



DEPORTE: F-1 EN IMOLA • TOUR DE CORCEGA

MOTOR 16

19 de mayo de 1990

Núm. 343 • 300 ptas.

COMPARATIVA SUPERCOUPES

- BMW 850 i
- MERCEDES 500 SL
- PORSCHE 928 GT



EXCLUSIVA



SECRETOS AL DESCUBIERTO

LA REVOLUCION FRANCESA



CITROËN GX



PEUGEOT 106



RENAULT 21

3 PRUEBAS

- 2.809.000 PTAS. HONDA CONCERTO
- 1.787.000 PTAS. SUZUKI VITARA
- 3.002.000 PTAS. VOLVO 740 MASTER

ENCUESTA LA MITAD DE LOS CONDUCTORES BEBE ALCOHOL

Tira todo por la borda.
Enrólate con Cutty Sark.



CUTTY SARK
SCOTS WHISKY

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

8 AL VOLANTE
BMW 850i



16 LO ULTIMO
Planes secretos de los franceses

24 ACTUALIDAD
Puntos negros: km. 223 en la N-IV

48 A FONDO
Honda Concerto

55 A FONDO
Suzuki Vitara

62 A FONDO
Volvo 740

66 VIAJAR CON ALFA
Islas Canarias

84 MOTOS
Yamaha París-Dakar de Carlos Mas

91 DEPORTE
Jordi Gené

94 DEPORTE
Rallye de Córcega

102 DEPORTE
F-1: G.P. de Italia



108 DEPORTE
Rallye de tierra de Balaguer

DE AUTOVIAS A AUTOPISTAS

Fue el pasado año cuando el director general de Carreteras se atrevió a decir que las autovías son como las autopistas, pero en gratis. Ahora, a medida que se van inaugurando tramos, los conductores españoles se van dando cuenta de que esto no es así y del peligro latente que acecha en las zonas donde se aprovecha el trazado antiguo. Incluso en un mismo punto se han registrado varios accidentes con unas trágicas consecuencias.

Esta es una de las grandes diferencias entre autovía y autopista. Se crea un nuevo trazado en uno de los dos sentidos, pero en el otro se aprovecha el ya existente. En tales circunstancias todas las precauciones son pocas. La ausencia de circulación en sentido contrario, permite llevar una velocidad más elevada, pero las curvas siguen siendo igual de críticas que lo eran antes. Hacen falta grandes dosis de sentido común para dosificar la fuerza de la máquina y un buen control de la misma para superar airoosamente una curva que se cierra después de varios kilómetros de rápido trazado.

Pero, tal vez, todo esto que decimos sea insuficiente en casos como el que se ha puesto en evidencia el fin de semana del 6 de mayo, el del punto kilométrico 223,300 de la carretera N-IV, en las cercanías de Santa Cruz de Mudela. Tres accidentes con víctimas son demasiados para conservar un trazado a todas luces complicado. Esa curva a izquierdas debe ser modificada rápidamente si no queremos que siga siendo testigo de máquinas estrelladas contra el guardarraíl, un guardarraíl que tiene sobre sí contundentes señales de impactos. Una limitación de sesenta kilómetros por hora de velocidad máxima no es suficiente. Al día de hoy, todavía hay usuarios que no son capaces de calibrar una señal de estas características, pero no por eso debe permitirse que se sigan dejando la piel en el asfalto.

El director general de Carreteras y el director general de Tráfico han de ser tremendamente preclaros en una situación así. Al igual que en este caso, la decisión que se tome no puede demorarse tampoco en los que respondan a similares características, que sin duda son varios. Hay que conseguir que circular por nuestras carreteras no sea un ejercicio de habilidad ni tampoco una lotería. Muchas vidas están en juego.

Alberto Mallo

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio), Giancarlo Perini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Catizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); 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 Figueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguegado. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 485 77 88. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43 22 11. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Lolas Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268.04.02-08. Foto composición: Galería S.A. Alfonso Gómez 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprenta: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comnar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.33/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

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



UN BUICK DIFERENTE

SIN ALCOHOL

El Buick Skylark de Ronald Colt no es un ade- feso cualquiera, es un ver- dadero «cacharro» puesto a punto tras catorce años de trabajos intensivos, un mo- numento al gusto más pési- mo que luce, sin la menor vergüenza, un total de 1.045 caballos pegados, uno a uno, sobre su carro- cería. El Skylark modelo 1966 de Colf, descendiente

lejano del inventor de las pistolas más conocidas, ac- túa como alegato gigante en contra del consumo de alcohol, ya que su creador, ex-alcohólico, abandonó la bebida hace algún tiempo. El «pobre» Coltmóvil, dos toneladas y media de chata- rra, cumple pensosamente su tarea aplastado por 1.045 caballos de todas las clases.



FIAT PANDA 1000

SIN RIGIDEZ

El Fiat Panda 1.000 S monta un eje trasero muy especial, un eje trasero que no es rígido sino del tipo Omega. Esta técnica, probada desde hace tiempo por los Lancia Y-10, evita las reacciones demasiado bruscas sin sacrificar el espacio destinado a maletero. Así que ya lo saben: el Panda lleva un eje trasero del tipo Omega.

DONKERVORT

LA OTRA BALAJA ROJA

El último prototipo de Tony Gillet, im- portador en Bélgica de los extrañísi- mos Donkervoort holandeses, es un verdadero misil con ruedas, un cóctel salvaje que acaba de conseguir una marca impresionante en aceleración: ha pasado de cero a cien por hora en 3,85 segundos y poco más de 55 metros, dos valores dignos de un Fórmula 1. El Don- kervoort D-10 de Gillet utiliza un motor Sierra Cosworth con trescientos treinta caballos de potencia y un embrague extraído de un antiguo Fórmula 2. La carrocería, hecha en fibra de carbono y kévlar, ha permitido rebajar el peso del conjunto hasta 585 kilos.



AUTOCARES POLICIALES

PRESOS CON DIGNIDAD

La Policía Nacional ya puede trasla- dar a los presos de una manera dig- na gracias a los cinco autobuses adqui- ridos al efecto. Los nuevos vehículos, de la marca Mercedes, tienen una potencia de 280 caballos y han costado cerca de 21 millones de pesetas por unidad. Tales autobuses, amplios y acabados a la per- fección, cuentan con diez celdas dobles dotadas de aire acondicionado y cale- facción. La parte trasera está acondicio- nada para que la utilicen dos funciona- rios con todos los sistemas de seguridad necesarios para una vigilancia cómoda durante trayectos de larga duración

TOYOTA

¿MOTORES EN ESPAÑA?

La multinacional japonesa Toyota está estudiando la posibilidad de instalar en España una planta destinada al montaje de motores para turismos, con una inversión en torno a los 20.000 millo- nes de pesetas. En el momento actual se está barajando su localización, que bien podría estar en Valencia, Zaragoza o Cataluña. Los motores tienen como des- tino la planta de montaje de automóvi- les que Toyota tiene previsto abrir en el Reino Unido en 1.992.

EN VOZ BAJA



● Nissan sigue insis- tiendo en las posibilidades del Prairie como taxi. Tras abandonar el proyecto de fabricar en Zona Franca una pequeña serie en CKD, los responsables de la firma de Barcelona van a importar 500 unidades que posteriormente serán transformadas como taxis para minusválidos. La Ad- ministración Central y la autónoma catalana colabo- rarán en el proyecto con Nissan.

● La firma Tudor, una de las pocas empresas espa- ñolas con auténtica presen- cia en Europa, ha llegado

a un acuerdo para com-prar el 50 por ciento de la sociedad Neste Battery Ltd, con fábricas en Finlandia, Suecia y Noruega.

● Aunque no se conocen aún estadísticas oficiales, parece ser que en abril ha caído el mercado en el mis- mo porcentaje que en me- ses anteriores.


● No todos los fabricantes están de acuerdo con la agresividad comercial que caracteriza estos últimos meses. Son varios los que han manifestado su inten- ción de volver a una situa- ción «normalizada», con precios fijos y sin descuent- os.



DESDE PORTUGAL. 30 GASOLINERAS

La empresa portuguesa Petróleos Petrogal, está implantando una red de gasolineras en nuestro país. Petrogal tiene pre- vista la instalación de treinta estaciones de servicio en un plazo de dos años. La carrera se ha iniciado en la provincia de Toledo, en donde se han puesto en marcha dos estaciones. Petrogal se encarga de la distribución de todos los carburantes utilizados por la compañía.

VERDE Y ROJO



- Hay «profesionales» de la in- formación que no se enteran. La pasada semana, el director general de Tráfico, Miguel Muñoz, afirmó en Granada que desde la subida de las multas la cifra de muertos había descendido un 3 por ciento. Un enteradillo de una agencia oyó un 30 por cien- to y así lo han recogido muchos medios de comunicación. ¡Hay que estar más atentos, señores!
- Los pasos subterráneos de la plaza de Cristo Rey y de la Aveni- da de la Victoria, en Madrid, han sido construidos y abiertos en un tiempo récord. ¿No sería posible acelerar de la misma forma otras infraestructuras de las que esta- mos tan necesitados? Creemos que es posible pero hay falta de ganas en muchos estamentos.
- El comportamiento de un gran número de aficionados a la motocicleta, durante el pasado GP de España en Jerez, ha sido deleznable. Exhibiciones ridículas y ruidosas a altas horas de la noche, en el Puerto o Jerez, son sólo algunas muestras. Han sido tantos y tan peligrosos, que ni la propia policía municipal se atre- vió a intervenir. Los «ultra sur» de la moto no merecen entrar en los circuitos.
- Nuestra enhorabuena al grupo Expo-Raid, de Espluga de Francolí (Tarragona), por llevar adelante el proyecto del primer salon del Automóvil de Todo terreno que se celebra en España. En otros países europeos este tipo de salones especializados son de éxito asegurado.



VESPA COSA

NUEVA EN LA PLAZA

La Cosa ya está en el mercado espa- ñol; la última máquina de Vespa, de la marca creadora del concepto scooter, sale a la luz con precio de 320.500 pesetas en la versión de 125 centímetros cúbicos y de 390.000 pesetas en la versión de doscientos centímetros cúbicos. Las nuevas Cosa se caracterizan tanto por su carrocería, puesta a punto en el túnel de viento, como por su sistema de freno- do integral, que combina la acción de los frenos anterior y posterior al accio- nar el pedal.



JAVIER PASCUAL

A LA CABEZA

JAVIER Pascual del Olmo, de 39 años de edad, Ingeniero Industrial, master en Economía y Dirección de Empresas por el IESE, es el nuevo Director General de Inpulsa, compañía integrada en el Grupo 16. Javier Pascual inició su carrera como proyectista de centrales nucleares para pasar después por diversos cargos de responsabilidad en multinacionales hasta su llegada, en marzo del 88, al Grupo 16.



BALLESTA

LA TRIBUNA

ANGEL B. PERVERSI

Presidente - Consejero Delegado de General Motors España S.A.

«Las empresas españolas, se van a ver inmersas a muy corto plazo en un mercado sin fronteras, terriblemente competitivo, en el que la calidad va a jugar un papel determinante. Desafortunadamente, la imagen que España proyectó a lo largo de muchos años en Europa, respondía más al machadiano concepto de "charanga y pandereta" que a esa realidad aún desconocida para muchos de una España llena de profesionales inteligentes, serios, preparados y capaces de cualquier cosa si se embarcan en un proyecto con suficiente motivación. Necesitamos cambiar con urgencia nuestra imagen por otra que asocie intrínsecamente la marca "Made in Spain" con la idea de garantía de calidad, con la de país industrializado altamente competitivo a nivel de calidad de coste y de servicio»

«Otros países, como por ejemplo Japón se enfrentaron a un reto parecido en el pasado, habiéndolo superado sobradamente. Nos consta que el Ministerio de Industria y Energía está desarrollando un Plan Nacional de Calidad Industrial y yo quiero, desde este foro, hacer un llamamiento para que ese plan vea la luz sin más demoras.»

«Como ya dijimos, calidad significa satisfacción»

del cliente, y la satisfacción del cliente es una de las principales formas de mantener la competitividad. Estos días se está hablando de un "pacto para la competitividad". Yo me pregunto: ¿Por qué no comenzamos potenciando la calidad como un elemento básico en ese pacto de competitividad? La calidad es un elemento común a todos los estratos gubernamentales, empresariales, y sindicales y tiene la ventaja de no tener color político alguno. La calidad se hace en el puesto de trabajo y la hacen personas ya sea transportando materiales, programando ordenadores o montando piezas. La calidad está en manos de nuestros empleados y ellos, mejor que nadie, saben qué dificultades tienen que superar para producirla»

«General Motors España tiene previsto dedicar 75.000 millones de pesetas a la actualización de su proceso productivo y a los desarrollos tecnológicos en los próximos cuatro años»

«El nivel de atención al cliente, el respeto absoluto por sus opiniones y sugerencias, la capacidad de respuesta ante los problemas que pueda plantear, sean de la índole que sean, y la eficacia en la retroinformación, constituyen indudablemente las claves estratégicas a seguir. La vieja máxima que dice "el cliente siempre tiene razón" es hoy más válida que en el pasado y a ella, con todos los matices que queramos aplicarle, debemos atenernos»

Declaraciones hechas en la **Fundación Mapfre**

GRUPO SEAT

BENEFICIOS A LOS CUARENTA

SEAT se creó el 9 de mayo de 1950. Pues bien, el 10 de mayo de 1990, cuarenta años más tarde, el presidente del Comité de Dirección, Juan Antonio Díaz Álvarez, daba a conocer que la compañía cerró el pasado ejercicio con resultados positivos por segundo año consecutivo. En efecto, los beneficios del Grupo Seat ha sido en 1989 de 7.862 millones de pesetas, procedentes de unas ventas de 561.524 unidades por valor de 486.250 millones de pesetas. De cara al futuro, Seat invertirá más de cien mil millones de pesetas en el 90. Para financiar esas inversiones, se cuenta con fondos líquidos de 30.000 millones, el resto procederá de los recursos generados por Seat en estos doce meses más una inyección de 36.000 millones que realizará el grupo VW. Las inversiones se distribuirán entre: Martorell (35 por ciento), Zona Franca (26 por ciento), Landaben (15 por ciento), la nueva empresa Gearbox El Prat, que fabricará cajas de cambio y transmisiones (6 por ciento) y el Centro Técnico de Martorell.

Díaz Álvarez prevé un descenso global de un 5 a un 7 por ciento en las matriculaciones para el 90, mientras que Seat podría crecer un 10 por ciento en producción y ventas. El grupo Volkswagen obtuvo 66.000 millones de pesetas de beneficio, un 33 por ciento más que el año pasado.

ITV

INCUMPLIMIENTO GENERAL

De los 900.000 vehículos que en el pasado año deberían haber pasado la inspección técnica (ITV) en la Comunidad de Madrid, sólo 427.000 la realizaron, por lo que únicamente el 47 por ciento cumplió la citada obligación. Sólo autobuses y camiones cumplieron al cien por cien la normativa. Un 83 por ciento de los vehículos pasaron favorablemente la inspección.

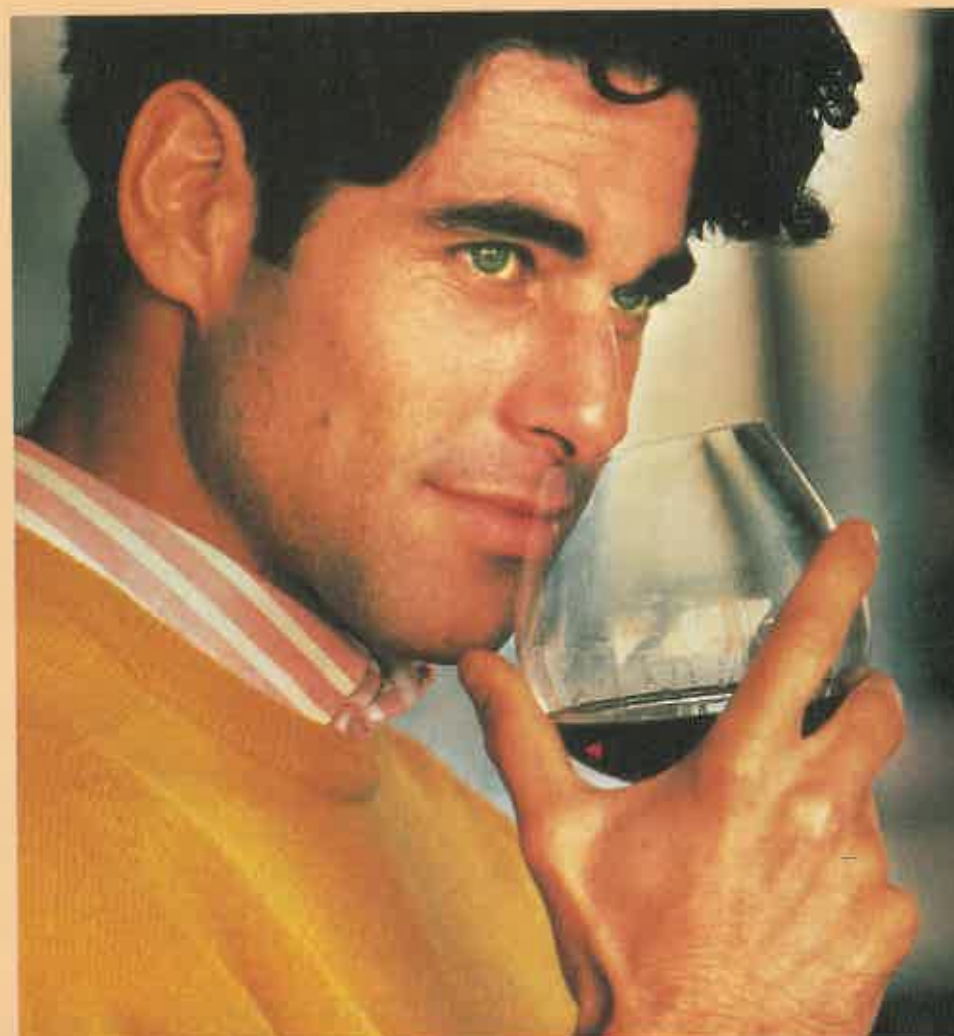
PORSCHE 911 TURBO

EXITO IMPARABLE

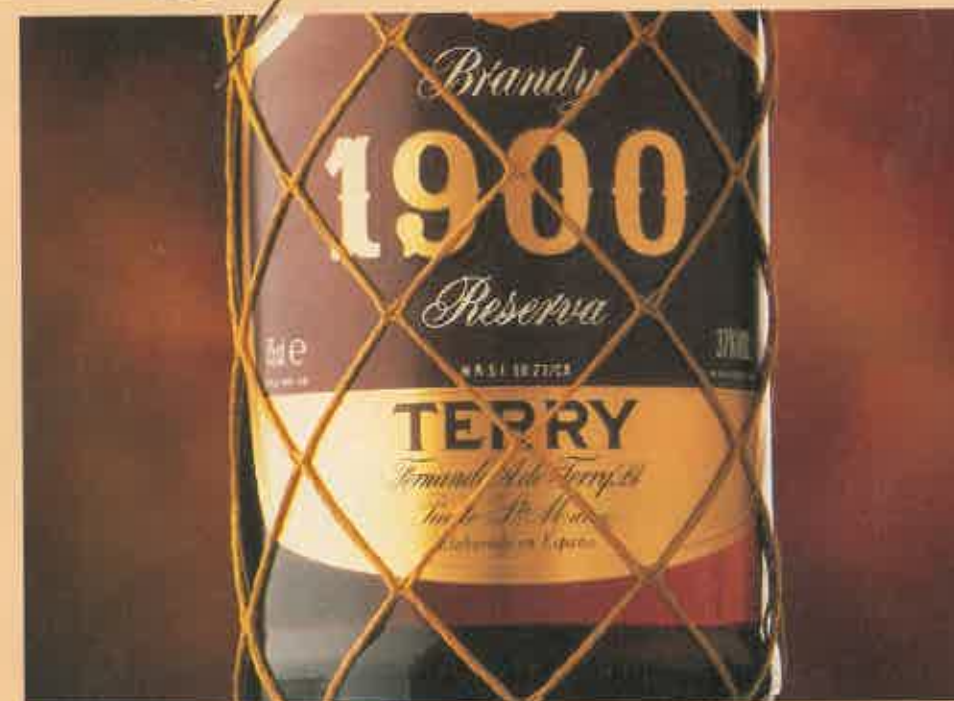
El último Porsche 911 Turbo no está aún en el mercado y ya es un éxito contundente. Los amantes de las sensaciones explosivas, los conductores que quieren sentir el empuje implacable de trescientos veinte caballos de potencia, se han lanzado a la compra de un automóvil superlativo que no saldrá a la calle hasta mediados del otoño próximo. Porsche ha recibido en la actualidad 3.400 pedidos, una cifra nada despreciable si se tiene en cuenta que el coche costará más de catorce millones de pesetas y que la marca sólo tiene previsto construir por el momento: ¡dos mil unidades por año!



61 Motor 16



Clase particular



TERRY MIL NOVECIENTOS. BRANDY DE JEREZ





PRECIO: 13.000.000 PTAS.
COMERCIALIZACION EN ESPAÑA: SEPTIEMBRE
NUMERO DE UNIDADES: 30



BMW 850i FRENTE A
 MERCEDES 500 SL Y PORSCHE 928 S4 GT

TRES ATLETAS CON CLASE

Con la llegada del BMW 850i, el duelo frente a los otros dos monstruos alemanes era inevitable. Los tres contendientes se enfrentan sobre las rápidas autopistas alemanas para descubrir sus virtudes y sus puntos débiles.

El BMW 850i llega como un aspirante consagrado, puesto que simplemente por el hecho de ser un producto de la firma bávara, se tienen todas las garantías de su alto nivel. Antes de pasar a analizar a fondo los diferentes aspectos del nuevo modelo y su inevitable comparación con sus rivales, hay que tener clara que el 850i no sucede

al 635 CSi, puesto que los técnicos de la marca han querido dar otro aire al coche. El concepto del nuevo modelo se aleja del clásico 2+2, para entrar en la categoría de los coupé. Respecto al 635 CSi, el nuevo BMW tiene una distancia entre ejes cuatro centímetros más larga con una longitud total semejante. La anchura es mayor en el nuevo modelo, lo cual contribuye



NO FALTA NADA.

Los ingenieros alemanes han cuidado mucho el estudio ergonómico de los interiores del BMW. Todo queda perfectamente al alcance de la mano y la electrónica está al servicio del confort.



FICHA TECNICA

	BMW 850i	MERCEDES 500	PORSCHE 928
MOTOR			
Disposición	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal
Nº de cilindros	12 en V	8 en V	8 en V
Cilindrada (c.c.)	4 988 c.c.	4 973 c.c.	4 957 c.c.
Arbol de levas	En cabeza	En cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	300CV(220kw) / 5.200	326CV(240kw) / 5.500	330CV(243kw) / 6.200
Par máximo / 1 p.m.	45,9mkg(450nm) / 4.100	46,9mkg(460nm) / 4.000	24,8mkg(243nm) / 4.100
TRANSMISION			
Tiacción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Auto 4 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION			
Sistema	Asistida, variable	Asistida	Asistida
Diámetro de giro (m)	11,5	11,8	11,5
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Discos / discos	Discos / discos	Discos / discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Indep. doble brazo	Independiente	Indep. estabilizadora
Trasera	Indep. multibrazo	Indep. multibrazo	Indep. estabilizadora
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.790	1.908	1.609
Largo/ancho/alto (mm)	4.780/1.855/1.340	4.470/1.810/1.285	4.520/1.835/1.280
Capacidad del depósito (l)	90	80	86
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8	6,2	5,8
Velocidad Máxima (km/h)	250	250	275
Consumo Urbano (l/100 km)	19,8	17,6	16,6
A 90 km/h (l/100 km)	8,8	11,1	10,0
A 120 km/h (l/100 km)	10,3	12,0	12,0

definitivamente al buen nivel del confort.

Para centrar las cosas respecto a sus rivales, podemos decir que el BMW se encuentra en un término medio matemáticamente calculado. Hacia las tendencias más lujosas cae el Mercedes, que con sus innegables virtudes ruterías, destaca sobre todo por el excelente confort de marcha, el refinado acabado y el equipamiento de primera. En el lado opuesto y con una tendencia claramente deportiva, está el Porsche, que además de ser el más potente de los tres, es el más rápido y el que mejor acelera.

Esta posición intermedia le sitúa en una posición aventajada en cuanto a confort respecto al Porsche y en deportividad respecto al Mercedes.

Para conseguir este equilibrio, los ingredientes empleados son los siguientes: Un excelente motor de doce cilindros, unas suspensiones muy bien elaboradas y un despliegue electrónico de primera fila.

La unidad probada en esta primera toma de contacto estaba dotada de una suspensión deportiva denominada M-Technic, con unos tarados algo más duros que los convencionales. Opcionalmente se puede incorporar una suspensión de regulación automática denominada EDC, que varía el tarado de los amortiguadores en función de la velocidad y de la carretera.

Otro de los elementos de seguridad y confort que hay que destacar en el 850i es el sistema antipatinamiento ASC, que evita que las ruedas motrices patinen en las curvas o al circular sobre superficies deslizantes. Este sistema es de serie en los

SEAT IBIZA II. LIDER EN VENTAS '89

TEMPERAMENTO

SXi

El IBIZA SXi.

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

Estos son algunos de sus éxitos:

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

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

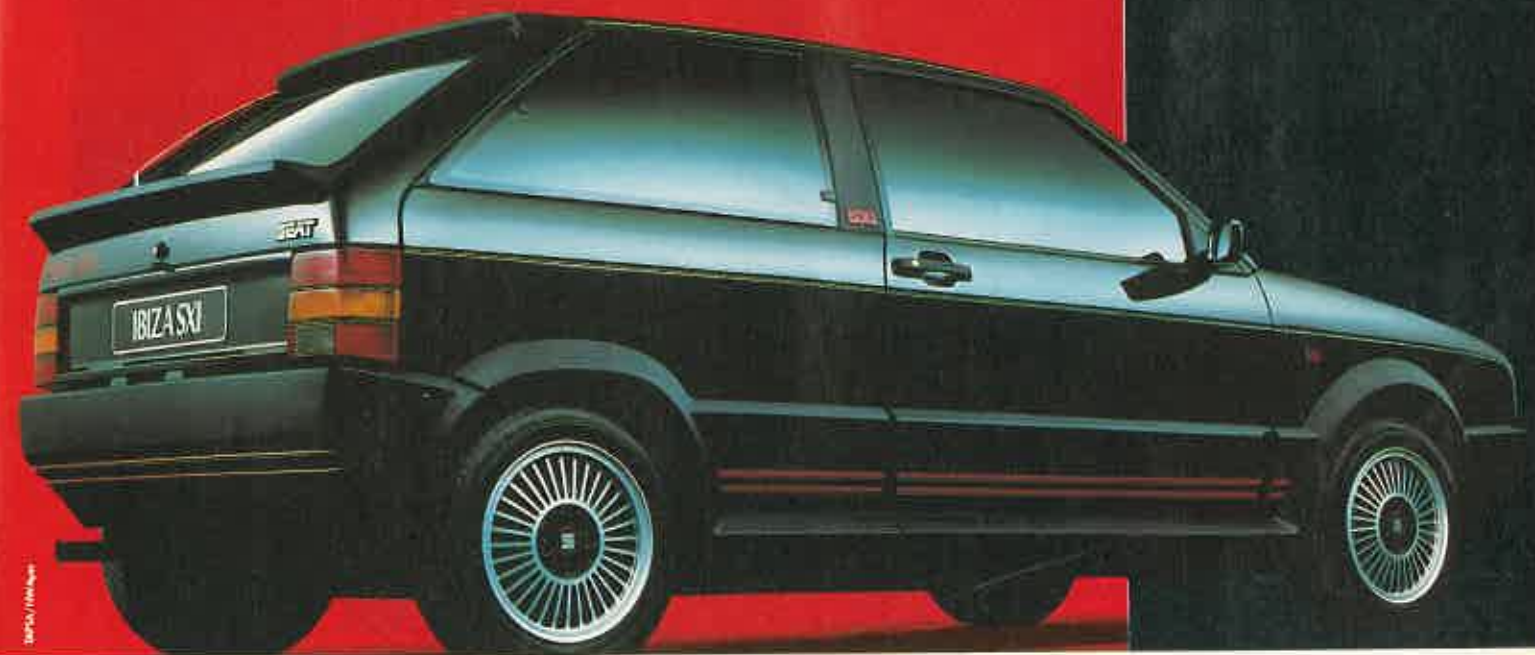
1.599.000 PTAS.

Prezzi final recomendado por el fabricante (IVA y transporte incluidos)

SEAT. MAS POR MENOS.

IBIZA desde 870.000 Ptas.

SEAT
Grupo Volkswagen



SEAT, Socio Colaborador y Coche Oficial Barcelona '92



MERCEDES ES MERCEDES.
El encanto del SL se aprecia con sólo sentarse al volante. Es el único que tiene la capacidad de convertirse en un atractivo descapotable.



coches con caja de cambio manual y opcional en los que disponen de transmisión automática. El ASC funciona a las mil maravillas, y tiene la ventaja adicional de poderse desconectar con sólo apretar un botón, con lo cual los conductores más avezados podrán disfrutar de la enorme

potencia y el generoso par de este doce cilindros.

El Porsche es un claro exponente de una máquina pensada para los amantes de la velocidad pura. Mientras que el Mercedes y el BMW tienen su velocidad limitada electrónicamente a 250 kilómetros por

hora, el Porsche da rienda suelta a toda su caballería para superar a sus rivales en 25 kilómetros. En cuanto al comportamiento, el Mercedes paga su exceso de peso y sus concesiones al confort. De los tres es el que peor digiere una conducción deportiva, pero el placer que produce su suavi-

TODO ELECTRONICA

EN el nuevo 850i, la electrónica aparece por doquier. Además de los ya habituales sistemas de gestión del motor, hay un completísimo sistema de diagnosis, que detecta cualquier anomalía tanto en el motor como en el resto de los elementos de la mecánica. Para llegar a este grado de sofisticación, se ha empleado por primera vez en un automóvil de serie el sistema Multiplex, que permite transmitir diversas funciones por un mismo cable. De esta forma se reduce considerablemente el número de cables y conexiones necesarios en un coche. El ahorro en peso y dinero es evidente y su uso se impondrá.



SEIS MARCHAS BMW.
El BMW se destaca de sus rivales por su caja de cambios de seis velocidades.



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

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

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



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



EL MAS DEPORTIVO.
En el Porsche todo está pensado para la velocidad. También es el que exige un mayor nivel de conducción.

LLEGAR CON FUERZA.

Los rivales del 850i se van a encontrar con un competidor difícil de batir en cualquier terreno.



dad de conducción es difícilmente igualable.

En medio de todas estas divagaciones se encuentra siempre el BMW 850i que destaca por su facilidad de conducción. La caja de cambios de seis marchas tiene un escalonamiento casi perfecto, con las tres primeras velocidades bastante juntas, y las tres más altas algo más distantes. Los frenos son irreprochables. Los nuevos neumáticos de 235/50, montados sobre llantas de 7,5x16 culminan la buena labor de las suspensiones, entre las que hay que destacar la eficacia del nuevo eje trasero multibrazo.

Entre estos tres coche, la palabra que mejor define al BMW es: equilibrio.

Victor Piccione

Fotos: J.A. Díaz y C. Piepenburg

LA ESTIRPE

COMO ya hemos dicho, el nuevo coupé no deriva de 835, del mismo modo que éste no derivó del 3.0 CSI, pero lo cierto es que todos ellos pertenecen a una estirpe de deportivos de altas prestaciones y gran lujo. La saga se inició (de derecha a izquierda en la foto) con el 327 en 1937. Su vida duró hasta 1941. Su heredero fue el 503 que nació en 1956 y murió tres años más tarde. Los famosos CS iniciaron su andadura en 1962 con el 3200 CS. En 1965 apareció el 2000 CS y en 1968 vio la luz el espectacular 3.0 CS. Por fin en 1976 apareció el 635 CSI que actualmente deja paso al 850i.



LA CIUDAD ES TUYA



VITARA

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



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



Estos tres constructores, Citroën, Peugeot y Renault copan buena parte de las ventas en nuestro país y sus utilitarios se construyen en nuestras fábricas. Los planes para los tres años venideros son excitantes ya que hablan de modelos de impacto

PROYECTOS AL DESCUBIERTO (IV)

LA LEGION FRANCESA

CITROËN

TECNICA VIVA

EL estilo habitual de Citroën, ese estilo hecho de técnica de vanguardia y de carrocerías atrevidas va a confirmarse en los años venideros. Los desarrollos de dos automóviles fundamentales para la marca, del modelo que ocupará el lugar medio de la gama, que podría llamarse GX o ¿XG, FX y XF?, así como del sustituto del BX, centran los trabajos de un equipo de ingenieros que cuenta con el apoyo de un Bertone inspiradísimo para conformar carrocerías de rasgos muy peculiares. El baul de sorpresas de Citroën se abrirá a finales del verano próximo con la llegada de los AX de la segunda generación. Los retoques exteriores,



XM CLASIC Y GX.

Son dos sorpresas que convencerán a los amantes de la marca. El XM por su lujo, por su prestancia. El GX por su estilo vanguardista y sus soluciones eficaces.



El AX 4x4 recurrirá a un sistema simple de tracción

total, accionado por una simple palanca interior.

Tras este ejercicio de precalentamiento vendrá el primer plato fuerte de la marca para los noventa, el GX, familiar de tipo medio preparado para competir en la categoría de automóviles de poco más de cuatro metros de longitud total. El proyecto Citroën verá la luz en versiones con carrocería de tres puertas y de cinco puertas.

Los futuros Citroën de tipo medio tendrán una carrocería Bertone de 4,10 metros de longitud total que mantendrá su fidelidad al portón posterior hecho con materiales plásticos. Las versiones de lanzamiento utilizarán motores de gasolina, hechos por completo en aleación ligera y con cuatro cilindros en línea, que pasarán su potencia a las ruedas delanteras.

Los modelos GX más utilitarios recurrirán a mecánicas de 1,1 litros con 55 caballos de potencia, de casi 1,4 litros con 75 caballos y de 1,5 litros con noventa caballos. Los técnicos han previsto tres GTI diferentes, el más simple con motor de 1,5 litros y culata de dieciséis válvulas llegará hasta los 120 caballos; el modelo intermedio recurrirá al cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje con 125 caballos; mientras que el último guerrero, el GX GTI 16V, pondrá en juego el motor de dos litros de cubaje estrenado por los XM, un motor que contará con una culata de dieciséis válvulas para elevar la potencia final hasta los ciento cincuenta caballos en versión «ecológica».

El año 91 se cerrará con el lanzamiento de los XM en versión ranchera y de los XM Integrale. Las versiones Integrale, con tracción permanente a las cuatro ruedas, contarán con tres diferenciales. El reparto normal de potencia entre ambos ejes será: sesenta por ciento para el tren anterior y cuarenta por ciento para el tren posterior. También saldrán a la luz versiones

total, accionado por una simple palanca interior. Tras este ejercicio de precalentamiento vendrá el primer plato fuerte de la marca para los noventa, el GX, familiar de tipo medio preparado para competir en la categoría de automóviles de poco más de cuatro metros de longitud total. El proyecto Citroën verá la luz en versiones con carrocería de tres puertas y de cinco puertas. Los futuros Citroën de tipo medio tendrán una carrocería Bertone de 4,10 metros de longitud total que mantendrá su fidelidad al portón posterior hecho con materiales plásticos. Las versiones de lanzamiento utilizarán motores de gasolina, hechos por completo en aleación ligera y con cuatro cilindros en línea, que pasarán su potencia a las ruedas delanteras. Los modelos GX más utilitarios recurrirán a mecánicas de 1,1 litros con 55 caballos de potencia, de casi 1,4 litros con 75 caballos y de 1,5 litros con noventa caballos. Los técnicos han previsto tres GTI diferentes, el más simple con motor de 1,5 litros y culata de dieciséis válvulas llegará hasta los 120 caballos; el modelo intermedio recurrirá al cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje con 125 caballos; mientras que el último guerrero, el GX GTI 16V, pondrá en juego el motor de dos litros de cubaje estrenado por los XM, un motor que contará con una culata de dieciséis válvulas para elevar la potencia final hasta los ciento cincuenta caballos en versión «ecológica».

El año 91 se cerrará con el lanzamiento de los XM en versión ranchera y de los XM Integrale. Las versiones Integrale, con tracción permanente a las cuatro ruedas, contarán con tres diferenciales. El reparto normal de potencia entre ambos ejes será: sesenta por ciento para el tren anterior y cuarenta por ciento para el tren posterior. También saldrán a la luz versiones

Es.90

Citroën y Peugeot están trabajando duro para proponer coches divertidos y utilitarios.

ranchera dotadas de tracción integral con el mismo sistema.

Las últimas incorporaciones a la gama XM entrarán en juego durante los compases iniciales de 1992, en ese momento llegarán los XM Clasic modelos de super lujo con carrocerías de rasgos tradicionales. El XM Clasic hará gala de un formato imponente, casi 4,9 metros de longitud total y sólo mantendrá un cierto aire de familia con los XM conocidos en la parte frontal y en las dos puertas anteriores.

Los modelos más lujosos de Citroën contarán con los motores de seis cilindros en V con ciento setenta y doscientos caballos de potencia. La sorpresa vendrá de la mano de un motor con ocho cilindros en V, que podría rondar los doscientos cincuenta caballos.

El año mágico, el 92, se cerrará con los BX de la segunda generación, coches que incorporarán los elementos distintivos de la marca: suspensión hidroneumática con mando electrónico, sistema de frenos hiper potente con dispositivo antibloqueo y

carrocería de Bertone, afinada hasta conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx, de sólo 0,28. Los futuros BX rondarán los 4,35 metros de longitud total y su carrocería se mantendrá fiel a la quinta puerta.

La gama de motores elegida para este peso medio arranca con los cuatro cilindros de 1,4 litros y setenta caballos, para pasar por los motores de 1,5 litros con noventa caballos, por los de 1,9 litros con cien caballos, para llegar hasta los dos litros con ciento veinte caballos. Las versiones deportivas se moverán entre los ciento sesenta y los doscientos caballos de potencia.

PEUGEOT

NUMEROS MAGICOS

Las cuatro líneas de productos Peugeot, descritas con unos números tan mágicos como 205, 309, 405 y 605, van a evolucionar durante los años venideros con la entrada en acción de modelos dispuestos a romper los esquemas actuales. En los tres años próximos se asistirá al nacimiento de un utilitario de dimensiones más recortadas que el 205, un coche que podría llamarse 105 o, acaso, 106, si se mantiene la política de incrementar el número final, así como al nacimiento de un familiar medio de dimensiones próximas a los cuatro metros, un coche que podría llamarse 306 y tomaría el relevo de los 309 actuales.

Durante ese periodo de tiempo se completará también la gama 205, antes de su desaparición definitiva, prevista para 1993, y crecerá la gama 405 con la llegada de las versiones coupé. Un modelo monocuerpo, del estilo de los Renault Espace, será la sorpresa más fuerte del 92 si se encienden, a su debido tiempo, las luces verdes imprescindibles para su comercialización.

QUINTA PUERTA.

El ya inminente Citroën GX tendrá una longitud total de 4,10 metros y su motor irá situado transversalmente en el vano anterior.

CALENDARIO DE INFARTO

Año 1990

Septiembre: AX segunda generación; AX 14 4X4.

Año 1991

Febrero: Gama GX o ¿XG, XF o FX?

Octubre: XM ranchera, XM integral.

Año 1992

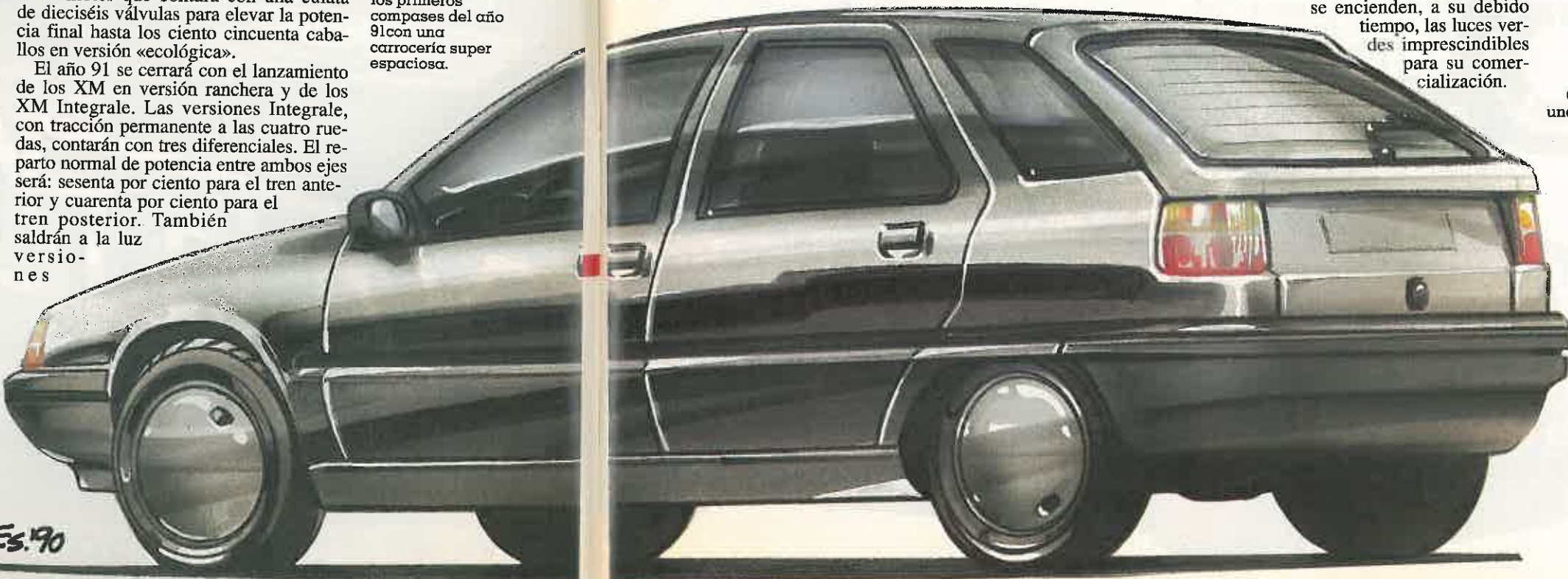
Marzo: XM Clasic.

Septiembre: BX segunda generación.



SEGUNDA GENERACION.

El Citroën BX que Bertone está poniendo a punto contará con todas las técnicas de vanguardia que hacen furor ahora mismo. El GX saldrá a la luz en los primeros compases del año 91 con una carrocería super espaciosa.





y 55 caballos de potencia, de 1.360 centímetros cúbicos con setenta caballos y de 1,5 litros de cubicaje con 85 caballos. Los 105 GTI irán animados por un motor de cuatro válvulas por cilindro que llegará hasta los ciento quince caballos.

El aperitivo a este plato succulento llegará de la mano de los 205 SRi, modelos de gran lujo animados por el motor de 1,9 litros con inyección electrónica de carburante y ciento diez caballos de potencia. Los 205 SRi, previstos para finales del mes de octubre próximo, llevarán tapicería de cuero, techo practicable tipo 205 Roland Garros, sistema de aire acondicionado y equipo de alta fidelidad. Se habla también de un 205 GTI 16V con el mismo motor de los 405 Mi16.

El año 90 estará marcado por la llegada a escena de los superfamiliares Peugeot 805, modelos creados sobre la base mecánica de los 405 y que harán gala de un carrocería monocuerpo. Este proyecto no cuenta, todavía, con todos los beneplácitos de la dirección. El año se caldeará con el lanzamiento de los 405 coupé, coches entrevistados en bastantes ocasiones, que lucirán una carrocería con rasgos similares a los mostrados por los prototipos ganadores del París-Dakar. Ese lanzamiento coincidirá con la remodelación interior de los 405, modelos que ganarán en prestancia y en calidad de acabado.

La tranquilidad aparente de la temporada 92 se romperá en el año 93, testigo del lanzamiento del sustituto del 309, que podría denominarse Peugeot 306.

Los futuros 306, conocidos por las siglas N-3, van a modificar radicalmente la filosofía actual de los 309. Mayor amplitud inte-



405 COUPE.

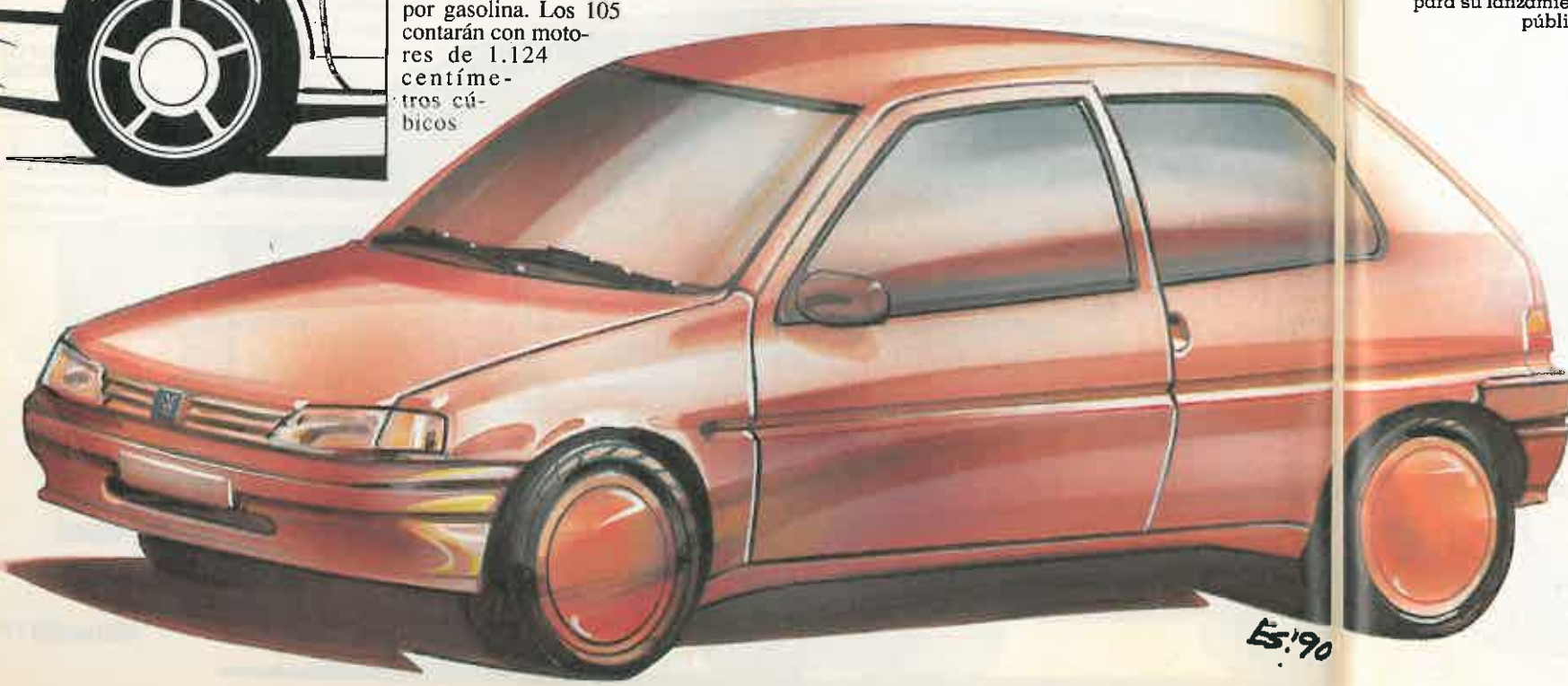
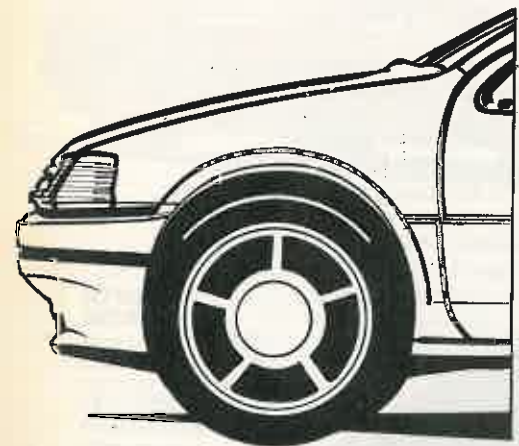
El proyecto está definido desde hace mucho tiempo pero no ha llegado todavía la luz verde necesaria para que el coche pueda llegar al mercado.

El 105 se aproxima poco a poco hacia la rampa de lanzamiento que debe situarlo en el mercado a finales de 1991; el 105 marca la entrada de Peugeot en una categoría de automóviles urbanos que va a crecer como la espuma. Los futuros sustitutos de los 205 se construirán sobre la base mecánica de los AX ya conocidos pero el modelo final será un poco más largo gracias a la prolongación del voladizo posterior, tal incremento se traducirá en una habitabilidad notable, casi idéntica a la conseguida por los 205.

El futuro Peugeot pequeño romperá una tradición de la marca, su fidelidad al estilo Pininfarina. El 105 será un coche definido por el centro de diseño de La

Garenne y llamará la atención por su línea de cintura, rebajada, al máximo.

La primera oleada de 105 saldrá a la luz con carrocerías de tres puertas combinadas con cuatro mecánicas diferentes alimentadas por gasolina. Los 105 contarán con motores de 1.124 centímetros cúbicos



Es:90



RENAULT 21. Será el último eslabón en la cadena de renovación. Todos los modelos de la gama utilizarán motores transversales de cuatro cilindros en línea o seis cilindros en V.

UN CHISPAZO.

El futuro 106, el sustituto de los 205 actuales, va a sorprender por su gran habitabilidad interior, factor conseguido gracias a un trabajo de diseño muy cuidadoso. Queda poco más de un año para su lanzamiento público.

CALENDARIO DE INFARTO

- Año 1990**
Noviembre: 205 SRi y 205 GTI 16V
- Año 1991**
Septiembre: Gama 105
- Año 1992**
Febrero: Familiar 805, posiblemente lanzado con el nombre Talbot
Marzo: 405 Coupé y remodelación de interiores de los 405
- Año 1993**
Abril: Gama 306

históricos habrá concluido la renovación absoluta de la gama de turismos de la marca, ejercicio que se inició con la salida al mercado de los R-19, que continuará con la entrada en escena de los Clio, para concluir con el lanzamiento de los nuevos Espace, R-25 y R-21. Un modelo urbano, el R-2, pondrá la guinda en un pastel repleto de sugerencias dignas de la mayor atención.

El calendario de novedades Renault para el año 90 está repleto de modelos interesantes; el R-19 16V se encargará de abrir el fuego en los primeros compases del verano. El R-19 16V dará argumentos contundentes a la marca en una categoría tan competida como la categoría de los GTI, un precio de choque, próximo a los 2.250.000 pesetas, un acabado de primera, un equipamiento completo y un motor con ciento cuarenta caballos de potencia, marcarán su competitividad.

El lanzamiento comercial de los R-19 16V será el preámbulo de otra entrada interesante, la entrada de los R-21 Quadra, modelos con tracción integral permanente que se servirán en versiones TXi, con ciento cuarenta caballos de potencia, o Turbo, con 175 caballos.

El final de las vacaciones veraniegas estará marcado por la puesta en juego de los Clio. Los utilitarios más jóvenes de Renault estarán disponibles en el mercado español desde los primeros compases de septiembre con precios comprendidos entre 1.400.000 y 1.800.000 pesetas.

La entrada contundente del Clio servirá para poner en suerte a otro modelo revolucionario: el Espace, que mostrará su nueva cara. El exterior retocado en zonas claves, como el frontal o la parte poste-

rior, maletero más capaz, acabado más minucioso y mecánicas con más furia compondrán el retrato-robot de unos coches que estarán basados en los futuros Citroën GX, con los que compartirán los elementos mecánicos.

RENAULT

PEQUENOS Y GRANDES

RENault ultima un proyecto muy ambicioso enfocado al año mágico, al año 92: al término de esos doce meses

Renault quiere entrar en el mercado de los coches urbanos con un producto revolucionario, el R-2.

TOP SECRET



motor de seis cilindros en V de tres litros de cubitaje sobrealimentado por turbo, con 205 caballos de potencia, seguirá manteniéndose en la oferta.

La renovación total de la gama Renault concluirá con la entrada

Los R-25 de la segunda generación tendrán una habitabilidad exterior excepcional y un confort supremo.

rior, marcará las diferencias con el modelo actual. El Espace llegará a finales de año con una sorpresa mecánica, con el motor de seis cilindros en V y tres litros de cubitaje. Los 170 caballos de potencia permitirán superar la barrera de los doscientos por hora y facilitarán las aceleraciones fulgurantes. También aparecerá una versión Quadra V-6, con tracción permanente a las cuatro ruedas.

El año 91 estará marcado por la ampliación de la gama Clio, llegarán versiones más lujosas, Baccara, y versiones más deportivas, Clio 16V, animadas por el motor de 1,7 litros con culata de dieciséis válvulas de ciento cuarenta caballos de potencia. También jugarán un papel destacado las dos versiones especiales del R-19: el modelo Cabrio, puesto a punto por los especialistas alemanes de Karmann, descapotable caracterizado por la ausencia de arco de seguridad, y el R-19 TXi con el motor Energy de 1,4 litros de cubitaje coronado por una culata de doce válvulas con ciento diez caballos de potencia.

El sustituto del R-25, un modelo que vive camuflado bajo la denominación X-54, será el producto estelar para el 91.

El futuro «buque insignia» de la gama Renault se inspirará en el prototipo Megane y se caracterizará por su gran habitabilidad, conseguida gracias a los 4,75 metros de longitud y del posicionamiento transversal del motor en el vano anterior.

Los X-54 podrían estrenar un motor de seis cilindros en línea con 2,5 litros de cubitaje y ciento cincuenta caballos de potencia. El

en escena de los sustitutos de los R-21, acontecimiento que debe cerrar la temporada 92. Los prototipos actuales, escondidos bajo las siglas X-56, llevarán motores transversales en todos los casos y los modelos más desarrollados contarán, incluso, con mecánicas de seis cilindros en V.

El año 92 también será testigo del nacimiento del R-2 que se montará en Valladolid y Palencia. La industria auxiliar ya está preparando los componentes característicos para un coche de poco más de tres metros de longitud.

Angel Marco

CALENDARIO DE INFARTO

Año 1990

Junio: R-19 16V; R-21 Quadra.
Octubre: Clio, Espace II.

Año 1991

Marzo: R-19 Cabrio Karmann.
Septiembre: R-19 TXi.
Octubre: R-25 segunda generación

Año 1992

Mayo: R-2.
Noviembre: R-21 segunda generación.

RENAULT 2. El tamaño exterior, reducido a la mínima expresión, poco más de tres metros, no será obstáculo para conseguir una habitabilidad digna. El R-2 sorprenderá por sus soluciones, afirmación que debe ponerse en labios de Patrick le Queument, responsable de diseño de la marca.



55.90



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



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.

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.



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

Amalia Larrañaga, llevaba tiempo esperando el fin de semana del 5 y 6 de mayo. A sus 20 años, sentía la pasión de la moto, y era esta pasión la que la llevaba camino del circuito de Jerez, escenario del Gran Premio de España de Motociclismo. Qué lejos estaba de imaginar que sus esperanzas e ilusiones iban a quedar truncadas para siempre en una curva situada en el kilómetro 223,3 de la autovía que une Madrid con Bailén.



N - IV, KM. 223

EL PELIGRO AL ACECHO

PERO no fue sólo Amalia la que perdió la vida en esta fatídica curva. Junto a ella otras dos personas fallecieron en el mismo lugar, en un fin de semana que ha pasado a la historia negra del motociclismo nacional.

El viernes 3, la curva situada en el tramo que une Santa Cruz de Mudela con Almuradiel, se cobró su primera víctima, Antonio Blas. La causa del accidente mortal fue el derrapaje de la moto y el posterior choque contra el guardarrail. Un día después un nuevo accidente pasaba a engrosar la lista. En este caso la víctima fue una mujer, María Sanz Alvarez. El último accidente se produjo en la tarde del sábado, concretamente a las 20,15 horas y en él perdió la vida Amalia Larrañaga.

Las causas de estos tres accidentes mortales parece que se encuentran en el efecto combinado del trazado de la curva, ya que se aprovechó el recorrido de la antigua carretera para realizar la actual autovía, y en el exceso de velocidad de todos los afectados.

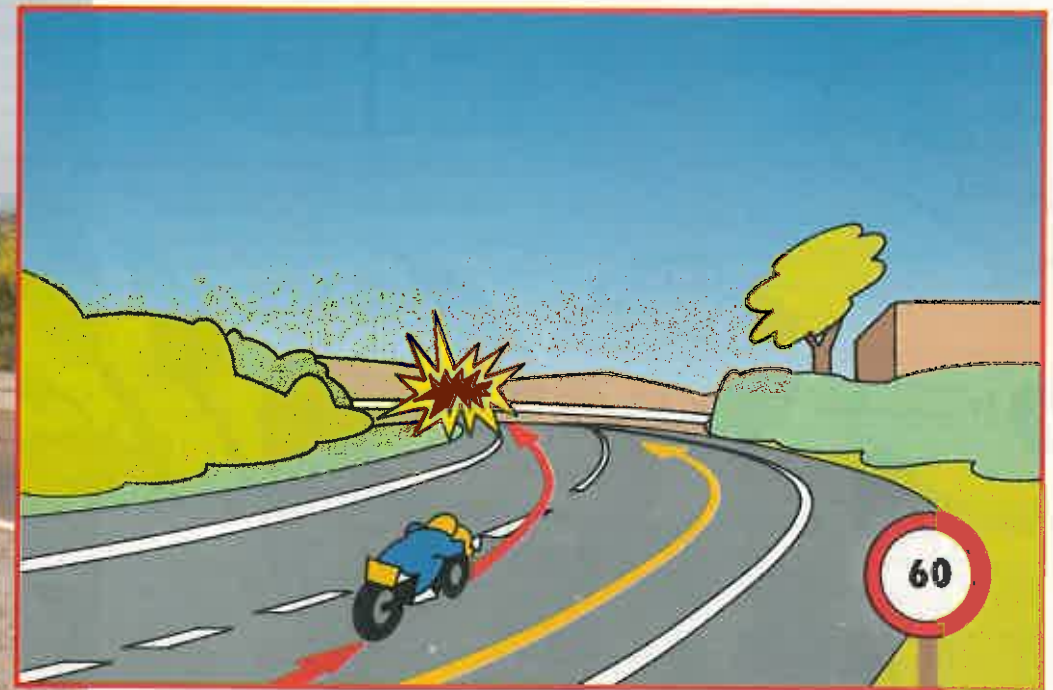
La curva en cuestión se encuentra dentro de un tramo que comprende desde el kilómetro 222 hasta el 223 de la Nacional IV. Durante este recorrido que termina en una curva en subida de izquierdas, culminada por un rasante y seguida de un brusco giro a derechas, se aprecian huellas de frenazos según ha podido comprobar Motor 16 que aumentan cuando se entra en la famosa curva. En este punto y debido a la cantidad de accidentes que se han producido con anterioridad, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil solicitó la instalación de señalización. El resultado ha sido la instalación en la recta que precede al viraje de una señal de curva peligrosa, otra de velocidad recomendada a 80 y por último una indicación de velocidad obligatoria a 60.

Pero si la señalización no ofrece ningún tipo de problemas, no se puede decir lo mismo del pavimento. Pequeños baches, que han sido reparados mediante parches, salpican todo el recorrido, aunque la irregularidad más aparatosa se encuentre situada dentro de la curva en medio del ca-

rril derecho. Pero lo peor de la curva no es el asfalto, sino el trazado. Un trazado que no ofrece dificultad a una velocidad adecuada, pero que si se sobrepasan los límites de tolerancia de la curva se convierte en una trampa mortal para el motociclista. Curiosamente en el trazado de vuelta, la curva se puede pasar sin ningún tipo de dificultad, aunque unos metros más abajo se encuentre un giro a izquierdas bastante complicado.

Un dato a tener en cuenta es que de los tres fallecidos dos eran acompañantes y el tercero el piloto de una de las motocicletas. En todos los casos las motos iban ocupadas por dos personas, encontrándose los supervivientes en estado grave.

La dotación de la Guardia Civil que patrulla en la zona se vio superada durante el fin de semana por la gran cantidad de motoristas que circulaban camino de Jerez. El comandante del puesto de Santa Cruz de Mudela señalaba: «no se puede circular a velocidades tan altas, y si durante el viernes y el sábado nos resultó difícil controlarlos, el domingo pusimos un control para



intentar que la gente rebajase la velocidad. Pues bien, añade, a pesar del control, se dieron casos de motoristas que adelantaban en el mismo control y que no respetaron ni las señales de alto».

En la Agrupación de Tráfico de Valdepeñas, los comentarios eran similares:

«hay entre doce y trece motos en los talleres y en la mayor parte de los casos están destrozadas. La causa sin duda es la velocidad inadecuada».

Gonzalo Serrano
Fotos: José Robledo

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

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

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

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

Diavia 
Controle el clima.

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



LA MITAD DE LOS CONDUCTORES BEBEN ALCOHOL

COPAS EN RUTA

El 42 por ciento de los conductores españoles suele ingerir alcohol en las paradas de un viaje. Esta costumbre, socialmente admitida, causa un alto número de accidentes y, mientras una gran mayoría de usuarios apoya la adopción de medidas y sanciones duras contra los infractores, otro alto porcentaje se opone a la prohibición de la venta de alcohol en carreteras.

Como muestra, dos botones: la Policía Municipal de Madrid detectó en la pasada Semana Santa un aumento del número de conductores que circulaban en estado de embriaguez respecto a los índices habituales durante el resto del año. O lo que es lo mismo, cerca del 29 por ciento de los automovilistas sometidos a la prueba de alcoholemia dieron positivo cuando la media «habitual» se sitúa en el 22 por ciento.

El otro dato: según un estudio de la Gerencia de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña, de los 1.300 muertos que cada año se producen en las carreteras catalanas, la mitad se deben a accidentes de tráfico causados por el consumo excesivo de alcohol. De acuerdo con el mismo informe, por esta razón se pierden en Cataluña «25.000 años de vida» ya que la mayoría de las víctimas tiene menos de 25 años. Por otra parte, más de la mitad de los jóvenes catalanes han perdido a un amigo en un accidente de tráfico y un 17 por ciento a algún familiar directo.

Estas escalofriantes cifras vienen a reforzar los resultados del estudio realizado por el sociólogo Amando de Miguel por encargo de la Dirección General de Tráfi-

co, titulado «Modos de conducción, accidentalidad y hábitos de bebida en los conductores españoles», que ya recogimos la pasada semana, y al que ahora volvemos para analizar con más detenimiento los aspectos referidos a la percepción de los accidentes y al consumo de alcohol en la carretera.

Según este estudio, la mayoría de los usuarios encuestados se inclinan por atribuir la causa fundamental de los accidentes al fallo de las personas (un 69 por ciento). Sólo una cuarta parte de los entrevistados destaca el estado de las carreteras como causa primera de los siniestros. Merece señalarse el dato de que si bien el alcohol se menciona poco como causa fundamental de los accidentes (13 por ciento), constituye el valor más destacado (28 por ciento) como segunda causa.

La atribución básica de los accidentes al fallo de las personas es un poco más alta entre los «camioneros» y destaca, tanto en uno como en otro tipo de vehículo, en los que han hecho pocos kilómetros. Es decir, parece que los conductores profesionales son los que relacionan más los accidentes con los factores estructurales. Y tanto en los turismos como en los ve-

hículos comerciales, los usuarios que llevan pocos años conduciendo (jóvenes y carnés retrasados o tardíos) son también los que más se fijan en el alcohol como causa fundamental de los accidentes (ver cuadros adjuntos).

Si no se puede concluir una actitud próxima a la unanimidad respecto a las causas de los accidentes, la dispersión es todavía mayor por lo que se refiere a los remedios que se pueden adoptar en el tráfico, es decir, los que inciden sobre las causas de tipo personal. Los autores de la encuesta propusieron a los entrevistados unas cuantas definiciones y los resultados los incluimos en estas mismas páginas. Como puede verse, la oscilación es muy grande entre unas y otras medidas. Una holgada mayoría apoya la revisión obligatoria de los vehículos y la imposición de cursos, también obligatorios, para los conductores más díscolos. En cambio no llega a la mayoría la proporción de personas que están por la prohibición de la publicidad de bebidas alcohólicas en la carretera y menos aún los que favorecerían la prohibición de venta de alcohol en las carreteras.

Interesa destacar aquí que, a medida que se asciende en edad, se apoyan cada vez más las medidas limitativas del alcohol en la carretera. En todos los grupos de edad las mujeres son en este sentido más represoras. La explicación es que se trata de medidas (estadísticamente) «contra los otros» puesto que son los jóvenes y los varones los que más beben. Es decir, una política de multas más fuertes -hay que tener en cuenta que la encuesta se realizó antes de la entrada en vigor de la nueva Ley de Tráfico- contaría con el apoyo mayoritario de las mujeres de cierta edad, en un extremo, pero con la oposición de los varones de menos edad, en el otro.

Y llegados a este punto se entra en materia: el alcohol. La costumbre de beber, según los autores del informe, se encuentra tan socialmente establecida que funciona la creencia de que cualquier dosis que uno tome no traspasa el umbral de lo perjudicial. Es más, un mecanismo de de-

El conductor español apoya las medidas limitativas al alcohol en la carretera porque piensa que sólo afecta a «los otros», no a él.

REMEDIOS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES

	% de aceptación
Revisión obligatoria de los coches cada cierto tiempo	88
Cursos obligatorios de reeducación para los que infrinjan gravemente el código	66
Hacer cumplir a rajatabla los límites de velocidad	49
Prohibir la publicidad de bebidas alcohólicas en las carreteras	45
Multas más fuertes a los infractores del código	38
Exámenes teóricos para renovar el carné	38
Prohibir la venta de alcohol en las carreteras	37

fensa suele ser el considerar que los efectos perniciosos del alcohol empiezan en la dosis que toma uno «más una unidad». Es decir, los efectos nocivos del alcohol son «un problema para los demás», curiosamente el mismo razonamiento que se emplea en los accidentes.

En la encuesta se constata que el hecho de parar a tomar alguna bebida en un viaje por carretera es prácticamente universal. Del total de la muestra, un 83 por

ciento suele tomar café o alguna otra bebida no alcohólica, un 33 por ciento cerveza y un 9 por ciento alguna copa de vino o licor. Puede asombrar e incluso alarmar ese 42 por ciento que, como mínimo, acostumbra a ingerir alcohol en las paradas de un viaje. Lo que sí se puede afirmar desde ya es que el hábito de tomar alcohol en la carretera es más bien una característica masculina y de las personas de menos edad. En la conducción de turismos la afición al alcohol en los viajes se muestra más elevada en las personas que llevan más años conduciendo (carné precoz). En cambio, esta asociación no se produce en los vehículos comerciales donde los que más beben son los conductores maduros con el carné retrasado.

Recojamos más datos: el hábito del alcohol en la carretera es mucho más frecuente en los conductores de un vehículo comercial, con un 39 por ciento de cerveza (frente a un 30 por ciento en los conductores de turismos) y 15 por ciento de copas (frente a un 7 por ciento en la misma comparación). Dentro del más amplio grupo de conductores de turismos, la pauta de tomar alcohol en las paradas de la carretera corresponde sobre todo a los obreros y empleados modestos, es decir, se adscribe a la clase trabajadora. Y ésta práctica de beber tiene mucho que ver con el estilo de conducir. Así, por ejem-





ALCOHOL Y SINIESTRALIDAD

% Consideran el alcohol como primera causa de los accidentes

	Turismos	Comerciales
Jovenes	17	20
Maduros, carné precoz	10	11
Maduros, carné retrasado	22	30
Más edad, carné precoz	9	10
Más edad, carné retrasado	16	14
Más edad, carné tardío	20	(a)

(a) pocos casos

BEBEDORES HABITUALES

% Beben habitualmente

	Total conductores ciudad, carretera	Total nacional adultos
--	-------------------------------------	------------------------

DIAS LABORABLES

Cerveza	47	46	48	22
Vino	31	26	33	38
Copas	17	15	18	8

DIAS FESTIVOS

Cerveza	57	65	54	29
Vino	36	36	35	39
Copas	48	54	46	21

JUEZ & JUEZ

plo, cuanto más remisos son los conductores a utilizar el cinturón de seguridad tanto más alto es el porcentaje de los que toman alcohol en los viajes.

Los datos recogidos en la encuesta permiten establecer un cuadro aproximado de los hábitos de bebida de los conductores entrevistados en el que se contempla que la proporción de conductores que beben vino habitualmente es un poco más baja que la de la población adulta en su conjunto; en cambio, es mucho más alta la proporción de conductores que beben cerveza o copas (coñac, combinados, licores, whisky). Para los autores del trabajo es lógico que sea así porque en la población de conductores sobresalen las personas relativamente jóvenes y los varones que son las personas que consumen más cerveza y licores. Es curioso, además, el matiz de que los conductores de carretera beben un poco más que los «domingeros» en los días laborables, pero algo menos en los días festivos.

A continuación recogemos un resumen de otras conclusiones de interés:

- Las personas que utilizan **menos el cinturón de seguridad** son las que han tenido **más accidentes** en el último año. Y cuanto más remisos son los conductores de turismos a utilizar el cinturón de seguridad, tanto más claro es el reconocimiento de que ellos pertenecen a la categoría de las personas que tienen más accidentes.

- Cerca de la mitad de los **camioneros** y



EFFECTOS DEL ALCOHOL.

Todo el mundo está de acuerdo en su peligro pero se rechaza, por ejemplo, que deje de venderse al borde de la carretera.

una tercera parte de los conductores de **turismos** tomaron alcohol de una manera espontánea mientras se realizaba la entrevista en la carretera. Y en esa misma situación, los conductores de turismos que son más conscientes en el uso del cinturón son también los que más se abstuvieron de tomar alcohol durante la entrevista.

- La costumbre de **beber vino** se relaciona positivamente con los dos extremos de la **escala social**, es decir, los que conducen **coches de lujo** y los que llevan **vehículos comerciales**.

- En los conductores de turismos, los **obreros -baja calificación laboral-** son los que más beben a diario, y la máxima intensidad de alcohol cotidiano se concentra en el grupo de **treinta y cinco a cuarenta** años de edad.

- Cuanto más dispuestos se hallan los conductores a ponerse el **cinturón** de seguridad, tanto más alta es la proporción de **abstemios**.

- El **uso inmoderado** del alcohol en la conducción se da más en los conductores que llevan el vehículo como parte de su **trabajo o como trabajo mismo**.

- La conducción **estresante** se da en los **jóvenes**, pero también en las personas de cierta edad que llevan muchos años conduciendo. Son las dos razones opuestas para la **inseguridad**: la poca o la mucha experiencia vial, y especialmente en **carretera**.

Raúl R. Sáez

BERTONE - BMW

¡Suba a lo más alto!

Powered by
BMW 6td



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

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

DESEADO POR MUCHOS.
RESERVADO A POCOS.



Importador exclusivo para España (Península Ibérica, Canarias, Ceuta y Melilla) y Andorra:
ALPINA MOTOR, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16.500. SAN FERNANDO DE HENARES. MADRID. Teléfono: 672 56 11

NIPONALBA S. A. Tel. 967 24 01 52 - 24 19 26 ALBACETE • NIPOMOTOR S. A. Tel. 96 548 11 DE ALICANTE • AUTO ORIENT S. L. Tel. 93 246 50 91 BARCELONA • CARLOS JOSE BARRIOS AGUIRRE Tel. 947 22 49 00 BURGOS • KRONOVÁL S. L. CASTELLÓN • CRONOMOVIL S. A. Tel. 972 20 69 34 - 30 44 66 GIRONA • CARO Y LALLAVE S. A. Tel. 958 / 11 22 11 - 20 31 55 GRANADA • TODD AUTO. C. B. Tel. 311 / 33 09 15 - 21 34 79 GUADALAJARA • CARDONA RIBAS S. L. Tel. 974 / 30 78 20 IBIZA • COSLA S. L. Tel. 953 / 25 81 01 - 27 10 25 JAÉN • DEMETRIO CALZÓN GARCÍA S. L. Tel. 967 25 05 16 LEÓN • CERVERO AUTOMOVILES S. A. Tel. 973 / 23 28 03 LÉRIDA • TUVERSA Tel. 941 / 22 08 00 LOGROÑO • REX AUTO. S. A. Tel. 91 / 315 55 32 - 315 30 78 MADRID • MOTOR MEDITERRANEO MALAGA S. A. Tel. 952 / 31 24 47 - 35 34 34 MALAGA • OKI-AUTO Tel. 968 / 84 44 34 MURCIA • MOTOR DEFEL Tel. 986 26 12 54 / 26 14 05 OVIEDO (ASTURIAS) • NIPONAUTO S. A. Tel. 971 / 78 12 25 - 76 12 31 PALMA DE MALLORCA • INDARRAUTO S. L. Tel. 948 / 17 21 27 PAMPLONA (NAVARRA) • AUTO ITALIA S. A. Tel. 95 / 427 45 26 - 427 07 88 SEVILLA • AMO-CHECA AUTOMOVILES S. A. Tel. 975 / 22 38 08 SORIA • JESÚS MACHUCA S. A. Tel. 905 / 30 57 00 - 30 57 08 TALAVERA (TOLEDO) • SANFOMOTOR C. B. Tel. 977 / 31 60 99 TARRAGONA • BASSET SERVICIOS S. L. Tel. 96 / 373 79 12 - 373 78 58 VALENCIA • D. CESAR GÓMEZ GARCÍA Tel. 978 / 27 26 16 ZARAGOZA

FREECLIMBER
BERTONE

OBJETO DE DESEO

FISITA 90

FRENTE COMUN

Juan Luis Soto

Enviado especial

La Federación Internacional de Sociedades de Ingenieros de las Técnicas del Automóvil (FISITA) acaba de clausurar su congreso bienal, esta vez celebrado en una de las principales capitales del automóvil, Turín. Bajo el patrocinio del propio Presidente de la República Italiana, Francesco Cossiga, y dirigido por el Presidente de Fiat Auto, Umberto Agnelli, esta im-



UMBERTO AGNELLI
Presidente de Fiat Auto

POR EL COCHE LIMPIO

El Presidente de la mayor industria italiana mostró una gran satisfacción por la adhesión de las repúblicas soviéticas a la asociación. Los recientes cambios políticos registrados en la URSS van a propiciar una nueva era de intercambios comerciales en los que Fiat va a jugar un papel protagonista. Asimismo invitó a los ingenieros y técnicos de los diversos países fabricantes a «trabajar juntos» y a los constructores a ponerse de acuerdo en «el modo de hacer la industria del automóvil».

Esta previsible unión de los fabricantes frente a los problemas comunes del sector también recibió una especial atención de Umberto Agnelli en cuanto al problema medioambiental. Frente a las posturas más radicales que llegan a la opinión pública, cargadas de un gran componente de «irracionalidad, emotividad e ideología», el Presidente de Fiat

propuso asumir por parte de los fabricantes un rol de inteligencia que sirviera de propuesta constructiva hacia el medio ambiente, además de favorecer la movilidad personal de los ciudadanos y la calidad de vida en las ciudades».

Para el Presidente de Fiat Auto esta libertad personal de desplazamiento propiciada por el automóvil merece una «salvaguarda intransigente» en cuanto a que supone uno de los derechos más fundamentales del ciudadano. Concluyó declarando que «limitar el uso del automóvil en la ciudad o fuera de ella puede ser una necesidad pero no una victoria de la que podamos sentirnos orgullosos porque se trata de una limitación para la libertad del ciudadano».



ROBERT J. EATON
Pdte. de G. M. Europa

RECICLAJE INDUSTRIAL

GENERAL Motors es el mayor fabricante del mundo de filtros catalizadores para automóviles. Esto sirvió a su Presidente en Europa, Robert J. Eaton para exponer

portante cita ha tenido como importante novedad la participación por primera vez desde 1947, fecha de la creación de FISITA, de un ponente soviético, el Ministro de Automoción y Maquinaria Agrícola de la URSS, Nikolai Andreyevich Pughin. Con la participación además del Presidente de Toyota, Soichiro Toyoda, puede considerarse la creación de un frente común de los fabricantes mundiales para afrontar los problemas inmediatos que aguardan en el próximo siglo XXI a la industria del automóvil.

en Turín los últimos avances de la marca en cuanto a disminuir el efecto contaminante de la industria en la naturaleza.

El propio proceso de fabricación ya incluye en las factorías de General Motors medidas que suponen, además de un ahorro de material, una considerable disminución de los desechos industriales. Así, los sobrantes plásticos en el mecanizado de piezas es aprovechado para refundirlos y elaborar otras piezas como puedan ser los paragolpes o los apliques interiores con el ahorro que ello supondría.



WERNER NIEFER
Pdte. Ejecutivo de Mercedes

UN COCHE PARA EL FUTURO

HACE tan sólo diez años no se podía imaginar hasta donde iba a llegar la evolución del coche del año 2000. Para Werner Niefer la realidad actual ha superado a la ficción de hace algunos años y la tecnología ha sufrido una importante progresión en muy diversas facetas.

Para el máximo responsable de Mercedes Benz, el coche del futuro será mucho más ecológico, tendrá distintas dimensiones que los actuales tanto en medidas como en economía, dispondrá de las últimas tecnologías y estará adaptado a unas nuevas características de conducción y confort. Para concretar este vehículo la industria del automóvil centrará sus esfuerzos en tres puntos fundamentales: investigación y desarrollo, sistemas de producción y una integración del coche en un entorno-base que regule el sistema de circulación.

El Doctor Niefer incidió sobre la importancia de la electrónica y de los combustibles no contaminantes.



NIKOLAI A. PUGHIN
Ministro de la U.R.S.S.

DOBLAR EL PARQUE

ESTE ingeniero licenciado en la escuela politécnica de Gorki ha representado en la FISITA la espectacular apertura de la Unión Soviética hacia el occidente. Durante los cin-

co días en los que ha transcurrido el congreso turinés, ha protagonizado gran parte de esta etapa, marcada por un record en los anales de este certamen. Presente por primera vez en estos encuentros de fabricantes de la automoción, la URSS concreta día a día lazos industriales con las principales marcas y, en especial, con el grupo Fiat para producir un parque propio de automóviles.

«Queremos duplicar la producción de vehículos ligeros, entre turismos y modelos industriales, a corto plazo. Este segmento será el prioritario en los planes más inmediatos.» La Unión Soviética queda así abierta a una importante expansión de la industria del coche pequeño y medio.



CESARE ROMITI
Dir. Gerente de Fiat S.p.A.

RESPUESTA TECNICA

EN los últimos años hemos asistido al relanzamiento de un sector industrial desde hace mucho considerado «maduro». Cesare Romiti confirmaba en Turín la validez económica del automóvil como producto industrial y su indispensable rol en cualquier sociedad avanzada.

Dentro del panorama mundial, Romiti consideró a la Comunidad Económica Europea «profundamente implicada» puesto que su industria está ocupada por el automóvil en un 12% respecto al producto bruto global y representa un 9% de la ocupación industrial.

Para este hombre clave de la Fiat, sería irreal e irresponsable cerrar los ojos ante las acusaciones de polucionar y congestionar las ciudades que pesan sobre el automóvil. Pe-

ro también serían asimismo irresponsables las propuestas de negar al ciudadano el automóvil en nuestra actual sociedad industrial. Para Cesare Romiti, «la respuesta está en la tecnología» y va más allá en su confianza sobre las nuevas técnicas al afirmar que otro de los grandes problemas de la automoción, la seguridad, encontrará también una respuesta válida en el desarrollo de las actuales investigaciones sobre el sector.



SOICHIRO TOYOTA
Pdte. de Toyota

DIFUSION MUNDIAL

LA presencia de la industria nipona en el sector del automóvil es ya incuestionable en Europa. Como acuerdos más inmediatos Soichiro Toyoda reveló una próxima colaboración con la General Motors en California para producir automóviles y, a nivel europeo, la comercialización de un vehículo «pick-up» de la mano de Volkswagen.

Para Toyoda, «el coche del futuro estará basado en tres importantes premisas: la primera será el respeto al medio ambiente mediante la utilización de combustibles como el metanol o el hidrógeno; la segunda sería la seguridad en la que se ha avanzado mucho últimamente en seguridad pasiva y ahora le toca a la activa. Dentro de este campo cobrarán especial importancia nuevas tecnologías como la inteligencia artificial; y, por último, el mundo de las comunicaciones se verá totalmente integrado en el de la automoción mediante el uso generalizado de teléfonos y llegando a la navegación por satélite.»

LA LLANTA



DISEÑO R-16

Aplicaciones:

- AUDI
- BMW
- FIAT
- FORD
- LANCIA
- OPEL
- RENAULT

RONAL®

RONAL IBERICA, S.A.

Polígono La Paz
Teléfono (974) 60 21 55
Fax (974) 60 36 81
44000 TERUEL



EL SABOR DE JEREZ

El Jerez es el fino sabor español que mejor lleva el paso del buen gusto, con la elegancia de la tradición. Así es San Patricio, el fino sabor de Jerez.

Garvey
JEREZ

MERCADO



NOVEDADES

MOVIMIENTO EN BRAID

NUEVAS INSTALACIONES. Las nuevas instalaciones de Braid en Igualada cuentan con 2.500 metros cuadrados.

LOS últimos días han sido intensos para Braid, el fabricante de llantas de Igualada. En efecto, para empezar se han trasladado a unas nuevas naves sitas en el Polígono Industrial de Igualada. A partir de ahora contarán con una superficie de 2.500 metros cuadrados de los cuales 1.600 están edificados y repartidos del siguiente modo: 250 para oficinas, 150 para el laboratorio de investigación y 1.200 para la producción.

La llanta de magnesio monobloc que fabrica Braid está destinada a la competición del más alto nivel

La ganancia de espacio ha permitido instalar un laboratorio en el que se dispone de un simulador de esfuerzos en el que se pueden ensayar llantas con el neumático montado y aplicar esfuerzos reales. Es de diseño propio y el primero de tales características que posee una fábrica de llantas nacional.

La otra gran novedad de la marca ha sido la presentación de su nueva llanta de magnesio monobloc. Es esta una llanta superligera, destinada únicamente a la competición al más alto nivel. Está fabricada de una sola pieza, empleando una aleación de magnesio-electrón. Además es tratada térmicamente en atmósfera inerte para conseguir unas altísimas prestaciones mecánicas. Desde un punto de vista estético cabe decir que el diseño de la nueva llanta Braid sigue manteniendo la línea estilística de la marca en la que prima la utilidad sobre la belleza. El resultado no podía ser mejor.

Para tener una idea más exacta de este fabricante digamos que tiene once años de existencia y desde sus inicios se dedicó exclusivamente a las llantas desmontables de tres piezas. Su mercado de predi-

lección es el de las llantas sofisticadas para aplicaciones específicas. Es por ello que suministran a muchos equipos de competición de las más diversas especialidades, desde la velocidad a los rallyes, pasando por los raids y cualquier otra modalidad, habiéndose presentado también este año una llanta homologada en grupo N (coches de serie).

Otro campo en el que están especializados es el de las llantas para vehículos personalizados en los que el cliente puede escoger combinaciones distintas y coloridos a su gusto. El campo de los blindados

también está cubierto y para ello Braid cuenta con unos modelos específicos. Estas llantas son capaces de resistir un atentado y para ello deben pasar una homologación por parte del INTA, según la cual deben ser capaces de rodar, manteniendo la gobernabilidad del vehículo a 100 Km/h una vez el neumático ha sido reventado por disparos reales.

J.L.A.

NOVEDAD. La llanta de magnesio para competición es el producto estrella de Braid.

En Opel fabricamos coches verdes.

¿Usted prefiere un Vectra rojo brillante?
¿O un Kadett gris Mistral metalizado? De acuerdo.
No hay problema. De hecho, nuestra gama de
colores es más variada que nunca. La novedad
consiste en que, ahora, en el proceso de pintado
de nuestros coches no utilizamos disolventes.
Con este nuevo sistema hemos reducido más del
80% de emisiones de hidrocarburo y Opel ha

sido el primer fabricante de coches europeo
en aplicarlo, colaborando en proteger el medio
ambiente. También hemos dejado de utilizar
el amianto en los revestimientos de embrague y
frenos y, prácticamente, hemos eliminado el
cadmio en la composición del plástico y pintura
utilizados en los nuevos Opel. Hemos sido pioneros
en incorporar catalizador a nuestros coches.

No sólo en los de mayor cilindrada, sino también
en el resto de la gama. Además, como norma
general, nuestros coches
consumen menos combustible
que la mayoría de los de su clase.
Opel es el primer fabricante de
coches europeo que, sistemática-
mente, recicla el hidrocarburo
clorofluorado (freón) que emplean

los sistemas de aire acondicionado. Esto es lo
que nosotros entendemos por "verde". Más que
un color, una actitud que nuestros
competidores harían muy bien en
seguir.



¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

VERGÜENZA AJENA

EN base a unos pocos ejemplos, hemos visto con desfachatez, esmero y perfección como nuestros elegidos y la Administración se han cubierto las espaldas en materia de responsabilidades en el tráfico.

Sin embargo, no se han limitado a aplastarnos, han innovado. En el artículo 67 de la ley puede apreciarse que las sanciones incluyen «la suspensión del permiso de conducir hasta tres meses». O sea que un derecho tan constitucional y fundamental como el de la libre circulación puede ser vulnerado, gravemente, por mera decisión de un funcionario sin que el automovilista tenga acceso a ese otro mínimo recurso constitucional que es la protección de la Justicia. Tal desprecio hacia los fundamentos jurídicos de nuestra sociedad, llamada «democrática», debería sacar de quicio a cualquiera.

En el artículo 69, nos enfrentamos con la misma violación de derechos básicos y el mismo soberbio desdén hacia nosotros: «Las sanciones se graduarán en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y al peligro potencial».

Trascendencia y potencialidad se miden sólo por la imaginación del denunciante y cuando todos los criterios de valoración son exclusiva competencia de los tecnócratas, elegidos o no, queda bien asentado que la perspectiva del abuso de poder no tiene límites, al igual que la imaginación. En cuanto a los «antecedentes», el fichaje que implica este concepto nos proyecta sin contemplaciones hacia un pasado cruel que creíamos enterrado en las mazmorras.

Sin embargo, es a continuación que aparece lo que consideramos la culminación de la mojigatería. En adelante, se castigará al infractor y no al propietario del vehículo si éste no conduce en

el momento de la infracción. Perfecto. Pero, naturalmente las normas de «derecho divino» siguen vigentes: La Autoridad (¡nunca mejor dicho!) ni siquiera tiene que molestarse en demostrar quién es el infractor. Con toda comodidad y buena conciencia, acusa, multa, quita el permiso y cobra. ¡No faltaría más! Si el conductor se estima disforme, que lo cuente a su abuela. ¿Inverosímil?

Déjenos llegar al final: *es el titular del coche quien tiene la obligación de denunciar a la persona que conducía en su lugar cuando se cometió la infracción*, artículo 72-3. ¿Y si no le delata el titular? Muy sencillo, se le imputará una «falta grave» multada hasta con 50.000 pesetas, que siempre, con cualquier buen pretexto podrá subirse a «muy grave».

Pues, ¡adelantel, a delatar y denunciar a hijos, esposas y amigos que se atrevan a usar el coche familiar.

Con esta genialidad democrática han culminado su obra magna nuestras Señorías y ayudantes: *el chivato ha subido ya a la categoría de virtud y moral obligatorias del estado*. ¿Quién lo hubiese creído? Reconocemos que ante la reprobación generalizada, la Administración se apresuró a decir que «sólo quería una ley que le permitiese castigar a los más peligrosos. Pero, ¿quién puede aceptar semejante «explicación»?

Pues, ante estos repetidos y graves atentados contra la Constitución, la moral, y elemental respeto a la inmensa mayoría de los ciudadanos, sentimos vergüenza ajena, al igual que la sentimos por el despojo que constituyen esas multas cuyo importe puede rebasar el sueldo mensual del trabajador medio. Ahora bien, Amigos del volante, si pudieran aceptar esta humillación, mirese al espejo y tengan vergüenza de si mismos.

Pues, ¡adelante! A delatar y denunciar a esposa, hijos, amigos y compañeros que se atrevan a utilizar el coche familiar.



P. PLICOT

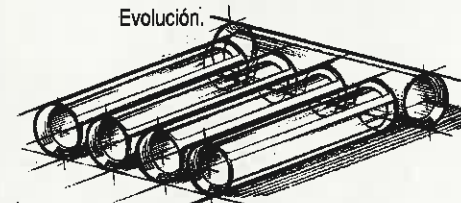
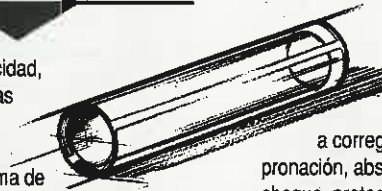


Diseño exclusivo. El quinto cilindro transversal. La parte exterior del pie es la que sufre mayor impacto. Donde el atleta ejerce siempre mayor presión.

Si te gusta la velocidad, pruébate las nuevas FLOT SYSTEM Atletismo. Su exclusivo sistema de amortiguación independiente te asegura la máxima protección aprovechando toda tu energía.

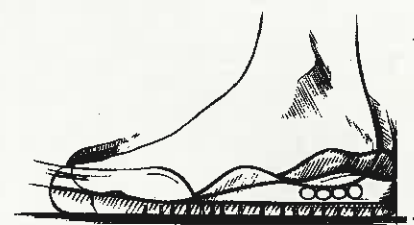
EL PRIMER SISTEMA INDEPENDIENTE DE AMORTIGUACION

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



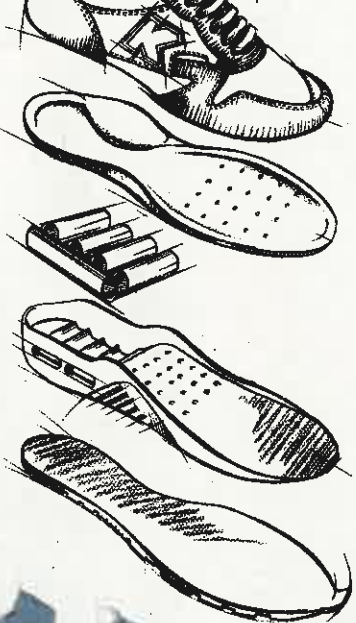
TECNOLOGIA KELME. EL MUNDO A TUS PIES.

Evolución. Esta es la palabra que define la tecnología KELME. Investigación, nuevos materiales, diseños basados en los principios de la biomecánica, estudio de fuerzas, pesos y presiones, mayor protección... y la colaboración de los mejores atletas en todas las disciplinas.



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

Con ella, ponemos el mundo a tus pies.



DEBERIAN LLEVAR FRENO

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

KELME

HONDA CONCERTO 1.6i 16 v

MUSICA CLASICA

El Honda Concerto puede considerarse como el primer modelo genuinamente inglés de la marca japonesa.

Diseñado a semejanza del próximo Rover 200, se trata de una berlina de formas conformistas pero con un motor de espíritu muy inquieto.

HONDA ha encontrado en Gran Bretaña una puerta de entrada para el mercado europeo. Este Concerto puede considerarse su primera realización genuina en suelo británico al haber sido producido en su mayor parte, más de un 80 por ciento en el viejo continente.

Su planteamiento no busca el destacar, se o compare con lo establecido conformándose con una estética discreta y dentro de los más tradicionales cánones para una berlina media de dos volúmenes. Compacto, sobrio en sus formas exteriores y con un aire más europeo, presenta la misma silueta que su primo hermano el Rover 200.

VIRTUDES

- Motor alegre
- Comportamiento general
- Equipo

**HONDA CONCERTO 1.6i 16 V
PRECIO 2.809.013 PTAS.**

- Ruido mecánico
- Peso elevado
- Maletero justo

DEFECTOS

LÍNEA SOBRIA

A pesar de poseer un motor muy alegre el Honda Concerto presenta una estética de diseño con el espíritu más clásico de berlina.



PRUEBA
Motor 16



COMPORTAMIENTO HOMOGENEO.

A pesar de un peso elevado para su clase, el Honda tiene un buen comportamiento dinámico.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 milímetros. Carrera: 90 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 130 CV(88 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 14,5 mkg (142 Nm) a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Multidisco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,0

km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,3 kilómetro/hora.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí (ALB).

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulos y barra estabilizadora. Trasera: Brazos transversales inferiores y superiores, y brazos longitudinales con bieletas de corrección de vía y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de chapa de 5 J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.125 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.



MUY ARRIBA.

El motor rinde sobre todo a altas vueltas.

que sólo ofrece lo imprescindible y desentona con el resto del equipo, por otra parte muy completo. Por el contrario se incluye un equipo generoso con todo lo exigible en un coche de estas características y una funcionalidad en los mandos con el sello inconfundible de la eficacia japonesa.

La respuesta del Concerto exige alegría en la conducción y mantener el motor en su régimen de potencia ideal. Se hecha en falta algo más de elasticidad en algunas zonas del rendimiento de potencia y donde verdaderamente se encuentra a gusto este 16 válvulas es en altos regímenes. En las aceleraciones se consigue aprovechar sin problemas la potencia del motor y, en este sentido, se acusa un tanto el peso, 1.125 kilogramos, que con el coche cargado supone un importante lastre para la agilidad en carretera. Afortunadamente la caja de cambios presenta unos desarrollos

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 28,3 km/h de promedio.....	9,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	6,8
En conducción rápida.....	13,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	9,4
A 140 km/h de crucero.....	10,2
A 180 km/h de crucero.....	17,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	11,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	500

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	196,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	18,1
1.000 m salida parada.....	32,6
De 0 a 100 km/h.....	11,6
Recomiendo (metros).....	190
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	11,2
recorriendo (metros).....	382
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	16,4
recorriendo (metros).....	462

COLORS. A NEW WORLD FOR MEN.

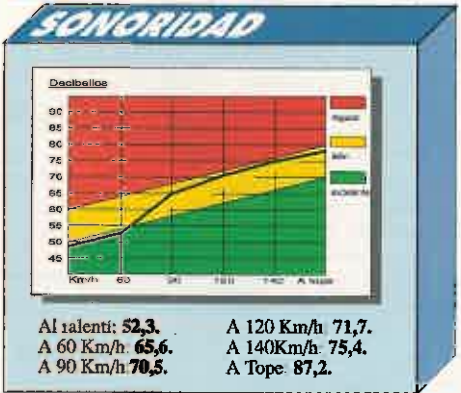
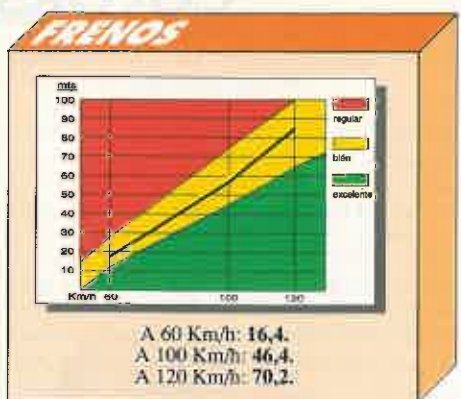


Body Shampoo: 150 ml. Deodorant: 150 ml. After Shave: 50 ml, 100 ml. Eau de Toilette: 50 ml, 100 ml. Vapo Spray: 50 ml. Flacon.

* En perfumerías y Grandes Almacenes*

UNITED COLORS OF BENETTON.

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



CINCO PLAZAS.
La habitabilidad del Concerto es capaz para cinco confortables plazas. El cuadro de instrumentos no es especialmente completo.

MECANICA		
MOTOR	Buena	Es capaz de girar a elevados regímenes y rinde buena potencia aunque se revela muy ruidoso.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Suave y precisa, permite aprovechar al máximo la potencia del motor.
TRANSMISION	Buena	Un buen escalonamiento de las marchas completa una transmisión muy acertada.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Sin ser la mejor dentro de su clase, roza los doscientos kilómetros por hora.
ACELERACION	Normal	Teniendo en cuenta la alegría del motor, decepcionan. El elevado peso es el responsable.
RECUPERACION	Regular	El motor de 16 válvulas se revela algo perezoso a bajas vueltas y con falta de par motor.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Tanto su asistencia como su desmultiplicación son las correctas.
FRENOS	Excelente	Potentes y eficaces son sobre todo muy resistentes a la fatiga.
SUSPENSION	Buena	A pesar del peso y las prestaciones del coche cumple con gran eficacia.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	El volante es regulable y se dispone de reposapiés izquierdo.
CLIMATIZACION	Buena	El aire acondicionado de serie y la aireación no plantean ningún problema en este sentido.
SONORIDAD	Mala	Los ruidos mecánicos son excesivamente elevados para un coche de turismo.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Cinco buenas y cómodas plazas con asientos adecuados para largos recorridos.
MALETERO	Regular	Algo justo para cuando se viaja en familia. No está prevista una versión de tres volúmenes.
CALIDAD	Excelente	Los acabados y calidades dan un toque lujoso al interior del Honda Concerto.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	A pesar de la alegría de este 1.600 16 válvulas el consumo se mantiene a nivel discreto.
EQUIPAMIENTO	Buena	El equipo es muy completo de origen aunque el cuadro de instrumentos es parco.
PRECIO	Buena	Dada la potencia y equipo de este modelo, el precio se mantiene lógico frente a sus rivales.

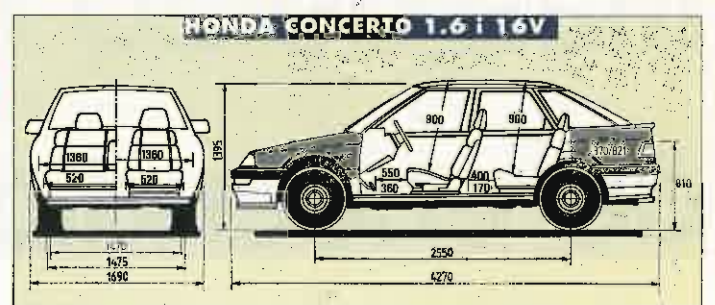


CARROCERIA COMPACTA.
La línea del Concerto es similar a la del futuro Rover 200, por ahora no está prevista una versión de tres volúmenes.

muy adecuados para el aprovechamiento del poderoso motor Honda y gracias a la suavidad de la palanca los cambios y reducciones se hacen con mucha rapidez y precisión.

Por el contrario de lo que hubiera podido pensarse en un motor de estas características, los consumos se mantienen en unos niveles discretos y confieren al Concerto una buena autonomía para viajes. Dentro de este campo, el maletero ofrece una capacidad discreta y Honda no ha previsto una versión de tres volúmenes para su nuevo modelo.

En cuanto al comportamiento dinámico, el Concerto puede definirse como un coche muy neutro y homogéneo en todas sus reacciones. Tendiente al sub-viraje, transmite una sensación mantenida de seguridad, presentando una conducción relajada. Los amortiguadores, punto siempre discrepante de los coches japoneses entre confort y estabilidad, tienen un tarado acertado para cumplir en los dos frentes. A este buen comportamiento hay que sumar una dirección asistida de desarrollo



FRENTE A SUS RIVALES

Aunque sus líneas casan con una idea convencional de la berlina clásica, el Honda Concerto 1.6i 16V entra por potencia y comportamiento en el terreno de los «GTI» de carácter deportivo. Sin llegar a los tres millones de pesetas sobrepasa por mucho a coches como el Alfa 33 1.7 16 V con 2.130.445 pesetas, Opel Kadett GSi 16V con 2.413.027, Peugeot 309 GTi 16 V con 2.403.688, Fiat Tipo 16 V con 1.985.972 o VW Golf GTI 16V con 2.448.246. Sin embargo se encuentra por debajo del Citroën BX GTI 16 V que cuesta 3.009.043 pesetas o del Mazda 323 con 2.910.514 pesetas. Entre los japoneses es el Nissan Sunny GTI 16 S quien rivaliza más directamente con el Concerto a un competitivo precio de 2.520.914 ptas. Por habitabilidad y equipamiento, el Concerto sale bien librado de la comparación, siendo además un modelo bastante exclusivo.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 3708255. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 10 puntos de asistencia en toda España.

variable según la velocidad, que además de cómoda resulta muy precisa en cualquier circunstancia.

La frenada es otro punto a destacar en el Honda Concerto 1.6i 16V. Su eficacia y potencia se combinan con un siempre bienvenido sistema de antibloqueo de frenos ABS y, pese al ya comentado importante peso del coche, consigue su cometido con una loable seguridad.

Como se ve, el Concerto no pretende hacerse notar por novedades o diseños revolucionarios, se mantiene en un estilo bastante clásico dentro del segmento de las berlinas y todo en él respira un lógico equilibrio roto tan sólo por una «musicalidad» excesiva dentro del habitáculo. ○

Juan Luis Soto
Fotos: Alfonso J. Nieto

Europarts

Volantes deportivos y pomos de palanca en madera de raíz

KITES, ALERONES, PARRILLAS, FALDINES, VOLANTES, ETC. NUMERO UNO EN ACCESORIOS AERODINAMICOS (PERSONALIZACION DE TODAS MARCAS Y MODELOS)

DITECSA LAMINAUTO SPORT TECSER DUOS AUTOMOVIL RAISA ACCES. VILLALBA	Alicante Madrid-Sur Guipúzcoa Barcelona Madrid-Norte	Tel. 96-544 36 11 Tel. 91-641 65 11 Tel. 943-28 10 11 Tel. 93-424 34 11 Tel. 91-830 77 82	GRAELX ESCARTI, S. A. SEMAUTO, S. A. KIÑU SERVIAUTO, S. A.	Del. Andalucía Valencia Galicia-León Vizcaya Vitoria	Tel. 958-20 00 06 Tel. 96-374 64 41 Tel. 987-41 05 95 Tel. 94-620 01 39 Tel. 945-13 12 41	AUTOSCRATCH SPORT AUTO BURCOS RUBEN DISTRIBUCIONES REPUESTOS GUALSAN ADAICO	Baleares Burgos Zaragoza Oviedo Navarra	Tel. 971-46 80 00 Tel. 947-21 40 13 Tel. 976-59 25 41 Tel. 985-28 39 00 Tel. 948-23 80 00
--	--	---	---	--	---	--	---	---



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

VIRTUDES

- Comportamiento
- Climatización
- Manejo del cambio

SUZUKI VITARA
PRECIO: 1.787.169 PTAS.

- Ruidos aerodinámicos
- Maletero pequeño
- Consumo elevado

DEFECTOS

A FONDO



SUZUKI VITARA



DE LA CIUDAD A LA MONTAÑA

Todo cambia y los vehículos no son ajenos a esta máxima. El Vitara no es más que la adaptación de un todo terreno a los gustos y usos actuales.

DESPUES de una larga espera, ha llegado a nuestro mercado el Suzuki Vitara, que viene a situarse justo por encima del Samurai. El Vitara es un claro ejemplo de agilidad industrial para responder a lo que un determinado tipo de clientela exige. Después del furor desatado por la proliferación de los vehículos todo terreno, el mercado se ha especializado y cada comprador tiene muy claro lo que quiere.

La oferta del Vitara está muy clara. Con este coche, Santana ofrece un vehículo moderno y funcional, que aunque dispone de cuatro plazas no está pensado para que las mismas estén totalmente ocupadas continuamente. El carácter de este coche permite su uso diario casi como cualquier turismo y además aporta una excelentes características todo terreno. Gracias a este polivalente carácter, es posible circular durante la semana por



DISTINTOS PERO IGUALES.

El Vitara con capota de lona está dirigido a un público más juvenil.

ciudad y carretera, e incluso aventurarse en viajes relativamente largos sin la angustia de tener que rodar continuamente a una velocidad de cruceo muy baja.

Los ingredientes que se han tomado para realizar este coche son los siguientes: Por una parte, un bastidor de tipo clásico capaz de resistir el duro trato de la conducción todo terreno, pero sin caer en una estructura muy pesada que penalizase el rendimiento. La carrocería responde a un criterio de gusto juvenil con un estilo totalmente diferente respecto a lo visto hasta el momento. Las líneas, con las limitaciones de una mecánica de todo terreno, resultan bastante aerodinámicas y armoniosas. Para que el resultado fuese totalmente satisfactorio, era necesario disponer de un motor capaz de dar un funcionamiento alegre tanto en ciudad como en campo. Para ello se recurrió al motor de mayor cilindrada que hoy por hoy tiene la marca: un 1.600 de carrera bastante larga, que a pesar de su cilindrada se conforma con unos modestos 75 caballos que si bien no permiten grandes alardes velocísticos, son más que suficientes para rodar con tranquilidad por cualquier carretera. Además tiene la ventaja de ser un motor muy elástico, con lo cual su facilidad para rodar por campo se ve mejorada.

En la otra cara de la moneda de este cuatro cilindros está el consumo, que tal y como suele ser habitual en estos coches está algo por encima de lo que cabría esperar. No es que sea un consumo que pueda arruinar una economía doméstica, pero lo cierto es que los intervalos entre repostajes son bastante reducidos.

El otro punto destacable de la mecánica del Vitara, es su suspensión delantera in-

56 / **Motor 16**

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,9 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 12,5 mkg (122 Nm) a 3.100 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las cuatro ruedas engranable. Caja de cambios manual de cinco marchas. Caja de reductoras con relación de salida 1,754. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,8 km/h. En 2ª a 1.000

rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: Circulación de bolas asistida opcionalmente. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con amortiguadores de doble efecto y muelles helicoidales. Trasera: Articulación libre con horquilla central, amortiguadores y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 195 R 15. Llantas de chapa de 5,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 990 kg y 960 (techo de lona). Capacidad del depósito de combustible: 42 l.

CONSUMOS

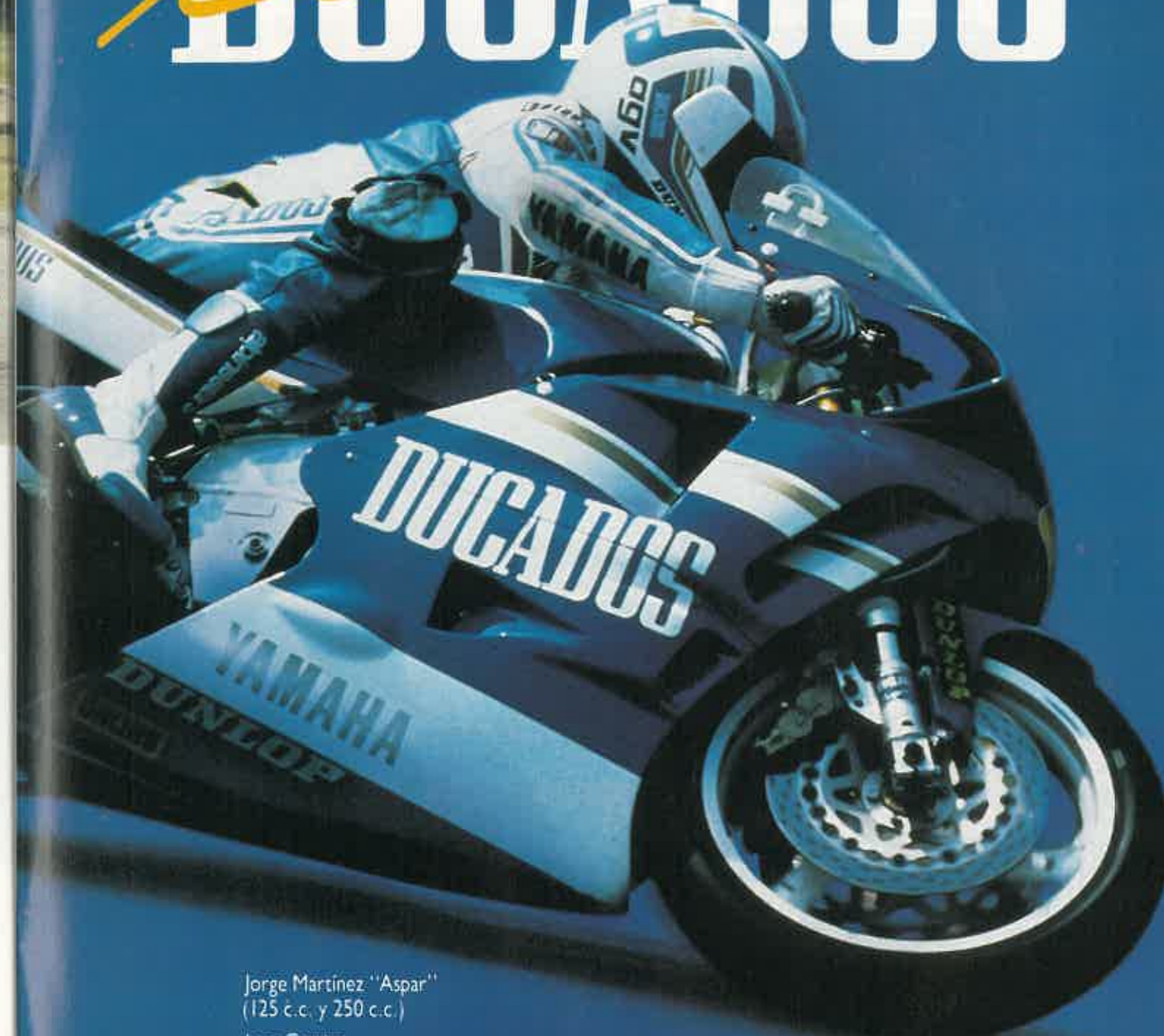
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,3 km/h de promedio.....	9,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	8,5
En conducción rápida.....	15,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	14,2
A 140 km/h de cruceo.....	15,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	442

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		141,5
Km/h.....		
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....	20,3	
1.000 m salida parada.....	38,6	
De 0 a 100 km/h.....	17,6	
Recorriendo (metros).....	321,6	
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,3	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,3	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	37,5	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	41,9	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	17,9	
recorriendo (metros).....	512,9	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	27,4	
recorriendo (metros).....	786,5	

DUCAADOS



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



A TOPE.

El Vitara se comporta bien en campo y tan sólo en condiciones extremas se aprecia una disminución de capacidad para trepar.

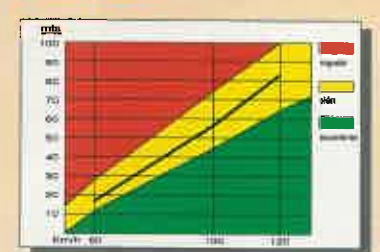
EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Elevavinas eléctricos + cierre centralizado + retrovisores regulables eléctricamente: 95.000 pts. Aire acondicionado: 175.000 pts. Pintura metalizada: 19.600 pts.

FRENOS



SONORIDAD



dependiente con muelles. Esta solución aporta grandes ventajas a este tipo de coches; tales como una mayor precisión en las trayectorias y en general un mejor comportamiento en cualquier circunstancia. Por otra parte, los recorridos de la suspensión quedan algo limitados por el ángulo de las transmisiones. En el eje trasero también se ha llegado a una buena solución. Por una parte, las clásicas y robustas ballestas han dejado paso a los muelles helicoidales que son mucho más apropiados a este tipo de utilización. El eje rígido sobre el cual actúan, tiene una horquilla central que guía su movimiento, y por lo cual se eliminan en gran parte las reacciones típicas de este tipo de ejes.

Todo esto ha sido realizado para conseguir un andar suave y sin sobresaltos. Dada la corta distancia entre ejes del Vitara, su comportamiento es nervioso, pero muy fácil de predecir, puesto que incluso conduciendo rápido, sigue fielmente la voluntad del conductor.

Un punto que también nos ha llamado la atención, es la dirección. Sin llegar a ser la de un turismo, se ha reducido bastante la imprecisión que caracteriza a todos los coches todo terreno y ya no es necesario ir corrigiendo continuamente la trayectoria con el volante. En las versio-



COMO UN TURISMO.

En el interior el aspecto es el mismo que en cualquier coche.

TODO A MANO.

El puesto de conducción es cómodo y racionalmente dispuesto.

nes básicas, el mecanismo no dispone de asistencia y se mueve con bastante facilidad en carretera, pero resulta pesado en cuanto el terreno es un poco blando. En cambio en las versiones Lujo, la dirección es asistida. Este punto por sí mismo hace que la elección de esta versión sea muy recomendable, tanto si se va a realizar un uso intensivo en campo como si no.

La caja de cambios, tal y como ya viene siendo tradicional en la marca, destaca por su gran precisión y rapidez de mane-



jo. En el caso del Vitara, tan sólo la quinta parece quedar un poco más alejada. El sistema para engranar la tracción a las cuatro ruedas es el tradicional, con una palanca en la consola central que las engrana. En los desarrollos del cambio se ha acertado plenamente, puesto que todas las marchas son muy utilizables, incluso la quinta. La reductora, también dispone de un desarrollo apropiado para la práctica del todo terreno desahogado. Para los amantes del todo terreno, estos desarro-



MICHELIN
LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

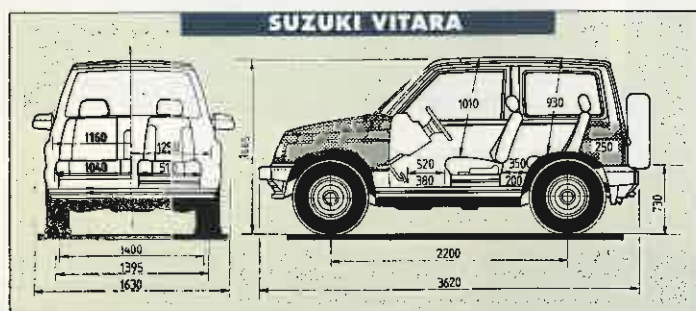
La precisión al volante es fundamental para la seguridad. Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor. Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos. Para que sean seguros y precisos.



MICHELIN
alta tecnología.

Los podran resultar algo largos, pero para la gran mayoría resultarán adecuados, puesto que permiten circular con las cortas a buena velocidad y no es necesario estar parando continuamente para desgranarlas.

Respecto a los Suzuki SJ, el Vitara ha perdido algo de agilidad, pero las diferencias entre uno y otro sólo aparecen en circunstancias extremas, en cambio lo que se nota nada más ponerse en marcha en la bondad de la suspensión de muelles. Salvo que el comprador vaya a dar a su co-



che un uso muy intensivo de campo, el Vitara resultará plenamente satisfactorio.

Otro de los puntos destacables del Vitara es que se pone a la altura de cualquier vehículo de clase media en lo que se refiere a equipamiento y calidad de los interiores. Los asientos son buenos delante y algo justos detrás. La calidad de acabado

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Es tranquilo con una buena facilidad para funcionar a bajo régimen sin tirones.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Es de manejo rápido y preciso. Tan sólo la quinta queda un poco alejada.
TRANSMISION	Buena	Las cinco velocidades quedan bien repartidas. Las reducciones son muy utilizables.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Se superan los 140, pero su velocidad de cruce óptima se sitúa en torno a los 120.
ACELERACION	Buena	La buena disposición de sus relaciones permite acelerar con alegría.
RECUPERACION	Normal	El motor pone todo de su parte y permite ahorrar algunos cambios de marcha.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Para ser un todo terreno es razonablemente rápida. Es recomendable la asistencia.
FRENOS	Bueno	Son potentes pero se fatigan pronto si se abusa de ellos. Tienden a bloquear.
SUSPENSION	Buena	Es un buen compromiso para rodar por campo y asfalto. Resulta bastante cómoda.

FRENTE A SUS RIVALES

El Vitara llega a España en un momento en el cual tan sólo hay dos rivales directos, el Daihatsu Feroza (3 503 538 pts) y el Lada Niva (1 353 456 pts). En estos momentos la mejor oferta es sin lugar a dudas la del Vitara, puesto que resulta mucho más barato que el Feroza y bastante más moderno que su rival soviético. Casi se puede decir que se encuentra en solitario en el segmento.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	El volante y los pedales quedan bien centrados. Los asientos sujetan bien.
CLIMATIZACION	Buena	Entra una cantidad suficiente de aire sin tener que recurrir al ventilador.
SONORIDAD	Regular	Tanto el motor como los ruidos aerodinámicos enturbian el buen nivel de confort.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Regular	Es un cuatro plazas con las posteriores algo justas, pero utilizables.
MALETERO	Regular	Es pequeño, pero funcional gracias a la gran cantidad de combinaciones posibles.
CALIDAD	Buena	Es razonable y supone un importante avance en la calidad de la marca.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Es elevado y muy sensible al uso. En consecuencia, la autonomía es reducida.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es suficiente en las versiones más baratas y completo en las altas de gama.
PRECIO	Bueno	Sin duda la oferta está entre las más atractivas del mercado del todo terreno.

DATOS DEL COMPRADOR

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

es razonable pero se encuentran detalles, tales como el panel del techo de la unidad probada que se despegó, aunque en su descargo diremos que el resto del equipamiento resistió perfectamente el duro trato de la prueba.

En las versiones más equipadas se puede disponer incluso de elevalunas eléctricos, cierre centralizado y retrovisores con mando a distancia como sucede en cualquier turismo de categoría media. Todo esto sin perder las posibilidades que

LINEA AGRACIADA. Sin duda, uno de los secretos del Vitara reside en la agradecida línea de su carrocería.



ofrece un coche capaz de «trepar por las paredes».

En términos generales, se puede definir al Suzuki Vitara como un utilitario todo terreno.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

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.

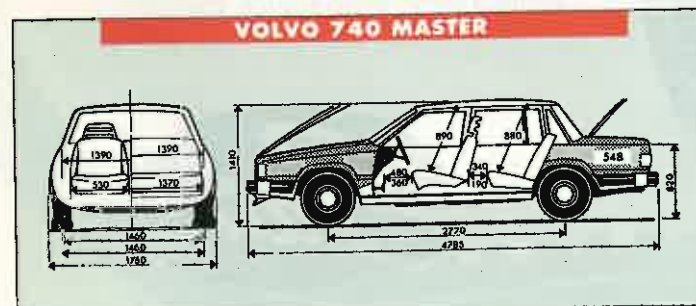


Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.



POCOS CAMBIOS

En el Volvo 740 Master hay muy pocos cambios con respecto al modelo del que deriva, tan sólo un anagrama en el portón del maletero.



VOLVO 740 MASTER

LA CASA POR LA VENTANA

Con el Volvo 740 Master, la marca sueca nos sorprende con un coche con un precio muy competitivo, muy poco más de tres millones de pesetas, en el que hay que incluir un completo equipamiento de serie. Por lo tanto una serie limitada muy especial

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Precio
- Equipamiento

VOLVO 740 MASTER
PRECIO: 3.002.235 PTAS.

- Suspensión trasera
- Overdrive
- Asientos con poca sujeción

DEFECTOS



MANTIENE EL TIPO.

La línea mantiene los rasgos tan característicos que siempre han distinguido a este modelo.

VOLVO se ha apuntado al carro de las versiones especiales y nos ha sorprendido con el 740 Master, un modelo en el que hay destacar por encima de todo su precio: 3.002.235 pesetas, que significa prácticamente un millón de pesetas menos que el coche del que deriva, en el que está incluido un completo equipamiento de serie, el fabricante tan sólo deja a disposición de los usuarios el aire acondicionado que lo ofrece a un precio de 230.000 pesetas y la pintura metalizada 86.450 pesetas, extras en los que ya está incluido el IVA. Un precio de choque que le sitúa en una posición inmejorable frente a su posible competencia.

El Volvo 740 Master está realizado sobre la base del 740 GLE, por lo tanto comparte con aquél el motor de 2.316 centímetros cúbicos de 131 caballos, que se distingue por una gran elasticidad y suavidad de funcionamiento, con unas prestaciones muy honestas. Algo que no está de acorde con el magnífico rendimiento del motor es su caja de cambios, en la que la cuarta resulta un poco larga y

la quinta no es una velocidad como tal, la marca sueca recurre a un overdrive que se acciona mediante un botón situado en el pomo de la palanca y que más que nada es una velocidad de desahogo utilizable prácticamente sólo en llano, ya que alarga mucho el desarrollo final y al mínimo repecho hay que desactivarlo. Este sistema hoy en día está desfasado si lo comparamos con las modernas cajas de cinco velocidades mucho más eficaces.

Un apartado mecánico que está muy bien resuelto es el de los frenos, que son muy potentes. Son capaces de detener sin problema al Volvo 740, que tiene un peso considerable, sin que aparezcan síntomas de fatiga. La dirección por su parte también tiene un funcionamiento perfecto, cuenta con servoasistencia de serie y transmite en todo momento una gran precisión y tacto al conductor. Las suspensiones tal como corresponde a un vehículo de su tipo que está pensado para ofrecer un elevado confort de marcha son blandas, esto propicia que en virajes muy acusados la carrocería se incline en exceso, pero sin que ello suponga riesgo algu-

no para sus ocupantes, ya que los niveles de seguridad de este coche son muy elevados. Esto unido a la gran distancia que tiene entre ejes, casi 2,80 metros, le confieren unas reacciones muy nobles y a pesar de tener tracción trasera es muy difícil que pueda sorprendernos con una reacción brusca, incluso sobre pavimentos delicados. El único punto criticable en este sentido es la suspensión trasera, este modelo de Volvo no se ha visto beneficiado con el sistema Multi Link que equipan las versiones más altas, sigue manteniendo el clásico eje rígido con barra Pahnard, que en zonas bacheadas produce rebotes, que más que peligrosos son incómodos; esto unido a los desarrollos finales de la caja de cambios hacen que el entorno donde mejor se desenvuelve sea en autopistas y carreteras con buen firme donde es posible mantener una buena velocidad de cruce con un elevado confort.

En la carrocería del coche muy poco ha cambiado con respecto al 740 GLE, sigue manteniendo la línea tan personal que le caracteriza y que permanece inalterable

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.316 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96 mm. Carrera: 80 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 131 CV(96 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 19,4 mkg (190 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cuatro marchas y overdrive en quinta. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,9 km/h. En 2ª a 1.000

rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,2 km/h. Con overdrive en 5ª a 1.000 rpm: 38,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,9 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente triangular, montantes elásticos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con barra Panhard, montantes elásticos y barra estabilizadora

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 TR 14. Llantas de chapa de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.250 kg, Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,4 km/h de promedio.....	14,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	8,2
En conducción rápida.....	14,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	10,6
A 140 km/h de crucero.....	12,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	12,1
AUTONOMIA MEDIA	
Capacidad del depósito.....	60
Kilómetros recorridos.....	495

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	182,1
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....		17,7
1.000 m salida parada.....		32,6
De 0 a 100 km/h.....		11,1
Recorriendo (metros).....		190
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		36,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		41,5
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		12,3
recorriendo (metros).....		345
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		18,7
recorriendo (metros).....		542

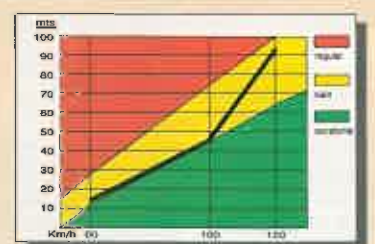
EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Aire acondicionado: 230.000 ptas.
Pintura metalizada: 86.450 ptas.

FRENOS



A 60 Km/h: 14,6
A 100 Km/h: 45,2
A 120 Km/h: 98,2

SONORIDAD



Al ralentí: 47,7 A 120 Km/h: 69,3
A 60 Km/h: 59,5 A 140 Km/h: 72,1
A 90 Km/h: 65,4 A Tope: 77,4

FRENTE A SUS RIVALES

Si lo analizamos fríamente podemos comprobar que el Volvo 740 Master no tiene rivales, si le comparamos con los coches que deberían ser sus posibles adversarios por tamaño y potencia como el Alfa Romeo 164 Twin Spark (3.631.577 ptas.) o Audi 100 CD (3.454.715 ptas.) entre otros, podemos comprobar que todos se pasan de precio con diferencia. Por lo tanto tenemos que recurrir a modelos que tiene el mismo tamaño pero una potencia mucho menor, y aun así es difícil encontrarle un rival serio.

al paso del tiempo y a las nuevas modas. La única diferencia apreciable a simple vista es un anagrama trasero en el que se puede leer la palabra «Master», nombre que ha elegido Volvo inspirándose en su apoyo al mundo del Golf y a los torneos que organiza de este deporte. El interior también permanece inalterable, la marca sueca a pesar del paso del tiempo no se decide a realizarle una remodelación y sigue manteniendo las líneas tan rectas que le caracterizan y que pecan de anticuadas, aunque eso sí, sigue manteniendo el magnífico acabado que siempre ha caracterizado a la marca. También sigue contando con la buena habitabilidad que siempre le ha caracterizado; los asientos por su parte son muy amplios pero pecan de poca sujeción lateral.



ESTILO VOLVO.

El 740 Master mantiene el frontal que ha hecho famosos a estos modelos de la marca.

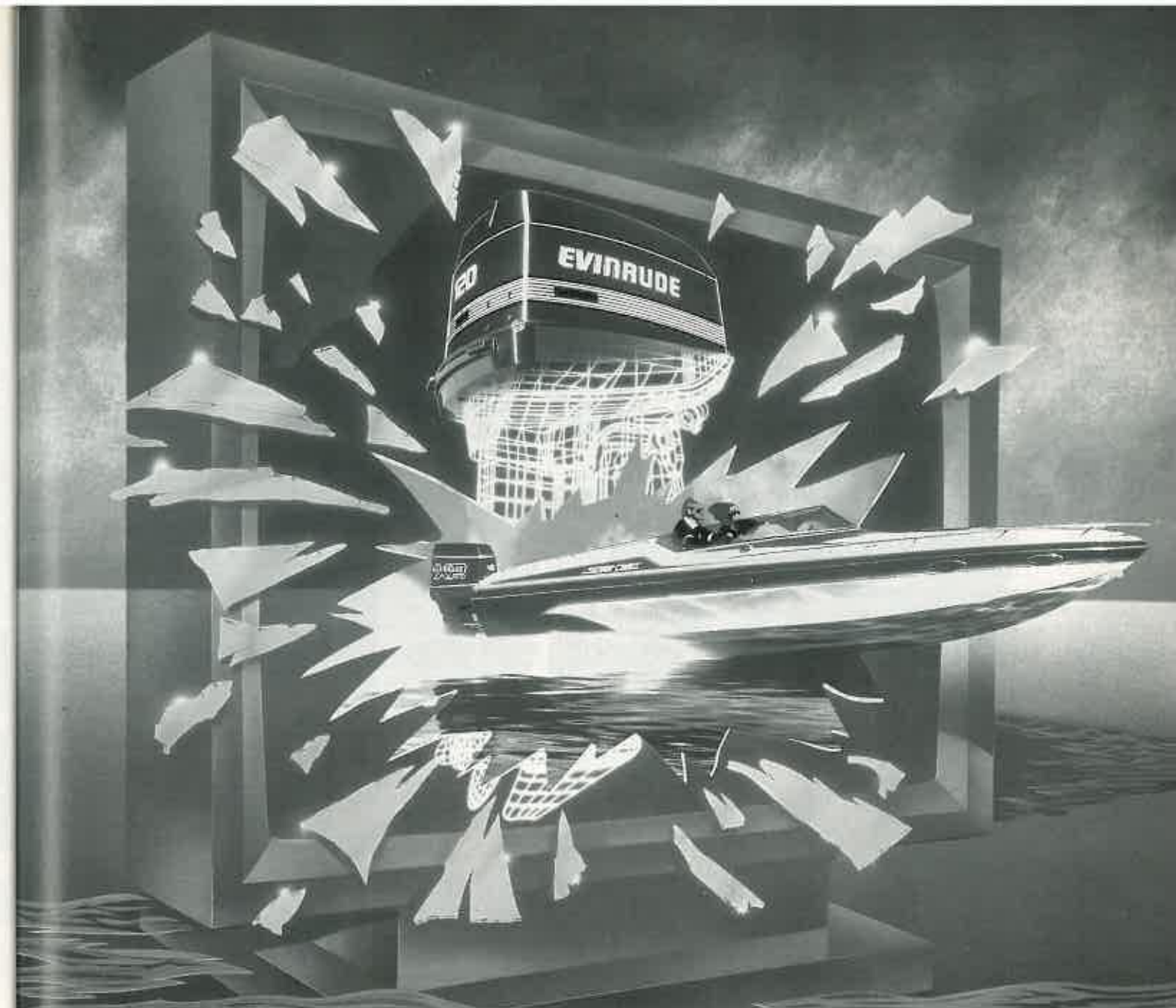
En definitiva Volvo con el 740 Master se apunta un buen tanto, ofrece por un precio muy competitivo un coche de unas medidas generosas, un buen equipamiento de serie, un magnífico acabado y un gran confort de marcha. Esta serie especial consta de 800 unidades compartidas con el 745, versión familiar, que tiene la particularidad de tener el mismo precio que la berlina de tres volúmenes.

Manuel Madrid

Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador Volvo Concessionarios S.A. Paseo de la Castellana, 130. 28046 Madrid. Teléfono (91) 262 22 07. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 70 puntos de asistencia en toda España.



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

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

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

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

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovía de Castelldefels Km. 9
Cruce Circa de Viladecans
Apartado 53
08830 SANT BOI - BARCELONA

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

**ESPAÑA
PALMO
A
PALMO**

Son muchos los itinerarios posibles por Canarias. Conduciendo un Alfa 33 1.7 hemos realizado algunos siguiendo las sugerencias que Eduardo Delgado nos aporta en esta crónica, final de la serie que ha publicado Motor 16.

CANARIAS: EL JARDIN SOBRE EL VOLCAN

HACER turismo en coche por una de nuestras islas tiene para mí un encanto añadido: nunca te cansas de conducir, siempre tienes a mano el final del viaje, jamás te agobia la perspectiva de un kilometraje agotador.

Así que, en el capítulo final de estos viajes por España que he propuesto a mis sufridos lectores, sugiero unas rutas por las islas Canarias, que es una bonita guinda para tan sabrosa tarta. Viajando por allí, en los ocasos de hotel y reposo, fui escribiendo un largo poema, algunos de cuyos versos, transcritos de corrido, decían cosas así:

Surgieron del mar estas islas, las islas Canarias. Se elevaron desde las entrañas del planeta y al princi-

pio no fueron otra cosa que montañas ardientes de roca fundida, surtidores plutónicos. Aún tiene algo de esos orígenes; aún de vez en cuando se les activa un volcán y vuelven a aquella su primera juventud de hace millones de años. La juventud vuelve siempre. Estos bloques emergidos del mar, surgidos del infierno, se han convertido en el nuevo paraíso.

No obstante con estas licencias poéticas quiero advertir una cosa que cualquier viajero sensible observa en las Canarias. Estas islas Afortunadas no son un regalo de la Naturaleza. Está trabajado por el hombre, y regado de sudor, palmo a palmo. Este es un paraíso hecho a mano. Y ésa es su belleza mayor.



**ISLAS
AFORTUNADAS.**

El Drago, las Isas, las playas y los camellos forman parte del paisaje típico canario.

EN LAS CANARIAS.

Nuestro Alfa 33 1.7 también ha visitado los recónditos paisajes del archipiélago canario.



Las Palmas es una ciudad atlántica, de marinos y mercaderes, con un pie en Europa y otro en América. Si vas por allí en invierno, verás casi abarrotada la larguísima playa de Las Canteras, tostadero de turistas nórdicos. Pero lo hermoso, más que el baño, es el paseo. El paseo reposado por el barrio viejo de Vegueta, que es el núcleo fundacional de Las Palmas. Un barrio de plazoletas tranquilas, de patios íntimos, de balconadas y celosías. Hay primores arquitectónicos del gótico florido junto a encantos coloniales de cal y piedra. En la Casa de Colón hay recuerdos de las antiguas navegaciones. Hay otro barrio, posterior a Vegueta, que se llama Triana. A este barrio le llamaron así los inmigrantes andaluces que fueron ampliando la ciudad. Hoy es un emporio del comercio internacional: bazares hindúes, comerciantes sirios, libaneses, jordanos...

Pero vamos al camino, que es lo nuestro. Por la ruta del Norte de la isla llegamos, lo primero, a Arucas, donde nos encontramos con un paisaje de plataneras junto al cono de un volcán apagado. Este mar verde se



MAJESTUOSO TEIDE

El Teide, donde las nieves son perpetuas, es el punto más alto del territorio español.

contempla muy bien desde lo alto de ese volcán, al que llaman la Montaña de las Arucas. Desviaciones señalizadas nos ponen a tiro de Teror, donde hay casonas blasonadas y el Santuario de la Virgen del Pino, y también de Moya, y de Firgas, famosa la una por su aire y la otra por su agua. Siguiendo la ruta costera la carretera se hace cornisa elevada sobre cantiles y pasa cerca del famoso cenobio de Valerón, innumerables cuevas horadadas en la lava que servían, según explican, para engrodar a las doncellas guanches, encerradas allí en vísperas de matrimonio. En Guía se cosechan plátanos y flores, y en Gáldar se guardan recuerdos de la vieja cultura indígena. Más allá, Agaete con un puerto de las Nieves que fue colonia de pescadores y hoy en plena eclosión turística.

Las rutas del sur de la isla conducen a un paisaje desértico, a veces lunar, a veces sahariano, que culmina en los inmensos arenales de Maspalomas. En estos itinerarios se aparece San Bartolomé de Tirajana, blanca, acurrucada dentro de la hoya gigante de un volcán antiguo; Telde, la se-

LUJO TURISTICO

El Puerto de la Cruz cuenta con una de las mejores infraestructuras turísticas de las islas.



gunda ciudad de la isla, antigua corte de un rey; Ingenio, donde se bordan primores.

El centro de la isla es un pináculo rematado en el Roque Nublo, totem fálico y emblema grancanario. Por estas alturas están Arterana y Tejeda, entre paisajes que a Unamuno le parecieron «una tempestad petrificada». Fuerteventura, en cambio, le sugirió «un esqueleto de isla»:

En Lanzarote, la isla lunar, escribí más versos:

Con su viajero a bordo, el dromedario

asciende los senderos de la lava, polvorientos sanguinos, solitarios,

tan manso como un buey en su manada.

El mundo que acaricia su mirada es un desierto sereno y mineral;

un paisaje del todo y de la nada; el principio del mundo... o el final.

Cambiando de provincia, Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro completan la lista de las grandes islas. Las hay también pequeñas y encantadoras como La Graciosa, para quienes tengan tiempo y gusto.

Tenerife, la mayor de las islas. En Santa Cruz escribí que, entre lo colonial y lo moderno, es entre abuela y nieta de sí misma. Hice rutas diversas, tomadas al albur, para recorrer, por ejemplo, la costa, en la que te vas encontrando paisajes diversos, cambiantes entre el norte y el sur, el levante y el poniente. Punta de Hidalgo y playa de San Marcos al norte; playas de los Cristianos y del Médano al sur; Costa del Silencio, Puerto de Santiago, Playa de las Américas...

Y el gran acantilado de los Gigantes, disparate de la geología, bodas del basalto y el agua.

La Orotava, pueblo y valle. Pueblo con palacios de fina balconería con escolta de plataneras. En el Puerto de la Cruz, emporio turístico, el agua de las piscinas tiene un color y el mar otro. En Vinos, ciudad botánica, parrales y dragos. El drago impresionante, monstruo vegetal antediluviano, el árbol canario por antonomasia. Matanza de Acentejo y Victoria de Acentejo, nombres que evocan las lejanas luchas entre guanches aborígenes y castellanos invasores. Güímar y Candelaria: de la Virgen cristiana a las estatuas de los menceyes, los reyes guanches. La Laguna, ciudad la más antigua del Tenerife colonial, universitaria, silenciosa y geométrica, balconada y enrejada.

Cortos vuelos o viajes placenteros por mar llevan fácilmente de una isla a otra. Siempre es posible alquilar un coche para recorridos locales y pasear, por ejemplo la isla de la Palma, que es la más bonita de todas las Canarias según sus naturales, volcánica, verde y suave. O la Gomera, redonda como una concha flotante en el Atlántico. O el Hierro, la benjamina de las islas mayores, sarpuillada de volcanes; bosque sobre campos de lava.

Pájaros canarios y violetas del Teide. Pinceladas impresionistas en este apunte de Canarias donde, no contento con algunos versos que allí se me ocurrieron, llevé mi osadía a escribir la letrilla para una folía:

Una piedrecita rodó de lo alto del volcán y enseguida llegó al mar. Tuvo más suerte que yo: ella se pudo enfriar.

Eduardo Delgado

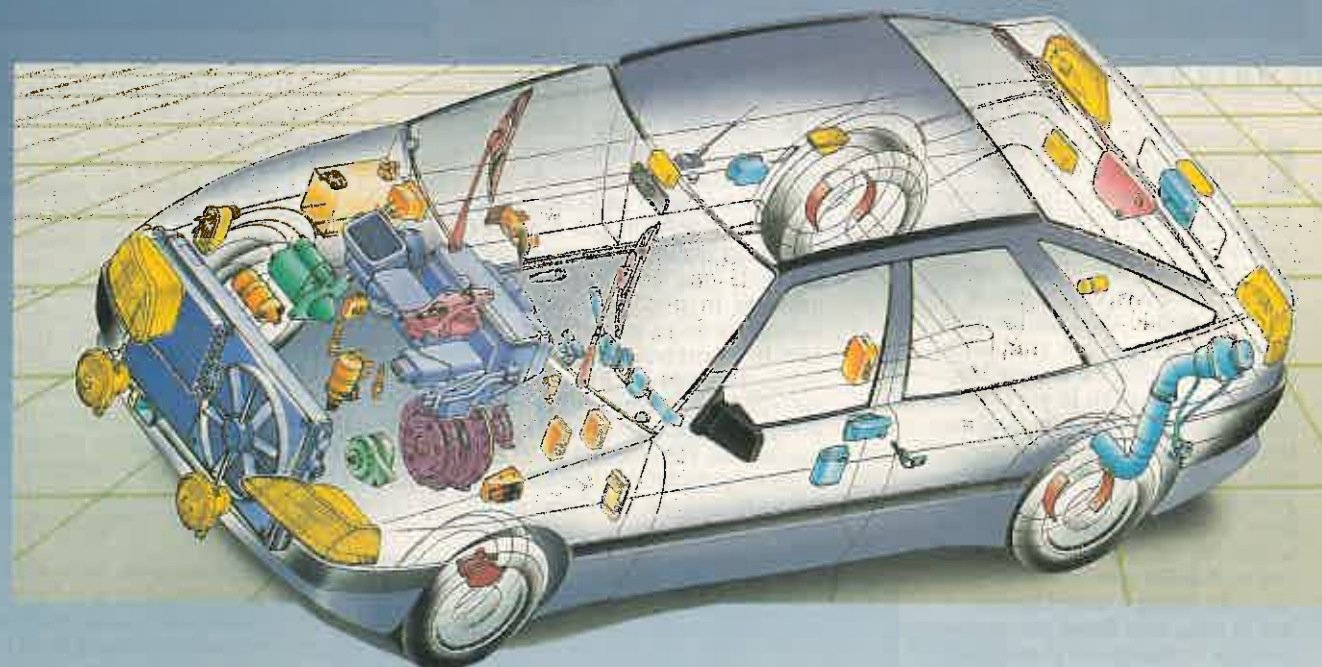
SABOR COLONIAL

En las calles principales de las ciudades canarias se conserva todavía un cierto aire colonial.



Valeo

Fabricante del Recambio Original



Tecnología Líder

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

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

Seguridad VALEO, Calidad de Origen.



Valeo

El equipo del automóvil



CAMBIO DE MOTOR

EN noviembre de 1985 compré un Peugeot 205 SR con el que he recorrido 104.000 kilómetros y claro, el consumo de combustible y de aceite ya no es lo que era. En una palabra, el casco es bueno, pero la máquina falla. Por ello desearía que me informasen de si existe la posibilidad de poner al coche un motor nuevo y en caso de ser afirmativa su contestación ¿a dónde tengo que dirigirme para conseguir los permisos necesarios?

Esteban F. Bilbao
Santander



Una vez superado este trámite inicial, deberá elegir la categoría en la que usted tiene intención de tomar parte.

En la actualidad en este campeonato español de montaña existen tres categorías que se dividen de esta manera: Categoría I, en ella pueden tomar parte todos los vehículos de Producción (Grupo N), y Vehículos Turismos (Grupo A). La categoría II está reservada exclusivamente para los Vehículos Sport Prototipos (Grupo C3) y la Categoría III se reserva a los Fórmulas Monoplazas (Grupo E) que cumplan las especificaciones que aparecen reflejadas en el Trofeo de España.

Para ampliar esta información puede usted dirigirse a la Federación Española de Automovilismo que se encuentra situada en la calle Menéndez Pelayo, número 67. Su código postal es el 28009 de Madrid.

El Simca 1.000 Rallye dispone de un motor de 1.294 centímetros cúbicos que es capaz de rendir una potencia máxima de 63 caballos. La alimentación corre a cargo de un carburador monocuerpo y la distribución se realiza por cadena. La tracción es trasera, y el embrague es del tipo monodisco.

La carrocería es monocasco-autoportante y el peso en vacío del Simca Rallye es de 810 kilogramos. El sistema de frenos está compuesto por discos delanteros y tambores traseros.

La suspensión de este Simca Rallye es independiente a las cuatro ruedas, estando formada la delantera por ballesta transversal con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora, mientras que la trasera está compuesta por muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. La velocidad máxima que podía alcanzar este modelo era de 157 kilómetros a la hora con un consumo de 6,5 litros.

RAPIDA SOLUCION

EN los últimos tiempos, estamos sufriendo una serie de sucesos que no hacen más que complicarle la vida a los conductores madrileños. Primero nos tocó sufrir los efectos de la huelga del transporte urbano, y que conste que durante los días que duró en nuestra ciudad se circuló con mucha mayor fluidez, le pese a quien le pese. Después el plan Red, con el cual estoy completamente de acuerdo, pero todavía tendremos que esperar a ver si los efectos que produce son beneficiosos, o por el contrario se convierte en una nueva batalla que sostener con las autoridades municipales. Y por si todo esto fuese poco, ahora llega la huelga de gasolineras. Una huelga que en mi opinión es justa pero que no ha emprendido el camino adecuado para que los trabajadores de este sector consigan sus propósitos. Este es el panorama al que se enfrenta el conductor en los últimos meses, pero si todo va contra nosotros, ¿cuándo se va a concienciar el Ayuntamiento de nuestra ciudad de que el usuario no es un criminal en potencia dispuesto a infringir norma tras norma y se va a preocupar de arreglar de una vez nuestras calles y vías de comunicación, caso de la M-30 que parece un auténtico «patatal» con baches en todo su recorrido? Y si no quieren que la gente aparque en doble fila ¿cuándo vamos a disponer de aparcamientos suficientes para que si utilizando nuestra libertad de elección decidimos ir de compras al centro de la ciudad con nuestro automóvil? Un tema de difícil solución, pero al que tendrán que poner remedio en un plazo no muy largo si quieren que Madrid sea una ciudad y no la selva.

Luis Alvarez
Madrid

R.- Si usted quiere cambiar el motor de su vehículo, puede usted tramitar la compra de uno nuevo a través de un concesionario oficial de Peugeot. Una vez que tenga instalado el nuevo motor tiene que desplazarse usted hasta la Inspección técnica de Vehículos de su comunidad para que le aprueben el cambio de motor. Después tendrá que tramitar usted la legalización del nuevo motor, con el consiguiente cambio de ficha técnica del vehículo en la Dirección General de Industria de su Comunidad Autónoma.



CAMPEONATO DE MONTAÑA

DESEO iniciarme en el mundo de los rallyes y más concretamente en el campeonato de España de Montaña y me gustaría que me indicasen los pasos que se deben seguir. Asimismo tengo interés en que me proporcionen los datos técnicos del Simca Rallye.

Juan Carlos López
Alcácer (Valencia)

R.- Si usted tiene la intención de tomar parte en el Campeonato de España de Montaña, el primer requisito que deberá cumplir es el de federarse.

MITSUBISHI. Hemos entrado en la órbita del futuro.



Desde las tradicionales cometas multicolores hasta los más avanzados sistemas de comunicación, los japoneses siempre han soñado con volar muy alto. La conquista del espacio comenzó con una cometa suspendida en el aire. El aire de Japón.



Con la misma precisión con que lanza satélites al espacio, Mitsubishi construye máquinas perfectas, motores de una tecnología superior, automóviles, en suma, que van más allá de la vanguardia. Son los Mitsubishi. El futuro aquí y ahora.



MITSUBISHI
MOTORS

Made in Japan.



CLAVES Y SIMBOLOS

La continua evolución de los aparatos de sonido para automóvil, ha repercutido en las claves y símbolos, cada vez más numerosos y complicados. Esto nos lleva a recordar de nuevo para lo que sirve cada botón, cada tecla en este intrincado mundo del Car Audio. En este caso recurrimos a la nomenclatura de la firma suiza Roadstar.

	S&S Electrónico de Una Pulsación Una sola pulsación de la tecla S&S basta para que su radio cassette se deslice hacia afuera con toda suavidad. Un dispositivo electromecánico mantiene el equipo de radio sujeto firmemente al tablero de instrumentos.
	S&S Integrado de Doble Pulsación Pulsando las teclas de los dos lados del panel frontal liberará el dispositivo mecánico que mantiene al equipo de radio sujeto firmemente al tablero de instrumentos.
	Tirador S&S Un rápido sistema de extracción provisto de un mango o asa para llevar la radio, una vez fuera del coche.
	Batería Incorporada para la Memoria Con el fin de mantener todas las emisoras presintonizadas durante más de 3 días, incluso fuera del automóvil, va insertada en la unidad, procedente de fábrica, una batería de condensador recargable de larga duración.
	Soporte de Instalación Extraíble La unidad se sirve junto con su soporte mecánico de instalación con un sistema patentado de fijación que permite una extracción sencilla y rápida del radio cassette del tablero de instrumentos.
	Display de Cristal Líquido (LCD) La pantalla multifunción le mantiene informado en todo momento. Da indicaciones digitales de las frecuencias, longitudes de onda, volumen, estéreo/mono, etc.
	Display de Diodos Emisores de Luz (LED) Las frecuencias de sintonización quedan indicadas mediante grandes cifras digitales. Son claramente visibles gracias a los Diodos Emisores de Luz, con lo que se consigue además una sintonización de las emisoras exacta y afinada.
	Sintonizador de Frecuencia (PLL) Este circuito electrónico se utiliza para sintonizar emisoras mediante un microprocesador y diodos varicap. Se memorizan en un microprocesador especial todos los pasos del intervalo de frecuencias y se las vuelve a llamar pulsando las teclas de sintonía.
	Circuito de Control Multidínámico Es una operación combinada de 5 importantes características: Sintonizador de FM de alta sensibilidad, circuito de absorción de interferencias (IAC), mezcla de estéreo, corte superior y Muting suave.
	Compu-store Es la búsqueda y memorización automática de las 6 emisoras de mayor potencia (en el modo automático local). Si las emisoras memorizadas no son de nuestro agrado, basta pulsar de nuevo esta tecla y se buscarán y memorizarán otras 6 emisoras (en local, y a continuación en el modo distante).
	Scanner de Presintonías Pulsando la tecla de exploración de presintonía es posible escuchar durante 5 segundos cada emisora memorizada.
	Memoria de preselección El memorizador electrónico de emisora de radio le libera de la pesada búsqueda de sus estaciones favoritas. Estas son simplemente preseleccionadas y usted tan sólo tiene que apretar un botón para conectar con cualquiera de ellas inmediatamente. Con triple, doble o sencilla banda de FM, usted puede tener 6 preselecciones para cada banda de FM: más 6 para MW y 6 para LW. Esto le proporcionará 30, 24 o 18 preseleccionadores respectivamente.
	Selección Automática Distante/Local En las operaciones de almacenamiento o búsqueda automática, la sensibilidad de la secuencia de búsqueda se orienta primero a la posición local y después de un ciclo completo, se continúa automáticamente a distancia.
	Selector de Recepción Próxima Lejana (DX/Local) Significa que puede elegir, durante la función de búsqueda automática, entre recibir todas las estaciones (DX) o solamente las más potentes (LOC).
	Control Local Ajustable No todas las zonas de Europa tienen el mismo nivel óptimo de sensibilidad local. Es posible de acuerdo con las necesidades concretas, ajustar el nivel correcto de sensibilidad de búsqueda mediante un sintonizador externo.
	Radio Scanner Explorar todas las emisoras que se puedan recibir y escucharlas durante 5 segundos en muy sencillo. Basta pulsar la tecla SCAN. Si desea mantener la emisora que está escuchando, basta volver a pulsar la tecla SCAN.

	Circuito Electrónico de Absorción de Interferencias (IAC) Los sistemas electrónicos, tanto propios como de los otros vehículos, generan ruidos e interferencias. Este circuito electrónico las elimina. También actúa como supresor de ruido para los ruidos estáticos generados por cualquier otra fuente.
	Cancelador del Ruido Piloto Se trata de un circuito especial que elimina la frecuencia piloto para FM estéreo (19 kHz) permitiendo una emisión de sonido ausente de interferencias.
	Inversión Automática de la Cinta (Autoreverse) Permite reproducir ambas caras de la cinta sin tener que extraerla ni darle la vuelta. La inversión se hace automáticamente al llegar al final de la cinta, o puede hacerse manualmente en cualquier momento con solo pulsar una tecla.
	Cambio Automático Cinta-Radio El mecanismo comprende un sensor de fin de cinta, que desconecta automáticamente el motor y por tanto, todo el mecanismo al final de la cinta. La unidad conmuta automáticamente a la función de radio.
	Dolby B + C El circuito de reducción de ruido más sofisticado en la actualidad en los equipos de audio para vehículos es: Dolby B + C. Queda reservado únicamente para las unidades de muy alta calidad.
	Dolby NR (B) Las cintas grabadas con este sistema saldrán beneficiadas de una reproducción limpia y clara, eliminando todos los soplos y ruidos que otros sistemas no consiguen.
	Búsqueda Rápida de Programa (QPS) La función de búsqueda de programa le permite localizar cualquier punto de la cinta que desee. Con ello puede oír partes de sus piezas favoritas una y otra vez o bien saltar a la anterior o a la siguiente.
	Selector de Tipo de Cinta (Metal/Cromo) Este circuito está preparado para variar la equalización del preamplificador según el tipo de cinta utilizada. Elimina los ruidos audibles a altas frecuencias y mejora la reproducción.
	Volumen Electrónico El aumento y disminución de volumen se maneja con un botón de doble función que envía impulsos a la sección de audio. Un medidor de nivel por LED mostrará la posición de volumen. Ya no se precisan mandos giratorios.
	Conector de CD A las unidades más sofisticadas y modernas se las ha dotado con la posibilidad de insertar una fuente de sonido CD. Basta enchufar su reproductor portátil CD y su equipo de radio-cassette Roadstar le proporcionará toda la amplificación y sonido que precise.
	Alta Potencia, 64 Watts Las unidades que tienen esta característica, llevan un amplificador incorporado que suministra 64 watts cuando se utilizan cuatro altavoces (de 4 Ohmios) con un fader incorporado.
	Equalizador Gráfico El equalizador mejora el timbre de su equipo. Tiene 5, 7, y 9 bandas, con lo que modifica el espectro acústico, resuelve todos los problemas acústicos internos de su automóvil y permite regular el sonido de acuerdo a sus gustos personales.
	Controles Independientes de Graves y Agudos Una contribución extra para aumentar la calidad de sonido en su vehículo es la posibilidad de controlar los graves y agudos mediante controles independientes.
	Loudness (Circuito de Compensación Fisiológica) A bajas presiones sonoras, el oído humano pierde sensibilidad tanto en bajas como en altas frecuencias. El loudness solo amplifica estos dos extremos para conseguir una mejor percepción del sonido.
	Fader Este regulador combina los sonidos de los altavoces delanteros y traseros para ajustar las condiciones de balance acústico, que varía con el número de pasajeros, el ruido del motor y otros factores diversos.
	Salida Preamplificada (Line-Out) El conector DIN 4S266 permite conectar la unidad a un amplificador externo, que mejora la salida preamplificada del equipo de radio para realizar una amplificación de potencia nivel de instalaciones.

REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R

STYLEFLY Auto Design, s.a.

KITS AERODINAMICOS PARA TODAS LAS MARCAS DISTRIBUIDORES ZENDER

OFERTA ESPECIAL
KIT VW GOLF SF. RESTYLING
181.600

- KITS AERODINAMICOS
- MADERAS DE INTERIOR NOBLES
- AUTOTELEFONOS
- AUTO HI-FI
- INCAR VIDEO
- AUTO TELE-FAX
- LLANTAS...
- Y UN SINFIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

TEL.: (91) 676 14 74

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

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

MATRA Bagehera, Z-K. 950.000 ptas. Toda prueba, extras, particular. Tel.: (91) 29 21 36. Guadalajara.
VENDO Volkswagen Escarabajo 1.300, modelo 1968, color rojo, ITV pasada, M-1631-BB. 500.000 ptas. Tel.: (91) 433 33 29 (noches).

VENDO OPEL ASCONA GT 1.8 I M-GV
Buen estado
Tel.: (91) 549 04 07

Cristalerías para toda clase de vehículos (nacionales e importados)
ABIERTO FESTIVOS
Laminado y Blindaje

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

RENAULT ALPINE A-110 1.300 FASA, año 1975, cero kilómetros desde completa restauración, estricto origen salvo mejoras carburación y escape. Verdaderamente impecable. 1.750.000 ptas.
Tel.: (91) 431 70 05.
Anibar Caro

Busco deportivo, Porsche, Ferrari, en muy buen estado, lo pagaría con un apartamento a estrenar frente al mar, en urbanización de lujo en Cambrils (Tarragona).
Tel.: (976) 35 55 80

BMW M-3 formidable, por cambio de domicilio, asientos de cuero, aire acondicionado, techo practicable, teléfono, ordenador, 47.000 km, Full Equip. 4.700.000 ptas.
Tels.: (91) 573 44 84 y (908) 17 14 91

YAMOVIL
COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE
¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!
Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01
YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019

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

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

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

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

EN COSLADA

SINTA, S. A.

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100. Tel. 639 27 99
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis
Tels. 617 04 11 / 617 03 61
EXPOSICION: Simón Hernández, 55
(Junto gasolinera). Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

Avda. Constitución, 136. Tel. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

VILLALAUTO

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100
Tels. 850 90 13 - 63 - 94

EN GUADALAJARA

ALTUSA

Pol. Ind. EL BALCONCILLO
Parcela 52. Tel. 22 81 00
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

C/ Vadenosa, 75 Dr Esquerda, 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



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



¡¡ ESCARABAJOS CABRIOLETS !!

Disponemos de recambios originales y talleres propios

GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES HASTA 5 AÑOS FINANCIACION

Exposición C/ Vadenosa nº 11
Tel. 447 93 81 Fax: 447 93 45
28015 MADRID

ALFA 75 TS 2.0 aire acondicionado, 87, rojo, seminuevo, 6 meses garantía. 1.300.000 ptas.
BMW 528 i, aire acondicionado, 86, 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. Transferido.
OPEL Rekord 2.2 1, 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.

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.
PARTICULAR: Toyo-

ta Supra Targa. Tels.: 690 16 91 - 464 47 22.
BMW 635 csi, 286 CV, Full Equipe, impecable. Tel.: (911) 21 53 24.
ALFA R 1.3, 1987, 60.000 km, cassette. 900.000 ptas. Tel.: 650 42 90.
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, anti-nieblas, protector cár-

ter, etc. 1.750.000 ptas., discutibles. Tel.: (96) 361 56 55.
SANGLAS Yamaha 400, buen estado. Tel.: 254 69 27.
PORSCHE 911 Carrera 3.3, impecable, de particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre espa-

ñol, 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.

RALLYE MANZANARES

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



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

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

Precio cabezal incluido		
TOURING	60.558 ptas.	MOD. LX 115 567 ptas.
SPORT	55.776 ptas.	MOD. LS 124.886 ptas.
SPORT LINE S	86.878 ptas.	MOD. CT 143.321 ptas.
SPORT LINE SR	77.560 ptas.	MOD. C-CLASSIC 249.777 ptas.
MOD. L	86.296 ptas.	MOD. CS 172.407 ptas.
		MOD. CSE 339.696 ptas.

IVA INCLUIDO
RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de HELLA

¡Felicidades conductor!

100 ideas formidables para el styling del coche

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



Placas decorativas traseras

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

HELLA SPORT
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

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



Con la garantía de distribución de INSTALACION INMEDIATA HELLA

MUY CERCA DE USTED

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS
A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.

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



Talleres

- ★ Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73—467 33 88
28005 Madrid
- ★ Duque de Sexto, 5 — Teléfs. 275 91 23—431 26 27
28009 Madrid
- ★ Sierra de Gredos, 3 — Teléfs. 690 96 86—690 97 35
Fuenlabrada (Madrid)
- ★ Benidorm, 26, y Alava, 7 — Teléfs. 326 61 20—326 61 80
28017 Madrid

Oficinas Centrales

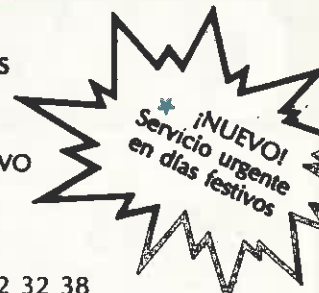
Avda. Valladolid, 17 — Teléf. 542 32 38
Fax 248 51 36 — 28008 Madrid

Almacenes

Aniceto Marinas, 76 — 28008 Madrid



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



SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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



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

GOLF GTI, modelo 83, aire, llantas, impecable. 875.000 ptas. Tel.: 447 91 66 (tardes).
BMW 320i, B-GB, aire acondicionado, alarma distancia, radio, etc. Tel.: (93) 204 23 69.
RENAULT Supercinco GT Turbo, M-IP, año 88, extras. 999.000 ptas. Alejandro. Teléfono: 457 57 11 (horas oficina).
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.

GARAJE TOZA

VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, semiestreno.
- Mercedes 300 E, seminuevo, Full Equipe.
- Mercedes 260 E, Full Equipe.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, modelo 89.
- Mercedes 190 E, varios.
- Mercedes Todo Terreno 280 GE, seminuevo, Full Equipe.
- BMW 530i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 535i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 525i, modelo 89, Full Equipe.
- BMW 325i 4 x 4, Full Equipe.
- BMW 320i, seminuevo.
- Audi 200 Quattro, modelo 89.
- Audi 200 Automático.
- Audi Quattro Coupé.
- Audi 100 CD.
- Ford Escorpio 2.8i Ghia.

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



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 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.
Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISAMOTOR 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 CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA:

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Renault 9 TSE	83	54.000	540.000	Opel Kadett 1.3 GLS	87	39.000	925.000
Seat Marbella Junior	86	23.000	545.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	85	43.000	925.000
Volkswagen Polo Classic	86	43.000	570.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	38.000	950.000
Renault Supercinco C	88	14.000	665.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	32.000	940.000
Renault 11 TSE	84	56.000	670.000	Peugeot 309 SR	87	43.000	975.000
Ford Escort 1.3 Laser 5 V	84	48.000	675.000	Citroën AX GT	89	21.000	990.000
Ford Escort 1.3 Ghia	85	66.000	690.000	Peugeot 205 GT A.A.	86	32.000	990.000
Renault 11 TSE	86	43.000	725.000	Peugeot 205 GTX	87	31.000	990.000
Peugeot 205 GT	86	53.000	725.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	23.000	990.000
Ford Fiesta 1.1	87	32.000	720.000	Seat Málaga 1.5 Inyección	88	21.000	1.025.000
Ford Escort 1.6 Ghia	84	57.000	725.000	Seat Ibiza 1.5 Crono	89	12.000	1.080.000
Volkswagen Polo Coupé	88	23.000	725.000	Seat Ibiza 1.5 SXI	88	21.000	1.075.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	33.000	770.000	Renault 11 TXE	88	15.000	1.100.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	31.000	790.000	Opel Kadett 1.6 GLS	89	11.000	1.125.000
Opel Corsa 1.2 S	89	13.000	790.000	Ford Escort 1.6 GT	89	7.500	1.125.000
Renault 11 GTX A.A.	86	38.000	825.000	Peugeot 505 GTI Automático A.A.	85	49.000	1.150.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	89	18.000	845.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	16.000	1.150.000
Ford Escort 1.4 XTRA	87	30.000	870.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	89	16.000	1.150.000
Renault Supercinco GTL 5 p. A.A.	87	32.000	885.000	Renault Supercinco Bazzara A.A. Curo	89	9.500	1.225.000
Peugeot 205 GTX	86	45.000	880.000	Renault Supercinco GT Turbo 120 CV	88	23.000	1.275.000
Peugeot 205 SRD	86	52.000	890.000	Opel Kadett GSI 2.0 I. A.A.	87	32.000	1.525.000
Citroën AX 14 T2S 5 p.	88	15.000	890.000	Renault 21 Nevada TXE 7 plazas	87	31.000	1.725.000
Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	86	28.000	925.000	Renault 25 V6 Turbo ABS Full Equip	85	47.000	1.975.000

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 garantía escrita total. Maserati Biturbo Spider, B-JD, rojo, 5.000.000

total; Alfa Romeo Spider Dueto Cabriolet, M-AT, 2.650.000 total; Lancia Delta Integrale, B-IW, rojo, 2.650.000 total; Volvo 480, B-JM, negro, Full Equip, 2.650.000 total; Rover 820 SI 16 V, B-KT, Full 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, impecable, 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 Equip. 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, 27b. 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 Cabrio, B-CG, 1.375.000 total; Triumph TR7, descapotable, V-AZ, año 82, 2.000.000 to-

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

AUTOMOVILES eladio s.a.



Oca, 8 - III. 4 71 11 92 - 28025 MADRID

- BMW 635 CSI FULL EQUIP
- BMW 725 I AÑO 85 PRECIOSO
- MERCEDES 300 E A.A.
- RENAULT 5 GTL
- FORD FIESTA 1.6 D EN PERFECTO ESTADO
- BX 16 TRS
- CITROËN C25 D SEMINUEVA
- FURGON FURGON
- GOLF GTI SEMINUEVO
- PORSCHE 924 BARATO
- PORSCHE 924 MUY BONITO
- MGB DOS CAPOTAS
- OPEL CORSA 1.3 SR
- TALBOT HORIZON EXD POCOS KM.
- RENAULT 5 TS BARATO
- MERCEDES 300 D MOTOR NUEVO

Sin entrada

CON UN AÑO DE GARANTÍA FINANCIACION HASTA 80 MESES Y DESCUENTOS DE HASTA EL 25%

PARTICULAR OCASION

LOTUS SPRIT TURBO 5.990.000



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

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



Mod. T-V-S
CORREDIZO - ELECTRICO.



SOLICITAMOS CENTROS DE MONTAJE PARA ESPECIALIZAR EN TODAS PROVINCIAS

hollandia sunroofs
1er PUESTO EN EL RANKING DE TECHOS SOLARES. UNA NUEVA GENERACION



Mod. V.S.R.
PRACTICABLE Y CORREDERO. MANUAL O ELECTRICO.



Mod. SUPERSUN
PRACTICABLE Y CORREDERO. MANUAL

SOLICITE CATÁLOGO GENERAL Y CENTRO DE MONTAJE ESPECIALIZADO EN SU ZONA.

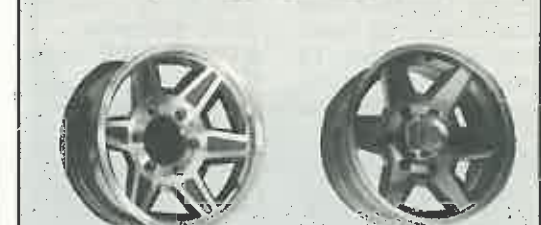
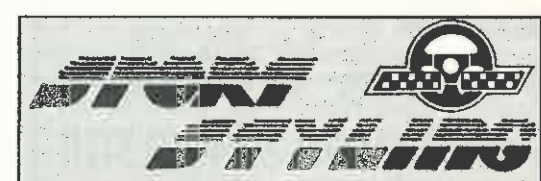


Alejandro Bell, 11 - Tel. (976) 29 98 39
50014 ZARAGOZA

tado. Admitimos cambios. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.
IBIZA GLX 1.500, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio: 1.000.000 ptas. Tel.: (91) 742 30 64.
OPEL Kadett GSI, año 85, 49.000 km reales, extras, muy

bien cuidado. 1.250.000 ptas. A toda prueba. Tel.: 673 80 65 (oficina).
SIERRA Cosworth, gris, aire acondicionado, alarma, radiocassette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).



LLANTAS
VOLANTES
AERODINAMICA



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

OFERTA ESPECIAL

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

y además:
- líneas 48 horas
- Seguro de robo (gratuito)
- Instalación en talleres propios (Técnicos especializados en Mercedes, BMW, Audi, VW, etc.)
- Financiación inmediata ERICSSON-TYE-ALCATEL-DAN CALL-INDELEC

AIRE ACONDICIONADO
¡No espere hasta el último momento!
Aprovechese de las ventajas de instalárselo aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Llámanos. Accesorios, autorrotas, aerodinámicas, llantas. Venta de vehículos de importación, nuevos o seminuevos.

INSTAL

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

viada. «Compramos y recogemos en toda España». Pagamos riguroso contado, «incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar». Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona.

QAB Diseño

C/ Santo Domingo, 74-76
Tel. y fax: 512 55 49
03006 ALICANTE

¡Ahorre 10% de consumo! Todo tipo de alerones, kits de poliéster, admitidos en ITV

¡Oferta! Kit aerodinámico Seat Ibiza por sólo 95.000 ptas. Disponemos de un catálogo a color por 750 ptas., más franqueo.

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

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. **RENEGADE** Jeep C17 turbo-diesel, descapotable, único,

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

como nuevo. Tel.: (974) 51 01 18. **BMW** 325 inyección, 4 puertas, metalizado, llantas, techo, 1985, 1.700.000 ptas. 75.000 kms reales. Tel.: 556 26 81. **VENDO** Audi 100 CD diesel, 5 cilindros, año 85, muy bueno,

particular. Tel.: (91) 747 02 31. **PARTICULAR** vende Mercedes 300 E, extras, impecable. Tel.: (91) 747 02 31. **ALFA** Romeo 1.3, rojo, 1987, 60.000 km, cassette, 900.000 ptas. Tel.: (91) 650 42 90.

La Boutique del Automóvil Japonés SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- Supra Turbo 3.0 Targa
- Colica versión 90 2.0
- Colica 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.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

BMW 3



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

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

Zender LLANTAS DE ALEACION



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

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S. L. (948) 24 25 47 PAMPLONA - ARELOSA, S. A. (941) 25 96 83 LOGROÑO - AT. ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID - AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA) - AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA - AUTO KIT'S (93) 870 01 70 GRANOLLERS (BARCELONA) - AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER - AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA - BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA - CASA ARMANQUE (93) 218 53 78 BARCELONA - COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) - DISEÑO SPORT (902) 39 71 01 GIJÓN - ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA - KIT SETZE MATARO (BARCELONA) - MARLO (957) 27 54 59 COCODOGA - RALLYE MANZANARES (91) 475 47 33 MADRID - SEMAUTO (967) 41 05 95 PONTERRADA (LEON) - BORESA (975) 22 70 77 SONIA - STYL AUTO (96) 366 08 61 VALENCIA - STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID - SUNBAUTO (945) 29 38 36 VITORIA - TALLERES BORRERO (952) 31 65 00 MALAGA - TALLERES LUIS GALLIZO (978) 69 21 61 ZARAGOZA - TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO - TOT AUTO (973) 31 29 37 TARREGA (LERIDA)

Importador para España:
Jacsol Vallespir, 109-151 - Tel. (93) 490 19 26 Télex: 54318-JSAU-E
Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei 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 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Turbo, nuevo.
- Mercedes, todos modelos.
- Lamborghini Conatck 25.º Anni.

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

POR FIN EN ESPAÑA LAS AUTENTICAS FUNDAS

mc
monte carlo



mc
monte carlo

IMPORTADO
EN EXCLUSIVA
POR
DECOTTON, S. L.
C/ Codesa de Venadillo, 19.
Tel.: (61) 259 26 12

ROYAL INTERIORES DE MADERA



Para ALFA ROMEO, AUDI, BMW, FIAT, LANCIA, MERCEDES, SAAB, VOLVO, VOLKSWAGEN, JEEP CHEROKEE

(P.V.P. desde 22.000 ptas.)

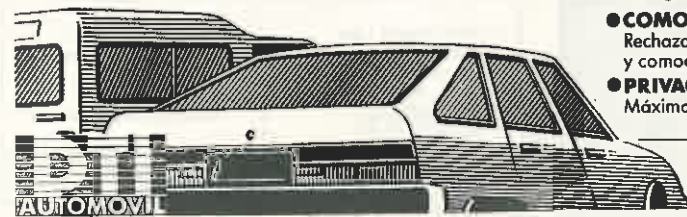
De venta en distribuidores autorizados

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport

Pérez Camón, 40 08012 Barcelona (93) 237 63 34

Ponga láminas protectoras a su vehículo y... TOMESE EL VERANO... CON FRESCURA!

Instálese láminas de protección solar y seguridad SOLAR-CHECK de DTI.



- **COMODIDAD**
Rechazan el calor solar, confiriendo confort y comodidad.
- **PRIVACIDAD**
Máxima intimidad en el interior.
- **ANTIDESLUMBRAMIENTO**
Disminuye la intensidad de los destellos solares y los deslumbramientos.
- **ANTIRROBO**
Evita la penetración por rotura del cristal.

RAPIDA INSTALACION

DTI AUTOMOVIL. DISTRIBUCION DE TECNOLOGIA INTERNACIONAL, S.A.
Ctra. de la Bordeta, 7 y 9 - Tel. (93) 325 65 15 - 08014 BARCELONA
CONCESIONARIOS-INSTALADORES EN TODA ESPAÑA

● **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 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. Comparamos 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.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS: TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



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

CUATRO neumáticos, totalmente nuevos, Kleber, 185,65 R15, 60.000 ptas. Llamar al tel.: 239 63 84 Angel. **DESCAPOTABLES** clásicos o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Comparamos coches, motos y furgonetas en toda España. 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, aparta-ble, por cambio de domicilio. Asientos de cuero, aire acondicionado, techo practicable, instalación teléfono, ordenador, negro metalizado. 47.000 km, full equip, 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 573 44 84 y (908) 17 14 91. vodirección, 123.000 km, estado impecable, pintura metalizada, garaje, ideal barco, caravana. 425.000 ptas. Tel.: 742 30 64, ext. 9693 (tardes). **EVOLUZIONE** Alfa Romeo 1.8 Turbo América, 15.000 km, M-IH, 165 CV, garan-



INSTALACIONES DE SONIDO Y TELEFONIA DE ALTO NIVEL EN PRIMERISIMAS MARCAS



ATENCIÓN PERSONALIZADA AL CLIENTE

C/ INFANTA MERCEDES, 77 • TELEFONOS 270 42 37 - 571 97 60 • MADRID

VEHICULOS ACCIDENTADOS PARA REPARAR

VENDEMOS A LOS PROFESIONALES VEHICULOS RECIENTES, POCO DAÑADOS CON TODOS LOS DOCUMENTOS PARA PASOS DE ADUANAS Y PARA MATRICULACION EN ESPAÑA

- Ferrari Mondial T 1990
- Porsche 924, 944, 911, 928, 1986-90
- BMW 316i, 325i, 520i, 524 TD, 528i, 728, 1986-90
- Ford Escort, Fiesta, Scorpio, Sierra, 1986-90
- VW Golf, Polo, Passat, 1986-90
- Renault Super 5, GT Turbo, R-19, R-21, R-25, 1986-90
- Mercedes 190 E, 2.3 16 V, 260 E, 300 E, 500 SEC, 1984-90
- Opel Kadett 1.3, 1.6, GSi, 16 V, Ascona, Vectra, 1986-90
- y todas las marcas japonesas

- MAS DE 200 VEHICULOS DE TODAS LAS MARCAS
- MAS DE 20 AÑOS DE EXPERIENCIA (FRANCIA, ITALIA, SUECIA, ALEMANIA, ETC.)
- Y FACILITAMOS EL TRANSPORTE

FRANCEY AUTOMOBILES, S. A.

CH - 1562 CORCELLES (SUIZA) - TEL.: 07-041 37 61 46 46

viada. Comparamos y recogemos en toda España «pagamos riguroso contado». Incluso nos hacemos cargo. **«ATENCIÓN»** si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, Máximo con 4 años de antigüedad. Mitre Automóviles, Ronda General Mitre, 184 - 186 Barcelona. Teléfono: (93) 418 40 29/48 84/50 75. **¡BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de do 375. 30500 Molina de Segura, Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta. **BMW** M 635csi, 286 CV, full equip, impecable. Teléfono: (911) 21 53 24. **BMW** M3, formidable. **MERCEDES** 190 E, 2.3 L, automático. Extras, metalizado, 1988, 22.000 kms, matrícula alemana. 2.250.000 ptas. Tel.: (91) 457 09 44. **DODGE** 3.700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, ser-tía doce meses. Tel.: 27 01 18. **RENEGADE** Jeep C17 turbo diesel, descapotable, único, como nuevo. Tel.: (974) 51 01 18. **VENDO** karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.



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
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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



¡ GARANTIA SI !

YAMAHA OFICIAL PARIS-DAKAR

EL CABALLO DEL DESIERTO

En el último París-Dakar, Yamaha presentó por vez primera una moto bicilíndrica para así contrarrestar la mayor velocidad punta de sus rivales. Por algo más de un millón cien mil pesetas tenemos una Super Teneré en un concesionario.

EL cambio de motocicleta de este año con respecto a la del pasado, ha traído como contrapartida el acarrear unos «kilos de más». Ello sin embargo, no ha hecho la moto más difícil de pilotar, sino que como el mismo Mas nos refiere, ahora tiene más tacto «de carreras»: «Me costó adaptarme al principio porque no la había probado y por eso en las primeras etapas tenía que ir con cuidado. El principal problema era el peso, porque a la potencia te adaptas rápido y ésta es mucho más ágil que la del 89. Con la monocilíndrica había que ir más alto de vueltas, anticipando, y en cambio aquí al tener más bajos vas más sobrado, incluso parece una dos tiempos porque es más rabiosa. Has de conservar más los neumáticos, pero giras mucho mejor porque te ayudas con el motor».

«El chasis es absolutamente nuevo, es distinto con respecto a la moto del 89 y con respecto a la de serie. Ahora es un doble cuna tanto por arriba como por abajo mientras que el pasado año arriba había una viga. Y lo que es más importante, el de ahora no se abría como el viejo. El basculante trasero es hueco, de sección cuadrada y más grueso en el centro para aumentar la rigidez. También difieren las geometrías tanto la delantera

como la trasera. El amortiguador central es un Ohlins regulable y este año está situado más vertical para que trabaje mejor. Con este amortiguador hicimos «medio» Dakar, mientras que el del año pasado aguantó todo el rallye: algo debe haber pasado con el de éste y eso me perjudicó mucho en la etapa de Agadés en la que tuve que hacer 700 kilómetros sin amortiguación trasera. En cuanto a la suspensión delantera es una horquilla Kayaba con barras de 48 de diámetro y un recorrido de 295 milímetros.

Para variar su comportamiento, con lo que jugamos mucho es con la cantidad y la calidad del aceite. Antes del rallye llegamos a hacer pruebas con un SAE 7". De todos modos estas son motos con frenada insuficiente. No sólo la Yamaha, sino todas, pues con 260 kilos y a casi dos-

cientos por hora la paras pero muy justo...» Y esa es la opinión de un experto que además propone soluciones: «Pienso que se tendría que poder regular la frenada en función del peso e incluso también estudiar un sistema antibloqueo, ¿por qué no?»

Con respecto a la moto de serie hay que decir que ésta tiene un doble disco delantero mientras que la de competición se conforma con un simple disco delantero pero que evidentemente es más potente y progresivo. En cuanto a las llantas, si bien tienen las mismas dimensiones que las de la moto de serie, 18 y 21 pulgadas atrás y delante, este año las traseras son más estrechas.

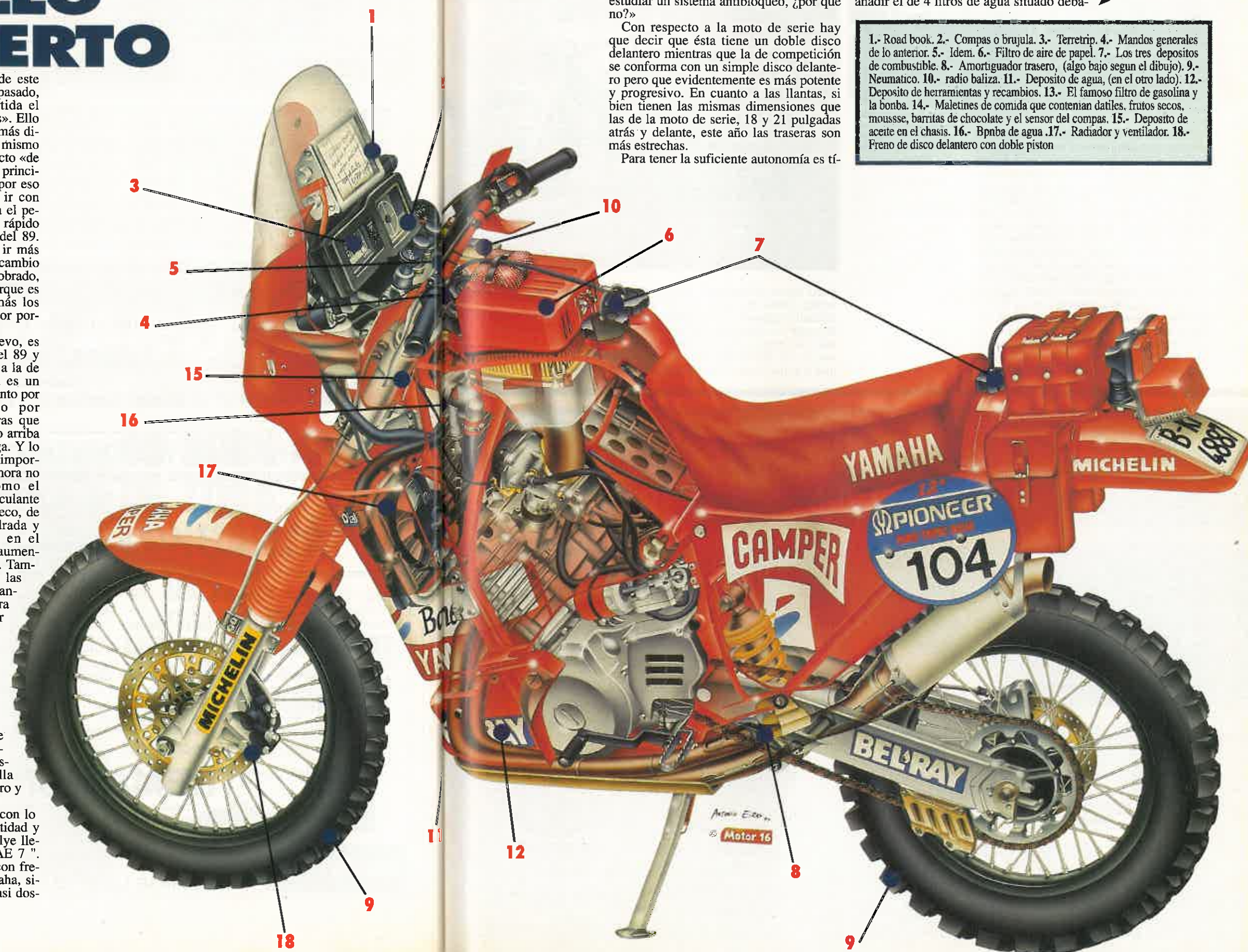
Para tener la suficiente autonomía es tí-

pica en estas motos la adopción de grandes depósitos: «Llevamos tres, uno doble delante con dieciséis litros y medio en un lado y quince en el otro, más otro de veinticinco y medio detrás. A ello hay que añadir el de 4 litros de agua situado deba- ➤

- 1.- Road book. 2.- Compas o brujula. 3.- Terretrip. 4.- Mandos generales de lo anterior. 5.- Idem. 6.- Filtro de aire de papel. 7.- Los tres depositos de combustible. 8.- Amortiguador trasero, (algo bajo segun el dibujo). 9.- Neumatico. 10.- radio baliza. 11.- Deposito de agua, (en el otro lado). 12.- Deposito de herramientas y recambios. 13.- El famoso filtro de gasolina y la bomba. 14.- Maletines de comida que contenian datiles, frutos secos, mousse, barras de chocolate y el sensor del compas. 15.- Deposito de aceite en el chasis. 16.- Bpnba de agua. 17.- Radiador y ventilador. 18.- Freno de disco delantero con doble piston



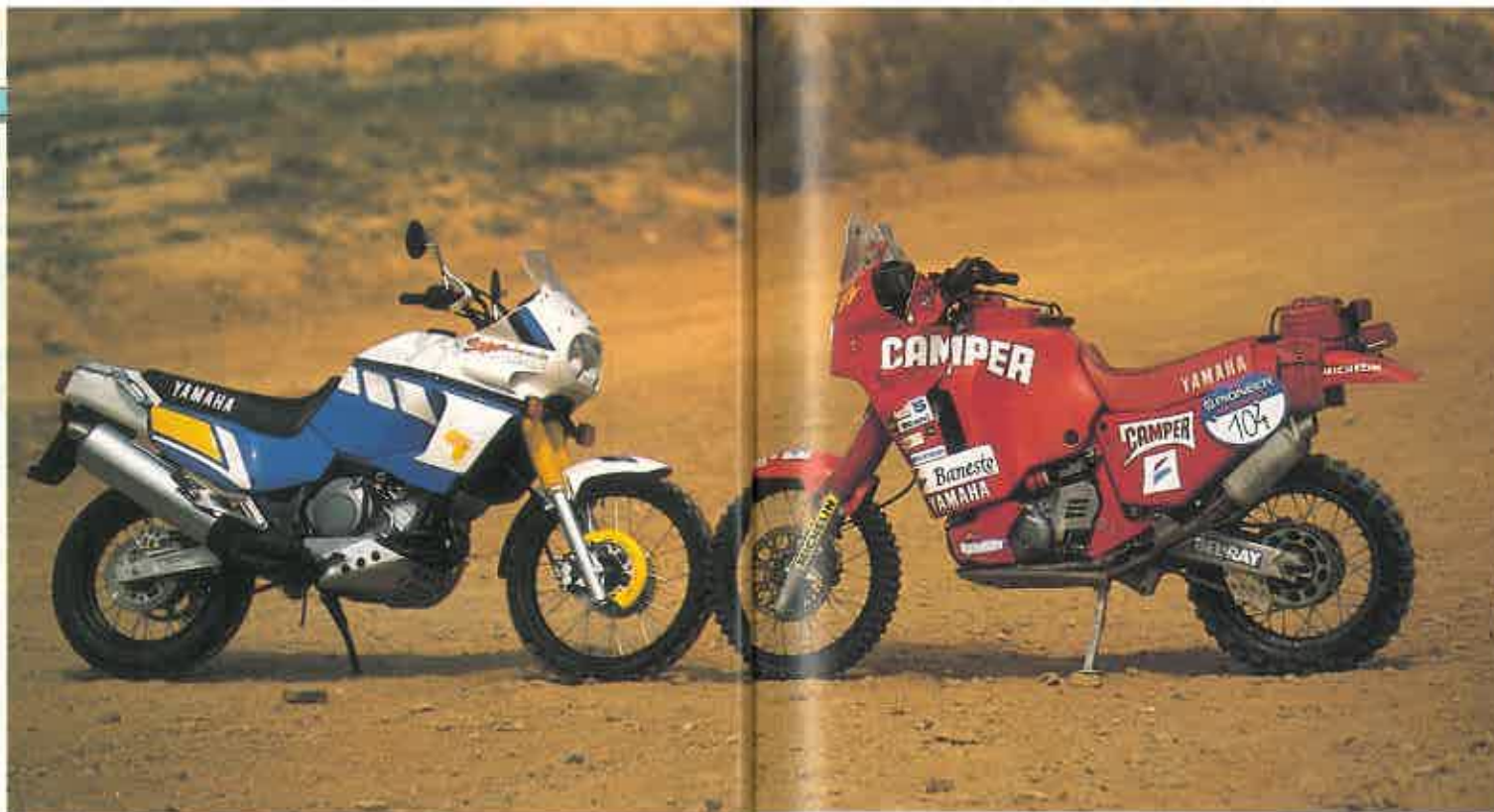
INSTRUMENTAL DE PRECISION. La Yamaha de Carlos Mas recibe uno de los más sofisticados sistemas de navegación para orientarse incluso en las peores condiciones climatológicas.



jo del depósito de la derecha y en el que a veces le poníamos también gasolina, mientras que como en la moto vieja, aquí también el chasis sirve de depósito de aceite». Y es que la autonomía es el gran problema: «Nosotros calculamos que con los cincuenta y seis litros podemos hacer entre 425 y 430 kilómetros». Lo que da un consumo de unos trece litros a los cien kilómetros... Ya que hablamos de los depósitos y la autonomía hemos de citar el nuevo carenado: «Es de Kevlar y protege mucho, tal vez demasiado porque no te da el aire y pasas mucho calor» suspira el piloto.

El motor es la gran diferencia entre esta moto y la anterior y si externamente es similar al de la Super Teneré, por dentro no hay nada igual... «Para empezar tiene 50 centímetros cúbicos más, es decir que cubica 800. De lo «de dentro» sabemos muy poco porque no nos lo dicen... Lo más importante es que hay cuatro válvulas por cilindro, cinco velocidades, dos carburadores Keihin, escape especial y «dicen» que tiene la biela más larga que el modelo de serie para ganar bajos y así el motor es más elástico y más fácil de llevar. En cuanto a la potencia es de 85 caballos a un régimen que estimamos entre la diez y las doce mil revoluciones...» Con todo ello la velocidad punta ya hemos dicho que se acerca a los doscientos por hora...«Yo a esa velocidad no he lle-

TODAVIA HAY CLASES.
Aunque se puede adquirir una Yamaha Super Teneré por poco más de un millón de pesetas, la que utiliza Carlos Mas en los raids cuesta treinta y cinco. No es por nada que es una de las señoras del desierto capaz de devorar miles de kilómetros sobre las dunas a velocidades espeluznantes para cualquier neófito en el todo terreno.



gado nunca, a fondo he ido a ciento noventa, ciento noventa y cinco y a esa velocidad cogíamos a las Cagiva porque este motor se estira más que el suyo a altas vueltas» explica Carlos. Según el piloto éste es un motor muy fiable: «Sí puesto que con dos hemos hecho todo el Dakar,

mientras que necesitamos tres monocilíndricos en la pasada edición». Este año la moto llevaba un refinamiento que Mas no conocía en competición: el arranque eléctrico. «La verdad -nos dice- prefiero la patada porque la bicilíndrica se pone en marcha con más facilidad que la otra y



DIFERENCIAS CONTUNDENTES
Como se puede apreciar en estas dos fotografías, la diferencia de basculante entre la moto de serie y la de carreras es muy acusada. No obstante, Carlos Mas desearía un amortiguador aún más eficaz que el actual.

ganaríamos tres o cuatro kilos, pero es muy cómodo.» Ya que hablamos de pesos digamos que esta moto pesa lo mismo que una de serie: 195 kilos en vacío, y según Mas esto significa un handicap de quince kilos con respecto a las Cagiva.

Un apartado en el que las Yamaha habían apostado fuerte era el de la navegación, tanto es así que se diseñó un sistema con el que se podía programar la etapa y se tenía constantemente el rumbo y la posición exacta. «Pero al final nos lo prohibieron y tuvimos que anularlo».

Para Carlos Mas ésta es una gran moto, pero después de competir con ella en el Dakar siempre hay unas cuantas cosas que él cambiaría o, mejor dicho, que él pediría a los ingenieros de Yamaha: «Lo ▶

Sin Driving.

Con Driving.



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



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



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

Ray-Ban
for Driving

Diseñadas para conducir.

BAUSCH & LOMB

CUESTION DE PESO.

Uno de los aspectos mejorables de la Super Teneré Oficial según el piloto español es su reparto de pesos. El centro de gravedad resulta todavía muy alto y el peso de 260 kilos a casi doscientos por hora plantea serios problemas de pilotaje.

Pero cuando realmente el piloto español se lanza en su hipotética carta a los Reyes Magos es cuando formula un deseo que le representaría multiplicar sus posibilidades de victoria: «Lo que verdaderamente quiero son dos motos oficiales para 1991 porque con una sola no tengo las mismas posibilidades que franceses o italianos. En estos equipos el líder dispone de las piezas de su escudero, cosa que no es mi caso ya que las motos de Gil o Riba tienen poquísimas piezas compatibles con la mía. Creo que mi equipo ha demostrado suficientemente su valía en los últimos años para merecer un fuerte apoyo de Ya-

LA VOZ DE LA EXPERIENCIA.

Nuestro mejor piloto de fuera carretera nos aclaró todas las dudas que plantea esta impresionante Yamaha. Su mayor deseo para el próximo Dakar sería que sus compañeros de equipo dispusieran de una igual para servirle de asistencia ante los equipos franceses e italia-



primero que les pido es que se rebaje el peso, también he hablado antes del problema de frenos y de amortiguador.

Asimismo pienso que se tendría que bajar el centro de gravedad de los depósitos y hacer más reducido el tablero de mandos: yo agruparía en una sola pantalla el lector de kilometros y el compás....»

maha». Cuando Mas pronuncia estas palabras lo hace seguro de sí mismo. Seguro de lo que él y su equipo son capaces de hacer. Al fin y al cabo ya lo han demostrado en las pistas africanas.

José Luis Aznar
Fotos: Esteban Delgado

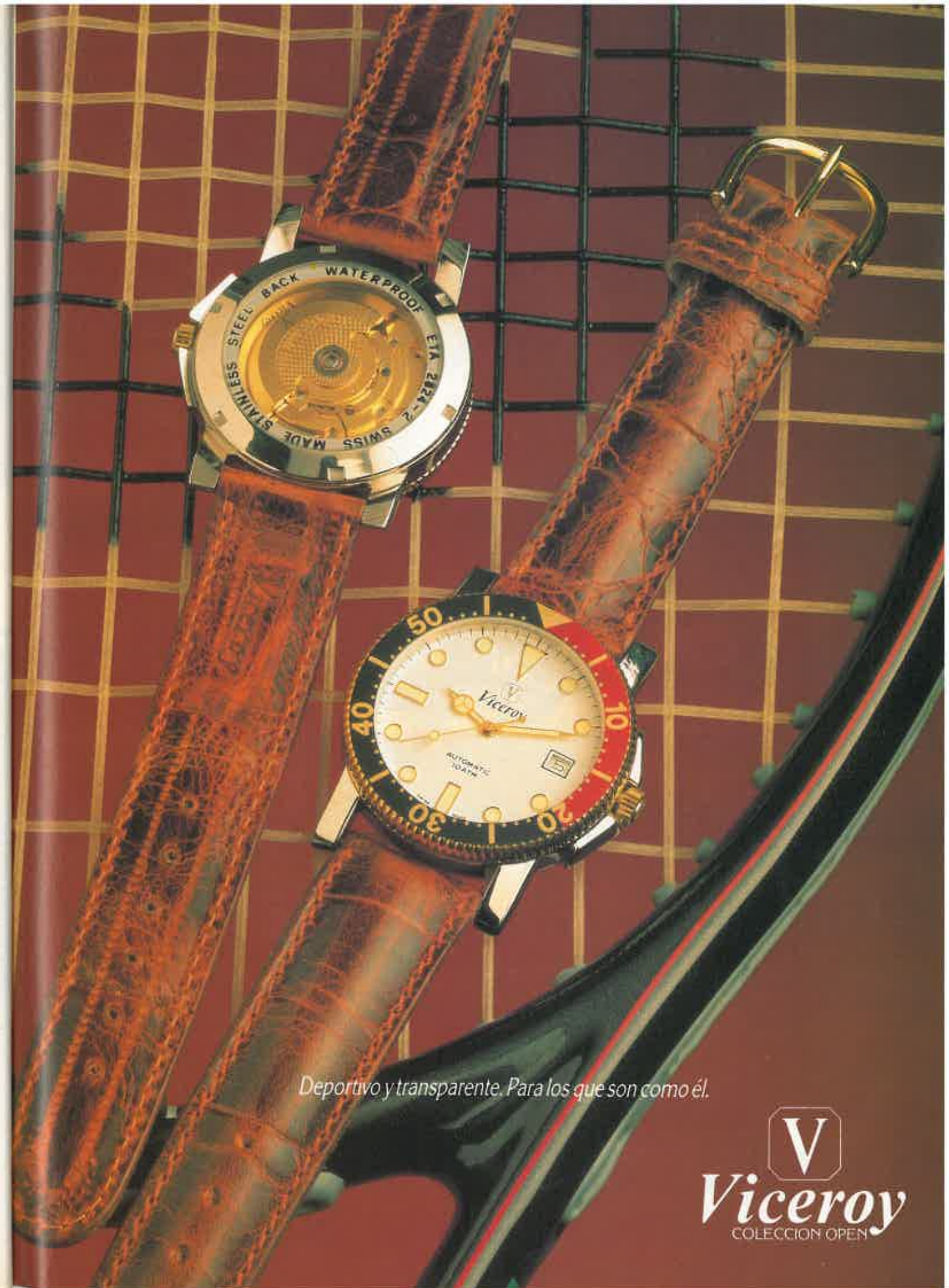
AL MANILLAR DE LA BESTIA

ESTE año las cosas comienzan bien porque no hay que dar aquella bestial patada para poner en marcha la Yamaha. Para ello basta el botoncito... Una vez encaramado, tocando al suelo sólo alternativamente con la puntera de una u otra bota, la impresión sigue siendo fuerte, sobre todo cuando se escucha el sonido del motor. Este suena como el de un coche de carreras, es realmente impresionante. Sin embargo cuando la moto se pone en movimiento las cosas cambian. Esta se hace amiga tuya. Sabe ser dócil y obediente, incluso mansa si no se pasa uno con el acelerador. Sólo el cambio requiere un esfuerzo notable con el pie, tanto que parece que no funcione como es debido y obliga a concentrarse cada vez para no «meter la pata». Hay que embragar a fondo y darle al pie con decisión. Sólo así entran las marchas correctamente.

Decíamos antes que es una moto dócil y obediente cuando se es cuidadoso con el acelerador. Pero cla-

ro, es una moto de carreras y hay que darle al mango. Es entonces cuando las cosas cambian, cuando su verdadero carácter sale a la luz. Entonces el motor muestra esa potencia exhuberante, pero dentro de todo dosificable, puesto que desde bajos regímenes va empujando con fuerza. Ya que la probamos en terreno muy blando no hay miedo a que la cola se vaya de golpe y en cambio es una gozada, cuando nos vamos adaptando, el controlar el derrapaje con el acelerador. Da igual hacerlo en primera o segunda, la moto empuja siempre y sin tibeos.

En cuanto a la maniobrabilidad, dados las dimensiones y el peso, esta no es su mayor virtud: la moto sólo obedece cuando uno se impone a ella. Eso es algo que para nosotros no es muy fácil, pero que vérselo hacer a Mas es todo un regalo para la vista. Realmente lo que esta motocicleta pide es darle siempre gas, y en cuanto uno se acostumbra ella es tu mejor amiga.



Deportivo y transparente. Para los que son como él.

V
Viceroy
COLECCION OPEN

PREVENIR MINUSVALIAS

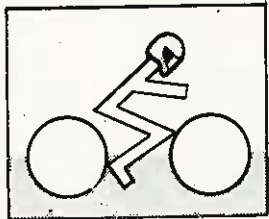


128
PROMOCIÓN

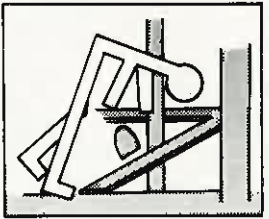
de ti depende



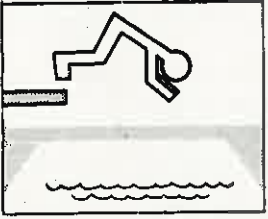
Usa cinturón y reposacabezas conduciendo tu automóvil



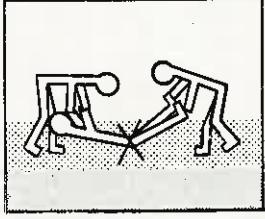
Usa casco en tu moto



Cumple rigurosamente las medidas de seguridad laboral



No practiques deportes temerarios ni actuaciones imprudentes



Si quieres ayudar a los heridos no los muevas, avisa a una ambulancia



COCEMFE

DEPORTE



JORDI GENE

UN AGITADO FIN DE SEMANA



Manuel Madrid
Enviado especial

COINCIDIENDO con la carrera de Fórmula 3 puntuable para el Campeonato Británico que se disputó el pasado día 7 de este mismo mes en el circuito de Silverstone y en la que tomaba parte Jordi Gené, la más firme promesa de nuestro automovilismo,

tuvimos la ocasión de compartir con él un fin de semana en Inglaterra.

Debido al inconveniente que le supone tener que cumplir el servicio militar, aunque las autoridades militares le facilitan toda clase de permisos para poder cumplir su programa deportivo, se ve obligado a

FRENÉTICO FIN DE SEMANA.

Jordi Gené en Inglaterra tiene muy poco tiempo libre, sólo unos pocos momentos de relax en Londres.

realizar un buen número de viajes en avión: «Las carreras y los entrenamientos cronometrados se disputan normalmente los domingos, o en algunas ocasiones los lunes que son fiesta en Inglaterra. En cualquier caso, siempre que no tengo entrenamientos libres salgo de Barcelona el viernes por la tarde, procuro coger el avión de Iberia de las 17,05 horas para llegar a Inglaterra a una hora razonable». Nada más poner pie en la capital inglesa comienza un agitado y frenético fin de semana. «Al bajarme del avión en Londres lo primero que hago es ir a alquilar un coche, ya que de momento no tengo un mío. Después voy hacia el hotel, siempre procuro que no esté muy lejos del circuito, en esta ocasión que la carrera es en Silverstone me alojo en un pueblo que se llama Weedon, que está a unos quince minutos del circuito, esto me da una buena movilidad».

Los sábados generalmente son de una relativa calma: «Siempre aprovecho este día para ir al centro de Londres y realizar alguna compra, si me hacen falta unos guantes, una visera nueva, etc. Después me voy hacia el circuito a ver a los mecánicos y ver las modificaciones que se han introducido en el coche, también hablo con el ingeniero y comentamos las novedades del coche. Los sábados por la tarde también suelen ser las verificaciones para que la gente llegue al domingo lo menos cansada posible. Después de esto me voy al aeropuerto a recoger a mi padre, que siempre que puede viene a verme correr, prefiero ir a buscarlo yo porque es una tontería alquilar otro coche». El sábado tras una cena ligera hay que irse pronto a la cama, porque el domingo desde muy pronto espera una dura jornada.

El domingo suena el despertador a las 6,30 horas, una ducha rápida, un desayuno suave y hay que partir hacia el circuito: «Hay que intentar estar en el circuito como muy tarde a las ocho de la mañana y hay que procurar estar muy despejado



DE COMPRAS EN LONDRES.

Los sábados por la mañana que dispone de tiempo libre aprovecha para hacer compras.

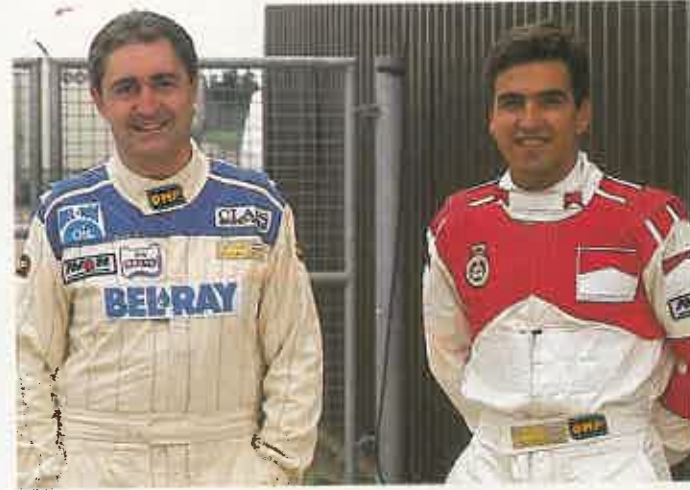
porque alrededor de las nueve comienza la primera sesión de entrenamientos cronometrados y hay que rendir al máximo; al ser tan pronto el aire es más frío y los motores se oxigenan mejor y por lo tanto corren más, siendo ésta la mejor ocasión de realizar un buen crono». Una vez finalizada esta primera manga de entrena-

mientos, que suelen durar entre veinte, veinticinco minutos, Jordi Gené se reúne en su motorhome con el ingeniero de su equipo y durante un espacio de media hora dialogan acerca de los problemas que han podido surgir, o simplemente de la forma de mejorar el coche. «Es muy importante mantener una estrecha relación con todos los integrantes del equipo y hablar sobre los problemas que pueden surgir». Hasta que llega la segunda manga de entrenamientos Gené se puede permitir un poco de relajación y otra vez se vuelve a subir al coche para intentar mejorar su registro anterior; una vez finalizada esta segunda sesión de nuevo se vuelve a reunir con el ingeniero para ver la forma de poner el coche lo más a punto posible de cara a la carrera. Después de una comida lo más ligera posible en el camión del equipo espera a que llegue el momento de la carrera, que suelen ser alrededor de las cuatro de la tarde. Poco antes comienzan a calentar el coche, después salen a la pista para formar la parrilla de salida; tras la vuelta de calentamiento se pone el semáforo verde y le esperan veinticinco vueltas de lucha al máximo. Nada más cruzar la línea de meta los mecánicos recogen todo y Gené de nuevo se reúne con el ingeniero para hablar de cómo ha transcurrido la carrera y qué se puede mejorar en el coche. «Una vez que ha acabado la carrera volvemos al hotel y si el fin de semana siguiente no tengo carrera cojo el avión de vuelta a España para seguir con el servicio militar, si tengo carrera me quedo toda la semana en Inglaterra para poner a punto el coche».

En la carrera que estuvimos con Jordi Gené que se disputó en Silverstone, la primera sesión de entrenamientos no comenzó muy bien para nuestro piloto. Al principio el motor del coche parecía funcionar bien, pero a la hora de salir a la pista le falló el potenciómetro electrónico del acelerador, lo que motivó una importante pérdida de tiempo. Tan sólo pudo

CAMBIO DE IMPRESIONES.

Serdá, que también compete en F-3, comparte opiniones con Gené.



girar diez minutos, ocupando al final el puesto dieciséis. En la segunda manga cronometrada el problema lo solucionaron pero la pista estaba más lenta y no pudo mejorar el tiempo anterior. Al final de las dos mangas Gené se quejaba del rendimiento de su motor y de que sus rivales que llevan motores Spiess-Volkswagen similares al suyo equipan un sistema de inyección electrónica Bosch nuevo. Jordi Gené espera que en las próximas carreras su coche también lo equie. En la carrera realizó una buena salida consiguiendo pasar por meta en la primera vuelta en el puesto trece, pero dos vueltas más tarde tuvo que ser suspendida para retirar el coche de Rickett que accidentado había quedado en mitad de la pista. En la segunda salida volvió a arrancar bien ganando una posición más, pero a medida que los neumáticos se fueron degradando el comportamiento del coche empeoró considerablemente cruzando la meta al final en duodécima posición. Una buena clasificación si tenemos en cuenta que ha sido el primer piloto de Reynard clasificado, los once primeros fueron Ralt, y el primer piloto debutante en la clasificación. La carrera la ganó el finlandés Mika Salo; también tomaba parte otro piloto español, Juan Serdá, que participa en la clase B, una categoría reservada a coches con más de un año. Después de una magnífica actuación consiguió vencer en esta clase. ○

HOMBRE FUERTE DE REYNARD



ESTE año los grandes dominadores del Campeonato Británico de F-3 son los Ralt, buena prueba de ello es que en esta última carrera en Silverstone los once primeros coches clasificados eran de esta marca. Esto ha provocado una importante huida de pilotos que antes corrían con Reynard hacia Ralt. Jordi Gené está consiguiendo ser el piloto que participa con chasis Reynard mejor clasificado, mejor incluso que los pilotos oficiales de la marca, esto ha propiciado que los responsables de Reynard le hayan confiado a él y a Techspeed Racing, equipo con el que compete, la evolución de un nuevo coche. De hecho ya dispone de material prioritario de la marca y espera poder contar con un coche nuevo en breve, coche que tendrá que evolucionar para intentar plantar cara a los Ralt. En la carrera disputada en Silverstone estuvo presente el máximo responsable de Reynard, Adrian Reynard, que se interesa personalmente de los progresos de Jordi Gené.

DISTINCION

En el hotel con más clase de Jerez para su estancia de negocios o visita a la ciudad.



HOTEL JEREZ

Avda. Alcalde Alvaro Domecq, 35
11405 Jerez de la Frontera
Tel.: (956) 30 06 00 Télex 75059

Central de Reservas: Velázquez, 47 6.ª - 28001 Madrid
Tel.: (91) 435 58 91. Télex 23679. Fax (91) 276 50 46



CIGA HOTELS

Austria · España · Estados Unidos · Francia · Italia · Japón

TOUR DE CORCEGA

AURIOL, EL CORSO

No son estos tiempos en los que se concedan patentes de corso. Atrás han quedado ya las historias de galeones, del oro español o de nombres reales como los de Francis Drake o míticos como los del Corsario Negro. Pero la tercera victoria consecutiva de Didier Aurioi en la isla de Córcega, igualando el récord de Bernard Darniche en los años 1977, 1978 y 1979, han convertido el asfalto corso en dominio absoluto del piloto de Montpellier, que ha vuelto a lograr para Lancia el deseado triunfo.

Esteban Delgado

Enviado especial

SIN embargo, la alegría demostrada en el podio tanto por Aurioi, como el ingeniero Lombardi o los mecánicos del equipo estuvo plenamente justificada. Si tras la primera etapa dejábamos a Carlos Sainz como líder del 34 Tour de Corse (ver MOTOR 16 nº 342), la respuesta del francés no se hacía esperar y ya en el primer tramo de la segunda, Aurioi pasaba a ocupar una primera posición que ya no abandonaría. Ni siquiera un error de sus mecánicos al montar en su Lancia Delta Integrale 16V tres neumáticos Michelin S43 y un S02 atrás en el décimo tramo cronometrado le impedían lograr el mejor tiempo, llegando a la neutralización de Alba Serena con 21 segundos ventaja sobre su desesperado compañero Yves Loubet y 1 minuto 10 segundos sobre Carlos Sainz.

Esa diferencia no varió mucho a lo largo de la siguiente etapa cuando surgieron diversos fallos de encendido a bajo régimen, debido al sensor del motor defectuoso. Ni tan siquiera el último día cuando, como es casi una tradición, Aurioi sufría un pequeño encuentro con una vaca en las cronometradas situadas a lo largo de la costa entre Calvi y Porto, en el que dañaba ligeramente una aleta de su Lancia. Pero el gato que salió a su encuentro en la vigésima sexta especial debía ser negro, pues un tramo más tarde, en el de Vico-Ambiegna, a tres kilómetros de la salida, el diferencial anterior del Lancia Delta Integrale 16v nº 1 se rompía.

Dentro del habitáculo, el terror. Didier Aurioi sólo pensaba en llevar su vehículo hasta el final del tramo sin dañar en exceso la transmisión para llegar a Ajaccio y sumar algunos puntos, por pocos que fuesen, en su casillero. Su copiloto llamaba por radio al ingeniero Lombardi que ordenaba sus peones para recibir a su primer piloto. La diferencia de 1m 22s que Aurioi llevaba a Carlos Sainz quedaba reducida a tan sólo 24 escasos segundos y con la incógnita de saber cuánto tiempo iba necesitar para poder continuar con un mínimo de garantías. A los dos mecánicos dispuestos en un principio, al final del tramo se les unían ocho más llegados en dos viajes del helicóptero con Rino

Motor 16 / 95





MAGNIFICO RESULTADO. Carlos Sainz se ha tenido que conformar en esta edición del Rallye Tour de Corcega con la segunda posición, un resultado magnífico que catapultó al español al segundo puesto de la clasificación del Mundial.



PRIMER TRACCION A DOS RUEDAS. El francés François Chatriot con un BMW M-3 fue el primer clasificado con un vehículo de tracción a dos ruedas ocupando el tercer puesto del podium.

Buschiazzo al frente. Quedaban 50 minutos para cubrir 26 kilómetros de enlace hasta la neutralización de Baleone, la mitad previstos inicialmente para asistencia. Pero la sustitución del diferencial requiere normalmente de 35 a 45 minutos. Sin pensar en ello los hombres de Lancia se lanzaban maquinalmente a su trabajo, completando la operación en tan sólo 21 minutos. Un auténtico récord.

«Que suerte tiene, que suerte tiene» eran las palabras de Carlos Sainz mientras contemplaba como de espaldas Didier Auriol y Bernard Ocelli saludaban a su público desde el capó de su vehículo en el podio. Una situación que al piloto español le traía el desagradable recuerdo del último RAC de Inglaterra cuando igualmente él sufrió la rotura de la transmisión de su Toyota a dos tramos del final, que le costó esa tan ansiada victoria que algún día debe llegar.

Después de haber estado a punto a finales del año pasado de pedir a Ove Anders-



son su baja para el Tour de Corse ante el terrible potencial demostrado por los Lancia en el asfalto de la última noche del rallye Sanremo, los 15 puntos logrados por el madrileño deberían tener el mismo sabor de la victoria. A dos años del debut del Toyota Celica GT-Four, la situación ha cambiado mucho en el seno del Toyota Team Europa. La forma de trabajar de los mecánicos es totalmente distinta; la táctica incluso diferente, más parecida al estilo italiano, arriesgando a salir incluso sin rueda de repuesto ni gato para dejar el peso del vehículo japonés en 1.148 kilos contra los 1.179 de verificaciones, ¡once menos que el Lancia!, situando un neumático en cada cruce del recorrido en caso de necesidad.

Pero si hay que buscar una causa para justificar ese precioso segundo puesto hay que hacer mención del incidente sufrido por Carlos Sainz en el séptimo tramo cronometrado, cuando abriendo la pista se encontraba un Peugeot 205 blanco manio- ➤

BRUNO SABY. El piloto de Lancia-Francia con un Delta Integrale 16v, después de sufrir diversos problemas mecánicos, se tuvo que conformar con la cuarta posición.

EL TALENTO EN DIESEL.



PEUGEOT 405 DIESEL.

AHORA EL TALENTO SE EXPRESA EN DIESEL.

PEUGEOT 405 DIESEL, LA SINTESIS PERFECTA DEL TALENTO

DE PEUGEOT UNIDO A SUS MITICOS MOTORES DIESEL. TODA UNA

ADMIRABLE EXPRESION DE TALENTO.

CON DOS MOTORIZACIONES: EL MOTOR ATMOSFERICO DE 1.905 C.C.

Y EL TURBO INTERCOOLER, LA ULTIMA APORTACION TECNOLOGICA

DE PEUGEOT AL DIESEL, QUE PERMITE ALCANZAR LOS 180 KM/H.

CON UN CONSUMO DE SOLO 4,6 LITROS DE GASOIL A 90 KM/H.

O LO QUE ES LO MISMO: 1.300 KM. SIN REPOSTAR. ¡ADMIRABLE!

Y, POR SUPUESTO, EL DISEÑO, LA TECNOLOGIA, EL EQUIPAMIENTO

Y EL CONFORT QUE HAN HECHO DEL PEUGEOT 405 LA MAXIMA

EXPRESION DEL TALENTO DE PEUGEOT.

UNA LINEA DE ELEGANTE BELLEZA CON UN COEFICIENTE AERODI-

NAMICO DE 0.31 CX, CRISTALES ENRASADOS, PARAGOLPES INTE-

GRADOS, SPOILERS... TODO LO QUE HACE DEL PEUGEOT 405 DIESEL

UN VEHICULO QUE DESPIERTA LA ADMIRACION POR DONDE PASA.

TRACCION DELANTERA, MOTOR TRANSVERSAL, SUSPENSION INDE-

PENDIENTE A LAS CUATRO RUEDAS, FRENO DE DISCO OPCIONAL

CON SISTEMA ANTIBLOQUEO (ABS). TODO UN COMPENDIO DE

TALENTO SOBRE LA MARCHA. COLUMNA DE DIRECCION DE INCLI-

NACION VARIABLE, ASIENTOS CON REGULACION LUMBAR, ELEVA-

LUNAS ELECTRICAS, BLOQUEO DE PUERTAS CENTRALIZADO Y HASTA

DIRECCION ASISTIDA Y AIRE ACONDICIONADO.

TODO EL CONFORT MAS SOFISTICADO PARA SENTIR EL PLACER DE

CONDUCCION KILOMETROS Y KILOMETROS SIN PAUSA.

PEUGEOT 405 DIESEL. EL TALENTO EN DIESEL.

Y EL RESTO ES SILENCIO.

**PEUGEOT 405 DIESEL
EXPRESION DE TALENTO.**



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso



RECLAMACION INFRUCTUOSA. Tras el incidente que sufrió Sainz al encontrarse en plena cronometrada un coche cruzado en medio de la carretera efectuó una reclamación, que fue rechazada.

brando, a punto de introducir la quinta velocidad, pasando el Toyota a cerca de 160 kilómetros por hora por los pelos.

Este hecho desconcentraba a Sainz que efectuaba una reclamación en la neutralización de Porto Vecchio, que era finalmente desestimada. Ello le llevaba a cometer un error de neumáticos en el noveno tramo al salir con Pirelli D4 contra los intermedios Michelin T11 de los Lancia, perdiendo 17s frente a Auriol. Situación que podía haber sido a la inversa, como quedó demostrado dos cronometradas más tarde cuando Sainz dispuso de los neumáticos intermedios logrando el mejor crono. Aun así, sobre terreno seco y alta temperatura los famosos D4 que tan buen resultado dieron en Montecarlo no duraban más allá de 17 kilómetros y los experimentales D2 «rosso» que no se habían podido probar durante los ensayos, contruidos para las largas pruebas cronometradas corsas, no dieron el resultado esperado.

Sin olvidar a los compañeros de los dos protagonistas, el corso Yves Loubet puede haberse vestido el mono del Martini-Racing por última vez. En su decimotercer Tour de Corse, el piloto de Porto Vecchio realizaba una excelente segunda etapa, recuperando tiempo a Auriol tras acertar con la anchura correcta de sus neumáticos Michelin. Pero en la tercera etapa, antes del reagrupamiento de Corte, la ruptura del semieje posterior ocasionaba un trompo llegando a su asistencia para descubrir que igualmente el semieje anterior estaba roto, penalizando cuatro minutos para cambiar el diferencial Ferguson además de tener que afrontar el siguiente tramo con problemas de transmisión que le llevaban al final al abandono.

Tampoco la carrera del piloto de Lancia-Francia, Bruno Saby, estuvo exenta de problemas. A los de dirección asistida, no resueltos hasta limpiar de partículas metálicas con un imán el fluido de la servodirección, hubo que sumar problemas de frenos prácticamente durante las dos siguientes etapas que le impidieron acercarse a su máximo rival, el piloto del BMW M-3 Francois Chatriot.

Por su parte el otro piloto de Toyota, el alemán Armin Schwarz, debía retirarse después de romper el cambio de su vehículo, tras una fuga de aceite que dejaba la prueba en la que abandonase el alemán con 6 kilómetros regados de resbaladizo aceite.

Tras Auriol y Sainz, François Chatriot cumplía su objetivo de consolidarse en el campeonato francés, logrando la tercera posición con su BMW M3. Sin estar afectado por el uso de la brida, con las mejoras introducidas por Prodrive esta temporada (régimen máximo de motor 9.000 rpm, mejor curva de potencia, embrague bidisco de carbono y 295 CV), además de tres semanas completas para entrenar; se esperaba algo más del líder francés. La vuelta al uso de las relaciones normales de la caja de cambios en la segunda etapa no representó un cambio significativo en los tiempos de Chatriot, no teniendo más



SORPRENDENTE RESULTADO. El austriaco Raimund Baumschlager logró clasificar su Volkswagen Golf GTI 16v en una increíble quinta posición.



EMOCION ENTRE LOS PUEQUEÑOS. Poggi con su pequeño Citroën AX Sport consiguió clasificarse delante de los Gr. N más potentes y eficaces que el suyo. Balesi con un Renault 5 GT Turbo fue el primer Gr. N.



MARC DUEZ Con el Ford Sierra Cosworth que acusa ya una falta de competitividad a pesar de su esfuerzo no pudo realizar una buena actuación.

problemas que el bloqueo de la caja en tercera velocidad un tramo antes de la prevista sustitución por precaución. A partir de ese momento, ante la imposibilidad de seguir a los líderes de cerca, el piloto de BMW se dedicó a probar neumáticos, limitándose a llegar a Ajaccio conservando ante todo su preciada tercera posición.

Entre los tracción delantera sorprendente quinta posición lograda por el austriaco Raimund Baumschlager y su VW Golf GTI 16V, después del abandono de François Delecour, su más directo rival que se vio apeado de la carrera por la rotura del motor de su Peugeot 309 GTI e impensable sexta plaza para el pequeño Citroën AX Sport del local Laurent Poggi, acabando por delante de los más potentes y competitivos grupo N según consignas de Guy Frequelin, con un vehículo de 1.300 c.c. y no más de 125 caballos de potencia.

Entre los grupo N, la cerrada lucha se decantaba de parte del concesionario Re-

CLASIFICACIONES

1º, Auriol-Ocelli (Lancia Delta Integrale 16V), 6 horas, 45 minutos, 16 segundos; 2º, Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 36s; 3º, Chatriot-Perin (BMW M3), a 3m 49s; 4º, Saby-Grataloup (Lancia Delta Integrale 16V), a 5m 56s; 5º, Baumschlager-Zeltner (VW Golf GTI 16V), a 36m 10s; 6º, Poggi-Buresi (Citroën AX Sport), a 38m 14s; 7º, Balesi-Cirindini (R5 GT Turbo), a 38m 49s; 8º, Oreille-Roissard (R5 GT Turbo), a 40m 21s; 9º, De Martini-Gibellini (Audi 90 QUattro), a 46m 04s; 10º, Polo-Sauvage (R5 GT Turbo), a 46m 40s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Sainz y Loubet; TC 2, Loubet; TC 3-4, Sainz; TC 5-30, Auriol

MUNDIAL DE MARCAS

1º, Martini-Lancia, 77; 2º, Toyota, 54; 3º, BMW, 14; 4º, Mazda, 12; 5º, Mitsubishi y Volkswagen, 10

MUNDIAL DE PILOTOS

1º, Didier Auriol, 55; 2º, Carlos Sainz, 40; 3º, Massimo Biasion, 32; 4º, Juha Kankkunen, 27; 5º, Dario Cerrato y Bjorn Waldegaard, 20

COPA FIAT GRUPO N

1º, Alain Oreille, 24; 2º, Patrick Njiru, Patrick Balas, Jorge Recalde y Claude Balesi, 13

COPA DE DAMAS

1º, De Martini, 18; 2º, Aitken, 9

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Auriol	18	6	4	2	0	0
Sainz	9	10	4	4	3	1
Loubet	7	5	0	1	0	0
Chatriot	1	3	15	6	3	2
Saby	0	1	6	13	4	6
Schwarz	0	1	3	2	3	3

nault de Porto Vecchio, Claude Balesi que superaba a Antoine Albertini (Alfa 75 Turbo), que rompía una rótula, a Jean Pierre Deriu (Ford Sierra Cosworth), turbo más suspensión y a François Serpaggi (Ford Sierra Cosworth) que erraba sus neumáticos bajo la lluvia. La segunda posición era para el actual líder de la Copa FIA, Alain Oreille, cuyo preparador, Simon, no accedía al ofrecimiento de Balesi de pasar a ocupar el liderato del grupo.

La Copa de Damas era finalmente para Paola de Martini, que se vio superada en todo momento por la francesa Christine Driano (Citroën AX Sport) que abandonaba con la suspensión rota y por la inglesa Louise Aitken, que tras mantener una cerrada lucha rompía el árbol de levas de su Opel Kadett GSI 16V.

TRAMO A TRAMO

Animada batalla oral entre Jean Marie Balestre y «Ayrton» Sainz en la conferencia de prensa final a raíz de la seguridad y cierre de los tramos cronometrados de los rallies en general y no del Tour de Córcega en particular, monsieur le President, en la que el piloto español lograba que el presidente de la FIA se levantara y se marchase.

Por cierto que a las presidencias de la FIA, FISA y Federación Francesa, Balestre acaba de sumar la de presidente de la Asociación de Automovil Clubs de Europa

El nuevo Toyota Celica no estará disponible hasta 1992, toda vez que en un error de producción estaba siendo equipado con el mismo intercambiador de calor que el modelo actual, su principal talón de Aquiles hoy en día.

Además de las Copas por su segunda posición en Córcega, Carlos Sainz volvía a España con las de su segunda plaza en Montecarlo, enviadas por el ACM a Alemania.

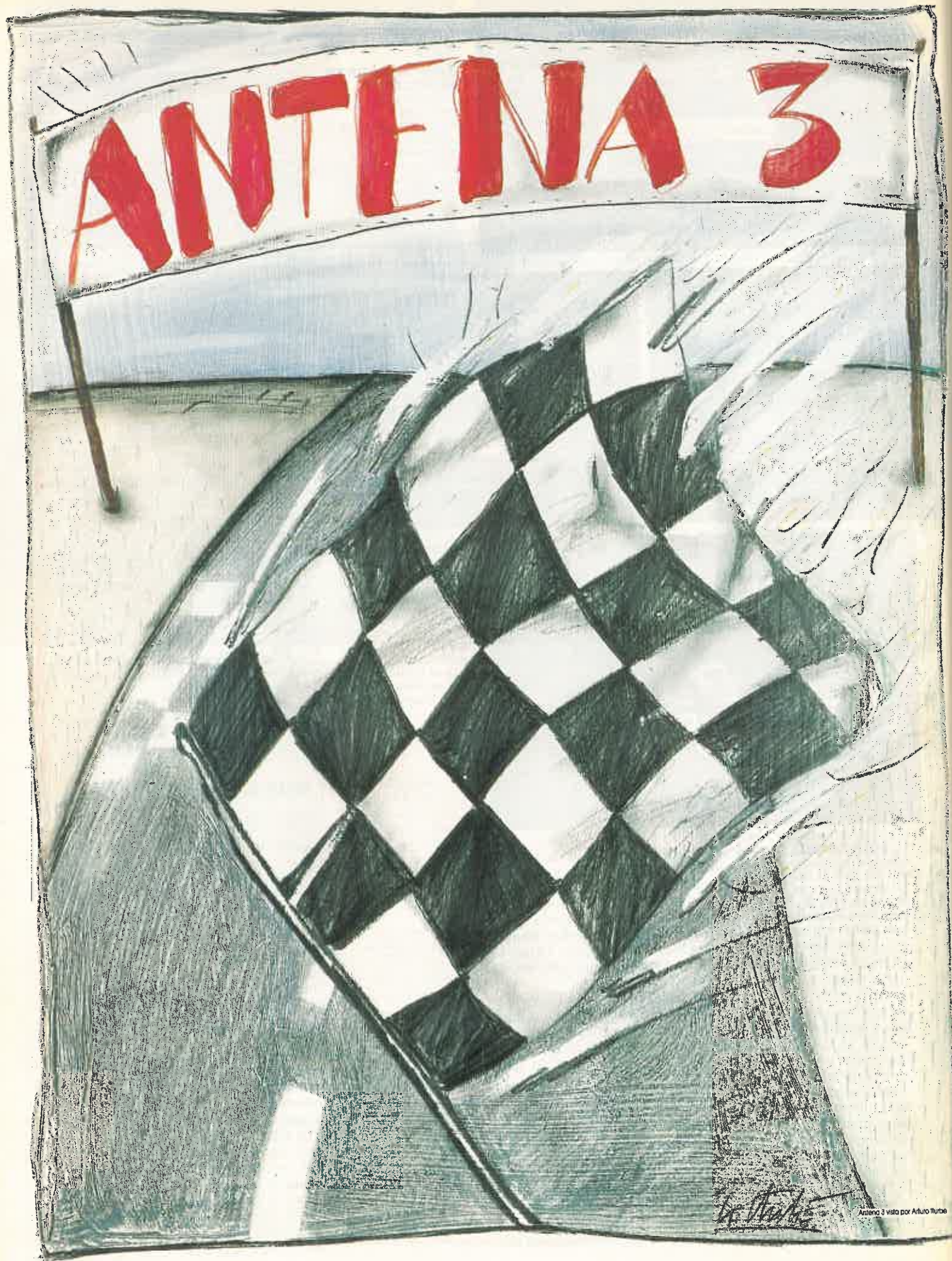
Casi es segura la participación del piloto español en Argentina, tema que se discutirá en las dos próxi-

mas semanas, como lo parece ser la de Erwin Weber y su VW Golf Rallye en la prueba sudamericana.

Todo parece dispuesto para la pronta reducción de la anchura de neumáticos y su limitación en el nuevo grupo R que debería entrar en vigor en 1994, manifestándose la FISA partidaria de los métodos empleados en Formula 1 para lograr la participación de las marcas en todas las pruebas del calendario.

La FIA ha vendido los derechos de imagen del campeonato del mundo de rallies a la empresa inglesa ISC que ya controla la Fórmula 1 y el campeonato mundial de motos. Lo que falta por ver ahora, que se ha negado el pase FIA a los periodistas de TV, es cómo piensan controlar la toma de imágenes en los tramos cronometrados, aunque la mano de Jean Marie Balestre, Bernie Ecclestone y compañía sea muy larga.

La sala de prensa tuvo que ser desalojada al final del rallye ante una amenaza de bomba, en medio de las habituales situaciones de huelga de la isla corsa que afectan a los ferries y a Correos.



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

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrera





G.P. DE SAN MARINO

POR FIN PATRESE

Después de la victoria de Riccardo Patrese sobre los Ferrari y los McLaren, ha surgido la esperanza de poder presenciar un Campeonato sin aburrimiento y con la emoción propia de la Fórmula 1. A partir de ahora, habrá que contar con los Williams-Renault antes de hablar de victoria.



SORPRESA Y DECEPCIÓN.

Riccardo Patrese desarrolló una carrera sin errores y se avistó la victoria. Para Nigel Mansell este Gran Premio fue un cúmulo de disgustos que desembocaron en su retirada. A pesar de haber arrancado con anticipación Gerhard Berger no fue penalizado. Ayrton Senna tomó la primera posición poco después de la salida.



Gigi Corbetta
Enviado especial

A los tifosi les gusta creer que el Commendatore protege la suerte de la Ferrari desde algún sitio del cielo, y puesto que se trata de hacer funcionar la imaginación, cabe creer que en este Gran Premio el «protector ferrarista» se ha ido a jugar al más con las musas de la gloria. Doscientos mil espectadores que con sus gorras y banderas rojas habían convertido el circuito de Imola en una fiesta más berme-llona que el primero de Mayo, se vieron obligados a presenciar una de las más amargas derrotas del Cavallino. Casi como por una complacencia divina, los tifo-

si se vieron compensados con la victoria de Riccardo Patrese, que llevó al Williams-Renault FW13B al triunfo con un poderío indiscutible. Además se trata de la primera victoria sobre pista seca que ha logrado tanto el motor galo como el nuevo Williams diseñado por Enrico Scalabroni. La derrota de Ferrari fue tan importante o más que la victoria de su rival británico. Frente a su público, y después del éxito de Alain Prost en el Gran Premio de Brasil, Ferrari tenía la imperiosa necesidad de vencer a su peor enemigo -McLaren-Honda- y desde luego quedar por encima de Renault y Ford, que suministran motores a Williams y Benetton respectivamente. Sin embargo, ocurrió lo peor; Gerhard Berger se situó segundo

con el McLaren-Honda MP4/5B y Alessandro Nannini logró ocupar la tercera plaza por delante de Prost, a los mandos del Benetton-Ford B190 retocado por John Barnard. En realidad, la tragedia ferrarista se mascaba en el ambiente desde las primeras sesiones de entrenamientos, en las que los McLaren y los Williams se mostraron más competitivos.

Para prevenir lo que se suponía, Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- mandó llamar a la plana mayor técnica a Maranello, para intentar «in situ» paliar los problemas de los nuevos monoplazas 641/2, retocados aerodinámicamente y en la suspensión por Scalabroni. En vista de lo que se acercaba, el ingeniero había perdido su calma de patriarca, y su compor-

IMOLA EN BREVE



A pesar de que en el contrato de Alain Prost con Ferrari, hay una cláusula que hace imposible la entrada de Senna en el equipo italiano mientras el «profesor» permanezca en él, se sabe a ciencia cierta que Ferrari ha hecho una propuesta en serio al campeón brasileño. A su vez, éste no ha descartado la posibilidad de una futura colaboración y ha expresado el deseo de tener como compañero a Thierry Boutsen.

Bruno Giacomelli, piloto de pruebas de Leyton House, ha pasado a sustituir a Garí Brabham en el seno de la escudería Life. En su estreno no logró dar ni siquiera una vuelta al circuito, por haber explotado el sofisticado motor life diseñado por el ingeniero Rocchi.

El profesor Dai Monte, responsable del Instituto de medicina deportiva de Roma y fisioterapeuta del futbolista Maradona, ha ideado y realizado un collar aplicable a los pilotos de Fórmula 1 para paliar los

problemas causados por la fuerza G en las curvas. Emanuele Pirro ha estrenado la primera unidad, y en vista del éxito Alain Prost ha solicitado inmediatamente otro.

Desde 1970, ningún Brabham pilotaba un coche que llevara su mismo nombre. Con el fichaje de David Brabham, esto ha vuelto a ser realidad. El tres veces Campeón del Mundo Sir Jack Brabham, padre de David, expresó el modesto deseo de ver a su hijo en la parrilla de salida cualquiera que fuera su posición. El deseo no se cumplió.

El accidente sufrido por Pierluigi Martini en la salida de Acque Minerale, cuyas consecuencias han sido insignificantes para el piloto, han preocupado seriamente a los técnicos de la FISA al ver que el chasis se partió literalmente por la mitad. En las pruebas de impacto, los chasis se someten a una fuerza lateral de dos mil kilos; sin embargo, en esta ocasión ocurrió algo explicable pero imprevisto.



NO PUDO AGUANTAR. El acoso de Riccardo Patrese a Riccardo Patrese a Gerhard Berger fue insostenible para el piloto de McLaren. En los últimos compases de la carrera, Berger desistió del intento de recuperar el liderazgo.



LOCURA Y DEVOCION. La afición de los doscientos mil tifosi presentes en Imola fue un espectáculo incomparable. La pasión por el Cavallino estuvo presente a lo largo de todo el fin de semana.

tamiento se parecía más al de un estudiante pendiente del aprobado de su tesis que a un sabio profesor de ciencias.

Mientras Senna se adjudicaba la pole-position con una vuelta al circuito que ha marcado un hito en la historia de Imola, rebajando en casi tres segundos el récord marcado el año pasado, Berger ocupaba la segunda posición seguido por Patrese y Boutsen, que lograron colocarse por delante de los Ferrari.

Nadie podía entender, y todavía menos Mansell y Prost, por qué la competitividad de los Ferrari 641/2 era tan precaria después de haber estado ensayando durante tres semanas en el mismo circuito. La justificación o excusa oficial se centró en un problema de los neumáticos de clasificación que Good Year no les proporcionó durante las pruebas del pasado mes de abril, y que por lo tanto cogió de sorpresa al equipo técnico. Sin embargo Prost estaba seriamente descontento de su coche y decidió utilizar el morro del viejo 641 para los ensayos del sábado, así como para la carrera. Por otra parte, durante las pruebas del viernes emplearon los nuevos motores 037 que alteraron totalmente el comportamiento de los 641/2 hasta el extremo de proporcionar peores resultados que con los propulsores 640 evolución utilizados en Interlagos. Al respecto, las lenguas de doble filo aseguran que las modificaciones aerodinámicas y de suspensión practicadas al Ferrari 641 diseñado por Barnard, no están en concordancia con la filosofía del coche y son un evidente cúmulo de errores.

De algún modo, la rivalidad entre Ferrari y McLaren, o mejor dicho entre Senna y Prost, ensombreció durante los entrenamientos la evidente competitividad de los Williams-Renault FW13B, que se puso de manifiesto durante la clasificación para la parrilla de salida, en la que Patrese precedió a Mansell en casi medio segundo.

La falta de rigor deportivo del director de carrera se vio con evidencia al no haber penalizado a Berger con un minuto por haber tomado la salida con el semáforo todavía en rojo. Esto le valió para poder tomar la primera posición, que le fue arrebatada inmediatamente por Senna que, al cumplirse la primera vuelta, ya había logrado una ventaja de medio segundo sobre su compañero. Sin embargo, la mala suerte visitó a Senna antes de completar la cuarta vuelta; una fisura en la llanta trasera derecha le hizo salirse de la pista, y la grava de la zona de seguridad no le



PROFESOR Y ALUMNO.

En esta ocasión Alain Prost se equivocó de estrategia. En los últimos compases de la carrera se vio superado por Alessandro Nannini y acosado por Nelson Piquet. El Ferrari 641/2 careció de competitividad.



SIEMPRE EN LA BRECHA.

En esta ocasión Jean Alesi no pudo desarrollar la carrera según sus planes. Cometió varios errores y terminó por dar un trompo que le costó una posición.

permitted salir para llegar a boxes y cambiar la rueda.

Poco faltó para que se anulara la salida del Gran Premio debido al accidente ocurrido entre Ivan Capelli, Roberto Moreno y Satoru Nakajima al llegar a la curva del Tamburello, lugar en el que se rueda a doscientos ochenta kilómetros por hora aproximadamente.

Con la retirada de Senna, el liderazgo de la carrera lo ocupó Thierry Boutsen, que se distanciaba progresivamente de Berger, que a su vez se veía acosado por Patrese. Como de costumbre, Mansell salió a la pista dispuesto a darlo todo y sin pensar en las limitaciones de su 641/2; sin embargo Prost se mantuvo en la quinta posición, al acecho de lo que pudiera pasar. Entre la décima vuelta y la décimo cuarta, el «profesor» empezó su remontada marcando dos veces consecutivas la vuelta rápida, y se encontró con la sorpresa de que tanto Boutsen como Berger y Patrese eran mucho más rápidos que él. Mansell, con el ansia de lucha que le caracteriza, adelantó a Patrese en la comprometida curva de la Tosa, después de que Boutsen entrara en boxes con la caja de cambios y el motor rotos.

Los problemas para Mansell empezaron en el momento de ir a doblar al insensato e indisciplinado Andrea De Cesaris que le cerró el paso, obligándole a salirse de la pista, operación en la que perdió más de dos segundos respecto a Berger. Al mismo tiempo, Prost entró en boxes a cambiar neumáticos, cosa que demostró el excesivo desgaste causado por su coche.

La agresividad de Mansell desencadenó un feroz acoso a Berger, y en el intento de adelantarlo el piloto de McLaren le cerró el paso echándole fuera de la pista. A pesar de la faena recibida, volvió al ataque

sin contemplaciones con la mecánica de su coche. Todo terminó para él con una humareda azulada, síntoma de la ruptura del motor.

Poco antes de cumplirse la vuelta cincuenta, Patrese fue a por Berger adelantándole con gran facilidad, y demostrando así el potencial de su coche y la estrategia que «Riccardone» llevó a cabo durante toda la carrera.

Al mismo tiempo, se desencadenó una lucha cerrada entre Prost y Nannini. El «Profesor» intentó por todos los medios evitar que un «alumno» le adelantara, pero fue imposible aguantar el ímpetu del italiano. Entre el Ferrari y el Benetton-Ford había una clara diferencia en las curvas lentas, donde Nannini disponía de mejor motricidad que Prost. Incluso en la penúltima vuelta, Nannini marcó el récord definitivo en carrera al registrar el tiempo de 1.27.156, equivalente a la media de 208.178 kilómetros por hora. A su vez, Patrese «breó» a Berger con cinco segundos de diferencia en el momento de la llegada, después de haberle adelantado con una facilidad pasmosa.

Lo más significativo de esta carrera fue la preocupante competitividad alcanzada por los Williams-Renault FW13B, capaces de poner en peligro la hegemonía del binomio McLaren-Honda. Por otra parte, la ruptura del motor de Mansell causada por intentar luchar al nivel de sus rivales fue decepcionante, aunque lo más descorazonador fue ver como tres coches equipados con motores Renault, Honda y Ford cruzaban la meta por delante del Ferrari del «profesor» en el circuito de Imola, que lleva el nombre de Enzo y Dino Ferrari. Hay cosas que no tienen perdón de Dios ni de los hombres, ni excusas que las justifiquen.

PARRILLA DE SALIDA

27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 23 230	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 23 781
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 24 444	5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 25 039
2. N. Mansell (Ferrari) 1 25 095	1. A. Prost (Ferrari) 1 25 179
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 25 230	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 25 761
19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 26 042	11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 26 682
12. M. Donnelly (Lola-Lamborghini) 1 26 714	15. M. Gugelmin (March-Judd) 1 26 836
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 26 838	8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 27 008
30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 27 068	26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 27 214
22. A. de Cesaris (BMS Dallara-Ford) 1 27 217	16. I. Capelli (March-Judd) 1 27 521
3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 27 532	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 27 564
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 27 613	14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 28 009
35. G. Fontek (Monteverdi Onyx) 1 28 111	33. R. Moreno (Eurobrun-Judd) 1 28 603
36. J. Letho (Onyx-Ford) 1 28 625	24. P. Barilla (Mamad-Ford) 1 28 667

NO PRECLASIFICADOS
B. Gachot (Coloni-Subaru) 1 33 554 C. Langes (Eurobrun-Judd) 1 34 272 B. Giacomelli (Brabham-Judd) 1 28 927

NO CLASIFICADOS
A. Caffi (Arrows-Ford) 1 28 699 M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 28 797 D. Brabham (Brabham-Judd) 1 28 927

CLASIFICACION FINAL

1º R. Patrese (Williams-Renault) 1 3055 478 2º G. Berger (McLaren-Honda) a 5 117 3º A. Nannini (Benetton-Ford) a 6 240 4º A. Prost (Ferrari) a 6 843 5º N. Piquet (Benetton-Ford) a 53 112 6º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta 7º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 8º M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 9º P. Alliot (Ligier-Ford) a 1 vuelta 10º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas 11º P. Barilla (Mamad-Ford) a 2 vueltas 12º J. Letho (Monteverdi Onyx-Ford) a 2 vueltas 13º E. Bernard (Lola-Lamborghini) a 5 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ayrton Senna 13 puntos, 2º Alain Prost y Gerhard Berger 12 puntos, 4º Riccardo Patrese 9 puntos, 5º Jean Alesi 7 puntos, 6º Nelson Piquet y Thierry Boutsen 6 puntos, 8º Alessandro Nannini, 4 puntos, 9º Nigel Mansell, 3 puntos, 10º Stefano Modena, 2 puntos, 11º Satoru Nakajima, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 9 puntos, 2º Tyrrell-Ford 7 puntos, 3º Williams-Renault 4 puntos, 4º Benetton-Ford 3 puntos, 5º Brabham-Judd 2 puntos

elf

el aceite nacido de la competición.



RALLYE DE TIERRA DE BALAGUER

TRELLES, METRO A METRO

El Lancia Delta de Gustavo Trelles y Arturo de la Puente nos tiene acostumbrados a sus victorias pero en Balaguer, donde se celebró la tercera cita del año, el equipo tuvo que sudar ante los Metro de «Patxi» Arbeláiz y Fernando Capdevila, algo que no sucedía desde hacía dos temporadas cuando el Delta tenía que verse con el Ford de Carlos Sainz.



María Jesús Benett y Alfonso J. Niceto
Enviados especiales

● TRA vez Gustavo Trelles ha vuelto a ganar un rallye de tierra, pero en esta ocasión el dominio del Lancia Delta se vio seriamente amenazado por los dos rapidísimos Austin Metro de Fernando Capdevila y «Patxi» Arbeláiz que, de no haber sufrido sendos pinchazos, hubieran puesto las cosas mucho más difíciles al piloto uruguayo.
La carrera comenzaba con una emoción

CERCA DE LA VICTORIA.
Capdevila, arriba, y «Patxi», abajo, nunca habían estado tan cerca del Lancia. Los dos Metro fueron muy efectivos en los polvorientos tramos.

nante primera parte en la que el Delta sólo se anotaba el primero de los cuatro scratch, siendo dos para «Patxi» Arbeláiz y Agustín Ascasibar y uno para Fernando Capdevila y Francisco Bofill, con un también rapidísimo Ford Sierra Cosworth de José María Bardolet y José Ferrer. La mala suerte se cebó en esta ocasión en el equipo Ford que, con tan sólo dos tramos disputados, se veía apeado de la lucha por la victoria. Un diferencial roto y los se-

ACALORADA CARRERA.
No sólo el calor subió la temperatura del rallye. El ritmo vertiginoso de los Metro también hizo subir al campeón.

segundos de penalización que acaban por arreglar la avería impedían a Bardolet contar para subir al podium, aunque el catalán realizó un bonito rallye que, sin la penalización y pese a los problemas le hubiera permitido ser tercero.

Con el Ford fuera de juego, que no fuera de carrera, los Austin Metro llegaban a la neutralización tan cerca de Trelles como nunca antes lo habían estado. Para Capdevila un segundo era el tiempo que el Delta había logrado arrancarle, mientras que costaba creer, incluso a los propios interesados, que Trelles y «Patxi» estaban empatados en la primera plaza, algo por lo que parecía incluso imposible apostar antes de que se diera la salida. La marcha desbocada del Lancia y los dos Metro dejaba al Audi Quattro de Claudio Aldecoa y Julio Vázquez, el siguiente clasificado, a más de medio minuto, seguido por los Citroën AX de Zanini-Autet, Labaka-Muguruza y Burrull-Ribes, en esta ocasión con un tracción total, el atmosférico que condujo Barreras en los dos rallyes anteriores y que a partir de ahora será para Burrull ya que Citroën ha decidido abandonar la categoría de dos ruedas motrices.

Por su parte poco podían hacer en tierras leridanas Guillermo Barreras y Ramón Mínguez que estrenaban el nuevo AX 4x4 turbo, un coche similar al que conduce Antonio Zanini pero mejorado en algunos elementos. Balaguer era para este equipo de Citroën simplemente una pista de pruebas que servía para estudiar las mejoras adoptadas y ajustar reglajes, pero el cambio, el principal problema a lo largo del rallye, y una rótula de la suspensión, dejaban a Barreras y Mínguez sin llegar a la meta.

Al iniciarse la segunda parte de la carrera, Trelles apretaba el ritmo y marcaba los mejores tiempos en las tres primeras cronometradas del bucle, seguido muy de cerca por Bardolet, que trataba de remontar en lo posible su posición. Por su parte «Patxi» pinchaba en la primera cronometrada y perdía más de cuarenta segundos que dejaban a Capdevila cómodamente segundo, sin que peligrara su segunda plaza a pesar de que también pinchó. El incidente del Metro de Arbelaz lo dejaba peligrosamente al alcance del Audi Quattro de Aldecoa y el Citroën de Zanini que iniciaban el ataque, empatando los tres en el penúltimo tramo y marcando Aldecoa el mismo tiempo que Trelles en el último en el que Zanini, que confesaba haber ido al límite, conseguía el mejor crono. A «Patxi» le servía su ventaja de la primera parte para llegar a Balaguer conservando la tercera posición por delante de Claudio Aldecoa y Antonio Zanini. El esfuerzo de Bardolet le permitía ser sexto en la clasificación final después de haber superado al AX de José Francisco Labaka al que se le rompió el asiento en el último tramo lo que propiciaba también que lo pudiera adelantar Enrique Burrull con el tercer Citroën oficial.

El Marbella Proto de Puigdemol-Falcó y el Ibiza Audi, también proto, de San-



LOS DOS VETERANOS.

Claudio Aldecoa, arriba, y Antonio Zanini apretaron el ritmo sobre todo en la segunda parte del rallye, cuando un pinchazo de «Patxi» daba al Audi y al AX la posibilidad de luchar por la tercera plaza.



TRAMO A TRAMO

LUGO será la cuarta cita este año. La carrera se celebrará el día 9 de junio.

EL VECTRA tampoco debutó en Balaguer. Cuando se probaba en Inglaterra y sin que Borja llegara a subirse al coche el motor se rompió y, otra vez más, no estuvo listo.

AL VETERANO Esteban García Campijo se le ha unido el Campeón de Cataluña en 1977, Claudio Caba que debutó con un Porsche 911.

MORAL la de Luis Miguel Sierra vencedor de la Copa Marbella. Finalizada la carrera se iba a Asturias a cambiar

las suspensiones para correr el domingo el Rallye del Tineo.

EL EQUIPO VW no saben si seguira en dos o cuatro ruedas. Los resultados del Acropolis dirán si continúan con el Golf Rallye G-60.

ANA BARRERAS, pese a su corta edad aguantó el polvo y el calor de Lérida. La familia se reunió al completo aprovechando que Ana Barbeta no tomaba la salida al no haber llegado las piezas del cambio de su coche a tiempo para este rallye.

UNA PENALIZACION de Barreras



SORPRESA AL FINAL.

Sierra era el vencedor entre los Marbella al tener Solans problemas en los dos últimos tramos.



ARENA Y CAL.

A Mía Bardolet no le sonrió la suerte. Sus tiempos eran buenos pero la transmisión del Cosworth le jugó una mala pasada. Por su parte, Jordi Puigdemol ganaba la categoría de dos ruedas motrices, victoria que lo pone en cabeza del campeonato.



chez-Ortega completaban las diez primeras posiciones y, junto con el Renault 5 GT turbo de Vera-Rodríguez, decimoprimero, formaban el podium de los dos ruedas motrices, categoría en la que no faltaron las sorpresas. José Mora y Carlos Marcos, que en la Rioja se anotaron su segunda victoria del año con el efectivo y potente R-5 GT turbo que estrenaron en ese rallye, tenían problemas en la primera cronometrada y definitivamente el cambio los apeaba a mitad de carrera. Menos kilómetros podían hacer Antonio Rius y Manuel Casanovas que volvían a esta categoría con el VW Golf GTi 16 válvulas que el pasado año utilizó José María Serviá en la Copa de España de Raids. Los hombres de VW Motorsport quedaban fuera de carrera sin completar la primera cronometrada por culpa de una mangueta.

Con los dos favoritos fuera, Jordi Puigdemol, Manuel Sánchez y Julian Vera se disputaban el triunfo que al final sería para el Marbella al que Vera aventajaba hasta que a dos tramos del final el Renault 5 era rebasado por sus dos rivales al romperse el tornillo de un amortiguador.

Veinticinco de los veintisiete Marbellas que tomaron la salida terminaron esta carrera en la que Pere Solans podría haberse anotado su tercera victoria del año si a falta de dos pruebas para el final no se hubieran roto los amortiguadores delanteros. El incidente daba a Luis Miguel Sierra la victoria de la Copa, seguido por Solans y Pros. Por su parte Javier Velasco, en su lucha con Solans por la primera plaza, sufría un aparatoso vuelco a mitad de rallye que lo hundía en la clasificación aunque el equipo llegaba a la meta.

CLASIFICACIONES

1º Trelles-E. Puente (Lancia Delta S 4), en 45 min. 52 seg. 2º Capdevila-Bofill (Austin Metro 6R4), a 28". 3º «Patxi»-Ascasisbar (Austin Metro 8R4), a 55". 4º Aldecoa-Vázquez (Audi Quattro), a 59". 5º Zanini-Autet (Citroën AX 4x4), a 1'. 6º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth), a 1'32". 7º Burrull-Ribes (Citroën AX 4x4), a 2'03". 8º Labaka-Muguruza (Citroën AX 4x4), a 2'11". 9º y 1º dos ruedas Puigdemol-Falcó (Seat Marbella Proto), a 3'52". 10º y 2º dos ruedas, Sánchez-Ortega (Ibiza Audi Proto), a 3'56". 26º y 1º Copa Marbella, Sierra-Alvarez, a 7'20".

PRINCIPALES ABANDONOS

Rius (VW Golf GTi 16 v), por rotura de una mangueta. Mora (Renault 5 GT turbo), por rotura del cambio. Barreras (Citroën AX 4x4), por rotura de una rótula de suspensión.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TRELLES	8	4	3	0	1	0	0
«PATXI»	8	2	0	2	3	0	0
CAPDEVILA	8	1	0	4	0	2	1
ZANINI	8	1	0	2	1	0	3
BARDOLET	8	0	5	1	0	0	0
ALDECOA	8	0	1	1	1	4	1
BURRULL	8	0	0	0	0	0	3
MORA	3	0	0	0	0	1	0

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Gustavo Trelles, (64 puntos). 2º Fernando Capdevila, (59). 3º «Patxi» Arbelaz, (45). 4º José Mora y Jordi Puigdemol, (40). 6º José María Bardolet, (38). 7º Antonio Zanini, (37). 8º José Francisco Labaka, (34). 9º Claudio Aldecoa, (32). 10º Donato Hergueta, (16).

DOS RUEDAS
1º Jordi Puigdemol, (30 puntos). 2º José Mora, (24). 3º Donato Hergueta, Pedro J. Diego y Manuel Sanchez, (10).

COPA MARBELLA
1º Pere Solans, (42 puntos). 2º Luis Miguel Sierra, (27). 3º Javier Velasco, (22).



permitió que Zanini no tragara tanto polvo. Después de esta jugada del jefe del equipo Citroën, la organización decidió dejar dos minutos entre coche y coche.

AUSENTE en Balaguer Javier Izaguirre a cuyo monstruoso Citroën BX 16 válvulas le están rehaciendo el motor para ver si se acaban de una vez por todas los problemas.

LOS VUELCO en las carreras son algo normal, lo que no lo es tanto es que le ocurra al coche que hace de doble cero.

BOXES

LA FISA de la mano del Sr. Mbruyneraede, visitó las instalaciones del Circuito de la Torrecica en Albacete, que, acompañado por D. José Jerez, Alcalde de la ciudad, D. Carlos Gracia, Presi-

EL RACC pese a lo publicado en algunos medios de información no ha recibido ninguna advertencia de la FIM referente a los trabajos de construcción del Circuito de Cataluña que debe albergar el Gran Premio del año próximo. Según la entidad las obras siguen su curso normal...

FERMIN VELEZ ha vuelto a cosechar un importante triunfo deportivo al clasificarse segundo de su categoría con un Spice-Buick en los 300 kilómetros de Topeka, puntuable para el Campeonato IMSA Americano. Este resultado le sirve además para consolidar su liderazgo en su categoría.

FERRARI con el F-40 ha tenido mala suerte en su primera actuación en el campeonato IMSA GTO Americano. Schlesser y Jabouille no fueron capaces de conseguir una buena actuación viéndose obligados a abandonar. Lo peor es que el futuro del equipo dependía en buena medida de su actuación en esta carrera.

AVENTURA GILERA es una iniciativa organizada por Moto Vespa y reservada a doce afortunados que podrán disfrutar unos días en la naturaleza sobre una Gilera RC 125 TOP. Los interesados en la selección de la que saldrán los doce participantes pueden hacerlo rellenando la inscripción que pueden encontrar en la Red de Concesionarios Oficiales Moto Vespa.

LA F-3 INGLESA tiene una gran repercusión, y en ella tienen puesta sus ojos los responsables de las grandes marcas deportivas, que siguen de cerca las evoluciones de los jóvenes valores que en ella compiten. Buena prueba de ello es la presencia de Goto Asumi, máximo responsable de Honda en pista, que se interesa por las actuaciones de Mika Hakkinen,

líder actual del certamen.

CAMBIO DE FECHA para las carreras de los campeonatos y copas de España de Velocidad. Debían disputarse el día 20 de este mes en Jerez y han sido pospuestas al día 27 del mismo mes en el circuito gaditano. Por otro lado el Raid de la Coruña ha sido anulado.

PEGASO participó en una nueva prueba del Europeo de Camiones donde sus pilotos tuvieron una suerte desigual. Juan Escavias consiguió el sexto puesto, mientras que Salvador Cañellas se vio obligado a abandonar por problemas mecánicos.

VICTOR LOPEZ en la segunda prueba del Europeo de Fórmula Opel Lotus, disputada en Imola, debido a los problemas de funcionamiento de la caja de cambios no pudo realizar una buena actuación finalizando en una posición muy retrasada.

oficiales. En las carreras se ha visto involucrado en una serie de incidentes que le han hecho abandonar cuando se encontraba disputando los primeros puestos, con opción incluso a la victoria.

MONTAÑA

EQUIPO NACIONAL EN EL EUROPEO

TRAS unas conversaciones mantenidas entre la Comisión Española de Montaña de F.E. de A. y los pilotos de alto nivel de la especialidad, se ha decidido constituir un «Team Nacional Español», que participará en las pruebas del Europeo de Montaña. La primera cita del equipo español ha coincidido con la Subida a Falperra, en Portugal; los pilotos seleccionados fueron: Andrés Vilariño, Aitor Zabaleta, Xavier Riera e Iñaki Goiburru, que consiguieron una sensacional actuación adjudicándose Andrés Vilariño la victoria, mientras que Aitor Zabaleta al final se clasificó en segunda posición.

dente de la Federación Española de Automovilismo y el equipo técnico del circuito, quedó impresionado por lo avanzado de las obras y espera estar en la inauguración el 14 de julio

VILARIÑO podría correr la carrera del Jarama puntuable para el Mundial de Sport Prototipos. Al ser piloto Repsol es posible que lo haga integrado con el equipo Brun.



SUERTE DESIGUAL.

Alvaro de Arenzana debido a algunos incidentes no ha podido redondear una buena actuación. Pedro Martínez de la Rosa en las dos últimas carreras ha subido al podium.



F. FORD 1.600 INGLESA MARTINEZ DE LA ROSA SENSACIONAL

EL equipo Racing for Spain representado por Alvaro de Arenzana y Pedro Martínez de la Rosa está protagonizando unas buenas actuaciones en la Fórmula Ford 1.600 Inglesa. En las dos últimas carreras disputadas, Martínez de la Rosa con muy pocas carreras de esta categoría en su haber ha subido al podium. En la carrera celebrada el día 7 en Silverstone lo hizo en tercera posición, mientras que en la disputada este último fin de semana en Donington lo hizo en segunda posición. Alvaro de

Arenzana por su parte ha tenido muy mala suerte, en los entrenamientos ha estado siempre clasificado tras los dos Reynard oficiales, sobre los que existe la sospecha de que puedan llevar los motores ilegales y de los dos Van Diemen

PEREZ SALA PRIMEROS TEST CON JAGUAR

EL piloto español ya ha comenzado las pruebas con el equipo Silk Cut Jaguar, con el que participará en las 24 Horas de Le Mans. En los primeros test efectuados con el Jaguar XJR 9 de doce cilindros atmosférico en el circuito francés de Paul Ricard, tras dar cincuenta vueltas al trazado se ha mostrado muy satisfecho, consiguiendo un crono muy bueno, tan sólo seis décimas de segundo más lento que el mejor tiempo conseguido en este circuito por los Jaguar. Además y muy importante es que logró una serie de vueltas muy rápidas con un consumo muy aceptable, algo imprescindible para correr en esta categoría.



L.M. CASANOVAS

CARLOS SAINZ GANA LA GLORIA

LO que le está pasando a Carlos Sainz es digno del libro de los récords. Sube al podium casi en cada carrera pero no gana. Conquista el liderato en las pruebas más difíciles pero se le escapa el triunfo por cuestión de segundos. Demuestra en los tramos especiales su gran clase, pero le falta dar el golpe final, inscribir su nombre en el palmarés del Mundial de Rallyes.

¡Carlos, tu, tranquilo! Eres el vencedor moral de Montecarlo y Córcega. Levantas los mayores elogios en la prensa. Los italianos te temen, los japoneses te ensalzan. Sumas prestigio y experiencia. Sólo te falta la foto subido en el capó de tu Toyota con los brazos en alto. No sufras, estás capacitado, no para ganar un rallye, sino muchos más.

La lectura más positiva de la gran temporada del piloto madrileño se reduce a un dato ciertamente significativo. A pesar de su desgracia, a pesar de su mala suerte, Sainz suma ya 40 puntos en la clasificación del Mundial cuando el año pasado, a estas alturas, no tenía ni un solo punto. No nos negarán que es una diferencia notable, hasta el punto de que si continúa en su línea de regularidad, el subcampeonato puede ser suyo aunque tenga que relegar al todavía campeón Biasion.

Volviendo a los récords increíbles de Carlos Sainz, vamos a tomar como punto de referencia sus últimos siete rallyes disputados, tres en el 89 (1000 Lagos, San Remo y RAC) y cuatro en el 90 (Montecarlo, Portugal, Safari y Córcega). Su palmarés, aún sin ganar, ha sido fantástico.

1- En los últimos siete rallyes disputados, Sainz ha sido líder en seis de ellos. Concretamente en todos menos en el Safari.

2- Cinco veces -cuatro consecutivas- ha subido al podium. Tan sólo se truncó la racha con el abandono en Portugal y el brillante cuarto puesto en Africa en su debut.

3- En tres ocasiones Carlos ha quedado a menos de un minuto de la victoria final. En San Remo a 25 segundos, en Montecarlo a 52 y en Córcega a 36 segundos.

4- Excepto en el Safari, donde corría con un muleto y apenas había entrenado, en todas las demás carreras ha ganado tramos especiales: 17 triunfos parciales en Finlandia (1000 Lagos), 10 en San Remo, 23 en el RAC, 8 en Montecarlo, 6 en Portugal y 12 en Córcega.

A la vista de estos datos y teniendo en cuenta que los Toyota no están todavía al nivel de los Lancia, hay que valorar más la gran campaña de Sainz. Ahora se ha ganado una semana de descanso y otra vez a los entrenamientos. El Rallye de la Acrópolis está a la vuelta de la esquina (3 al 6 de junio) y Sainz volverá a ser el piloto a seguir.

No gana pero convence. No sube a lo más alto del podium pero es el piloto más cotizado. Y en eso, como en tantas otras cosas, es un precursor. Jamás habíamos tenido un corredor de rallyes tan profesional, tan serio y tan rápido.

TOMAS SALDAÑA PRESENTE EN LA EUROPA CUP

DESPUES de estar en el aire la participación de Tomás Saldaña en la Europa Cup, definitivamente gracias al patrocinio de Renault, que le cede el R-21 Turbo, de la agencia de bolsa CM Capital Markers y de TNT Express tomará parte en cuatro carreras. En la primera, disputada en Imola, coincidiendo con el G.P. de Fórmula 1 de San Marino, tuvo mala suerte, después de rodar en los entrenamientos cronometrados entre los más rápidos, en la carrera, la rotura del cambio le impidió redondear su actuación cruzando la meta muy retrasado. El otro piloto español presente en esta categoría, Jesús Diez, en su primera carrera con uno de estos vehículos, realizó una buena actuación finalizando en el puesto décimo.



CATALUÑA ORGANIZADORES UNIDOS

SE ha formado la Asociación Catalana de Clubs Organizadores de Clases y Automóviles. El motivo principal por el cual se ha formado esta asociación es pensando en potenciar los campeonatos de Cataluña para encontrar así nuevas fórmulas de promoción para montar pruebas más importantes. De momento ya han encontrado un patrocinador para todas las pruebas del Campeonato de Cataluña, labor en la que también ha intervenido la Federación, han unificado precios de inscripción y han creado un reglamento particular tipo.



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



CURSOS

APRENDER EN TODO TERRENO

La escuela Can-Padró, en colaboración con British Motors-Land Rover, organiza todos los meses un curso de 4x4. Su objetivo es poner en práctica cada una de las incidencias con las que un conductor puede enfrentarse.

Próximo curso: 26 de mayo
Precio: De 28.000 a 35.000 pesetas
Más información: (93) 833 03 11

DEPORTE

CIRCUITO Y RALLYE

El día 20 se celebrarán en Silverstone dos importantes carreras: la tercera prueba del Mundial de Sport Prototipos y la tercera prueba del Mundial de F-3000. También el Rallye Cajalicante hará las delicias de los seguidores del Campeonato de España de Rallyes.

LA FIEBRE DE LAS DOS RUEDAS

El 20 de mayo se disputará en Brasil el Mundial de Superbikes y en Misano el G. P. de Italia. Del Mundial de Motocross, las pruebas de 125 c.c. en Checoslovaquia el día 19 y 250 cc. en Finlandia el día 20. El mismo día habrá pruebas de motocross en Lérida de 250 c.c. y de trial en L'Ametlla (Tarragona).



IV CONCENTRACION DE ESCARABAJOS

Los indestructibles Volkswagen Escarabajos van a poder contemplarse en gran número durante los días 19 y 20 de mayo por nuestra geografía, gracias a la Asociación Aragonesa de

Vehículos Históricos, que ha organizado la IV Concentración de estos simpáticos automóviles que tanto éxito tuvieron en el pasado.
Más información: (976) 44 53 44

UNA VUELTA POR ...

SALON DEL AUTOMOVIL EN OPORTO

El día 18 de mayo abrirá sus puertas una muestra internacional del automóvil en Oporto que durará hasta el día 27. La exposición estará situada en Exponor, en el kilómetro 3 de la carretera nacional 107 portuguesa.

Horario: A diario de 16 h. y 24 h.
Sábados y domingos: De 11 h a 24 h.
Precio: 350 escudos (450 sáb. y dom.)
Información: Tel (07) 3512-995 58 88



CIEN AÑOS DEL AUTOMOVIL ESPAÑOL

El Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña celebrará con una exposición el centenario del primer coche patentado y construido en España. Se reunirán sesenta vehículos expuestos desde el día 18 de mayo al 18 de junio en el edificio modernista Vapor Aymenrich y Amat situado en la Rambla Egara, 270 de Tarrasa.

Horario: De 10 a 14 y de 17 a 20.30 h.
Precio: 100 pesetas.

LO QUE HAY QUE VER

MOTOR A FONDO

El programa Motor a Fondo, nos ofrecerá resúmenes del G. P. de Italia de F-1, del Rallye de Córcega y de la prueba de Motocross de 250 c.c. en Guadalajara, entre otros.

Miércoles 16. TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 19 a las 13:30

TV-2 A TODA VELOCIDAD

El día 19 a las 15:00, Estadio 2, ofrecerá en directo la carrera de 125 c.c. del G. P. de Italia y, por la noche, a partir de las 23:30, imágenes del Rallye Cajalicante, del Europeo de Superbikes en Austria, un reportaje sobre la evolución de los coches de Rallyes y una entrevista con Fittipaldi. Ya el día 20, Domingo Deporte ofrecerá a las 13:45 un reportaje de Luis Moya, y, en directo, las carreras de 500 c.c. y 250 c.c. del G.P. de Italia a las 14:00 y 15:30 respectivamente.

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

Coordinadora Lourdes Bravo

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

Garantía hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.



DEPORTE: F-1 EN IMOLA • TOUR DE CORCEGA

MOTOR 16

19 de mayo de 1990

Núm. 343 • 300 ptas.

COMPARATIVA SUPERCOUPES

- BMW 850 i
- MERCEDES 500 SL
- PORSCHE 928 GT



EXCLUSIVA



SECRETOS AL DESCUBIERTO

LA REVOLUCION FRANCESA



CITROËN GX



PEUGEOT 106



RENAULT 21

3 PRUEBAS

- 2.809.000 PTAS. HONDA CONCERTO
- 1.787.000 PTAS. SUZUKI VITARA
- 3.002.000 PTAS. VOLVO 740 MASTER

ENCUESTA LA MITAD DE LOS CONDUCTORES BEBE ALCOHOL