daban degradados a media subida, no pudiendo echar mano de un opción más dura. En la segunda, con D5, le valían ser alcanzado por Puras en la meta, mientras que en la tercera, repitiendo la opción de la primera, la diferencia no resultó tan escandalosa. Por contra, en el otro tramo, Bernia, de 24,9 kilómetros, más rápido y de trazado llano, los cronos eran similares.

El tercero en discordia y hasta Alicante líder del campeonato, José María Bardolet seguía sin encontrarse a gusto con su Ford Sierra Cosworth, lo que unido a no poder completar los entrenamientos con el muleto destrozado y tener que completarlos con un vehículo de alquiler, deja-



COPAS Y COPAS. Nuevo triunfo (y van tres) de Cima entre los Renault, mientras que el grupo N y la «copa» Cosworth ha sido al fin ganada por Foncueva (a la derecha), por delante del cada vez más seguro Carlos Otamendi.



ban poco motivado a «Mía». Más interesado en el desarrollo de la versión de cuatro ruedas motrices que en unas pruebas comparativas recientes en Madrid había resultado dos segundos más rápida sobre una longitud de kilómetro y medio, Bardolet encontraba su vehículo mucho más difícil de conducir viéndose incapaz de usar la técnica del pie izquierdo, con el de propulsión trasera, esperando como agua de agosto (en el rallye Osona), el nuevo modelo.

De esta manera en Alicante, José María Bardolet se limitaba a seguir el ritmo, manteniendo la tercera posición, perdiendo medio minuto en la segunda pasada por Finestrar a consecuencia de un pinchazo. Lo peor venía en el primer tramo al día siguiente, en Tudons, cuando pro-

blemas de distribución le hacían perder casi cuatro minutos, además de penalizar otros diez para sustituir el delco de su Ford Sierra Cosworth. «Mía» continuaba hasta la neutralización de Pego; calculando que luchando a brazo partido nunca podrían ir más allá de la sexta posición, los responsables de Ford decidían retirarse de la carrera. Una decisión complicada que a tenor de las diferencias y resultados a final de temporada pueden convertir esos puntos hoy desechados en vitales.

Sin novedad parecía esta vez la máxima de Borja Moratal que con su Opel Kadett GSI 16V no tenía grandes problemas para ocupar la cuarta posición hasta el abandono de Bardolet. Unos pequeños problemas físicos el primer día no afectaban para nada las prestaciones del madrileño,

todavía a disgusto con las dimensiones de sus neumáticos, altos y estrechos. Sin embargo, en el último tramo todo estuvo a punto de complicarse al romper un semieje a cinco kilómetros de la salida y debiendo completar los veinte restantes en esas condiciones, perdiendo más de tres minutos y medio, pero conservando esa tercera plaza final frente a Javier Azcona y su Peugeot 205 GTI. El piloto oficial de la marca de Villaverde tenía esta vez una actuación aceptable y lograba llevar a meta su vehículo.

Esa cuarta posición debería de haber sido para Cele Foncueva y su Ford Sierra Cosworth, ganadores no obstante del grupo N. Pero después de tener al fin un rallye sin problemas, un pinchazo en el último tramo estuvo a punto de dar al



MAESTRO Y ALUMNO. Borja Moratal (arriba) llevó al Kadett a la tercera posición y sufrió en los últimos kilómetros del rallye. Su sucesor en el equipo Peugeot, Javier Azcona, consigue al fin su primer resultado de relevancia.



traste con su actuación. Finalmente los espectadores le echaban una mano y le cambiaban la rueda, perdiendo sólo una posición en la scratch.

En cuanto a Pedro Diego, problemas de encendido le retrasaban desde el primer tramo, antes de abandonar por salida de carretera. El otro Ford Sierra Cosworth de Carlos Otamendi se situaba a espaldas del ganador después de sufrir diversos problemas con la bomba de alimentación, un pinchazo y un colector de escape que estaba suelto.

Entre los Opel Corsa GSI, Luis Climent se mostraba inicialmente el más rápido, pero se salía de la carretera en el segundo tramo, concretamente en Tudons; mientras, su compañero Jose Piñón sufría la rotura del cable del acelerador por dos ve-

ces y tenía problemas con la dirección. De esta forma, la mejor actuación correspondía al vehículo privado de Donato Hergueta.

En la Copa Renault, dominio absoluto de Kiko Cima por delante de Riberas antes de su abandono a poco del final dejando la segunda plaza a la madrileña Mercedes Rueda. El Desafío Peugeot vio como sus dos líderes iniciales en sus dos categorías, el andorrano Sasplugas y Jose Arqué se veían retrasados por un pinchazo y la rotura de un amortiguador en un enlace, en el caso del expiloto de Seat Sport que penalizaba once minutos. De esta forma la victoria correspondía finalmente al navarro Iñigo Lilly, mientras Arqué era segundo en su clase tras el Citroën AX de Rial.

CLASIFICACIONES

1º Puras-Arrarte (Lancia Delta Integrale 16V), 3 horas, 07 minutos, 57 segundos; 2º Bassas-Rodríguez (BMW M3), a 2m 50s; 3º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSI 16V), a 12m 47s; 4º Azcona-Aldaz (Peugeot 205 GTI), a 14m 02s; 5º Foncueva-Romani (Ford Sierra Cosworth), a 16m 15s; 6º Otamendi-Colado (Ford Sierra Cosworth), a 18m 38s; 7º Hergueta-Lopez (Opel Corsa GSI), a 19m 51s; 8º Arenillas-Jover (Peugeot 309 GTI), a 20m 05s; 9º Cima-Gil (Renault 5 GT Turbo), a 20m 17s; 10º Rueda-Ariznavarreta (Renault 5 GT Turbo), a 22m 29s

PRINCIPALES ABANDONOS

Climent (Opel Corsa), por accidente. Diego (Ford Sierra), por accidente. Barrabeig (BMW M3), por accidente. Bardolet (Ford Sierra), por decisión propia.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tia	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Puras	22	15	7	-	-	-	-
Bassas	22	10	8	4	-	-	-
Moratal	22	-	-	6	11	2	2
Azcona	22	-	-	3	3	4	2
Foncueva	22	-	-	2	-	6	5
Otamendi	22	-	-	2	3	5	4
Piñón	22	-	-	-	1	1	4
Hergueta	22	-	-	-	1	-	1
Cima	22	-	-	-	-	-	1
Bardolet	14	1	4	7	-	-	-
Barrabeig	12	-	-	-	2	5	2
Diego	8	-	-	-	-	-	2
Climent	1	-	-	-	-	-	1

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Josep M. Bardolet (Ford), 461 puntos. 2º Jesús Puras (Ford), 455 p. 3º Luis Climent (Opel), 316 p. 4º Josep Bassas (BMW), 302 p. 5º Pedro J. Diego (Ford), 297 p. 6º José M. Ponce (BMW), 282 p. 7º J.A. Sasplugas (Peugeot), 265 p. 8º José Piñón (Opel), 256 p. 9º J. Carlos Otamendi (Ford), 232 p. 10º Borja Moratal (Opel), 189 p.

TRAMO A TRAMO

1.009 kilogramos de peso para el BMW M3 de Pep Bassas y 1.109 para el Lancia Delta Integrale de Jesús Puras. Si lo comparamos con los 1.056 del BMW del francés François Chatriot y los 1.159 del Lancia de Auriol, siempre al final de un tramo cronometrado, o el Campeonato de España de Rallyes está a un nivel superior o la báscula miente...

El equipo de Josep Bassas estrenaba

cuatro nuevas furgonetas DAF 400 con una preciosa decoración.

La Federación Española ha vendido los derechos televisivos del campeonato de España de rallyes a TVE a cambio de un programa del motor. Ello redundará en perjuicio de las televisiones autonómicas que eran quienes más atención habían prestado a los rallyes. Si al menos lo hubiese hecho por dinero como la FISA...

Alfredo Rodríguez, copiloto de Borja Moratal estrenaba paternidad la misma semana de la prueba alicantina. Nuestra más cordial enhorabuena.

Los problemas para Cele Foncueva comenzaban a la hora de entrenar cuando su copiloto Alex Romani sufría una infección en un ojo que le obligaba a acudir rápidamente a la clínica Barraquer. Afortunadamente la cosa no pasó de ahí.

elf

el aceite nacido de la competición.



BOXES



gasolina de 210 caballos y un **Montero Turbo Diesel** de 115 caballos respectivamente.

LARTIGUE a los mandos de un **Mitsubishi** se ha impuesto en el Rallye del Atlas. Su rival más directo ha sido **Rivière** con uno de los potentes **Lada**, que se clasificó a poco más de cuatro minutos del vencedor.

JUNIOR TEAM es una iniciativa puesta en marcha por el importador para Canarias de **Mitsubishi** que ya funciona en otros sitios. Los pilotos elegidos han sido **Aythami Alonso** y **Ricardo Avero**, ambos con 23 años participarán en el campeonato canario de rallyes de tierra con un **Montero Turbo** de

FITTIPALDI en la primera sesión de entrenamientos de las **500 Millas de Indianapolis** consiguió un magnífico cronometro con una velocidad de **362 kilómetros por hora de media**, rebajando el récord anterior, que le sirve para ocupar la pole en la carrera. Pero la velocidad al paso por meta más alta la logró **Mears** a **371 kilómetros por hora**.

JORDI ARCARONS vuelve a ser noticia pero afortunadamente porque se ha recuperado de su lesión y vuelve a subir en la moto. Participará integrado dentro del **Team Lucky Strike Off Road** en el **Raid Quinto Centenario**.

JOSE ALVAREZ, piloto habitual en la Copa de España de Raids, va a participar en este certamen con un competitivo **Nissan Patrol** de gasoli-

na de más de **220 caballos**.

JORDI GENE parece que está evolucionando favorablemente el **Reynard** con el que compite en la **F-3 británica**, en la última carrera disputada en **Brands Hatch** de no ser por un incidente provocado por el japonés **Noda**, que le sacó de la pista, pudo haber finalizado en séptima posición.



USE RECAMBIOS
ORIGINALES

BORDOY



350 c.c.
ARRANQUE ELECTRICO

¡¡LA INVENCIBLE!!

MODELOS DEL 90

VENCEDORA
PARIS DAKAR



COCCIS 75 c.c.
6 VELOCIDADES - ARRANQUE ELECTRICO

¡¡CON NERVIO!!

MORINI CAGIVA HUSQVARNA BORDOY

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

MUNDIAL DE RALLYES
CAMBIOS IMPORTANTES

En la temporada 90 del Mundial de Rallyes se van a vivir una serie de cambios muy importantes. La primera sorpresa fue la decisión por parte de la organización de que el RAC de Inglaterra perdiera su condición de secreto, permitiendo a los equipos entrenar a cambio de pagar una cantidad de dinero. Ahora es la organización del 1.000 Lagos de Finlandia quien ha introducido cambios en el recorrido de la prueba. Hasta ahora se venía disputando en tres etapas, pero para celebrar su cuarenta aniversario en esta ocasión serán cuatro las etapas. La primera de ellas será una super especial que saldrá de Jivaskylan el día 23 de agosto. Por otro lado al margen de esto Markku Alen será el primer piloto de Subaru en el Rallye San Remo, un segundo coche de esta marca podría estar conducido por François Chatriot, mientras que el belga De Mevius podría conducir el segun-

CAMBIOS EN EL 1000 LAGOS.
La carrera finlandesa para celebrar su cuarenta aniversario va a tener cuatro etapas en vez de las tres habituales.

EUROPEO DE MONTAÑA
EL FITO PUNTUABLE

TRAS la retirada del Montseny del Campeonato Europeo de Montaña, en un principio parecía que nos podríamos quedar sin una prueba puntuable para este certamen, pero gracias a la fructífera labor por parte de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias y la Escudería Sueve, han conseguido que la Subida al Fito sea puntuable para el Europeo de la especialidad. La carrera se disputará del 21 al 23 del próximo mes de septiembre.

ALBERTO PUIG
VUELVE A SUBIR A LA MOTO

DESPUÉS de su grave accidente en Japón en el circuito de Suzuka, Alberto Puig parece encontrarse en condiciones de volver a subir en la moto. Por el momento se va a limitar a rodar en el circuito de Calafat con su Yamaha de 250 centímetros cúbicos con el ánimo de ir poniéndose a punto para poder afrontar con garantías sus próximas citas del Mundial.

SILVERSTONE FORMULA 3000
VICTORIA ESCOCESA

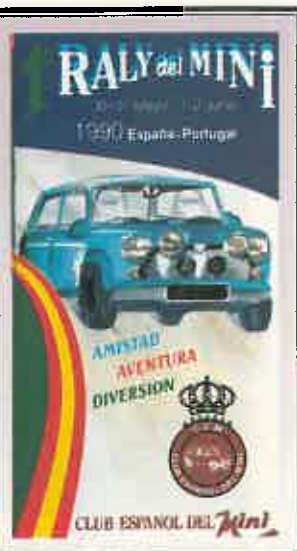
El piloto escocés Allan McNish se impuso en la segunda prueba del Campeonato Internacional de Fórmula 3000 celebrada en Silverstone coincidiendo con el Mundial de Sport Prototipos. Allan McNish ha demostrado con su victoria encontrarse totalmente restablecido del grave accidente que sufrió en la primera prueba, disputada en Donington. McNish, que se había impuesto en los entrenamientos por delante de Damon Hill (hijo del malogrado Graham Hill) y Erik Comas, no tuvo, sin embargo, fácil su victoria. Nada más darse la salida a la prueba Hill se colocó en primera posición por delante de McNish, y ambos se distanciaron fácilmente de un grupo en el que luchaban por la tercera posición Chiesa, Comas y Apicella. La lucha entre Hill y McNish fue durísima y Hill no estaba dispuesto a ceder el paso al piloto escocés. Todo acabó poco después de la mitad de la prueba, cuando Damon Hill se vio obligado a abandonar. Desde ese momento Allan McNish no tuvo dificultades para adjudicarse la victoria a pesar de que Comas, una vez retirado Chiesa, realizó un final de carrera espléndido. Marco Apicella consiguió acabar en tercera posición, bastante retrasado frente a Comas, después de haber realizado una carrera al ataque debido a que realizó una mala salida. Igualmente incisivo estuvo el italiano Montermini, que se ha constituido en uno de los pilotos más rápidos del campeonato. Por último, el belga Eric van de Poele fue sexto.



PRIMER RALLYE DEL MINI

El Club Español del Mini, va a organizar del 30 de mayo al 2 de junio el Primer Rallye del Mini. Esta singular prueba tendrá la salida y la llegada en Madrid y, a lo largo de sus cuatro etapas pasará por las ciudades de Mérida, Matalascañas, Évora (Portugal) y Badajoz. Este Rallye no será una prueba de velocidad, sino de regularidad y diversión, y no se necesita ningún tipo de preparación especial.

Más información tel: (91) 441 16 76



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

LO QUE HAY QUE VER

MOTOR A FONDO

El programa de esta semana nos ofrecerá resúmenes del G. P. de Italia de Motociclismo, de las Superbikes en Brasil, del trial de Bélgica, del Mundial de Enduro en Francia y del Rallye Cajaliente.

Miércoles 16, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 19 a las 13:30

F-1, RAIDS Y MOTOS EN TVE-2

El programa «Cerca de las Estrellas», ofrecerá resúmenes del Raid V Centenario los días 23, 24 y 25; Estudio 2 los entrenamientos del G. P. de Mónaco de F-1 por la tarde y el Raid V Centenario por la noche; Domingo Deporte las carreras del G.P. de Alemania de Motos y la salida del G.P. de F-1 a las 15:00, y Estudio Estudio el resumen completo del Raid V Centenario.

Cerca de las Estrellas: 19:30
Estudio 2: desde las 15:00 y 23:30
Domingo Deporte: desde las 11:15
Estudio Estudio: desde las 21:30

UNA VUELTA POR ...

IV SALON DE VEHICULOS DE OCASION

El Instituto Ferial de Valdepeñas organiza entre los días 25 y 29 de mayo el 4º Salón de Vehículos de Ocasión que expondrá, en una superficie total de cuatro mil metros cuadrados, turismos, motocicletas y vehículos de transporte de segunda mano.

Precio: 100 pesetas
Horario: De 11 a 14 y de 17 a 22
Más información tel: (926) 32 34 82

VETERANOS

CONCENTRACION PORSCHE 356

Entre los días 24 y 27 de mayo, se va a celebrar en Suecia una concentración internacional en donde el protagonista único será el Porsche 356.

Más información: Club Porsche España. Avda. de Burgos N°87 28050 - Madrid



CIENT AÑOS DEL AUTOMOVIL ESPAÑOL

El Club Alpine de España, organiza el día 27 el Primer Rallye Alpine Renault de Madrid. La concentración se realizará a las 10 de la mañana en el madrileño Paseo de Camoens.

Más información tel: (91) 450 25 16

DEPORTE

F-1 EN MONACO

Este fin de semana se celebra el G.P. de F-1 en el circuito urbano de Montecarlo y las 500 Millas en el circuito oval de Indianápolis. El día 27, la prueba de Ecce Homo del Europeo de Montaña, las carreras del Campeonato de España de Velocidad en Jerez y una prueba puntuable en la Copa de España de Rallyes en Gran Canaria. Por su parte, la 2ª Edición del Raid Quinto Centenario, recorrerá dos mil kilómetros entre los días 23 y 27 de mayo.

MUNDIAL DE MOTOS

El Mundial de Motociclismo estará el día 27 en el circuito alemán de Nurburgring. El mismo día se celebrarán pruebas del Europeo de Velocidad y del Mundial de Superbikes en Yugoslavia, y del Mundial de Trial en Alemania. También el día 27, se realizará en Molins, una prueba de 250 c.c. del Campeonato de España de Motocross.



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. 900 10 08 99

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

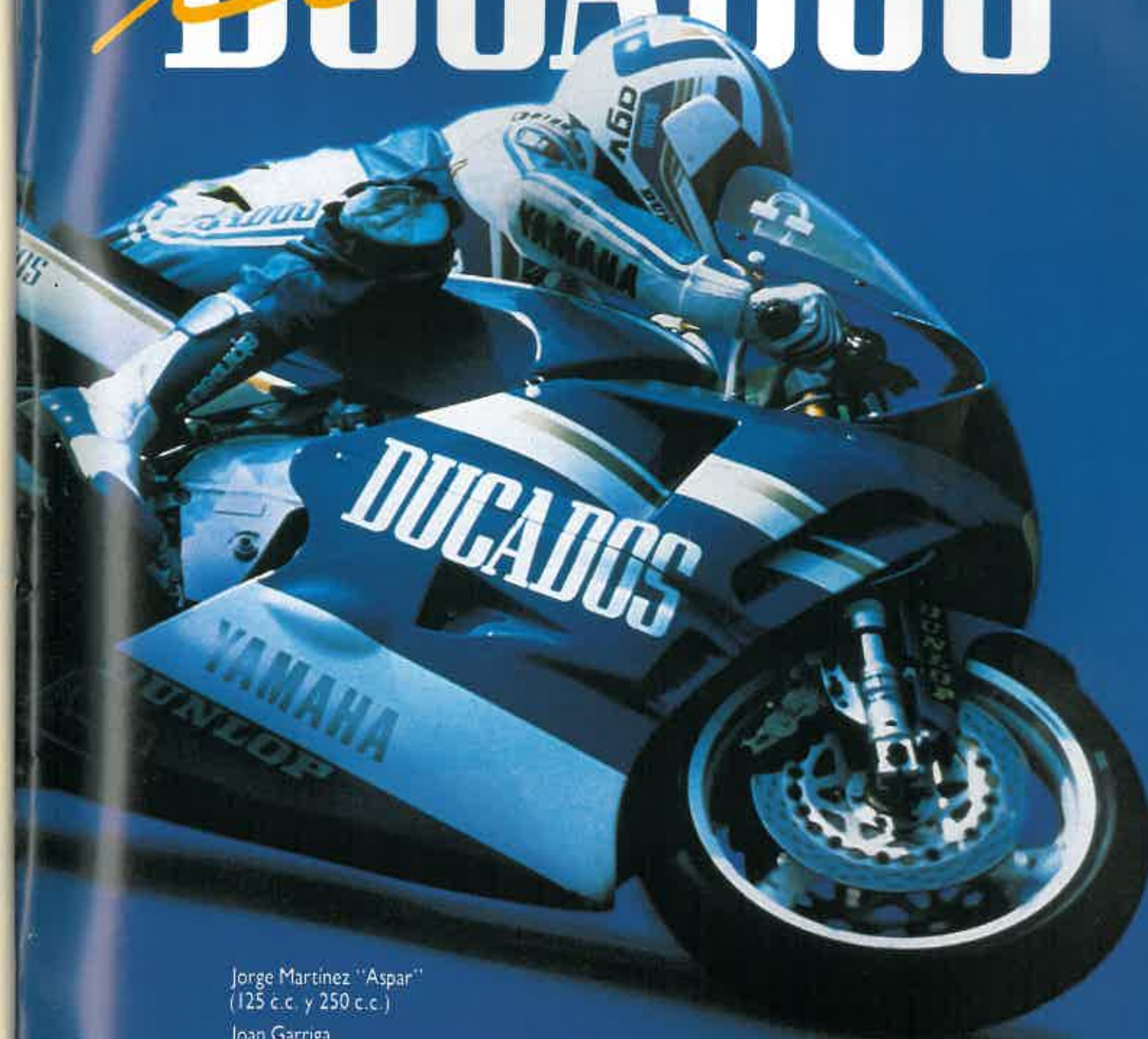
RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 13 65 24

Coordina Lourdes Bravo

DUCA DOS



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.

Tabacalera



ENCUESTA VW POLO



OPINAN LOS USUARIOS

Motor 16

SEMANAL GRUPO

26 de mayo de 1990

COMPARATIVA

FOTOS ESPIA

Núm.344 • 300 ptas.

PEUGEOT
605
CONTRA
MERCEDES
Y BMW



LOS
NUEVOS
MERCEDES
SERIE S

EXCLUSIVA: TODO RENAULT CLIO

17 PAGINAS

- PRUEBA DE GAMA
- FRENTE AL SUPERCINCO
- FRENTE A SUS RIVALES
- TODOS LOS PRECIOS Y OPCIONES



TELEFONOS PARA COCHES: LINEAS SATURADAS

