

AHORA  
INTERESA  
MÁS  
**COMO  
RECURRIR  
LAS MULTAS**

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

9 de junio de 1990

Núm. 346 • 300 ptas.



## VOLVO 480 TURBO FRETE A VW CORRADO 16V

**COMPARATIVA**

# RENAULT-19 16V

DEPORTIVO  
Y FAMILIAR



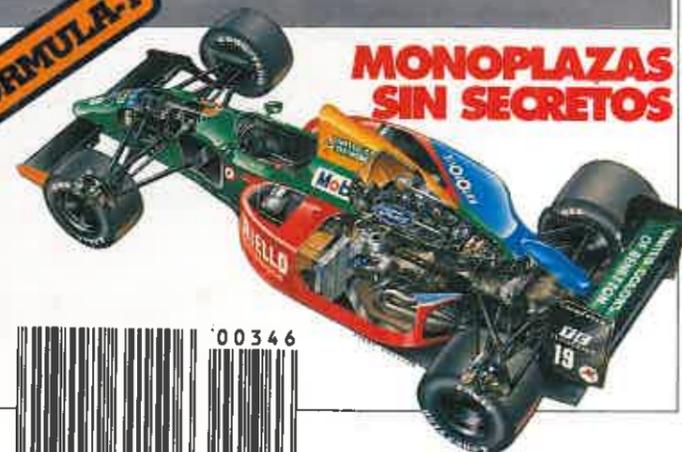
**PRUEBA**

**RALLYES**



**CON SAINZ EN EL ACROPOLIS**

**FORMULA-1**



**MONOPLAZAS  
SIN SECRETOS**



8 413042 641506



# El placer de viajar

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



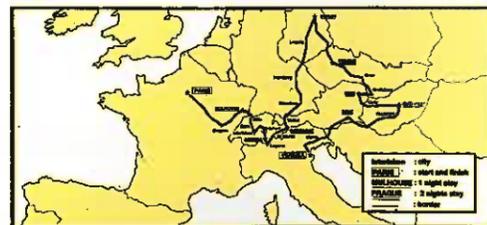
distancias, una moto cómoda, confortable y segura.

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

Un avanzado sistema de suspensión trasera

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

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



## Rally Pan European-Paris-Venecia

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



Pan-European



MOTUL con HONDA



# EN EL PUNTO DE MIRA

El automóvil está últimamente en el punto de mira de todas las instituciones y levanta todo tipo de iniciativas, mejor o peor aceptadas por los automovilistas. Sus detractores atacan sin piedad y los organismos oficiales recaudan sin cesar, aún a costa de plantearse el intervenir en las cuentas bancarias de los particulares. Las perspectivas son dudosas y en momentos así más de uno piensa en prescindir del automóvil. Pero no parece que la mayoría esté por la labor, aunque sí por una utilización más racional del coche particular.

Esa racionalización entraña iniciativas útiles, no sólo recaudatorias como ha sido la imagen dada por el plan RED en Madrid, si bien a posteriori se han eliminado una serie de arterias (92 en total) de las que en principio formaban ese entramado. Lo cierto es que el automóvil ha evolucionado, que la sociedad cambia a pasos agigantados y que las acciones a tomar deben plantearse con la suficiente visión como para que sus resultados sean positivos.

Así, anima un poco que el Ayuntamiento madrileño anuncie la creación de doscientas mil plazas de aparcamientos disuasorios junto a la M-40, aunque hayan pasado casi quince años desde que se empezó a hablar de este tipo de soluciones. Más vale tarde que nunca, porque de lo que no cabe duda es que las estaciones de intercambio que funcionan en la actualidad son de todo punto insuficientes.

Otra iniciativa que se ha planteado con acierto es la de la lucha contra el alcohol. Madrid y Barcelona están siendo escenario de un control riguroso y de una campaña informativa, de las que dan ejemplo. Con acciones como estas, es seguro que se recogerán resultados. Los pasos que se están dando parecen acordes a la importancia del problema. El alcohol y las malas carreteras son los enemigos número uno del automovilista español. Si contra el segundo cabe esperar una acción decidida por parte de los organismos responsables -el último Consejo de Ministros aprobó nuevas inversiones-, contra el primero sólo sirven las mayores dosis de autocontrol. Al volante, el alcohol mata y ante este problema no hay más solución que la de no beber. Ojalá que estas campañas de divulgación y la mayor rigidez a la hora de aplicar los controles, den resultado.

Alberto Mallo



12 A FONDO  
Renault 19 16V



22 A FONDO  
BMW 525i

34 ACTUALIDAD

Recursos contra las multas

38 ACTUALIDAD

Plan RED

54 LO ÚLTIMO

Renault 21 Turbo Quadra

62 FRENTE A FRENTE

Corrado 16V contra Volvo 480 Turbo



100 MOTOS  
Suzuki GSX 750 F

104 DEPORTE

F-1: Benetton B-190

106 DEPORTE

500 millas de Indianapolis

115 DEPORTE

Sport Prototipos en Spa

120 DEPORTE

Rallye Villa de Llanes

124 DEPORTE

Rallye Acrópolis

## Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Pacione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotógrafos: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Carrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique 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 Suanes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaña Rué y Maria 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), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Doménech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRIL. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327 13 38 / 327 15 87 / 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.



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



**NUEVOS BMW 520i y 525i, 24 válvulas.**

**EL MOTOR DEL PROGRESO.**

**BMW pone en marcha innovaciones a partir de cada éxito. En este caso, el éxito es su Serie 5 en pleno. Las novedades: el 520i y el 525i.**

El diseño más moderno de su categoría y unas generosas dimensiones esconden la clave del progreso: La última generación de propulsores BMW. Motores de seis

cilindros y 24 válvulas, de extraordinario rendimiento.

La eficacia de las cuatro válvulas por cilindro y la Electrónica Digital del Motor logran potencias de 150 y 192 CV respectivamente. Su revolucionario sistema individualizado de encendido elimina el distribuidor e incorpora nuevas bujías de

electrodo triangular de mínimo mantenimiento. El resultado es una perfecta combustión, una mayor capacidad de recuperación y una sustancial reducción del nivel de emisiones contaminantes.

En ambos modelos el empuje se conjuga con la seguridad: La extraordinaria eficacia de sus frenos, la opción del EDC

(Control electrónico de la suspensión), o la Servotronic, servodirección electrónica de dureza progresiva en función de la velocidad, de serie en el 525i junto al ABS, son parte de los avances en seguridad activa. La carrocería de alta rigidez y las zonas de deformación controlada son algunas de las medidas en seguridad pasiva.



Una apuesta que, junto al lujo que se respira en su interior y al completo equipamiento, convierte a los nuevos 520i y 525i en emblemas de progreso.

Que usted disfrute este progreso es para BMW algo por lo que merece la pena seguir trabajando.



HAROLD POLING

PASO POR VALENCIA

El nuevo presidente de Ford Motor Company, Harold Poling, acaba de visitar la factoría valenciana de Almusafes en una de sus etapas de la gira realizada por las instalaciones europeas de la marca. Poling condujo la primera unidad de Fiesta Turbo nacida en las cadenas de montaje para añadir «Venderemos más de diez mil unidades al año de esta versión sobrealimentada por turbo, de una

versión que reforzará aún más el éxito de la gama Fiesta». El número uno de la firma euroamericana aprovechó su estancia en nuestro país para entrevistarse con los representantes sindicales de los trabajadores, al término del encuentro puso de relieve «el gran papel que juegan nuestros empleados de Valencia en el éxito de los nuevos Fiesta». Una opinión muy valiosa en este momento



CON VETERANIA

MOSCU-BARCELONA

Los participantes en el II Rallye Freixenet han salido ya de Moscú para dirigirse hacia Barcelona en un recorrido de 4.163 kilómetros que será una prueba durísima para estos abuelitos mecánicos. El Rallye, organizado por el Antic Car Club de Cataluña y el RAC de Cataluña, llegará el día 10 a La Junquera, para recalar el día 12 en la Ciudad Condal. Entre los quince modelos participantes fabricados antes de 1946 se encuentra un automóvil de fabricación soviética que sale por primera vez fuera de sus fronteras.

MERCEDES

TOQUE SOVIET

Daimler Benz y Mitsubishi van a materializar su acuerdo de cooperación con el montaje de una fábrica de automóviles en la Unión Soviética. La fábrica, que se levantará en la ciudad de Gorki, producirá anualmente entre 240.000 y 300.000 vehículos Mercedes.

ENASA

SOLUCION SALOMONICA

La Comisión Europea ha propuesto a representantes del INI y de las multinacionales Man y Daimler Benz que la venta de Enasa se realice a través de dos sociedades divididas, como «solución técnica» para superar el abuso de posición dominante que esta adquisición provocaría en el sector europeo de vehículos industriales. La reunión terminó sin acuerdo aunque las presiones políticas impondrán tal solución. La propuesta exige segregar Enasa en dos empresas, una de camiones grandes y medianos y otra de vehículos menores de siete toneladas y furgonetas.

UNION SOVIETICA

BREZNEV CHOCADO

RIGA, capital de Letonia, cuenta con un modesto y curioso museo del automóvil, en el que se exponen algunas piezas tan exclusivas como un Auto-Unión -pieza única, valorada en 2.000 millones de pesetas- que muestran como «trofeo de guerra» conseguido por el ejército soviético a los alemanes. Otra curiosidad es el Rolls Royce Silver Shadow con el que se accidentó el presidente Breznev. El coche, con golpe y todo, tiene al volante una reproducción en cera del líder soviético.



6 / Motor 16

EN VOZ BAJA



La coexistencia entre importadores oficiales e importadores privados (autorizados por la Administración), produce situaciones paradójicas: en Madrid se puede comprar el nuevo Toyota Celica mientras que en los importadores oficiales aún no está disponible, aunque por muy pocos días. Uno de las causas del éxito de las subastas de coches en el extranjero es su tratamiento fiscal. Las plusvalías generadas por la compra-venta de este tipo de bienes no se considera como plusvalía originada por una obra de arte (sujeta a tributación), sino como beneficio libre de una compra-venta, sin tratamiento fiscal específico. Veremos lo que dura. Los importadores japoneses se han mostrado muy sorprendidos por la llegada de los Jeeps Cherokee y Wrangler, traídos por Renault desde EEUU. En buena ley, estos coches tendrían que estar sometidos a contingentación, restando unidades a las autorizadas a comienzos de año. Sin embargo, esta partida no aparece por ninguna parte y los coches se venden ya en nuestro país.

VERDE Y ROJO



Es absolutamente inadmisible que La Nueva Mutua (ahora se llama La Nueva Corporación) haya facilitado los datos bancarios de sus asegurados a la entidad H-24 para que ésta realice un mailing buscando nuevos clientes. Operaciones de este tipo hacen perder credibilidad y prestigio a ambas empresas implicadas. En muchos países, todas estas operaciones se consideran delito. Nuestro compañero y amigo de TVE Pepe Díez ha realizado un excelente trabajo en su entrevista a Emerson Fittipaldi y en la descripción de las 500 Millas de Indianapolis. Sus trabajos en Estadio Dos merecen los mejores calificativos por su gran humanidad e interés.

Lo del parking del Aeropuerto de Barajas sigue sin tener nombre. Además de ser poco menos que imposible encontrar sitio (de esto tiene la culpa Aviación Civil y no la empresa concesionaria), las colas que se forman para pagar a la salida llegan a ser de más de media hora. Por tercer año consecutivo, Fiat Hispania organiza su ya tradicional Campeonato de Mini-consumo. Los periodistas pasamos un rato divertido al tiempo que se pone de manifiesto que los coches consumen cada año menos y que la gasolina sin plomo (que en esta edición se ha utilizado en los Tipo que han servido de prueba) es una de las asignaturas pendientes de esta Administración.



MOTO ROCIERA

INGENIO ANDALUZ

No se pueden llevar caballos ¡pues se va en moto! Esa ha sido la idea del propietario de la Montesa Cota recogida en la fotografía, que ni corto ni perezoso ha emprendido el camino del Rocío a lomos de este caballo mecánico. La moto rociera lleva la misma decoración de los carros que acceden a la mayor romería del país y su techo de lona, bien adornado con los colores blanco y verde, colores emblemáticos, no sólo protege de ese sol de justicia que castiga sin piedad cuando se avanza por Doñana, sino que pone también el toque señorial en un conjunto digno del premio a la simpatía.



ROLLS-ROYCE

AMORTIGUADORES DE GAS

Los Rolls Silver Spirit, los modelos más «populares» de la marca británica, acaban de recibir amortiguadores de gas Bilstein. Los nuevos elementos, preparados para trabajar en coches de lujo que admiten un uso deportivo, se caracterizan por su elevado rendimiento y por la consistencia de sus reacciones. Los amortiguadores Bilstein se adaptan especialmente bien a coches tan pesados como los Rolls-Royce, modelos a los que aportan un confort aún mayor y una estabilidad mejor.



LUIGI MICHETTI

EN LA CAMARA

Luigi Michetti, presidente de Fiat Ibérica, es el nuevo presidente de la Cámara de Comercio e Industria Italiana establecida en nuestro país. La llegada de Michetti a la cabeza de este organismo, compuesto por trescientos cincuenta socios italianos y españoles, va a dinamizar la política de intercambios comerciales entre los dos mercados.



BALLESTA

## LA TRIBUNA



**David J. Herman**  
Presidente de Saab Automóvil AB

«Un revolucionario avance en la regulación del tráfico está próximo a llegar, lo que proporcionará beneficios sobre el medio ambiente que, actuando únicamente sobre el automóvil, no podrían alcanzarse.»

«Una circulación más fluida contribuye radicalmente a mejorar el problema de

contaminación. Un coche que funcione al ralentí durante un minuto en un semáforo, produce la misma cantidad de gases de escape que 50 coches que pasen, sin detenerse, a 50 kilómetros por hora.»

«El año próximo, Saab reemplazará el freón por un nuevo refrigerante en los sistemas de aire acondicionado. Y este mismo año, dejará de utilizarse el freón como elemento soplante en la fabricación de las espumas para los asientos. Otras utilidades del freón serán desechadas antes de 1994.»



## SEAT Y EL TENIS

### FIESTA EN ROLAND GARROS

La fiesta anual del tenis sobre tierra batida, el torneo francés de Roland Garros, cuenta este año con la presencia de tres figuras femeninas bien apoyadas por Seat. Conchita Martínez, Arancha Sánchez Vicario y la argentina Gabriela Sabatini han puesto sus raquetas al servicio del constructor español.

## EXAMENES DE CONDUCCION

### AVALANCHA DE SUSPENSOS

La decisión de la Dirección General de Tráfico de cambiar las preguntas de los exámenes teóricos del permiso de conducir tras la entrada en vigor de la nueva Ley de Tráfico ha originado un descenso espectacular en el número de alumnos aprobados, según ha denunciado la Asociación de Autoescuelas de Madrid. Según este colectivo, que rechaza las nuevas preguntas como «excesivamente largas y farragosas para los aspirantes con menor nivel cultural», desde el pasado 15 de mayo la cifra de aspirantes que aprobaba a la primera ha pasado de un 80 por ciento a una media del 15-20 por ciento.



## CENTENAIRE

### SUEÑO PRINCIPESCO

A CABA de nacer en un lugar tan exquisito como el Principado de Mónaco y ya es una estrella del mundo del motor, se llama Centenaire, como homenaje a los cien años de existencia del Automóvil Club de Mónaco. El Centenaire lleva un motor Lamborghini con doce cilindros en V, cinco litros de cubitaje y 492 caballos de potencia, empuje suficiente para superar los trescientos por hora de velocidad punta. El deportivo monegasco estará en el mercado desde los primeros compases de 1991 y su precio final rondará los 55 millones de pesetas. El acto de presentación del Centenaire estuvo presidido por la princesa Estefanía y por su prometido? Jean-Yves Le Fur, pareja que felicitó al italiano Fulvio Mario Ballabio, antiguo piloto de F-2 y de Fórmula Indy, por la valía de su proyecto. El Centenaire participará en el próximo Giro de Italia automovilístico, a finales de año.



## G.M. SE VUELCA EN EUROPA

El primer fabricante de coches del mundo, General Motors, proyecta incrementar su capacidad de ensamblaje en Europa en un 25 por ciento en los próximos cinco años, hasta situarla en dos millones de unidades anuales.

Este plan de inversiones prevé la creación de plantas en la Europa del Este. Se estudia el montaje del Opel Vectra en la localidad húngara de Eisenach, con capacidad para diez mil unidades al año, aunque la República Democrática Alemana se hará finalmente con la producción total de ese modelo.

# PONGA AQUI SU NOMBRE Y MULTIPLIQUE POR CINCO SU GARANTIA.



## POR LO MENOS

Cuando usted adquiere un Ford, se lo entregamos con tres importantes garantías absolutamente gratuitas.

Garantía de un año sin límite de kilómetros.

Garantía de seis años contra la perforación por corrosión.

Garantía de por Vida en las reparaciones, bajo contrato.

Pero si usted quiere asegurar óptimamente la inversión realizada, puede hacerse titular de la Tarjeta Oro, contratando la Seguridad Mecánica Ford, por 4 ó 5 años.

Y aún hay más.

Siempre que las circunstancias así lo exijan, su Tarjeta Oro significa servicio de remolque, coche sustitutorio y gastos de alojamiento.

Haga cuentas.

Sume las garantías y verá cómo se multiplican las ventajas. Para usted y para su coche.

**Tarjeta Oro.**  
**Toda una garantía.**





## Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI.

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



El resultado es todo lo espectacular que se podía esperar de

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

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

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

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

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

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

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

ligera 6 J x 15 con neumáticos 185/55 VR 15. Golf GTI G60 desde **2.500.000 pts** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos). La Gama Golf GTI a partir de **1.896.000 pts** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.

 **VOLKSWAGEN**

La frase bíblica puede aplicarse al recién llegado, al Renault 19 16V con toda propiedad. El último modelo de Renault, un deportivo de cuerpo entero que está disponible en el mercado español desde el día siete de junio, cuenta con los argumentos necesarios para ocupar un puesto de cabeza en la difícil categoría de los GTI. Su precio final, próximo a los dos millones y cuarto de pesetas, debe aumentar su competitividad.

**E**L R-19 16V pone en juego un motor energético, una caja de cambios casi modélica, unos frenos super eficaces y unas suspensiones que permiten rodar a un ritmo rapidísimo sin comprometer el confort de los pasajeros en ningún momento.

La prueba del R-19 16V se ha realizado a lo largo de cientos de kilómetros por carreteras de montaña muy exigentes, por autopistas mediterráneas azotadas por el viento lateral y por tráfico urbano caótico, como es habitual en gran parte de las ciudades españolas. La prueba se ha rematado con algunas vueltas al circuito de Calafat, vueltas cubiertas al ritmo alegre que exige un coche con pretensiones velocistas. El último componente de la gama R-19 es un familiar de corazón deportivo, un coche que permite rodar muy deprisa sin que la persona sentada a su volante deba desplegar las habilidades de un piloto profesional.

La espera ha valido la pena por lo que puede decirse que el último R-19 16V será uno de los primeros modelos en el reino de los GTI.

Efectividad en cualquier tipo de carretera, efectividad en cualquier tipo de conducción, efectividad es, en definitiva, la palabra clave para describir al R-19 más energético, un coche capaz de seducir desde el primer giro de sus ruedas por la nobleza de su comportamiento, por la potencia de sus frenos, por la precisión y suavidad de su dirección, así como por la fuerza de su mecánica, una fuerza consistente desprovista de cualquier rasgo de brutalidad.

El R-19 se agarra a suelo como una lapa. En línea recta avanza con la desenvoltura de un misil, sin desviarse ni un milímetro de su trayectoria, incluso cuando el viento lateral sopla con violencia, mientras que en curvas sorprende por su precisión y por la prontitud de sus respuestas, virtudes que se descubren en las curvas rápidas de autopista, en las curvas de tipo medio características en las nuevas auto-

RENAULT 19 16V

# LOS ULTIMOS SERAN LOS PRIMEROS



## VIRTUDES

- Comportamiento impecable
- Facilidad de conducción
- Frenos potentes e incansables

RENAULT 19 16V  
PRECIO: 2.260.952 PTAS.

- Climatización mejorable
- Recuperaciones tranquilas
- Visibilidad posterior

## DEFECTOS



**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de acero y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.764 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 140 CV(103 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 16,8 mkg (164 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos (también puede utilizar gasolina sin plomo)

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco mandado por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,6 km/h. En 3ª a

1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,5 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Bendix (Opcional).

**SUSPENSION:** Delantero: Independiente con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con brazos de fundición oscilantes, amortiguadores hidráulicos y cuatro barras.

**RUEDAS:** Neumáticos: 195/50 VR 15. Llantas de aluminio de 6,5 J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	10,2
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,1
En conducción rápida	8,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,4
A 140 km/h de cruceo	9,9

**CONSUMO MEDIO POND.**

Litros 100/km	8,7
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	580

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		216,9
Km/h		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada		16,3
1.000 m salida parada		29,9
De 0 a 100 km/h		8,9
Recorriendo (metros)		140
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª		18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		39,2
De 80 a 120 km/h en 4ª		9,8
recorriendo (metros)		265
De 80 a 120 km/h en 5ª		13,9
recorriendo (metros)		358

**EQUIPAMIENTO**

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

**OPCIONES:**

Sistema antibloqueo de frenos: 185.000 pts  
Pintura metalizada: 27.000 pts

**FRENOS**



A 60 Km/h: 16,0.  
A 100 Km/h: 43,2.  
A 120 Km/h: 63,6.

**SONORIDAD**



Al ralentí 57,1. A 120 Km/h 73,2.  
A 60 Km/h 70,3. A 140Km/h 74,7.  
A 90 Km/h 71,3. A Tope 80,8.

vías, y en las curvas cerradas habituales en carreteras de montaña.

El tren delantero obedece de inmediato las órdenes dadas al volante y el coche sigue la trayectoria impuesta por el conductor sin mostrar la menor rebeldía; sólo en curvas muy cerradas es posible percibir cierta pereza del frontal, pero todo vuelve a su cauce al levantar un poco el pie del acelerador. Esa deceleración repentina no genera ninguna desbandada del tren trasero, una reacción bastante difícil de controlar que si se percibe en muchos de los dieciséis válvulas presentes en el mercado.

La suspensión del último componente de la gama R-19 tiene la rigidez necesaria para andar rápido y con plena seguridad sin que los pasajeros sufran cada irregularidad



**CULATA MAGICA.**

Las dieciséis válvulas llegan por primera vez a un motor Renault. Trabajan muy bien.

En sus espaldas. Evita los movimientos laterales, siempre molestos, y reduce al mínimo los cabeceos tanto en frenada como en aceleración. Los pasajeros de los R-19 16V viajan con el mismo nivel de confort que los pasajeros de un R-19 TXE sin ir más lejos.

La dirección del primer Renault de calle con motor de dieciséis válvulas sorprende no sólo por su rapidez, ya que sólo se necesitan tres vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro, sino también por su suavidad, conseguida por medio de un mecanismo de servoasistencia que trabaja a las mil maravillas.

Los frenos tienen la agresividad y la

# A L U M I N I O I N E S P A L : E N L O S C A M I O N E S Q U E M A S C A R G A N .



Cuando el aluminio INESPAL está presente en el transporte, las soluciones más avanzadas se ponen en práctica. Estructuras ligeras que disminuyen la tara considerablemente, y que, al mismo tiempo, aportan solidez y una mayor capacidad de carga; importante ahorro en el consumo de combustibles y en los costes de mantenimiento. En chasis y llantas, en cajas y cabinas, el mejor aluminio tiene grandes ventajas que aportan al transporte por carretera. Camiones ligeros, sólidos y seguros.

El transporte del futuro circula hoy por la vía del aluminio.



**CUANDO EL MEJOR ALUMINIO ESTA DELANTE, INESPAL ESTA DETRAS**

División Comercial de Transporte, Castelló, 23. 28001 Madrid. Tels.: 402 20 02-402 25 88. Fax: 431 01 33

energía exigidas en un coche rápido; resisten bien una utilización intensiva, detienen el conjunto en distancias mínimas y el buen tacto del pedal permite dosificar la fuerza de retención con toda exactitud.

El coche de la prueba montaba el sistema antibloqueo, el ABS, servido en opción al precio de 185.000 pesetas, un sistema cuyos resultados pueden calificarse de sobresalientes. Los frenos del R-19 16V dan confianza absoluta a la persona sentada al volante y se pueden castigar con dureza sin que el rendimiento disminuya de forma apreciable.

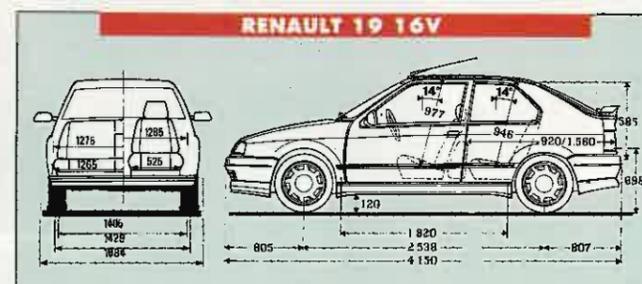
El motor de dieciséis válvulas puesto a punto por Renault sorprende por su gran rendimiento, es un motor ágil que sube de vueltas con facilidad y despliega su energía de una forma muy progresiva, sin tirones ni traqueteos violentos.

Los ciento cuarenta caballos mecánicos son verdaderos «pura sangre» que empujan con energía cuando el cuatro cilindros Renault se mueve en regímenes deportivos, entre las 4.500 y las 6.500 revoluciones por minuto. Esos chispazos de poder son bastante endebles cuando el motor trabaja a un ritmo más tranquilo, por debajo de la tres mil revoluciones por minuto.

El cuatro cilindros del R-19 16V, un motor personalizado mediante un tratamiento especial a base de metales con colores chillones, funciona en medio de un



**COMO UNA LAPA.**  
El Renault 19 16V se mueve por todo tipo de carreteras con un aplomo excepcional. Da mucha confianza al conductor.



silencio casi monacal, un silencio impenable en un coche de estas características, y no genera vibraciones de ningún tipo.

El estilo agresivo del último motor Renault se pone de manifiesto no sólo en aceleraciones puras, cuando se arranca en un semáforo de forma fulgurante, sino también cuando se rueda por autovía o autopista a todo trapo. Ese empuje permite cubrir el kilómetro con salida parada en poco más de 29 segundos o superar los doscientos por hora con toda facilidad. A lo largo de la prueba cronometramos puntas del orden de los 217 por hora. Estos resultados evidencian la furia de los ciento cuarenta caballos encerrados bajo el capó delantero.

Las recuperaciones del R-19 16V son, por el contrario, bastante menos espectaculares. El motor Renault de dieciséis válvulas no tira con demasiada fuerza, se muestra un poco anémico, cuando funciona a un ritmo tranquilo. Carece de ese empuje violento que soluciona los adelantamientos más complicados sin necesidad de recurrir a la cuarta. La buena gestión electrónica del conjunto permite avanzar en quinta casi al paso de una persona sin que el motor muestre señales de enfado, tan sólo unas leves vibraciones que desaparecen en cuanto se supera la barrera de las dos mil revoluciones por minuto.

La caja de cambios del R-19 más joven ▶



## París, Dakar.

### LADA SAMARA EL NUEVO 1500 C.C.

○ Almería, o Cádiz - Barcelona... Si Jackie Ickx ha llegado a Dakar y vencido en el paso de Nega, el tramo más difícil de este año, imagínate lo que puedes hacer con tu LADA SAMARA. Puedes ir a donde quieras. Porque con el nuevo LADA SAMARA 1500 C.C.,



## Toledo, Lugo.

la distancia no es un problema. La fiabilidad la trae de serie. Y como todos los LADASAMARA, viene con un completísimo equipamiento y un inmejorable acabado. Y con la garantía LADA de robustez, dureza y fiabilidad. Nuevo LADA SAMARA 1500 C.C. El horizonte como meta.

CILINDRADA	1300 CC.		1500 CC.	
	65 CV		75 CV	
POTENCIA	65 CV		75 CV	
VERSIONES	3 Puertas	5 Puertas	3 Puertas	5 Puertas
R.V.P.*	996.098 pts.	1.037.187 pts.	1.013.875 pts.	1.087.584 pts.

\* Precio final recomendado incluido IVA y T.P.

#### CONCESIONARIOS OFICIALES LADA

ALAVA (945): Vitoria: AUTONOVEL SERVICIOS, S.L., 26 57 89 • ALBACETE (967): MERCALBA, S.A., 21 85 04 • ALICANTE (965): CASTEVAL AUTOMOCION, S.A., 11 29 09 • ALMERIA (951): MENDEZ VIEDMA, S.A., 26 39 53 • ASTURIAS (985): GIJÓN: AUTOMOVILES (947): PALACIOS MOTOR, S.A., 26 30 00 • 26 40 18 • CACERES (927): TAMECA REPARACIONES, S.L., 24 42 12 • CADIZ (956): Jerez de la frontera: TECNICAMPO, S.A., 31 05 60 • CANTABRIA (942): Santander: CHARAULO, S.A., 33 93 55 • CASTELLÓN (964): CASTEVAL AUTOMOCION, S.A., 26 39 76 • CIUDAD REAL (926): ROYCE, TECNOLOGIA Y EQUIPAMIENTO, 26 33 48 • CORDOBA (957): CODISA AGRO INDUSTRIAL, S.A., 20 47 88 • 20 49 54 • CUENCA (944): ROYCE, TECNOLOGIA Y EQUIPAMIENTO, 24 08 12 • 24 08 13 • JAEN (953): AUTYRE, S.A., 25 86 72 • LA CORUÑA (981): A.C. MEDIN, S.A., 23 14 40 • 44 • LEON (987): AUTO LEON, 24 49 94 • 24 32 53 • LERIDA (973): TALLERES MIRADA, 23 52 52 • LOGROÑO (941): AUTOMOVILES LORINI S.A., 23 74 66 • LUGO (982): LUDISA, 21 19 00 • 21 19 72 • MADRID (91): Alcaldía de Hendaia: ALCAMOVIL, 880 25 97 • 880 25 15. Alcobendas: VOLGA, 652 10 61. LADA HISPANIA, 552 33 93. LADA MADRID, 447 04 52 • 447 04 04. COMETAX, 747 56 88 • 747 82 74. RODAJURO, 24 81 66 • PALENCIA (988): AUTO LEON, 72 86 75 • PONTEVEDRA (986): AUTOMOVILES BENITO GARCIA, 85 67 68 • SALAMANCA (923): GREAUTO, S.L., 24 27 85 • SAN SEBASTIAN (943): MOVIL ESTE, 45 19 74 • SEGOVIA (911): CONTRAUTO, S.L., 42 64 21 • SEVILLA (954): TECNICAMPO, S.A., 35 19 85 • 36 68 11 • SORIA (975): AMO-CHECA AUTOMOVILES, S.A., 22 36 08 • TARRAGONA (977): AUTOMOVILES TORREDEMER, 22 06 46 • TERUEL (974): TERAUTO, S.L., 60 08 09 • 60 85 47 • TOLEDO (925): Talavera de la Reina: AUTO



se acciona con una precisión fantástica y tiene ese punto de dureza que advierte de las intenciones velocistas de la mecánica. Los recorridos entre las distintas posiciones son justos y los movimientos se hacen con bastante rapidez. La transmisión hace gala de un estilo alegre que permite extraer la quintaesencia del motor.

El buen emparejamiento de motor y transmisión se refleja en los consumos, muy ajustados en todas las circunstancias. En ciudad es difícil supera los diez litros a los cien kilómetros si se conduce con cierta calma, mientras que en carretera o autopista es difícil alcanzar los ocho litros a los cien kilómetros si se respetan las limitaciones genéricas de velocidad.

La postura de conducción del R-19 16V merece los mejores elogios; la colocación del volante, de la palanca de cambios y de

### FRENTE A SUS RIVALES

El R-19 16V se enfrenta con la flor y nata de los GTI del momento, con automóviles rápidos, contundentes, de potencias comprendidas entre los 130 y los 160 caballos. El rey indiscutible de la categoría, el Golf GTI, ha dominado los asaltos encabezados por los Kadett GSi o por los 309 GTI. El R-19 encabeza una nuevo ataque con compañeros latinos de la talla del Tipo 16V o del 33 1.7 16V, modelos bien armados para desbancar al líder. En Renault creen que el Kadett GSi 16V es su objetivo natural.



**COMODO Y DEPORTIVO.** El interior del último R-19 asocia la comodidad de un familiar con la funcionalidad exigida a un deportivo. Los asientos delanteros son modélicos, tanto por la forma del respaldo como por apoyo lateral.

los pedales permite una adaptación perfecta e instantánea.

Los asientos, regulables en altura, hacen gala de una buena forma anatómica y animan a cubrir cientos de kilómetros sin descanso. El apoyo lumbar pone la guinda en un diseño previsto para una utilización deportiva a ultranza, son asientos que recogen el cuerpo con firmeza.

El cuadro de mandos es muy completo y se lee de un sólo vistazo. Las inscripciones en tono rojo favorecen la rapidez de la consulta y ponen su toque picante. La eficacia y agilidad del R-19 16V merecen la nota mágica, el sobresaliente.

Angel Marco  
Fotos: José Robledo

### DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante:** Pasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Tiene el brío de los conjuntos deportivos y libera toda su potencia sin la menor brusquedad.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Precisa, rápida y con recorridos cortos entre las diferentes posiciones.
TRANSMISION	Excelente	De estilo deportivo, bien adaptada a las características del motor. Consigue consumos justos.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Los asientos tienen una forma anatómica muy acertada. El cuadro de mandos se lee bien.
CLIMATIZACION	Regular	El caudal de aire es escaso. La ausencia del aire acondicionado empeora la situación.
SONORIDAD	Buena	El motor Renault funciona con una discreción impresionante. Es difícil escucharlo.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Es bastante rápida, ideal para un coche de vocación deportiva. Es precisa y suave.
FRENOS	Buenos	Son enérgicos y detienen el coche en distancias muy ajustadas. Insensibles al castigo más duro.
SUSPENSIÓN	Excelente	Muestra el compromiso justo entre rigidez y blandura para rodar muy deprisa.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	El espacio interior está aprovechado con toda eficacia. Cuatro adultos viajan con comodidad.
MALETERO	Bueno	Es amplio y permite acomodar el equipaje de una familia. Tiene formas muy aprovechables.
CALIDAD	Excelente	El acabado del conjunto es minucioso y el equipamiento muy completo. Hecho para durar.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	La buena aerodinámica del conjunto y el empuje del motor permiten una punta de 217 por hora.
ACELERACION	Excelente	El R-19 16V acelera con contundencia y ridiculiza a modelos de más renombre y precio.
RECUPERACION	Regular	Es el aspecto menos favorable del último R-19, el motor es perezoso a menos de 3.000 revoluciones.
ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	El rendimiento energético es digno de aplauso. Se saca el jugo a cada gota de gasolina.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Ordenador de viaje, asientos regulables en altura permiten calificar con la nota máxima.
PRECIO	Bueno	Por poco más de dos millones y cuarto de pesetas se accede a un deportivo super rápido.

# Elegido para la gloria.



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



# Creado para elegidos.



## CONCERTO

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

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

de ruidosas vibraciones.

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

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

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

**Para mayor información llame al 900 30 80 80**

 **HONDA**

Vehículo de Evolución

BMW 525i

# FAMA Y PODER

**J**UNTO con el 520i de dos litros, el 525i inyecta nuevos aires mecánicos a la más popular de las series BMW. Un exhaustivo estudio técnico ha renovado en profundidad estos propulsores que ya anteriormente demostraban un rendimiento loable. Utilizando los más avanzados métodos de diseño por ordenador, BMW ha conseguido adaptar las veinticuatro válvulas y dos árboles de levas en cabeza de la culata mandados ahora por dos cadenas de distribución de forma que la potencia original del seis cilindros, 170 caballos, se ve incrementada hasta los 192 caballos. Pero no sólo se ha ganado poder en bruto, la respuesta, el consumo y la emisión de gases han sido también optimizadas respecto al anterior modelo. Como principales novedades, el motor de 2,5 litros, al igual que su hermano de 2,0 litros, montan por primera vez un colector de admisión realizado en termoplástico que, además de reducir el peso del motor, optimiza la circulación de gases. También se ha sustituido la anterior gestión electrónica digital de las funciones mecánicas por una nueva central con dos ordenadores y se ha adoptado una distribución en la tensión del encendido con una bobina por cada cilindro, alimentando a unas bujías dispuestas centralmente y diseñadas especialmente para este motor. Para los ingenieros de BMW con el nuevo propulsor se ha conseguido mejorar fundamentalmente tres puntos: el par motor, la facilidad de mantenimiento y la fiabilidad. Además, los modelos catalizados no difieren en cuanto a potencia con los no catalizados.

Por lo demás, los Serie 5 no varían sustancialmente ni en cuanto a estética ni en cuanto al resto de la mecánica. Exteriormente, sólo se adivina al nuevo modelo por el tamaño de sus neumáticos, que pasan a ser unos impresionantes Pirelli P600 de 205/65 R 15 y por el «becket» trasero aerodinámico en el caso de montar el kit M-Technic, que dotan al 525i de unos aires más deportivos.

Lo primero que se constata al volante del alemán es una respuesta extraordinariamente suave y progresiva. Prácticamente desde el ralentí y en segunda velocidad el motor empuja sin dudas ni altibajos hasta sus valores de potencia máxima. El enorme par motor y la preci-

Nuevamente los motores de seis cilindros en línea de la casa bávara reciben una culata dotada de cuatro válvulas por cada cámara de combustión. Los nuevos Serie 5 ven aumentada su potencia que llega ahora de una forma totalmente progresiva.



#### VIRTUDES

- Respuesta suave y progresiva
- Comportamiento general
- Confort y acabados

BMW 525i  
PRECIO: 5.197.602 ptas.

- Opciones numerosas
- Ruidos aerodinámicos
- Equipo interior

#### DEFECTOS

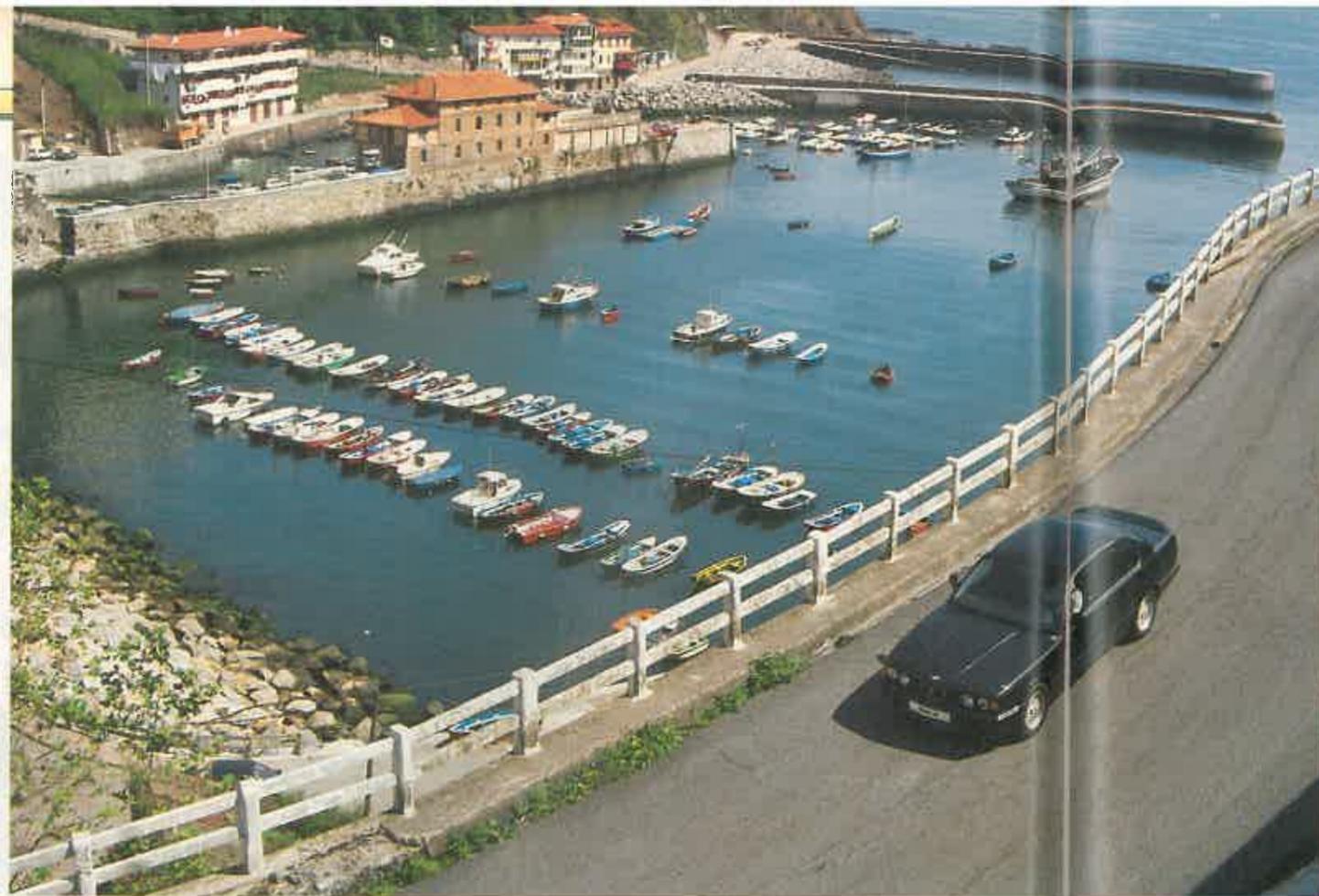


PRUEBA

Motor 16

### RESPUESTA CONSTANTE.

Si el anterior seis cilindros de dos válvulas por cilindro ya empujaba con decisión desde cualquier régimen, este nuevo motor rinde caballos en cualquier régimen sin protestar lo más mínimo. Es apto para circular comodamente por cualquier carretera.



### A FONDO

sión de la gestión electrónica confieren una progresividad que incluso engaña por una ausencia total de brusquedades. Quien busque en el 525i la «patada» deportiva del 325i por ejemplo quedará defraudado por lo civilizado de su comportamiento. Para estos menesteres queda en la Serie el M5. El concepto de gran turismo y las nuevas normas antipolución son en gran medida responsables de que el 525i rinda su considerable caballaje de una forma tan fluida y exenta de comportamientos violentos.

Las curvas de potencia y par se han visto muy mejoradas con la nueva distribución, presentando unas formas muy planas. Esto se traduce en la práctica en un suministro muy uniforme de la potencia en cualquier régimen o velocidad. El 525i nunca pierde motricidad ni siquiera en curvas muy cerradas, donde su considerable peso de casi tonelada y media no se hace notar en ningún momento. El escalonamiento de las marchas resulta adecuado para la mayoría de las carreteras y

la precisión de la caja ya conocida es otro factor positivo para aprovechar las excelencias de este nuevo motor.

Lo civilizado en la respuesta no resta prestaciones al 525i. Con la unidad de pruebas todavía muy «dura» a falta de un mayor rodaje, no hubo dificultad en alcanzar los 225 kilómetros por hora y a tan sólo 5.750 revoluciones por minuto, valor mejorable con un motor más suelto. Las aceleraciones engañan por cuanto no se notan las brusquedades, pero el Correvit no miente en sus cifras. Esta progresividad se agradece sobre todo en mojado o firmes en mal estado, donde el tren posterior no pierde adherencia durante las aceleraciones o reducciones y aumenta la seguridad de marcha.

El comportamiento dinámico poco ha variado respecto al anterior 525i. Si acaso se nota una mayor adherencia gracias a las generosas dimensiones de los actuales neumáticos, que permiten aprovechar mejor la rigidez de la caja. Esta última es uno de los secretos del buen comportamiento del BMW. La estructura de la carrocería está diseñada para aguantar los impresionantes 315 caballos del M5, por lo que sus márgenes en el 525i, más de 100 caballos por debajo del tope de la gama, resultan muy holgados. El coche se comporta admirablemente tanto en recta como en curvas de todo tipo y su tracción trasera recibe muy bien el aumento de



en curvas muy cerradas, donde su considerable peso de casi tonelada y media no se hace notar en ningún momento. El escalonamiento de las marchas resulta adecuado para la mayoría de las carreteras y

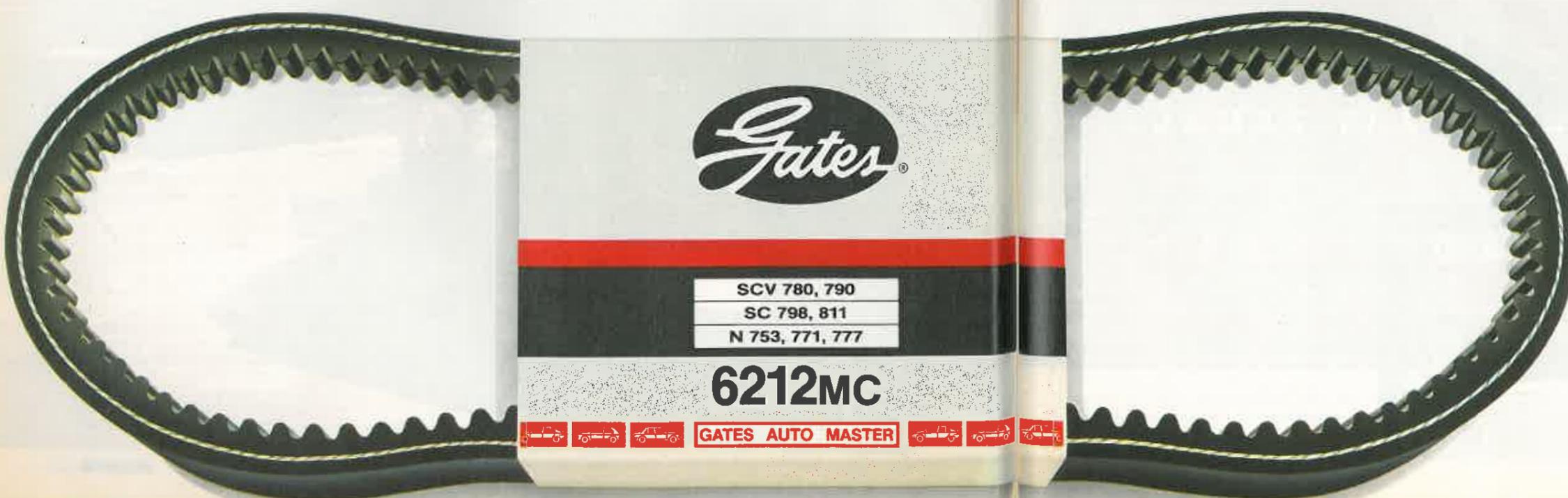
# UNA PARA SIETE.

**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.



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.494 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 milímetros. Carrera: 75 milímetros. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 192 CV(141 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 24 mkg (245 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica DME 3.1. Combustible: Gasolina 97 octanos sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a

1.000 rpm: 31,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,4 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Circulación de bolas asistida de desmultiplicación variable. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 11 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente de montantes telescópicos. Trasera: Independiente con barra estabilizadora. Amortiguadores tipo bitubo de gas.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/65 R 15 94 V. Llantas de chapa de 6,5 J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.495 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

potencia. La conducción se hace fácil por la suavidad de respuesta y el volante de asistencia variable confiere una precisión de manejo muy agradable en cualquier circunstancia. El volante deportivo forrado en cuero presenta unas dimensiones óptimas para aprovechar esta circunstancia, y es un inconveniente que se sirva como opción, siendo mucho más adecuado para este coche que el de serie.

La suspensión adopta de serie amortiguadores de gas bitubo que permiten una conducción deportiva sin acusar excesivos balanceos de la caja o rebotes violentos, pero para quien pretenda mejorar aún este punto, BMW ofrece su kit de suspensión deportiva que endurece notablemente el conjunto amortiguador y estabilizador.

Lo que sí se ofrece de origen y es muy de agradecer es el sistema antibloqueo de frenos ABS. Su funcionamiento es excelente y, unido a los sobredimensionados neumáticos de perfil bajo, dota al 525i de un nivel de seguridad muy elevado. Aquí tampoco se nota el peso del coche alemán

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 32,4 km/h de promedio	11,3
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,9
En conducción rápida	13,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	9,2
A 140 km/h de cruceo	10,6
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	8,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	850

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		225
Km/h.		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada	16,6	
1.000 m salida parada	30,0	
De 0 a 100 km/h	9,1	
Recorriendo (metros)	150,6	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3	
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,5	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5	
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,8	
recorriendo (metros)	331,8	
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,6	
recorriendo (metros)	496	



**COMPORTAMIENTO NOBLE.**

La rigidez de caja en los 5 es a toda prueba, su comportamiento es irreprochable.

y se consiguen distancias de frenado muy buenas sobre todo tipo de firmes. El tacto del pedal es el justo para dosificar perfectamente la frenada y no manifiesta ningún rebote ni vibración achacables al ABS. Las situaciones de subviraje en algunos apoyos al límite que se experimentaban con el anterior 525i se han solventado en su mayoría y ahora es más fácil controlar el tren posterior gracias al aumento de par que proporciona respuestas más rotundas e inmediatas. Otra opción que sería bienvenida es el diferencial autoblocante al 25 por ciento, algo que se nota mucho a la hora de sacarle el jugo a este coche. Moviéndolo por carreteras de montaña y de asfalto irregular se convierte en un dispositivo esencial para apreciar en todo lo que vale al 525i, además de convertirse en otro importante factor de seguridad bajo el agua o la nieve.

Todas estas posibilidades ausentes en el modelo básico proporcionan cualidades de marcha superiores y, quien quiera sacar todo el rendimiento a su 525i acudirá irremisiblemente al paquete opcional. Por lo menos en cuanto se refiere a los puntos ya mencionados y, como no, al casi

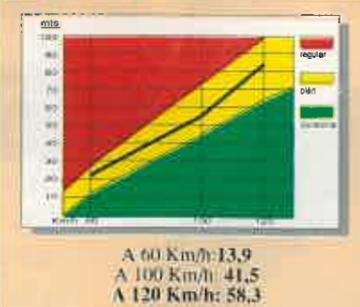
**EQUIPAMIENTO**

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

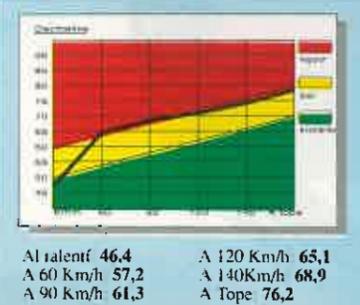
**OPCIONES:**

Aire acondicionado 292.578. Suspensión de control automático 148.879. Diferencial autoblocante 103.910. Pintura metabizada 118.608. Servotransm. 49.221. plus

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**Philips Car Stereo**

THE SOUND MAKES THE DIFFERENCE

**PROBABLEMENTE  
EL EQUIPO ESTEREO-  
FONICO MAS COMPLETO**

- COMPACT DISC
- MEMORIA DE RELECCION DE TEMA FAVORITO (FIS)
- SINTONIZADOR DIGITAL
- SISTEMA DE DATOS DE RADIO (RDS)
- DIVERSIDAD DE QUADRU/ANTENA
- MANDO A DISTANCIA POR INFRARROJOS



**JAMAS FABRICADO  
PARA COCHE.**

- AUTOALMACENAJE
- CONTROL SUPER AUDIO
- SALIDA DE POTENCIA EFECTIVA DE 100 WATIOS
- SALIDA DE LINEA DE 4 CANALES
- ANTI-ROBO

Philips Iberica S.A.E. Martínez Villergas 2, Apartado 2005, Madrid - 27.



**PHILIPS**

obligatorio hoy día aire acondicionado, equipo que debería ser incluido desde un principio en un coche de esta categoría.

Y siguiendo con esta visión de lo que hay, frente a lo que podría haber, mencionar los excelentes asientos deportivos de perfecto apoyo y justo mullido para las plazas delanteras. Sin desmerecer a los de serie, estos son ideales para disfrutar con la conducción y son regulables electrónicamente en altura, distancia y apoyo lumbar disponiendo de memoria para tres posiciones dependiendo del usuario. El auténtico reposapiés termina de posibilitar una posición de conducción óptima.

Los mandos siguen invariados así como el tablero de instrumentación. Todo presenta el ya mítico acabado, de pulcras formas ergonómicas, y presenta un funcionamiento que hace olvidarse de todo lo que no sea la propia conducción.

El habitáculo de los Serie 5, de estructura indeformable, presenta una amplitud capaz para largos recorridos. Tanto las plazas delanteras como las traseras disponen de comodidad suficiente para cuatro adultos. Eso sí, el puente de la transmisión limita el espacio trasero a dos plazas. También el maletero se muestra capaz para viajar sin problemas de espacio, pudiendo optarse asimismo a los asientos traseros abatibles para aumentar su volumen de carga. El único, pero que puede achacársele al 525i en cuanto a confort,



SERIE RENOVADA

**D**ESPUES de desarrollar los nuevos motores de 24 válvulas, la Serie 5 de BMW queda configurada por el 520i, el 525i probado en el presente número, el 535i con motor tradicional de dos válvulas por cilindro, el deportivo alto de gama M5 y el 524 td con motorización Diesel. Los motores recientemente acuñados por la marca bávara atacan especialmente en un sector donde los Serie 5 han cosechado un notable éxito. Las nuevas tendencias de ofrecer coches civilizados y sofisticados, con bajos índices de contaminación y preparados para aguantar las normativas más intransigentes, han marcado evidentemente a los nuevos propulsores de seis cilindros. Sin renunciar a plantear unas prestaciones de alto nivel, su planteamiento queda muy comedido y racional.

**MAQUINA DE VIAJAR.** Tanto por sus cualidades dinámicas como mecánicas, el 525i se plantea como un infatigable viajero. Pero además, el confort de su habitáculo permite afrontar los largos recorridos.

es un elevado nivel de ruidos aerodinámicos que se filtran a su interior. No es el caso del ruido mecánico, correctamente amortiguado por los aislantes de la carrocería y del que solo se oye un agradable y profundo ronquido del seis cilindros.

Nada nuevo en definitiva respecto a los interiores de esta serie, que ya dio hace tiempo con un compromiso válido al respecto y que no presenta por el momento indicios de cambiar hacia otros diseños. El acabado BMW ya casi se ha convertido en una tarjeta de visita y cualquier va-

riación es muy meditada por los responsables muniqueños. La discreción general llega incluso a la desnudez exterior en cuanto a reseñas mecánicas que revelen la motorización del modelo a diferencia de otras marcas en las que el modelo exhibe profusión de «apellidos» referentes a sus excelencias técnicas. Para distinguir por ejemplo a un 520i de un 525i, deberemos acudir casi a sus neumáticos y a sus salidas de escape, presentando estéticas casi idénticas.

Con el nuevo BMW 525i tenemos en definitiva una mecánica supercompleta para afrontar todo tipo de usos. La regularidad de funcionamiento del seis cilindros en todo tipo de régimen permite circular con gran facilidad a baja velocidad entre el tráfico urbano sin que la mecánica proteste lo más mínimo. Los bajos son apabullantes y en segunda velocidad el coche prácticamente anda solo en ralentí. Desde este extremo hasta notar los 192 caballos expresarse en toda su grandeza, todo es posible. La autopista no supone ningún problema para el alemán, su larga quinta y su mejorada estabilidad en recta, debido a los anchos neumáticos, lo hacen un rutero muy eficaz a alta velocidad. Pero en carreteras de montaña también dispondremos de un excelente coche con características deportivas. La estabilidad innata de los Serie 5 se complementa muy bien con la nueva personalidad del ▶

Vivo a mi aire

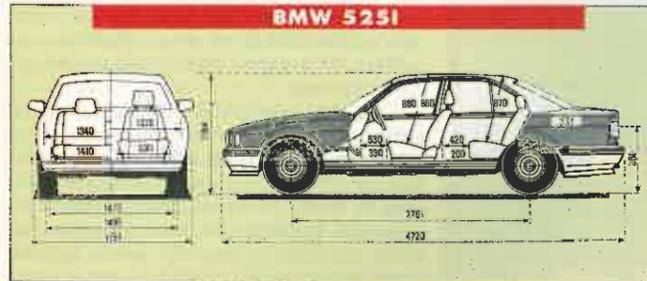
En refrescos, lo tengo claro

© 1985 Fido Dido, Inc. Lic. by UFS, Inc.

motor. Se ha ganado mucho en docilidad quitando algo de rebeldía en las respuestas, pero la eficacia sigue a la orden del día, más aún si cabe cuando el terreno exige una conducción delicada. Con el kit opcional deportivo, el 525i se convierte en una berlina difícil de superar en cuanto

**FRENTE A SUS RIVALES**

Sus rivales más directos por compatriotas son el Audi 200 Turbo (5.854.716 pts.), el Mercedes 300 E (5.786.104 pts.) y el Opel Omega 3 0 24 V (4.722.783 pts.) Pero también están los respondones rivales «latinos» como el Alfa 164 3 0 V6 (4.956.577 pts.), el Citroën XM V6 (4.635.405 pts.), el Lancia Thema 16V Turbo (4.567.094 pts.), el Peugeot 605 3 0 (4.683.687 pts.) y el Renault 25 V6 Turbo (4.991.203 pts.). A estos habría que sumar al nórdico Saab 9000 Airflow (6.349.764 pts.) y al exótico Mazda 929 3 0i (5.925.624 pts.)



BMW 525i

**MECÁNICA**

MOTOR	Excelente	Conjuga una gran potencia con una personalidad dócil y aprovechable.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Rápida y precisa no plantea ningún problema a la hora de rodar rápido.
TRANSMISION	Buena	Con el atractivo de actuar sobre el tren trasero, mejora mucho con la opción del diferencial.

**CONFORT**

PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Amplia y confortable, se hace perfecta con los asientos deportivos y el volante opcionales.
CLIMATIZACION	Normal	El aire acondicionado se hace imprescindible en un coche de esta categoría.
SONORIDAD	Regular	Bien aislados los ruidos mecánicos, se hacen oír sin embargo algunos aerodinámicos.

**COMPORTAMIENTO**

DIRECCION	Buena	Precisa y rápida, es excelente con el volante M-Technic y el sistema variable Servotronic.
FRENOS	Excelente	Potentes y de tacto muy acertado, se completan con un eficaz ABS.
SUSPENSION	Buena	El buen comportamiento de los amortiguadores puede mejorarse con el kit deportivo.

**CARROCERIA**

HABITABILIDAD	Buena	Ofrece cuatro cómodas plazas muy aptas para viajes largos.
MALETERO	Buena	Es suficiente y puede ampliarse gracias a la opción de los asientos abatibles.
CALIDAD	Excelente	Las calidades y funcionalidad de los interiores son los habituales en la marca alemana.

**RENDIMIENTO**

VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Además de alcanzar una de las más elevadas en el segmento, puede mantenerse con seguridad.
ACELERACION	Buena	Muy mejorada respecto al modelo anterior, ofreciendo más progresividad.
RECUPERACION	Buena	El enorme par motor permite salir de cualquier circunstancia y en cualquier marcha.

**ECONOMIA**

CONSUMO	Normal	Aunque reducido respecto al anterior modelo, los caballos exigen su tributo en gasolina.
EQUIPAMIENTO	Regular	La larga lista de opciones deja un poco desnudo al 525i de serie.
PRECIO	Regular	La circunstancia anterior eleva considerablemente el precio al equipar al 525i.



**CALIDAD GENERAL.**

Los interiores se mantienen invariados y su calidad es muy alta. Los asientos deportivos regulables eléctricamente ofrecen un apoyo óptimo para conducir el BMW durante muchos kilómetros.

a versatilidad. El consumo por su parte se ha mejorado ligeramente en sus valores generales, pero las posibilidades que ofrece el nuevo caballaje no hacen del 525i un coche especialmente ahorrador a no ser que nos inhibamos en la conducción. Respecto a este apartado, uno de los puntos fuertes se mantiene y la excelente autonomía de más de 800 kilómetros ha sido incluso mejorada. Por precio (si nos atenemos a la versión básica), calidades de acabado y potencia, el 525i mantiene su posición de honor dentro del segmento a pesar de una competencia cada vez más despiadada. ○

Juan Luis Soto  
Fotos: Ramón Rodríguez

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador: BMW Ibérica S.A. Paseo de la Castellana, 149 28046 Madrid. Teléfono: (91) 450 60 01. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 52 puntos en España.



**PIRELLI P 2000. PEGADO AL ASFALTO.**

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**

# NUEVO FIESTA PACHÁ



## ATRACCION TOTAL

Nada más vernos sucedió lo inevitable. Un flechazo a primera vista. El Nuevo Ford Fiesta Pachá. Por su línea joven y su espíritu deportivo trae de cabeza a más de uno. Y luego, cuando lo conduces, en ciudad o en carretera, te hace estremecer. Por el

alegre despertar de su motor, el contacto sensual de su volante deportivo y el cambio suave y preciso de sus cinco marchas. Que el Nuevo Ford Fiesta Pachá seduce irremisiblemente no hay duda. Incluso su precio es una atracción irresistible.



Elevalunas eléctrico



Cierre centralizado de puertas



Tacómetro



Volante deportivo



Asientos deportivos



Spoiler trasero



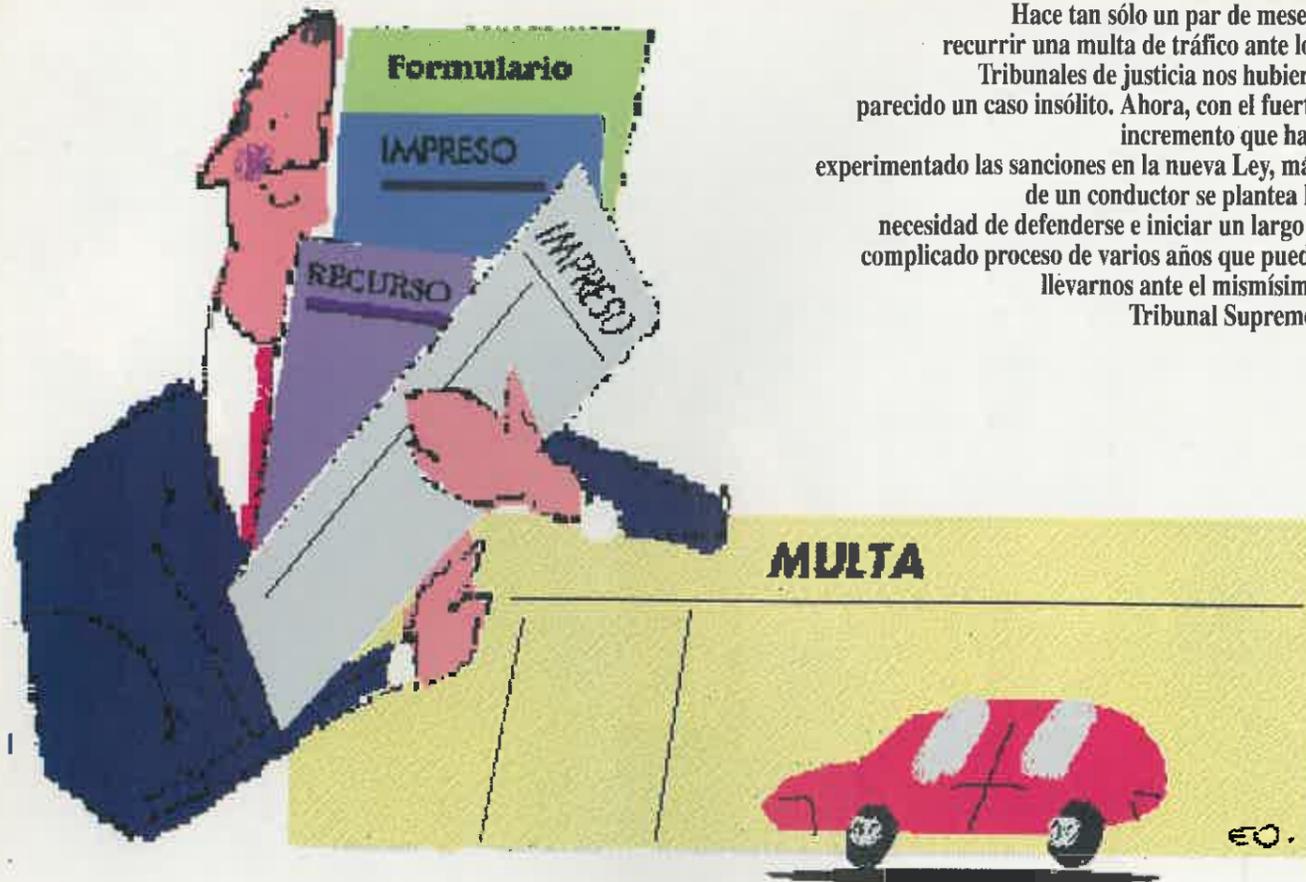
Lava-limpia luneta trasera

*Fiesta* **PACHÁ**   
1.145.000 Ptas.



FIESTA. TODO UN FORD

Hace tan sólo un par de meses, recurrir una multa de tráfico ante los Tribunales de justicia nos hubiera parecido un caso insólito. Ahora, con el fuerte incremento que han experimentado las sanciones en la nueva Ley, más de un conductor se plantea la necesidad de defenderse e iniciar un largo y complicado proceso de varios años que puede llevarnos ante el mismísimo Tribunal Supremo.



RECURSOS CONTRA LAS MULTAS

# DEL ARCEN AL SUPREMO

**E**l pasado mes de abril entró en vigor la nueva Ley de Seguridad Vial. Políticos, sociólogos, periodistas y expertos en la materia hicieron en conjunto una valoración positiva de esta norma. Es ahora, transcurridos los primeros sesenta días, cuando algunos conductores españoles evalúan la trascendencia de esta Ley tras recibir la notificación de las presuntas infracciones cometidas en este periodo.

El subjetivo criterio y valoración, denunciado por esta revista, con el que pueden aplicar los agentes de la autoridad la nueva norma a la hora de denunciar a un conductor y el fuerte incremento de las multas hacen que más de uno se plantee la necesidad de defenderse y recurrir ante la sanción impuesta. El problema para la mayoría de los conductores es el desconocimiento del complicado procedimiento a seguir a la hora de apelar ante los órganos correspondientes. Sirva como dato que de

un total de 3.800.000 multas que se impusieron en 1988, tan sólo 40.000, según la Dirección General de Tráfico, fueron recurridas.

Si un conductor es sancionado por cometer una infracción de tráfico y él no está de acuerdo, ¿cómo debe actuar? En primer lugar se va a producir la notificación de la multa, o en sentido estricto «la proposición de multa». Puede ser en el lugar de la comisión de la infracción por el denunciante (guardia civil o policía municipal) o por correo certificado remitido por la Jefatura Provincial de Tráfico o Ayuntamiento. En el primer caso es un buen momento para indicar al agente denunciante que haga constar, en el apartado de observaciones de la notificación de multa, todas aquellas alegaciones que creamos oportunas a nuestro favor. No es necesario firmar la propuesta de multa. Si se hace, no quiere decir que estemos de acuerdo con la denuncia.

**L**as multas prescriben a los dos meses si no se ha recibido alguna por parte del denunciante.

En la circunstancia de llegar la notificación de multa por correo certificado, deberemos cerciorarnos de que no hayan transcurrido más de dos meses desde que se cometió la infracción ya que, según el art. 81 de la Ley de Seguridad Vial, prescriben en este plazo.

Llegados a este punto tenemos tres opciones: simplemente pagar, realizar un pliego de descargo o pagar y realizar pliego de descargo. Si optamos por las dos últimas posibilidades nos encontramos en la fase de instrucción de los procedimientos a seguir ante los órganos administrativos correspondientes. Tenemos quince días, a

**FIRMA.** No es necesaria. Si firmamos la propuesta de multa no quiere decir que estemos de acuerdo con la denuncia.



partir de la notificación para alegar o pedir en el pliego de descargo pruebas que convengan a nuestra defensa. El escrito irá dirigido a la Jefatura Provincial de Tráfico o Ayuntamiento correspondiente. Estos órganos darán traslado de nuestras alegaciones al denunciante (guardia civil o policía municipal) para que informen acerca del mismo y de los hechos, teniendo un plazo de otros quince días.

Una vez realizados dichos escritos y pasados los anteriores plazos, la Jefatura Provincial o Ayuntamiento puede abrir un periodo de prueba y calificar los hechos. Serán ellos quienes dicten la resolución que impone la multa en sentido estricto y

**INFORMES.** La Jefatura Provincial de Tráfico podrá solicitar informes al denunciante para contrastarlos con las alegaciones del pliego de descargo.

## ASI ES EL MODELO DE DESCARGO

### A LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO

DON FRANCISCO SONSECA GARCIA, mayor de edad, vecino de Sevilla, con domicilio en la calle Viriate nº105 3º A y con D.N.I. 16.000.000 comparece ante esta Jefatura Provincial y como mejor proceda

**EXPONE:**

Que con fecha 30 de mayo del año en curso, he recibido notificación de la denuncia con el número de expediente 161616, por una presunta infracción cometida el día 10 de mayo de 1990 con mi vehículo matrícula MO-1616-T y entiendo que la referida denuncia no se ajusta a la realidad de los hechos ni es conforme a Derecho, es por lo que en tiempo y forma interpongo el presente PLIEGO DE DESCARGO de acuerdo con las siguientes

**ALEGACIONES:**

- PRIMERA.- Se alude en el boletín de denuncia, que mi velocidad era de 120 Km/h. en un lugar limitado a 100 Km/h. y por ello se me impone una multa de 50.000 pesetas. Es decir, que de conformidad con el vigente cuadro de sanciones se me pretende imponer una sanción equivalente a un exceso de hasta un 20% sobre el límite establecido, y ello no es correcto pues si a mi velocidad teórica imputada aplicamos los márgenes de error de un 10% del cinemómetro y un 5% del velocímetro de mi automóvil nos da una velocidad resultante de 105 Km/h.
- SEGUNDA.- Que como consecuencia de ello mi velocidad una vez corregidos los márgenes legalmente admitidos es de 105 Km/h.
- TERCERA.- Siendo así, la multa que se me pretende imponer no se adecúa al vigente cuadro de sanciones.
- CUARTA.- Que esta parte, para tener la certeza de que ese exceso no se debió a errores u otros elementos circunstanciales, solicita que le sea exhibida la prueba documental de la fotografía en la que conste la posible infracción, además del certificado emitido por el Centro Español de Meteorología en el que se haga constar el estado de precintos del cinemómetro, el porcentaje de error, las revisiones reglamentarias que tiene que pasar cada año y las averías ocurridas.
- QUINTA.- Se alude en el texto del boletín de denuncia que se me sanciona por «circular con mi vehículo de modo negligente y temerario».
- SEXTA.- Como quiera que dichos conceptos de negligencia y temeridad son juicios y valoración sobre los hechos ocurridos y de pleno contenido jurídico en modo alguno les compete a los agentes emitirlos.
- SEPTIMA.- No se especifican las circunstancias que sirvieron de fundamento para apreciar la indicada temeridad y negligencia, no existiendo por ello elementos de juicio suficientes para apreciar que los hechos enunciados sean constitutivos de infracción.

**SOLICITO A ESTA JEFATURA,** que teniendo por presentado este escrito se sirva admitirlo y en su virtud, tener por interpuesto PLIEGO DE DESCARGO contra la denuncia que con el número de expediente 161616 se me instruyó por esta Jefatura, y en su virtud, deje sin efecto el referido expediente en base a las circunstancias de indefensión que me produce la extralimitación del agente denunciante a la hora de exponer la relación circunstanciada del hecho denunciado, y en el improbable caso de que ello no fuera así, subsidiariamente, previa exhibición de los documentos que se solicitan para la constatación de la infracción, si es que esta se confirma, al menos se adecúe la multa al vigente cuadro de sanciones.

Sevilla, 1 de junio de 1990  
 Fdo. Francisco Sonseca García

nos notificarán en los términos establecidos en los arts. 79 y 80 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Es en este periodo cuando la proposición de multa pasa a ser imposición de multa y por tanto si todavía no hemos abonado la cuantía de la sanción aplicarán el apremio y vía ejecutiva para cobrársela.

Como seguimos en desacuerdo con la resolución tomada y creemos que no se han tenido en cuenta nuestras reclamaciones podemos agotar la última vía que nos queda en el procedimiento ante los órganos administrativos: recurso de alzada. Se interpondrá dentro de los quince días siguientes a la notificación de la imposición de multa, ante el órgano superior jerárquico que haya dictado o acordado la resolución, esto es, ante la Dirección General de Tráfico o Alcaldía. Aquí insistiremos en las alegaciones, pruebas, etc., presentadas en el anterior pliego de descargo.

La valoración del recurso de alzada tiene un plazo de tres meses. Transcurrido este tiempo, si no hay resolución expresa se entiende, según la Ley, que el recurso ha sido desestimado. Es decir, al no recibir contestación alguna debemos entender que la multa sigue en pie y que hay que pagar en el caso de no haberlo hecho.

Con el recurso de alzada se termina el procedimiento a seguir ante los órganos administrativos. Juristas consultados por MOTOR 16 aseguraron que la anulación de las multas en la fase descrita se llevan a cabo en un alto porcentaje porque el denunciante lleva razón en el fondo del asunto. Por ejemplo: ser denunciado por superar un límite de velocidad y demostrarse posteriormente, tras visionar la fotografía de la prueba, que no se trataba del vehículo denunciado. También hay un alto porcentaje de anulación de multas por defecto de forma. Es decir, porque no se han cumplido los pasos previstos que establece la Ley de Procedimiento Administrativo, por ejemplo: el tiempo que hay para la comunicación de la notificación de multa.

Una vez agotada la vía del procedimiento administrativo, tenemos abiertas las puertas a nuestras posibles reclamaciones a través del procedimiento judicial ante los Tribunales de justicia. Aquí ya es necesario un abogado, que puede ser de oficio. La iniciación de la vía judicial comenzará con el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma en el plazo de dos meses a partir de la fecha indicada en el plazo anterior. Se trata de un auténtico juicio, con abogado, procurador y magistrado. Se iniciará con un escrito de interposición, demanda, contestación a la demanda (por parte del abogado del Estado), prueba, conclusiones, vista o votación y fallo, y finalmente sentencia.

En el recurso contencioso-administrativo podremos alegar, además de todos los hechos y pruebas que creamos necesarios para nuestra defensa, que sea anulada inmediatamente el cobro de la multa por la vía ejecutiva que se podría haber iniciado tras desestimarse el pliego de descargo. El

**R**ecurrir una denuncia es un proceso que puede tardar cuatro años en resolverse.

Tribunal dará la sentencia, pero el tiempo que puede transcurrir hasta que la dicte puede ser de dos años.

Contra las sentencias que dicte la Sala de lo Contencioso Administrativo solamente cabe el recurso de apelación, de no quedar agotada esta vía en la propia sentencia. Es evidente que si hay posibilidad de recurso de apelación cualquiera de las dos partes lo va a realizar. El plazo para interponerlo es de cinco días a partir de la notificación de la sentencia y será resuelto por el Tribunal Supremo, concretamente por la Sala Tercera. Una vez que resuelva, fácilmente puede tardar un año y

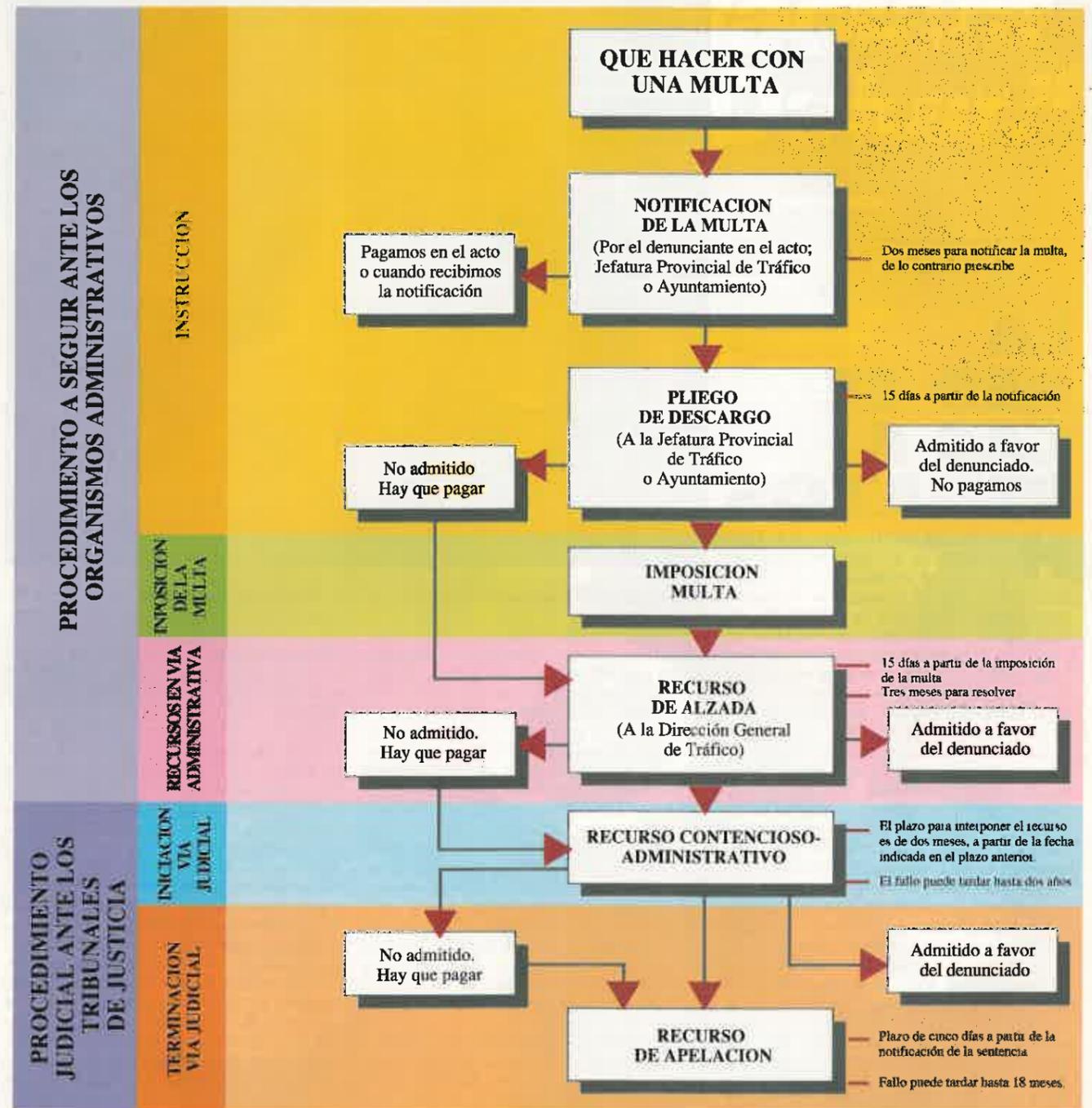


**PRUEBAS.** El denunciado podrá solicitar en sus alegaciones todas aquellas pruebas que convengan en su defensa.



medio, se habrá terminado el procedimiento.

Los recursos que se inician por motivos de multas de tráfico en la vía judicial, se suelen ganar en un alto porcentaje por defecto de forma y casi nunca por el fondo del asunto. Lógicamente no se puede llegar hasta el Tribunal Supremo por una multa de 2.500 pesetas al ser una cuantía inferior a la que tiene marcada dicho tribunal, que es a partir de las 500.000 pesetas. Ahora bien, una multa de cien mil o doscientas mil pesetas que conlleve la retirada del permiso de conducir, cuyo valor es inestimable puede ser un argumento de peso para iniciar un proceso judicial y po-



**RECURSOS.** No todas las multas pueden ser recurridas hasta el Tribunal Supremo, dependen de la cuantía.



ner de manifiesto todos aquellos argumentos que eviten el pago de la sanción y la retirada del carné.

En algunos países de la Comunidad Europea los jueces de los Tribunales de Tráfico entienden de estos temas en el momento en el que el denunciado presenta el pliego de descargo y evitan todo este largo proceso. En España el Ministerio de Justicia tiene previsto para 1992 la creación de los juzgados de lo contencioso-administrativo que agilizarán estos procedimientos, evitando que estos casos lleguen a colapsar los tribunales superiores de justicia y el Tribunal Supremo. O

Javier Solano

Tres semanas le ha durado a los responsables del Ayuntamiento de Madrid el polémico plan RED (Red Estratégica Diferenciada) en su totalidad. Ahora, y a la vista de los resultados, esa Corporación ha dado marcha atrás y ha reducido su implantación en una tercera parte.

**DESAPARECEN  
NOVENTA  
KILOMETROS**

**LA  
RED SE  
CAE A  
PEDAZOS**

**H**ABIA una vez un concejal de Circulación en el Ayuntamiento de Madrid, el centrista Eduardo Larraz, que se sacó de la manga un rimbombante sistema de control de circulación, la Red Estratégica Diferenciada (RED) y se gastó los cuartos en adornar trescientos kilómetros de calles con rombos amarillos y pintura roja. En esas llegó otro concejal también centrista, Fernando Bocanegra, responsable del Área de Seguridad, que no le dejó los policías municipales necesarios para hacer cumplir la norma en ese área. El final, por el momento, de este tenebroso -por no decir ridículo- cuento, ha sido exacerbar los ánimos de todos y dar marcha atrás, sacando de la RED noventa kilómetros.

Entre las calles o tramos de éstas que se han visto libres del Plan se encuentran sobre todo grandes avenidas y viarios de los barrios más alejados del centro, como es el caso de la Avenida de la Albufera, la de Guadalajara, Vía Carpetana, carreteras de Vicálvaro y Canillas, la carretera de la Dehesa de la Villa, Avenida de Moratalaz y otros por el estilo, mientras que de momento permanecen en la RED poco más de doscientos kilómetros, la mayoría dentro de la zona conocida como «almendra central», es decir, todo lo que rodea el perímetro de la M-30, y que según datos de la Concejalía de Circulación, absorbe en



su conjunto el 70 por ciento del tráfico de la capital.

Según ha manifestado el propio concejal Larraz, que ha insistido en todo momento que esta medida ha sido adoptada ante la imposibilidad de que la Policía Municipal contara con los efectivos suficientes para garantizar la vigilancia, se pretende ahora que la RED se implante entre los madrileños, ya que los agentes de circulación se podrán ahora concentrar con todas sus fuerzas en una zona menos extensa.

También ahora se ha sabido que en su día el concejal Bocanegra, responsable de las fuerzas de la policía, había anunciado que tan sólo se podría mantener una vigilancia especial durante los veinte primeros días, y eso a base de duplicar los turnos y pagar horas extras a los policías, concepto éste por el que se ha venido abonando cinco millones de pesetas diarias.

Hasta aquí, la explicación más o menos oficial que se da al asunto, porque, salvo una voracidad recaudatoria desmedida, no se ha visto, en esta veintena de días, una mejoría sustancial de la complicada circulación por las calles madrileñas. Hay que reconocer, sin embargo, que la doble fila,

la invasión de los carriles reservados a los autobuses y las áreas de carga y descarga son infracciones que han disminuido sensiblemente desde que se puso en marcha la RED, aunque también es cierto que esos problemas se han trasladado a zonas aledañas.

Pero la medida ahora adoptada va a traer problemas de otra índole. Se anuncia desde el Ayuntamiento que aquellos infractores a los que se les haya impuesto multas dentro de la zona RED con anterioridad a la desaparición de las líneas rojas, podrán recurrir ante las instancias municipales -dentro de los trámites habituales del cobro de sanciones- para conseguir una «rebaja» en la sanción hasta llegar a las cuotas normales. O lo que es lo mismo, una especie de amnistía para las multas que se encuentran en trámite. La aberración jurídica que se da como siempre en estos casos es que aquellos que en su día fueron sancionados y pagaron religiosamente la sanción, se encuentran ante un agravio difícil de entender, lo que va a originar más de un conflicto con efecto retroactivo. Un caso más del hecho de que la «pequeña política» perjudica a los usuarios de siempre.

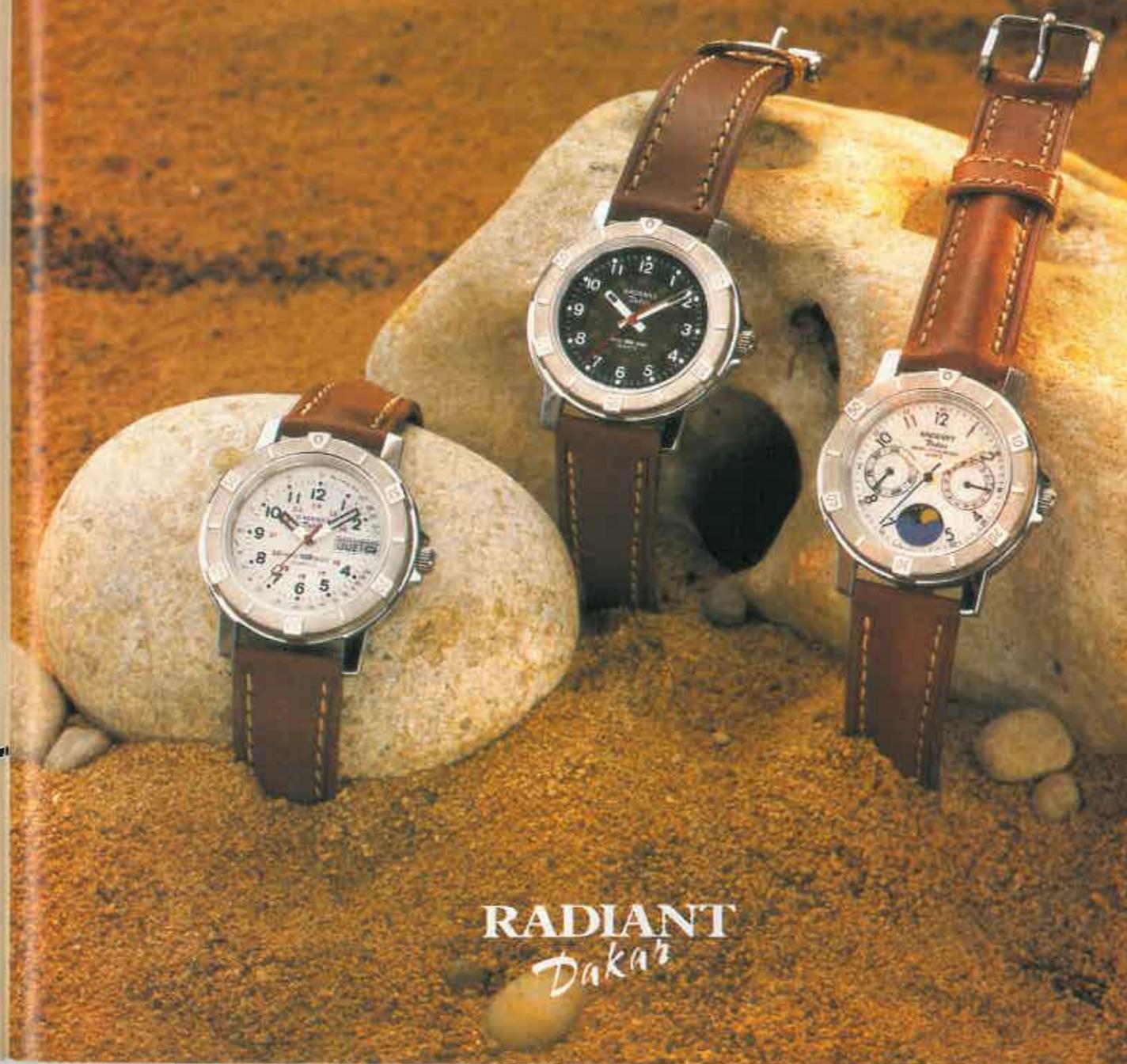
R.R.S

**”Gracias a Radiant  
tú llegarás a Dakar.”**



Carlos Mas

*Radiant te invita a la aventura. La aventura de tener un Radiant Dakar. Una máquina perfecta. Sumergible hasta 100 metros. Y una caja de acero capaz de soportarlo todo. Si, gracias a Radiant, tú llegarás a Dakar.*



**RADIANT**  
*Dakar*



**DETECTOR DE RADAR**

(Prohibido sobre las carreteras)

- Detecta los radares hasta 1 kilómetro.
- Sistemas multi-frecuencia automáticos e indetectables.
- Garantía 1 año • Tamaño muy reducido • Instalación instantánea.

**LSA INDUSTRIAS** MADRID: C/Villanueva, 2, Of.9-B. Tels. (91) 435 66 48 - 435 67 99 - FAX 431 19 71. BARCELONA: C/Príncipe de Asturias, 16, (Principal). Tels.: (91) 415 03 18.



AUTOBUSES PEGASO

NUEVAS UNIDADES PARA MADRID

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid acaba de hacer pública la concesión a Pegaso de un nuevo contrato, por el que la empresa de automoción suministrará un total de 150 nuevas unidades tipo standard y 70 del modelo articulado. Con este segundo contrato, Pegaso suministrará a la E.M.T un total de 520 autobuses de los que ya se encuentran circulando 275.

Uno de los aspectos, más destacables de este contrato es la vuelta a las calles de Madrid de los autobuses articulados. De este nuevo modelo que tiene una longitud total de diecisiete metros está previsto que se entreguen cerca de 70 unidades.

La capacidad interior de estos modelos dobla a la de un autobús convencional, ya que en el articulado podrán desplazarse 157 pasajeros de los que 53 podrán ir sentados. El confort ha sido tenido en cuenta y en los nuevos 6424 A se ha montado una suspensión neumática inte-

gral, con ruedas independientes en el eje anterior. La altura se ha rebajado a 662 milímetros, para acelerar y mejorar la subida y la bajada de los pasajeros.

Otras de las novedades con que cuentan estos vehículos son: la inclusión de un potente aire acondicionado, butacas antivandálicas de gran confort y amplias medidas de seguridad entre las que destaca el control de puertas marcha atrás, mediante cámaras y monitores de televisión. Además y con destino a aquellas personas que cuentan con una movilidad limitada, se han instalado barras y asideros especiales.

El diseño de la carrocería ha corrido a cargo de la Unión Carrocera (Unicar) que ha realizado toda la estructura de los autobuses articulados mediante ordenador. Los perfiles se encuentran trabados con materiales anticorrosivos en su parte exterior y con poliuretano inyectado en el interior. Asimismo esta fábrica ha prestado

una atención especial al puesto del conductor, y se ha diseñado un cierre de carácter envolvente del mismo para que pueda realizar su trabajo sin ningún tipo de interferencias y con la máxima comodidad posible.

Gonzalo Serrano

AX NEW YORK

CITROËN lanza al mercado una nueva serie limitada. Se trata del AX New York, del que se van a comercializar 5.000 unidades. Esta versión incorpora el motor de 1.124 centímetros cúbicos y 55 caballos que también se monta en las versiones del AX 11 RE. El New York se va a ofrecer al público en cuatro colores: blanco, rojo, negro, y gris cristal, que recubren el coche desde la carrocería hasta los tapacubos. El interior ha recibido un trato especial y la tapicería es de terciopelo. Entre el equipamiento de serie destacan las ventanilla eléctricas, dos retrovisores exteriores, cierre centralizado, etc... Los precios son 1.090.000 pesetas la versión de tres puertas y 1.154.000 pesetas la de cinco puertas. Estos precios incluyen el franco fábrica más IVA.



**NUEVOS AUTOBUSES**  
La compañía Pegaso va a suministrar 220 nuevos autobuses a la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

ANTIRROBOS FIGHTER

EFICACIA ASEGURADA

La marca de antirrobo Fighter ha presentado con motivo del reciente Salón de Turín un nuevo modelo. Se trata del compact «Fighter Black Line». Un modelo que está compuesto por una central CB 75, un modulo de ultrasonidos VX 70 y una sirena SB 38-39, pieza eléctrica, dinámica y con la posibilidad de ser autoalimentada, según la versión que elija el cliente. Otro de los productos que este fabricante comercializa ya en nuestro mercado son los ionizadores, estos aparatos destinados a mejorar el nivel del ambiente y a eliminar los malos olores, se comercializan en dos versiones diferentes: una destinada a los interiores de las casas y otro que puede enchufarse al mechero del automóvil.

El precio de los ionizadores es de 12.000 pesetas y se puede adquirir en las tiendas especializadas en la comercialización de este tipo de productos.



EN POCAS PALABRAS

IBIZA CON AIRE

Seat ofrece a los compradores de un Ibiza el aire acondicionado de forma gratuita, ya que este elemento que hasta hace poco tiempo era opcional, ha pasado a formar parte del equipamiento de serie de este modelo.

FORD FIESTA PACHA

La nueva serie limitada de Ford se denomina Pacha. La mecánica de esta versión es idéntica a la empleada por los Fiesta S 1.1 con 1.119 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia. El precio final, IVA y transporte incluido es de 1.145.000 pesetas. La fábrica de Almusafes, también se preocupa de las comerciales y desde estas fechas ya se vende la nueva furgoneta Escort Van en dos versiones, diesel y gasolina. La diesel, monta un motor de 1.753 centímetros cúbicos y 59 caballos de potencia. Su precio es de 1.397.000 pesetas. La versión de gasolina dispone del motor de 1.2 litros y 61 caballos y su precio es de 1.155.000 pesetas.



GANVAM EN EL MUNDO

Durante unos días una delegación de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam) ha tomado parte en el 39 Congreso de la Organización Internacional del Comercio y la reparación de automóviles (IOMTR) que se ha celebrado en Bruselas. En este mismo congreso se ha reeligido al Presidente de Ganvam, José Ruíz Mata, como miembro del Comité ejecutivo de la organización.

OFERTAS RENAULT

Renault mantiene durante este mes una interesante oferta para los compradores del R-19. Esta oferta consiste en el pago del 10 por ciento del valor total como entrada y el aplazamiento de la primera letra hasta el mes de noviembre. Otra ventaja de esta oferta es la sobrevaloración de 100.000 pesetas que se hace del usado si se entrega como parte de la operación de compra del vehículo nuevo.

DESCUENTOS EN LA CITROËN

Durante este mes, Citroën ofrece la posibilidad de ahorrarse entre 55.000 y 200.000 pesetas en la compra de una C-25 o de una C-15. Esta oferta sólo es válida para vehículos en stock y no es acumulable a otras ofertas promocionales de la marca.

GUINDAS DE LA SEMANA

MADRID

EN Cova Venecia, que se encuentra en la calle Ferrocarril, tienen a la venta esta semana un pequeño deportivo. Se trata de un Suzuki Swift GTi 16 V. El Suzuki se matriculó en 1989 y desde entonces su antiguo propietario sólo realizó 12.000 kilómetros. Como extras cuenta con radiocassette. Dispone de una garantía de tres meses y su precio de venta al público es de 1.500.000 pesetas.



BARCELONA

EL Volkswagen Passat 112 CV que vende Cataluña Motor, que está en la Gran Vía de las Cortes Catalanas, cuesta 2.360.000 pesetas. Es de color azul marino y se matriculó en el año 88 y su marcador indica que ha recorrido 25.000 kilómetros. Como extras cuenta con aire acondicionado, ABS, techo, cierre centralizado y elevalunas. La garantía es de 18 meses.



Bel Air: 28.200 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Los Corrado: 165.984 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevavunas Eléctricos:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.185 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y las versiones Cabrio: 77.648 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16V y Gt-G 60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 359.999 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.999 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V: 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Gol Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quartett: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quartett: 45.171 ptas. **Asiento Posterior Partido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. **Retrovisores térmicos y eléctricos:** GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. **Prainstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quartett: 51.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. **Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paquete opcional para el Manhattan 2p compuesto por cierre centralizado, elevavunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100km	Costa/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>VOLVO</b>					
Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.					
340 GL 4P	1.721	83	16,1	8,8	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	15,5	7,9	1.807.708
360 GLE 3P*	1.986	118	18,1	10,5	2.349.489
360 GLE 4P*	1.986	118	18,1	10,5	2.523.719
360 GLE 5P*	1.986	118	18,1	10,5	2.442.639
440 GL	1.721	106	18,3	9,1	2.722.288
440 Turbo	1.721	120	19,3	11,9	2.841.754
460	1.721	106	18,8	8,8	2.902.338
460 Turbo	1.721	122	19,6	11,0	3.385.434
480 ES*	1.721	106	18,8	9,0	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	20,0	12,2	3.788.384
244 GL	2.316	115	17,0	10,0	2.906.759
244 GLT	2.316	133	17,5	11,7	3.228.054
244 GL Diesel	2.383	82	15,0	8,8	3.098.808
245 GL	2.316	133	17,0	10,0	3.065.719
245 GL Diesel	2.383	82	15,0	8,8	3.281.018
740 GL	2.316	117	16,5	12,8	3.195.083
740 GLE*	2.316	131	18,0	13,1	3.894.714
740 GLE L	1.986	121	18,5	10,5	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	16,8	11,2	3.571.759
740 TD Interc.*	2.383	109	17,2	12,5	4.359.848
740 GLT	1.986	139	19,1	11,5	3.985.154
740 Familiar TD*	2.383	109	17,2	12,5	4.896.436
740 Familiar Interc.*	1.986	180	18,6	11,8	5.273.190
740 Turbo 16 v	1.986	200	21,5	13,0	5.066.733
745 GLE	2.316	131	18,0	13,1	4.188.844
745 TD Interc.*	2.383	122	17,2	12,5	5.017.989
760 GLE Aut.	2.846	170	19,0	11,3	6.303.873
760 GLE Turbo D Interc.*	2.383	122	17,2	10,5	6.584.738
780 T Interc.*	2.316	182	20,6	12,3	6.881.694
780 Aut.	2.846	170	18,1	12,2	9.786.940

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 ptas. 240, 240 ranchera: 58.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. **Elevavunas eléctricos delanteros:** 240 y 240 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. **Elevavunas eléctricos delanteros y traseros:** 740, 745 State: 36.000 ptas. **Llantas de aleación:** 740, 745 State: 114.000 ptas. **Espejos retrovisores eléctricos:** 740, 745 State: 760: 31.000 ptas. **Tapicería cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulación del asiento del conductor:** 760: 100.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

Consumo Costo/Km. Precio total ptas.

**WARTBURG-TRABANT**

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costa/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Wartburg Berlina*	932	35	12,2	9,9	735.740
Wartburg Familiar*	932	35	12,2	7,4	764.500

**YUGO**

Carslavia, Tel.: (91) 611 55 13.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costa/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Yugo 45 A	903	45	13,6	8,0	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	13,6	8,0	912.889
Yugo 55 A	1.118	55	14,5	8,5	914.164
Yugo 55 AGL	1.118	55	14,5	8,5	1.111.289
Yugo 65 A	1.299	65	16,6	9,0	1.028.968
Yugo 65 AGL	1.299	65	16,6	9,0	1.242.716
Florida 14	1.372	70	18,0	9,2	1.335.589

**OPCIONES:** Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 22.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 34.000 ptas. Aleron porton: Toda la gama: 13.600 ptas. Aleron techo: Toda la gama: 12.600 ptas. Parrilla lavafaros: Toda la gama: 20.000 ptas. Volante de cuero: Toda la gama: 18.500 ptas. **Elevavunas Eléctricos:** Toda la gama: 21.800 ptas. **Techo solar:** Toda la gama: 18.700 ptas. **Kit Tornillos Antirrobo:** Toda la gama: 4.200 ptas. **Reloj Digital:** 5.500 ptas. **Faldilla Yugo:** Toda la gama: 1.300 ptas. **Guanteras Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Toda la gama: 2.490 ptas. **Barra de remolque:** 15.200 ptas. **Alfombrillas Yugo:** Toda la gama: 5.300 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

**COCHES USADOS** (En miles de pesetas)

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



**ALFA ROMEO**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Alfaesud	-	-	-	-	-	430	400	360
Alfa 33 SL	-	-	-	-	560	490	440	390
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 T.I.	1070	900	820	700	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.6	1200	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8	1260	1080	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1280	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 América	1880	1450	1300	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0	1940	1240	1150	1030	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	980	-	-	-	-
Alfa 75 2.4 TD	1600	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.5 CV	1660	1580	1430	1290	-	-	-	-
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	-	-	-	-	-
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	960	780	-	-	-
Alfa 90 2.5	1590	1430	1260	970	-	-	-	-
Alfa 90 2.4 TD	1560	1430	1280	1060	870	-	-	-
Sprint Veloco	-	-	-	-	-	-	-	460 380
Sprint 1.5	1100	1030	960	670	620	-	-	-
Sprint 1.7 QV	1230	1100	-	-	-	-	-	-
GTV 2.0	1270	1180	1030	870	770	690	620	-
GTV 2.5	1620	1490	1300	1100	980	840	760	-
Alfaetta Q.v.	-	-	-	-	540	450	380	300
Alfaetta T.D.	-	-	-	-	635	550	470	410
Gilletta 1.B.	-	-	-	-	470	410	370	-
Gilletta 2.0	-	-	-	-	570	470	420	-
Spider 2.0	1860	1520	1290	1060	900	730	660	-
Spider 2.0 Q.V.	-	-	-	-	-	-	-	-
184 Twin Spark	2300	-	-	-	-	-	-	-
184 3.0 V6	2980	-	-	-	-	-	-	-
184 2.5 TD	2400	-	-	-	-	-	-	-

**CITROËN**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
2 CV	-	-	320	290	240	190	150	120
Dyane 6	-	-	-	-	-	170	130	100
Melika 4 p.	-	-	370	310	260	240	190	150
LNA	-	-	-	250	190	170	150	-
LNA 11 E y RE	-	-	-	280	240	190	170	-
LNA RE	-	-	-	280	240	190	170	-
AX 11 RE	710	610	-	-	-	-	-	-
AX 11 RE 5 p.	750	-	-	-	-	-	-	-
AX TRE	760	650	580	-	-	-	-	-
AX TRE 5 p.	800	680	-	-	-	-	-	-
AX 14 TRS	820	700	630	-	-	-	-	-
AX 14 TRS 5 p.	860	740	-	-	-	-	-	-
AX 14 T2S	890	750	680	-	-	-	-	-
AX 14 T2S 5 p.	920	790	-	-	-	-	-	-
AX GT	960	820	740	-	-	-	-	-
AX GT 5 p.	980	-	-	-	-	-	-	-
AX 14 RD	700	-	-	-	-	-	-	-
AX 14 RD 5 p.	730	-	-	-	-	-	-	-
AX TRD	740	-	-	-	-	-	-	-
AX TRD 5 p.	770	-	-	-	-	-	-	-
Visa II Club y ES	-	-	430	370	310	260	230	190
Visa II Super E y X	-	-	-	-	-	340	280	230
Visa GT	-	-	-	-	-	390	330	290
Visa 11 E	-	-	-	390	320	270	240	210
Visa 11 RE	-	-	-	410	360	310	270	250
Visa Challenger	-	-	-	510	450	370	290	230
Visa 14 TRS y Stylo	-	-	-	810	630	440	-	-
Visa GTI	-	-	-	980	850	770	660	-
Visa 17 D y Challenger	-	-	-	880	500	400	-	-
Visa 17 RD y Stylo	-	-	-	710	620	530	420	-
GSA 11 y Break	-	-	-	-	-	-	-	120
GSA 13 Special y Club	-	-	-	-	-	270	240	180
GSA Palas	-	-	-	-	-	310	270	220
GSA Break Special	-	-	-	-	-	240	220	160
GSA X3	-	-	-	420	360	320	270	230
GSA X3	-	-	-	320	280	250	200	160
BX	790	720	660	610	430	-	-	-
BX 14 E, RE y Leader T	980	810	740	630	440	340	-	-
BX 14 RE y TGE	1030	870	790	710	-	-	-	-
BX 15 RS	-	-	-	-	590	495	400	-
BX 16 TS	1060	-	-	-	-	-		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La gran creación.

PEUGEOT 605	SRI	SVI	SV 3.0	SV 24
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.998	1.998	2.975	2.975
Número de cilindros	4	4	6	6
Número de válvulas por cilindro	2	2	2	4
Potencia máxima a r.p.m.	130/5.600	130/5.600	170/5.600	200/6.000
Carburante (naturaleza)	con o sin plomo	con o sin plomo	sin plomo	sin plomo
Alimentación	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto secuencial
Frenos (delanteros/traseros)	discos/discos	discos/discos ABR	discos/discos ABR	discos/discos ABR
Velocidad máxima (Km/h)	203	203	222	235

Modelo presentado: Peugeot 605 SV 24.



# PEUGEOT 605



# LA GRAN CREACION



Renault 21 Turbo Quadra

**PRECIOS**

R-21 Turbo Quadra, precio final con IVA y transp: **4.240.000 ptas**

**OPCIONES**

- Alarma: 85.000 ptas
- Autorradio: 89.000 ptas
- Pintura metalizada: 29.000 ptas
- Tapicería de cuero: 262.000 ptas
- Techo solar eléctrico: 110.000 ptas

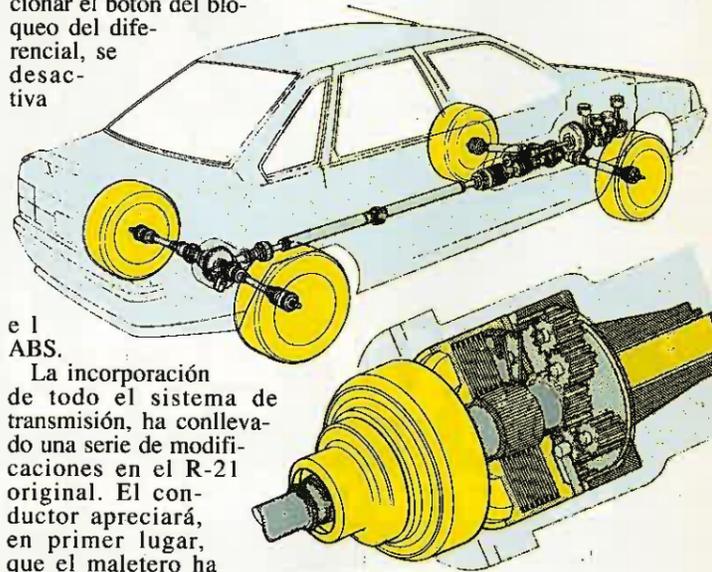
**TALANTE DEPORTIVO.** El Turbo Cuadra, al igual que su hermano de dos ruedas motrices presenta un estilo con tintes deportivos.



**EQUIPAMIENTO DE FABULA.** El 21 Turbo Quadra equipa todo lo que se puede pedir a un coche de gran nivel

ser bloqueable manualmente desde el puesto del conductor. Esta posibilidad está pensada tan sólo para salir de situaciones difíciles de nieve o barro, en las cuales una rueda en cada eje pudiese perder motricidad. Por ello sólo es posible utilizar este bloqueo en primera y marcha

atrás. Como es lógico, al accionar el botón del bloqueo del diferencial, se desactiva



e l ABS.

La incorporación de todo el sistema de transmisión, ha conllevado una serie de modificaciones en el R-21 original. El conductor apreciará, en primer lugar, que el maletero ha perdido parte de su capacidad, al igual que el depósito de combustible, que ahora es de 62 litros, en lugar de los 66 que tiene el resto de la gama. La rueda de repuesto pasa al interior del maletero.

Al igual que en el resto de la gama, el equipamiento es de primera línea: Aire acondicionado, mando a distancia de apertura de puertas, llantas de aleación, ordenador de a bordo y todo lo que se puede perder a un coche de gran nivel. Todo ello sazonado con un diseño deportivo y juvenil, que marca todos los aspectos del coche.

**POSIBILIDADES MEJORADAS.** Gracias a la buena concepción del sistema de transmisión integral las posibilidades de este modelo se han visto mejoradas.

FICHA TECNICA	
	R21 TURBO
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c c l)	1 995
Arbol de levas	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	8 a 1
Potencia máxima / l p m	175cv(129kw)/5 200
Par máximo / l p m	27,5mkgt(269 Nm)/3 000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Permanente a las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,1
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent/Disco
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Traseira	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1 345
Largo/ancho/alto (mm)	4 510/1 722/1 425
Capacidad del depósito (l)	62
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Velocidad Máxima (km/h)	222
Consumo Urbano (l/100 km)	11,8
A 90 km/h (l/100 km)	7,3
A 120 km/h (l/100 km)	8,8

Nueve meses después de su presentación mundial, Fasa Renault ha decidido iniciar la importación del R-21 Turbo Quadra, versión de tracción a las cuatro ruedas de el más deportivo de los R-21.

RENAULT 21 TURBO QUADRA

**MAS TRACCION**

Al igual que su hermano de dos ruedas motrices, el Turbo Quadra, es un coche de talante puramente deportivo. Gracias a la buena concepción de su sistema de transmisión integral, las posibilidades del coche se ven ampliamente mejoradas.

El motor es el mismo dos litros con turbocompresor, cuya potencia llega a los 175 caballos. Hasta este punto no hay diferencias respecto al dos ruedas motrices, pero si echamos un vistazo a la transmisión, nos encontramos con un sistema de reparto de par mediante un viscoacoplador, que manda el 65 por ciento del par a las ruedas delanteras y el 35 por ciento restante a las traseras. De esta forma, el coche se comporta inicialmente casi como un tracción delantera, pero tanto si se rueda muy deprisa, como si se hace sobre piso deslizante, entonces las diferencias son

notables, puesto que la motricidad se ve radicalmente mejorada. El secreto del funcionamiento de este sistema reside en el misterioso visco acoplador, que no es más que un módulo sellado, en cuyo interior hay 39 pares de discos, de los cuales la mitad están unidos a la salida de la caja de cambios y la otra mitad al árbol de la transmisión trasera. Cuando hay una diferencia de giro entre los dos ejes, los discos de dicho módulo producen una fricción que eleva la temperatura y la densidad de la silicona, con lo cual se tienden a igualar los giros de los dos ejes al aumentar la presión interna del módulo. Este sistema se ha revelado como muy fiable y eficaz, con la ventaja adicional de ser perfectamente compatible con el sistema ABS de frenos antibloqueo.

Sobre el eje trasero hay un diferencial convencional, que tiene la peculiaridad de

# 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 Ctra. de Viladecans  
Apartado 53  
08830 SANT BOI - BARCELONA

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

FUERA DE SERIE

**SENCILLO Y AGRESIVO.**  
El Cilindro de Michalak posee un diseño sencillo y muy agresivo, en el que destaca la forma cilíndrica que configura el paso de ruedas del tren delantero, y en donde las aletas se mueven al mismo tiempo que la dirección.



MICHALAK CILINDRO

## EL FUTURO CON FERRARI

La pasada edición del Salón de Ginebra volvía a exponer un precioso spider que había sido presentado por primera vez en el Salón de Francfort del año pasado. Con una línea muy agresiva y un diseño impactante, este Cilindro de Michalak, preparado para montar un motor Ferrari V8, fue, sin duda alguna, uno de los modelos más atractivos de ambos salones.

El Cilindro es un spider de estilizada carrocería y línea futurista, diseñado y fabricado por Bernd Michalak, un carrocerero alemán cuya especialidad ha sido la realización de complicados trabajos en el campo del diseño y el desarrollo y fabricación de prototipos desde hace diez años. En sus pequeñas instalaciones de Wiesbaden, situado a cuarenta kilómetros de Francfort, desarrolló en un tiempo récord el Cilindro. El modelo que se presentó en el Salón de Ginebra es un avanzado prototipo a escala natural que fue construido en tan sólo tres meses.

El rasgo más característico de este coche es la forma cilíndrica que configura el paso de ruedas del tren delantero, rasgo del que toma su nombre, Cilindro Michalak y en donde las aletas laterales giran al mismo tiempo que la dirección.

La carrocería del Cilindro es de una sencillez envidiable, con unos trazos muy suaves y aerodinámicos que perfilan una línea muy agresiva, gracias a su parrilla delantera con seis faros elipsoidales y a sus entradas de aire laterales que permiten refrigerar el motor. El interior aloja a dos personas que van envueltas por un care-

nado transparente, en donde se han acoplado los espejos retrovisores y cuya finalidad es proteger a los ocupantes del aire y permitir una visualización perfecta de la carretera.

El Cilindro es, de momento, una idea hecha realidad y por tanto no está en venta, aunque está preparado para adoptar, en disposición central, un motor Ferrari de ocho cilindros en V con 270 caballos de potencia que, si algún día se encarga de mover al Cilindro, hará las delicias de sus afortunados conductores.

**LINEA FUTURISTA.**  
Este puede ser el spider del futuro. Surcar las carreteras a más de 250 kilómetros por hora con el cielo por techo es todo un desafío.

Víctor M. Fernández





## ESTE COCHE NO COLMARA LAS ASPIRACIONES DE TODO EL MUNDO.

Aunque sus asientos sean especiales y toda su tapicería de cuero, en color gris exclusivo.

Aunque venga equipado con aire acondicionado,

equipo de radio de Alta Fidelidad, cinturones traseros dinámicos, elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas.

Aunque esté provisto de llantas especiales, cortinilla tapa-equipajes, perfiles de goma exteriores y tenga un color de carrocería exclusivo.

Aunque sea el coche de diseño más revolucionario y avanzado del mercado, no podrá colmar las aspiraciones de todo el mundo.



**SOLO HEMOS HECHO CIEN.**

Cien Renault Espace muy especiales. Numerados. Creados con la dedicación que exige una producción tan limitada.



Cien Renault Espace cuyas ventajas resultarán todo un privilegio. Por ello, sólo cien personas, cien entre todas, podrán ver colmadas sus aspiraciones.

**RENAULT ESPACE CIEN**

*Serie Numerada*

PRUEBA

Motor 16

VOLKSWAGEN CORRADO 16 V  
CONTRA VOLVO 480 TURBO

# FUERA DE LO HABITUAL

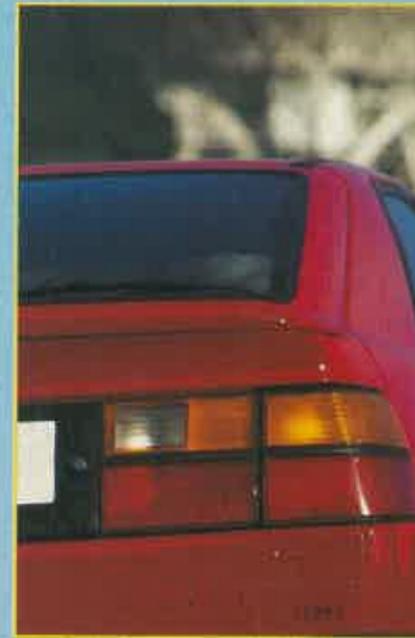
Se construyen para el que no se conforma con un turismo deportivo corriente. Su puesto de conducción es más bajo de lo habitual y su aspecto más agresivo que el de los coches que normalmente se ven rodar por las calles. Son los coupés y su conducción no requiere un planteamiento especial.

**S**E destacan del resto por sus carrocerías estilizadas y su aspecto agresivo. Son los coupés, una raza fuera de lo normal, un segmento con pocos pero atractivos representantes cargados de pequeños detalles.

Los coupés sirven para algo más que para llevarnos de un lado a otro, con ellos el placer de conducir aumenta lo justo para que no importe pagar esa cantidad de más que nos cobra el concesionario por ellos, son en definitiva una mezcla de capricho y gusto por lo deportivo.

Dos claros exponentes de este grupo de privilegiados, los encontramos en el Volkswagen Corrado 16V y en el Volvo 480 Turbo. El primero de ellos es la versión «tranquila» que acompaña en el mercado al Corrado G60, un apetecible aparato de 160 caballos; el segundo es, al contrario, la versión más potente por encima del 480 ES con tan sólo 106 caballos.

Finalmente y aunque entre los dos modelos de nuestra prueba existe una diferencia total de 14 caballos, el resultado fi-



VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Línea conseguida
- Puesto de conducción

VW CORRADO 16V.  
PRECIO: 3.578.013 PTAS

- Cambio lento
- Visibilidad reducida
- Mecánica perezosa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Exclusividad
- Brillantez mecánica
- Habitabilidad

VOLVO 480 TURBO  
PRECIO: 3.766.344 PTAS.

- Eje trasero saltarín
- Acabado mejorable
- Desarrollos largos

DEFECTOS



**ALERON MAGICO.**  
El alerón trasero del Corrado 16V sale automáticamente a partir de los 120 kilómetros por hora.



**EN CUÑA.**  
Así es la carrocería del Volvo 480 Turbo. Una de las mayores demostraciones de exclusividad.

**FICHA TECNICA**

	<b>CORRADO 16V</b>	<b>480 TURBO</b>
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del Transversal	Del Transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781 c.c.	1.721 c.c.
Árbol de levas	Doble en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrón	Inyección -turbo
Compresión	10 a 1	8,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136/6.300	122/5.400
Pai máximo / r.p.m.	16,5 / 4.800	17,8 / 3.300
<b>TRANSMISION</b>		
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel	Manual de 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4/13,7/20,2	9,2/15,4/21,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,8/32,0	29,3/37,5
Embrague	Monodisco, cable	Monodisco, cable
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asist
Vueltas de volante	4	3,2
Diámetro de giro (m)	11	10,1
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos vent	Disc Vent
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Op	SI
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Semi-independ	Eje rígido
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	6X15	5,5X14
Neumáticos	185/55 HR15	185/60 HR14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.158	1.040
Capacidad del depósito de combus	55	46

nal ofrece unos resultados muy igualados.

Esta prueba enfrenta de nuevo dos alternativas ya conocidas por todos para potenciar una mecánica, la culata de 16 válvulas y el Turbo.

Lo cierto es que en este caso, el turbo del Volvo pone en aprietos a la mecánica del alemán.

El sueco, cuenta con una de los motores turboalimentados más progresivos que hemos conocido. Su turbocompresor refrigerado por agua sopla desde pocas revoluciones sin que apenas se note cuando empieza a realizar su trabajo. Este magnífico comportamiento permite que aún con menor potencia (122 CV), el 480 Turbo arrase a la hora de acelerar o recuperar. Incluso cargando con el pesado handicap de unas relaciones de cambio más económicas.

En el Corrado se ha utilizado el motor que llevan los Golf 16V (136 CV), brillante tan sólo a partir de 3.500 revoluciones. Hay que pisar el acelerador sin pensar en el consumo para descubrir un Corrado ágil, con una respuesta rápida. También admite una conducción más tranquila sin problemas, pero entonces los 136 caballos no aparecen tan rápidos como en el Volvo.

Excepto en ciudad, medio donde el Volkswagen consume algo más, la mecánica



*Deportivo y transparente. Para los que son como él.*

**V**  
**Viceroy**  
COLECCION OPEN

**ALGO JUSTOS.**

Los pasajeros del Corrado se acomodan algo justos en el reducido espacio trasero, aunque los asientos sujetan mejor que en el sueco.



**MÁS HABITABLE.**

El Volvo es más amplio y donde más se nota es en la parte trasera. En cualquiera de los dos casos sólo hay sitio para cuatro pasajeros.

nica del Volvo ha resultado más sedienta de carburante. Sin embargo, teniendo en cuenta el coeficiente que aplicamos (60 por ciento en ciudad), el medio ponderado ha sido favorable al sueco aunque en general sea el más gastón.

El 480 Turbo cuenta con el cambio más preciso, las marchas entran sin dificultad y los recorridos entre ellas no son excesivamente largos. En el Volkswagen también se tiene precisión y no ponemos ninguna pega en cuanto al recorrido de la palanca, pero con el guiado por cables se pierde rapidez y la sensación en el manejo es bastante extraña.

Los dos modelos van equipados de unos buenos y atractivos asientos con for-

ma anatómica y sujeción lateral, pero los del Corrado nos han parecido perfectos. La posición al volante del alemán es muy buena sin embargo y pasando a un apartado tan importante en un coupé como es el de la visibilidad, tenemos que situar al Volvo en primera posición con una superficie acristalada trasera mayor. El Volkswagen se ve perjudicado en este caso por el spoiler trasero que se despliega automáticamente en cuanto se superan los 120 kilómetros por hora.

Para referirnos al mejor comportamiento, nada mejor que hablar del Corrado. Su efectividad le viene de familia, y aunque hay que acostumbrarse a una suspensión algo más durita y a unas reacciones más

vivas, se llega a pasar más rápido y mejor que con el Volvo por una zona virada.

En el sueco se disfruta de una mayor comodidad en cualquier circunstancia gracias a una amortiguación menos firme. Circulando por pavimento en buen estado esto no repercute excesivamente sobre el comportamiento, pero las cosas cambian radicalmente en carreteras de segundo orden con baches y desniveles del asfalto. Entonces el eje rígido trasero convierte al 480 Turbo en un coupé saltarín más incómodo para los pasajeros que para el conductor más experto, que aprovechará este efecto para trazar las curvas más cerradas.

La dirección es asistida en los dos modelos y el sistema de endurecimiento va-



**EFICAZ.**  
El Volkswagen cuenta con la mejor postura de conducción, tanto en lo referente a asientos como a volante e instrumentos.



**MUY COMPLETO.**  
El cuadro del Volvo ofrece más información pero más complicada de leer. A los asientos les falta sujeción lateral.



# UN TIGRE EN SU MOTOR



Esso Racing Oil, Esso Super Oil, Essolube XD-3 y Esso Diesel Racing Oil. Aceites lubricantes con la garra, la fuerza y la resistencia de un tigre. Una colección de fieras para motores diesel o gasolina, turboalimentados, multivalvulas o inyección. Una especie muy evolucionada y perfectamente adaptada a todo tipo de climas y circunstancias. Para que su motor no corra peligro de extinción.



**EFFECTIVIDAD VOLKSWAGEN, COMODIDAD VOLVO.**

Cuatro palabras que definen un comportamiento. Mientras que el Corrado pasa sin inmutarse en curva, la suspensión más blanda del Volvo junto al eje rígido, piden algo más de atención.

riable en función de la velocidad permite mantener siempre un tacto perfecto sobre el tren delantero. Las maniobras en ciudad son, a pesar del ancho de los neumáticos, rápidas y nada costosas.

Como veremos más adelante el 480 está más equipado (también es más caro), y cuenta con el antibloqueo de frenos de serie. Sin embargo los dos modelos frenan

en la misma distancia ayudados por discos ventilados. En el Corrado hay que pagar casi 200.000 pesetas por el ABS, siempre una ayudita para los momentos de apuro.

La primera impresión una vez dentro de los coches es que el Volvo es más espacioso, además de más robusto. Esto último se nota sobre todo al abrir o cerrar,

con algún problema de biceps, las pesadas puertas del coche, protegidas interiormente con dos barras de acero de alta resistencia.

Con la cinta métrica en la mano, se confirma el Volvo como el más habitable sobre todo en la parte trasera, en la que los pasajeros de este tipo de coches van algo apretados.

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	CORRADO	480 TURBO
<b>CIUDAD</b>		
A 26 km/h de promedio	11,8	10,9
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,4	6,7
En conducción rápida	11,5	12,7
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,0	9,4
A 140 km/h de cruceo	8,5	11,4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	9,7	9,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	517	434

FRENOS		
	CORRADO	480 TURBO
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
(En metros)		
A 60 km/h:	16,2	16,4
A 100 km/h:	44,8	44,4
A 120 km/h:	64,6	66,5

SONORIDAD		
	CORRADO	480 TURBO
Al ralentí:	49,6	51,2
A 60 km/h:	62,7	64,1
A 90 km/h:	66,8	67,5
A 120 km/h:	71,8	72,0
A 140 km/h:	74,0	74,8

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

EQUIPAMIENTO		
	CORRADO	480 TURBO
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI
Termómetro de agua	SI	NO
Indicador carga de batería	NO	SI
Ordenador de viaje	SI	SI
Volante regulable	NO	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrorvisor regulable eléct. (izda./dcha)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevabarras eléctricos (D/T)	SI	SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento pasajero divisible	SI	SI
Fuoco regulables desde el interior	NO	NO



**PARA TODOS LOS GUSTOS.**  
Faros que se esconden, faros de última generación, los dos están bien preparados para circular de noche.

PRIMERA EXPO



TODO TERRENO

**CERDANYA 4x4**  
I EXPO AUTO-MOTO TODO TERRENO

*Puigcerda, del 15 al 22 de junio de 1990*



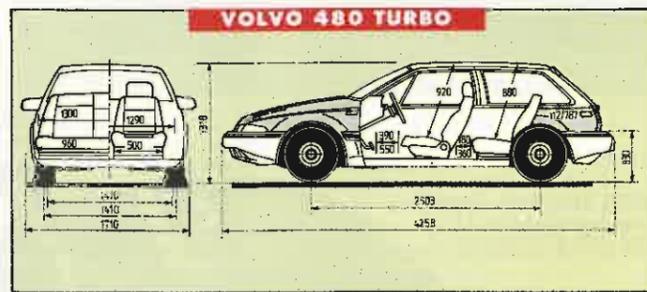
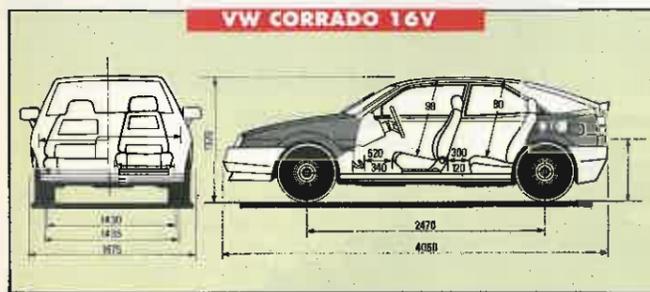
Organización:  
C/ Sabino de Arana, 26, 2º 2ª  
08028 Barcelona (España)  
Teléfono (93) 411 11 03  
FAX (93) 411 24 81





**HERENCIA**  
El Corrado hereda del Golf el propulsor con culata de 16 válvulas.

**TURBO.**  
La mecánica de origen Renault que utiliza el Volvo es excelente



# 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.

A3 90076 ZE

MECANICA	
CORRADO 16V	2º Se muestra brillante a partir de 3.500 revoluciones, por debajo se echa en falta algo más de nervio. La suspensión es de lo mejorcito.
480 TURBO	1º La progresividad del turbo deja atrás otro tipo de mecánicas. La frenada se realiza en distancias recortadas gracias al antibloqueo.

RENDIMIENTO	
CORRADO 16V	2º En cualquier caso se ve superado por su rival. La culata de cuatro válvulas por cilindro le abandona sobre todo en recuperaciones.
480 TURBO	1º El excelente rendimiento se lo debe Volvo al trabajo realizado por Renault en su motor. Los desarrollos no colaboran en nada.

COMPORTAMIENTO	
CORRADO 16V.	1º Como todos sus hermanos de gama, el Corrado brilla en un aspecto tan importante como el de comportamiento. Se agarra todo.
480 TURBO	2º Para conductores más burgueses, las suspensiones más blandas no aguantan tanto como las del alemán. Destacan en carreteras lisas.

CONFORT	
CORRADO 16V.	1º No es el más cómodo, pero sus asientos permiten la mejor postura de conducción. Además sujetan lateralmente de forma efectiva.
480 TURBO	1º Son algo más blandos por lo que probablemente gustarán más al conductor más cómodo. Sujetan algo menos lateralmente.

CARROCERÍA	
CORRADO 16V.	1º En este aspecto no hay vencedor claro. El Volkswagen es muy atractivo aunque menos habitable. También está mejor acabado.
480 TURBO	1º Su línea es muy exclusiva y además cuenta con la mejor relación tamaño-habitabilidad. Sin embargo falta calidad en la terminación.

ECONOMÍA	
CORRADO 16V.	1º Excepto en ciudad, consume menos que el sueco en todas las mediciones. Es caro pero se ofrece un coche especial.
480 TURBO	2º A pesar de sus largos desarrollos gasta bastante. En el caso del precio de venta, tenemos que volver a hablar de exclusividad.

Un diseño tan atractivo y original como el del Corrado se ha encontrado con un perfecto rival igual de osado y electrizante, más aerodinámico y más equilibrado en la relación tamaño exterior-espacio interior. Cualquiera de los dos modelos puede sorprender al peatón con elementos escamoteables, siempre llamativos a los ojos del público y auténtico gancho en muchas ocasiones para el comprador. El alerón en el Corrado y los faros en el Volvo son una buena muestra de ello.

La presentación de los instrumentos es más llamativa y completa en el Volvo aunque algo más complicada de leer. El alemán da menos información, pero más fácil de asimilar. En cuanto a calidad de terminación, los suecos no han llegado al nivel de los alemanes aunque no se puede decir que hayan hecho mal su trabajo.

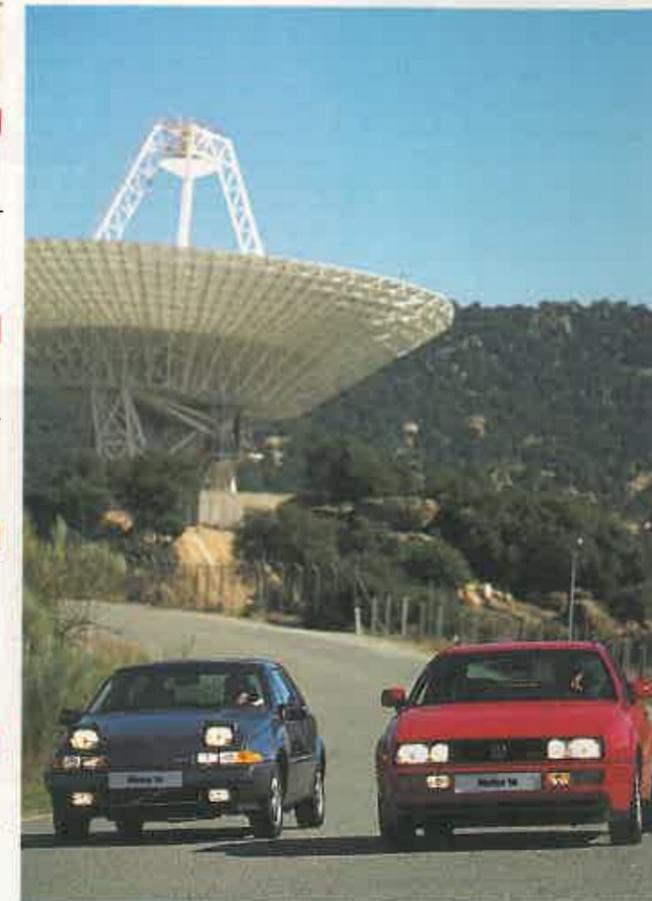
Se puede hablar de dos completos equipamientos dentro de los cuales se inclu-

yen elementos de lujo como pueden ser el aire acondicionado, el ABS (en el Volvo), o el ordenador de viaje.

Analizando más a fondo la lista de equipamiento, el Volvo cuenta con más detalles de serie como el mencionado antibloqueo, el volante regulable o un manómetro de aceite. En todo caso, el potencial suficiente para el conductor de cualquiera de estos dos vehículos que más que otra cosa busca efectividad.

Dos buenos coches con dos distintos ti-

**AGRESIVOS.**  
Su imagen impone mucho en carretera, sus líneas hablan por sí solas del potencial que guardan en su interior.



pos de clientela. La que prefiere efectividad a cambio de ceder unos segundos en prestaciones, y la que se inclina por una de las mecánicas con turbo más equilibradas pero que no puede mantener un ritmo en curvas tan alto como el alemán.

En cualquier caso se trata de productos mimados por las marcas y fuera de lo habitual, por lo que su éxito está asegurado.

Andrés Más  
Fotos: José Robledo

### DATOS DEL COMPRADOR

**Corrado:** Importador: Seat. Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Garantía. Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa. 1.060 puntos de asistencia técnica en toda España.

**Volvo:** Importador: Volvo Concesionarios 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.

## RECICLAJE EN EL AUTOMOVIL MERCEDES SE ADELANTA

La marca alemana hace años que trabaja en un proyecto importante, un proyecto que estudia cómo reciclar la mayor cantidad de elementos de un automóvil.

**E**N muchos casos, están siendo ayudados por universidades preparando métodos para deshacerse de sustancias nocivas y chatarra sin perjudicar el medio ambiente.

Ya en 1950, la marca alemana regeneraba algunos artículos preparándose para un futuro muy cercano. Ha pasado el tiempo más deprisa de lo que esperaban y la situación ha empeorado por momentos. En los desguaces se amontonan los coches viejos y accidentados sin que se aproveche su potencial en forma de materiales reciclables. En Alemania, Mercedes se enfrenta a un público extremadamente sensibilizado por este tema, un tema en cualquier caso de vital importancia y al que Mercedes está haciendo frente sin límite de medios.

Para ello ha creado un nuevo puesto en la empresa, ha nombrado un responsable de protección ambiental. Pero veamos los últimos avances de la marca alemana en cuanto a este poco conocido e interesante proyecto.

Se intenta aprovechar al máximo las piezas plásticas como el parachoques. Este se recicla por completo en casi todos los casos, reparándolo y vendiéndolo como recambio original una vez, eso sí, comprobada su alta calidad y su resistencia. Las piezas no válidas, se clasifican y se trituran para más tarde fundirlas y fabricar otros elementos del vehículo.

Mercedes intenta tirar lo mínimo al vertedero. Así se encuentra con un enorme potencial en los retales de revestimientos, tablero de instrumentos etcétera. El PVC se utiliza una vez reciclado, en el recubrimiento del techo, del cableado o como aletines de goma para las salpicaduras de agua. El nivel de calidad, una vez mezclado el material nuevo con el reciclado, se aumenta en función de la labor que vaya a desempeñar.

El material más antiguo de reciclaje, el



material textil, procedente de la industria de la confección, se mezcla obteniéndose unas magníficas esteras aislantes e insonorizantes. En otros casos, se mezcla con resina y con el producto resultante se fabrican las bandejas traseras.

Por otra parte, nos encontramos con uno de los ejemplos de reciclaje más llamativos. Algo tan abundante como el papel viejo, papel de periódicos, revistas etcétera, se mezcla con agua y se utiliza para fabricar la guantera delantera.

Productos que hasta hace poco tiempo era imposible reciclar, están a punto de aprovecharse para otros automóviles. Este es el caso de los Duroplastos o las resinas de Poliéster.

En todos los casos, las piezas se marcan para su control y posterior almacenaje. Se intenta por otra parte que los elementos se desmonten con facilidad y se trabaja en una logística que recupere del desguace las piezas aprovechables y que también ordene su traslado a la fábrica.

De momento la marca alemana trabaja en solitario pero dadas las dimensiones que el proyecto va a tomar en el futuro, ya ha entablado conversaciones con BMW para construir conjuntamente una planta de reciclaje, lo cual abarataría costes y facilitaría mucho las cosas. ○

Andrés Más

### REPUESTOS MAS BARATOS.

Los paragolpes de los Mercedes siniestrados o viejos, se aprovechan casi por completo. Una vez reciclados pasan las mismas pruebas que uno nuevo y su precio desciende hasta un 40 por ciento

### GUANTERAS DE PAPEL.

Dos llamativos aspectos del reciclaje que lleva a cabo la marca alemana. La guantera realizada a partir de papel viejo mezclado con agua y las alfombrillas conseguidas con el sobrante del tablero.



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-niebla, volante deportivo de cuatro radios...

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

**1.599.000 PTAS.**

Precio total recomendado por el fabricante (IVA incluido).

**SEAT. MAS POR MENOS.**

IBIZA. Desde 970.000 PTAS.

**SEAT**  
Grupo Volkswagen



La palabra San, sin traducción exacta al castellano, designa, entre los japoneses, a quienes son merecedores del máximo respeto, de la mayor cortesía, del más alto grado de conocimiento. La firma Mazda, con la inauguración de su centro técnico y de diseño en Francfort, se coloca a la altura de quienes hoy día significan algo en estos terrenos, en el mundo occidental.



**ESPACIO PARA TODOS.** Generoso portón posterior y puertas laterales de corredera ofrecen una amplitud sorprendente.

## JAPON DISEÑA EN EUROPA

# MAZDA SAN

**E**L desembarco de los fabricantes nipones en Europa no sólo se ha planteado desde un punto de vista comercial. Esto hubiese significado, a medio plazo, un fracaso rotundo. La mayoría de las firmas han comprendido que sus productos tienen que adaptarse a los gustos europeos y que esta transformación no puede hacerse desde oriente.

Mazda, como Nissan o Toyota, inició hace dos años la construcción de un centro de Investigación y Diseño, que ahora ha mostrado por vez primera al público. Está ubicado en los alrededores de Francfort (curiosamente, en la calle Hiroshima, que es la ciudad donde radica su sede

central) y construido buscando la tranquilidad que necesitan los técnicos y sobre todo, los diseñadores, los responsables de estilo.

Durante la visita pudimos conocer parte de los proyectos de orden técnico y mecánico, con algunas innovaciones sobre las que volveremos y ampliaremos próximamente. En esta ocasión nos centramos en una faceta casi exclusiva de diseño.

El acto de presentación, al que acudieron las dos personas más altas de la cúpula directiva (el Chairman Kenichi Yamamoto y el Senior Manager Director, Michinori Yamanouchi) se aprovechó para enseñar un proyecto muy espectacular, bautizado Gissya. Se trata de un monovolumen (equivalente al Espace de Renault) de generosas dimensiones, en el que se resumen varios elementos de notable curiosidad: motor rotativo, tracción a las cuatro ruedas, dirección electrónica a las cuatro ruedas, puertas deslizantes... Es un ingenioso ejercicio de estilo, que servirá de base para trabajos futuros, destacando su bajo coeficiente aerodinámico (no comunicado, pero por debajo de 0,28) y el aprovechamiento de los espacios.



**DISEÑO EUROPEO.** Mazda ha inaugurado en los alrededores de Francfort un centro de investigación y diseño para Europa.

J.M.C.

**A LA MODA.** Los coches de un solo volumen van a ser la moda de los años próximos. Mazda no quiere quedarse al margen.



## COLORS. A NEW WORLD FOR MEN.



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

\* En perfumerías y Grandes Almacenes\*

**UNITED COLORS OF BENETTON.**

Productos distribuidos por YVES REDON C/. Bocángel, 28. 28028 Madrid.



**RESA: COMO EN LA F-1**

**I**RESA importa un cuenta-vueltas de la marca británica Stack y cuyo margen de error es de sólo un 0,6 por ciento. Pero su mayor peculiaridad es que se trata de un cuenta-vueltas inteligente ya que se pueden modificar sus modos de lectura para adecuarlo a la curva de potencia de cada motor. Así se puede visualizar la zona de potencia útil, y avisa cuando se sobrepasa tanto el límite superior como el inferior y puede ofrecer el régimen al que ha estado trabajando el motor cada segundo durante un espacio de treinta minutos.

**PREMIOS FORD**

**D**ESDE el año 1982 Ford patrocina los Premios europeos a la «Conservación de la Naturaleza y del Patrimonio Histórico-Artístico». En la presente edición se ha duplicado la dotación económica para el ganador nacional y se confía en que las mejoras introducidas en la organización repercutan en una mayor proyec-

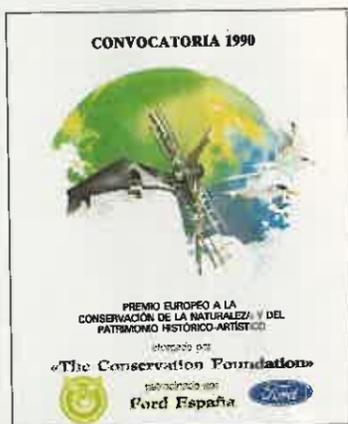
**MAZDA CON EL GOLF**

**C**ON motivo del torneo de golf patrocinado por Mazda Motor Corporation, celebrado en Japón el pasado mes de noviembre y en el que resultó vencedor el español José María Olazábal, Tecnitrade RV, S.A., como importador oficial y distribuidor general de Mazda en España le hizo entrega de un automóvil Mazda 929 versión «Spirit by Tecnitrade» con el que fue premiado nuestro golfista.



ción pública de los proyectos ganadores.

La convocatoria permanecerá abierta hasta el próximo 1 de octubre y los grupos interesados en participar pueden solicitar las bases a la Secretaría de los Premios, calle La Pedriza 1, 28002 Madrid, o recabar información en el teléfono (91) 413 40 75.



**TELEFONOS DE ALQUILER**

**L**a empresa Rentafon ofrece la posibilidad de alquilar teléfonos móviles, que, aparte de su uso en el automóvil también se pueden utilizar en otros múltiples casos, como cuando la compañía encargada de la instalación del teléfono habitual tarda demasiado en instalarlo, cuando una persona pretende estar localizable en cualquier lugar... Los periodos de alquiler van desde un día hasta un tiempo ilimitado, aunque Rentafon también se dedica a la venta e instalación de estos aparatos. La dirección de Rentafon es Madrazo 103, Barcelona, y el teléfono es el (93) 414 25 62

**BEL-RAY CON LA COMPETICION**

**L**a firma Bel-Ray ha suscrito varios contratos de patrocinación con varias firmas motociclísticas. En el terreno del trial lo ha hecho con Mecatecno para participar en los Campeonatos de España y del Mundo de trial; con Famoto, fabricante de las motocicletas Alfer, para participar en los campeonatos de España de enduro de 80 y 250 c.c. y en el Mundial de 80 c.c. y por fin con el piloto Gonzalo Gil para su participación en los campeonatos de España y de Cataluña de enduro.



**BUTRAGUEÑO Y FIAT**

**E**L jugador de fútbol Emilio Butragueño ha elegido el Fiat Tipo i.e. 16V para realizar sus desplazamientos. Este coche destaca por sus asientos de tipo Recaro, vo-

lante regulable en altura, llantas de aleación, neumáticos deportivos...

En la fotografía se recoge el momento en que el «Buitre» recibe de manos de Don Beniamino de Santis, consejero delegado de Fiat Auto España, su flamante Fiat Tipo



# 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**

# La Gran Experiencia.

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

Con la colaboración de **Cuétara**



La radio.  
Porque escuchar  
es de sabios.



Iñaki Gabilondo



## AIRE EN BMW

**D**ESDE hace unos meses soy propietario de un BMW 325i al que le quiero poner el equipo de aire acondicionado que sirve la marca para este modelo, pero tengo la duda de si el motor perderá mucha potencia.

Mi segunda consulta es sobre el autoblocante que sirve BMW para el tren trasero de este modelo. Me gustaría saber los pros y los contras de este sistema.

José Ramón  
Casteldefels (Barcelona)

**R.-** El aire acondicionado tan sólo resta siete u ocho caballos de potencia; en ningún caso el motor de su 325i va a experimentar una pérdida superior. Con más de 170 caballos su coche no va a tener ningún problema para asimilar este equipo sin que usted note ningún bajón en el rendimiento.

El autoblocante favorece la manejabilidad del coche en conducción deportiva, cuando las ruedas del tren trasero se descargan al tomar curvas de forma muy violenta. Su acción enérgica plantea algunos problemas en suelos muy deslizantes.

## FERRARI MONDIAL T

**M**E gustaría que me proporcionasen las características técnicas de un deportivo que siempre me ha gustado, se trata en concreto del Ferrari Mondial T.

Juan Hevia  
Madrid

**R.-** El Ferrari Mondial T emplea un motor de ocho cilindros en V, situado en posición central trasera longitudinal. La cilindrada es de 3.405 centímetros cúbicos y la potencia se sitúa en 300 caballos.

La tracción se encuentra en las ruedas traseras, con un cambio manual de cinco velocidades y con un embrague bidisco de mando hidráulico. La direc-

ción es del tipo cremallera asistida.

El chasis es tubular y las suspensiones están formadas por amortiguadores Bilstein pilotados electrónicamente.

Estos amortiguadores tienen tres posiciones distintas, una primera posición blanda que se desconecta automáticamente a partir de 60 kilómetros a la hora, otra normal y finalmente una dura o sport.

El Ferrari Mondial tiene un peso en orden de marcha de 1.505 kilogramos, y sus prestaciones son las siguientes: velocidad máxima: 254 kilómetros a la hora.



## ACLARACION

**M**E refiero al artículo titulado «Precios libres de los combustibles», publicado en Motor 16 de fecha 5 de mayo de 1990. Es un interesante artículo, muy oportuno y en el que han hecho un importante esfuerzo, sobre todo el apartado relativo a documentación.

Pienso también que las siguientes puntualizaciones que a continuación voy a darles pueden ser útiles para clarificar el tema: en España cabe distinguir tres tipos de gasolineras.

En primer lugar hay que citar la red del Monopolio, hasta hace poco, única en la Península. En segundo lugar la red ex-Monopolio, en Ceuta, Melilla y Canarias en la que participan las firmas Cepsa, Shell, Mobil y Texaco. Por último la llamada red paralela, también en la Península, que comenzó a formarse en el año 1989 y coexiste con la del Monopolio.

Para la empresa Petrocat, el cuadro situado en la página 52 resulta un tanto confuso, al mezclar las tres redes.

No es lo mismo, por ejemplo, decir que Mobil tiene 62 gasolineras o Texaco 51, que decir que Agip tiene 1 gasolinera o Petrocat 5 gasolineras, sin puntualizar que las empresas Mobil y Texaco tienen las gasolineras en Canarias desde hace muchos años, y Petrocat y Agip las tienen en la red paralela, que se inició en el año 1989.

Como segundo punto y para finalizar hay que decir que las gasolineras de la red paralela son abastecidas con productos de importación.

El suministro lo hacen directamente los operadores, o mediante un contrato de servicios que tienen firmado con la firma Campsa. La empresa Petrocat sirve a sus gasolineras con sus propios medios, no a través de Campsa como dicen en el cuadro que antes he mencionado.

Jaime Assens  
(Director General de Petrocat)

Motor 16 / 79



Consumos: a 90 kilómetros por hora, 9,3 litros; a 120 por hora gasta 11,6 litros; a 140 kilómetros se consumen 14,3 litros y a 180 la cifra se sitúa en 18 litros.





# SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

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

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	316 i / 4 p.	1985	Full Equip.	1.650.000	Auto Ampuria
BMW	528 i	1987	Full Equip.	2.100.000	Auto Ampuria
Porsche	944 S 16V	1987	Full Equip. / Kit Aerodinámico	3.800.000	Auto Lago
Mercedes	190 E 2.3. 16V	1986	Full Equip.	3.400.000	Auto Lago
BMW	325 ix	1987	Techo / Air. Aco. / Llantas	3.800.000	Auto París
BMW	325 i / 4 p.	1987	Techo / Air. Aco.	3.000.000	Auto París
BMW	318 i	1984	Llantas / Pint. Metalizada	1.400.000	A. S. Busquets
BMW	320 i	1986	Air. Aco. / Pint. Metalizada	1.700.000	A. S. Busquets
BMW	325 i	1987	Full Equip.	2.800.000	A. Albelda
Opel	Rekord 2.3 TD	1985	Air. Aco.	900.000	A. Albelda
BMW	320 i / 4 p.	1989	ABS	2.850.000	Autosa
BMW	528 i	1986	Full Equip.	2.175.000	Autosa
BMW	323 i	1983	Full Equip.	1.800.000	Bertolín
Ford	Sierra 2.0	1986	Air. Aco.	950.000	Bertolín
BMW	316 i	1988	Elevallunas	1.650.000	Carmelo
BMW	320 i	1987	Elevallunas	1.725.000	Carmelo
BMW	325 ix / 4 p.	1987	Full Equip.	3.750.000	Dipauto
Volkswagen	Golf GTi 16V	1989	Full Equip.	1.800.000	Dipauto
BMW	635 CSI	1986	Full Equip.	5.000.000	Fersán
Opel	Senator 3.0 CD	1988	Full Equip.	2.900.000	Fersán
BMW	735 i	1987	Full Equip.	6.500.000	G. Guarnieri
Alfa Romeo	33 1.5 Ti	1987	Air. Aco.	1.000.000	G. Guarnieri
BMW	M-535 i	1987	Full Equip.	3.700.000	Hispanóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1987	Full Equip.	4.000.000	Hispanóvil
BMW	M-5	1987	Full Equip.	4.000.000	Keldenich
Ford	Sierra Cosworth	1989	Air. Aco. / ABS / Llantas	3.150.000	Keldenich
BMW	M-535 i	1986	Cuero / Cambio Sport	2.950.000	Martín i Conesa
Porsche	911 Carrera	1985	Techo / Spoiler	4.650.000	Martín i Conesa

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M-6	1986	Full Equip.	5.000.000	Mengual
Lancia	Thema TD	1987	Full Equip.	1.850.000	Mengual
Ford	Orión 1.6 Ghia	1987	Cierre Centralizado	975.000	Motor Central
Citroën	CX TRD T. 2	1987	Air. Aco. / Llantas	1.750.000	Motor Central
BMW	325 i	1988	Full Equip.	2.300.000	Motorlux
Ford	Sierra 2.0 i	1987	Llantas / Elevallunas / Cierre	1.200.000	Motorlux
BMW	325 i	1986	Full Equip.	2.700.000	Movilnorte
BMW	M-535 i	1986	Full Equip.	4.000.000	Movilnorte
BMW	735 i	1988	Techo / Climatizador / Llantas	4.900.000	Muntaña
Rover	820 16V	1987	Techo / Llantas / Climatizador	1.750.000	Muntaña
Renault	21 GTD	1987	Faros Antiniebla	1.150.000	Noguera Piñol
Lancia	Thema 2.0 i.e.	1985	Climatizador	1.500.000	Noguera Piñol
BMW	320 i / 4 p.	1988	Air. Aco.	2.500.000	R. Calatayud
BMW	524 td	1986	Full Equip.	2.900.000	R. Calatayud
BMW	520 i	1985	Full Equip.	1.800.000	Rex Motors
BMW	320 i / 4 p.	1987	Full Equip.	2.500.000	Rex Motors
BMW	635 CSI	1984	Full Equip.	2.610.000	Ruera Sport
Opel	Kadett GSi 2.0	1987	Techo	1.400.000	Ruera Sport
Renault	19 GTD	1989	Air. Aco.	1.150.000	Sanchez Motor
Mercedes	300 D	1985	Full Equip.	1.200.000	Sanchez Motor
BMW	325 ix / 4 p.	1986	Full Equip.	3.800.000	Stinus
Peugeot	309 GTi	1987	Air. Aco. / Alarma	1.400.000	Stinus
BMW	745 i	1985	Full Equip.	4.400.000	T. Cayma
BMW	528 i	1984	Full Equip.	2.700.000	T. Cayma
BMW	745 i	1982	Climatizador	2.000.000	Turalsa
Mercedes	190 E	1985	Air. Aco. / Llantas	1.800.000	Turalsa
BMW	320 i	1983	Full Equip.	1.800.000	Velomóvil
Lancia	Thema i.e.	1985	Full Equip.	1.700.000	Velomóvil

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

**CARMELO, S. A.** Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**  
**DIPAUTO, S. A.** Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**  
**FERSAN, S. A.** Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**  
**G. GUARNIERI, S. A.** Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**  
**HISPAMOVIL.** Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**  
**KELDENICH, S. A.** San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**  
**MARTIN I CONESA.** Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**

**MENGUAL, S. A.** Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**  
**MOTOR CENTRAL, S. A.** Guillermo de Osmá, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOTORLUXE, S. A.** Avda. Montes de Sierra, 29. (Pol. Ind. Ctra. Amarilla). Tel. 467 62 90. **SEVILLA**  
**MOVILNORTE, S. A.** Ctra. El Plantío-Majad. Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**  
**MUNTAÑA, S. A.** Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**  
**NOGUERA PIÑOL.** Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**  
**R. CALATAYUD LERMA.** Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**

**REX MOTORS, S. A.** Gran Via Asima, 4. P. 1. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**  
**RUERA SPORT, S. A.** Ctra. Madrid-Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**  
**SANCHEZ MOTOR** Ctra. Nacional II, Madrid-Barna, Km. 32,300. Tel. 882 17 35. **MADRID**  
**STINUS, S. L.** Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**  
**T. CAYMA, S. A.** Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**  
**TURALSA.** Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**  
**VELOMOVIL, S. A.** Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



# Sólo los mejores sobreviven.

Sólo los mejores. Los más capacitados, sobreviven.

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

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

El resto, se elimina.

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

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



## La ley del más fuerte.



SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

**A. ARGÜELLES**

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa 33 1.5 año 86.
- Alfa GTV 2.5, aire acondicionado, año 85.
- Audi 200 Quattro, 48.000 km.
- BMW 323i, cuatro puertas, 56.000 km.
- BMW M-3, 22.000 km, Full Equip.
- BMW 325i, dos puertas, 11.000 km.
- BMW 535i, 11.000 km, Full Equip.
- BMW 535i L Full Equip, 16.000 km.
- Cabriolet BMW 325i, 29.000 km.
- Fiat Uno 45 Sting, 21.000 km.
- Fiat Uno SX, seis meses uso.
- Ford Granada 2.8 inyección, año 84.
- Ibiza 1.500 GLX, 36.000 km.
- Jaguar XJ6 4.2, año 82.
- Lancia Thema Turbo Diesel, año 86.
- Mercedes 300 CE, Full Equip, año 88.
- Mercedes 260 E, Full Equip, año 88.
- Mercedes 230 TE Familiar, año 86.
- Mercedes 190 E 2.3, año 87, 32.000 km.
- Opel Corsa, año 87, 32.000 km.
- Opel Kadett, año 87.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Polo Classic, año 86.
- Porsche 944 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 48.000 km.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 89.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES  
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN  
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

ALPINE preparado todo terreno sin documentación. Teléfono: (93) 843 91 55. Precio: 300.000 ptas.  
AUDI GT Coupé, B-GN, aire, dirección asistida, equipo estéreo, antinieblas. Tel.: (93) 204 89 61. Precio: 1.300.000 ptas.

**IBIZA 1.5 GLX**  
M-HB COLOR ROJO  
RUEDAS 185 / 60  
UNIROYAL  
**600.000 PTAS URGE POR MILI**  
TEL. 2 53 45 28  
NOCHE)  
AGUSTIN

**KAWASAKI**  
**GPZ 600 R**  
3 AÑOS  
**18.000KM**  
AZUL-BLANCA-ROJA  
**675.000 PTAS**  
TEL: 4 02 42 14  
(DE 2'30 A 5)  
ALFONSO

**ALTO** 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

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

**BMW M 635 CSI**  
286 CV, Full Equip., impecable. Tel.: (911) 22 11 11 (horas oficina).

**NEUMATICOS** (cuatro), nuevos totalmente, Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Tel.: 239 63 89 (Angel).

**PARTICULAR** vende turismo BMW 318 IS, febrero del 90, 4.000 km, aire acondicionado, frenos ABS, llantas BBS, Blaupunkt, neumáticos P-600. Precio: 2.800.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41. Vte. edo.

**MONZA**, aire, perfecto. 995.000 ptas. Tel.: (973) 44 59 53.

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

**NEUMATICOS 12 MARCAS EN OFERTA**  
De 15 a 35% dto.  
Montaje gratis  
Tel.: 476 13 11

100% ALCOBORN MADE IN GERMANY

IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR DECOTTON, S. L.  
Tel.: (91) 250 26 12

**¡No dejes que se escapen!**

# VECTRA

## Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Vectra. 13 versiones distintas en gasolina o diesel, 4 ó 5 puertas, caja de cambios manual o automática, tracción a 2 y a las 4 ruedas y hasta 150 CV. de potencia.

Con aire acondicionado, dirección asistida, alarma antirrobo y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, según modelos.

*¡Opel mejor que nunca!*

**ENTREGA INMEDIATA**



### 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 Valdecas, 307 Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

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

**MOTOR LEYVA, S. A.**

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

**MOVILAUTO**

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

**Q-AUTO, S. A.**

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

**REVESA**

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

**ROAUTO, S. A.**

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

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S. A.**

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S. A.**

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

EN COSLADA

**SINTA, S. A.**

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

EN LAS ROZAS

**ARAGUAS, S. L.**

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

EN LEGANES

**SELIAUTO, S. A.**

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S. A.**

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

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

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

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

**Valderribas Motor S.A.**

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

**¡VISITENOS!**

C/ Infanta María Teresa, 10  
 Tels. 563 27 28/88  
 Entre P<sup>as</sup> Habana y Serrano



Disponemos de recambios originales y talleres propios

GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES HASTA 5 AÑOS FINANCIACION

Expositores C/ Valderribas nº 11  
 Tel.: 447 93 41 - Fax: 447 93 45  
 28015 MADRID

**ALFA** 6V 3.0, 89, rojo, aire acondicionado, seis meses de garantía Precio 2.400.000 ptas  
**AUSTIN** Maestro 2.0 I, 85, negro, seis meses de garantía Precio 900.000 ptas  
**SEAT** Ibiza L 1.2, 88, blanco, seis meses de garantía,

25.000 km Precio 750.000 pesetas  
**RENAULT** 11 Turbo, 85, negro, seis meses de garantía Precio 925.000 ptas  
**MERCEDES** 190 E 2.3 16 V, 85, grafito, seis meses de garantía Precio 3.800.000 ptas

Facilidades  
**TRIUMPH** TR7, 80, azul, techo, seis meses de garantía Precio 1.000.000 de ptas  
**OPEL** Corsa, 87, blanco, seis meses de garantía Precio 625.000 ptas, transferido  
**FIAT** Cabrio 2.0, 79, rojo, seis

meses de garantía Precio 1.900.000 ptas.  
**MERCEDES** 300, Full, 86, blanco, seis meses de garantía Precio 4.300.000 ptas  
**BMW** 323 I, 79, rojo, seis meses de garantía Precio 1.200.000 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.

**PEUGEOT** 205 Cabriolet, nuevo, cero kilómetros, color a elegir. Tel.: (91) 574 65 45.

**SE** vende Porsche 944, seis años, buen precio, original Porsche, muchos extras, pocos kilómetros. Tel.: (982) 21 63 27.

**LANCIA** 4WD, O-AK, muchos extras, 50.000 km, cuidadísimo, buen precio. Carlos. Tel.: (985) 36 33 20 (oficina).

**FORD** Sierra RS Cosworth, 44.000 km, blanco, dos puertas, alarma, Pioneer, precioso, garantizado. Horario oficina: 643 39 84, Srta. M.<sup>a</sup> Jesús. Particular: 463 58 27.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabriolet, blanco metalizado, techo azul, ocasión, M-KX. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 307 96 74.

**AUDI** Quattro Coupé, impecable, M-GC. 2.900.000 ptas. Señor Vega. Tel.: 556 10 65.

**LANCIA** Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a distancia, seguro T. R. Tel.: 21 01 65.

**VENDO** Opel Omega 2.0 GL, nuevo, cero kilómetros, conseguido en un concurso. Interesados, llamar a Cecilio. Tel.: 446 71 55.

**PEUGEOT** 205 XR, 1987, 62.000 km, extras, impecable, doy garantía. 750.000 ptas. Tel.: 201 82 86 (noches).

**MATRA** Bagehera, Z-K. 950.000 km, toda prueba, particular, extras. Teléfono: (911) 29 21 36. Guadalajara.

**PARTICULAR** vende Mercedes 300 D, semi-nuevo, estrenado en España. Teléfono: 269 67 02 (de 11 a 13 horas).

**PARTICULAR:** Ford Escort RS Turbo, B-JW, blanco, 25.000 km, extras, siempre en garaje. 1.550.000 ptas. Llamar horas de oficina. Tel.: (93)

308 85 00. Señor Javier.

**OCASION:** Renault 19 TSE, un año garantía, a toda prueba, tiene ocho meses. Núñez. Tel.: 739 24 87. Precio: 1.350.000 ptas.

**PROPIETARIOS** de Alfa Romeo interesados en fundar «Club Alfa» para intercambio, información y otras actividades, contactar. Teléfono: (952) 54 19 77.

**SXI** vendo. 1.200.000 ptas. 29.000 km, un año, O-AT. Tel.: (985) 14 01 02. Extras.

**SEAT** Ibiza SXI. 1.200.000 ptas, 29.000 km, extras. Tel.: (985) 14 01 02. Un año.

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

posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

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

**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-

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

**SIERRA** Cosworth. Azcona, 62.

**FIAT** Uno 70 SL, cinco puertas. Lancia Y-10, Ford Fiesta, etc. Varios pequeños, modernos, perfecto estado. Facilidades. Azcona, 62.

**RANGE** Rover, supercuidado, sólo 43.000 km, extras, 1981. Precio: 1.800.000 ptas. Contado convenir. Azcona, 62. Teléfonos: 256 17 17 y 255 86 21.

**SEAT** 131 CLX 2.000 Supermirafiori, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RALLYE MANZANARES**

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



**RONAL TARGA** **momo** **BRAD** **ZENDER** **BBS**

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



**VEN A VERNOS Y ¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!**



**BMW 530i NUEVO**  
 • 188 CV Varios  
 • Cuero, clima, ABS, etc.  
 • 75.000 mes.  
 • 4.500.000 total



**BMW 635 CSI**  
 • 218 CV, último mod.  
 • Aire, cuero, etc.  
 • 2.750.000 total  
 • 46 847 mes. Varios



**JAGUAR SOVEREIGN NUEVO**  
 • 295 CV, Full Equip.  
 • Cuero, Asientos eléctricos  
 • Elevalunas, llantas, ABS, etc.  
 • 70.000 mes. 4.300.000 total.



**MERCEDES 230 E**  
 • 136 CV, último mod.  
 • Aire, airbag, ABS, llantas, elevalunas, etc.  
 • 60.000 mes. 3.450.000 total



**BMW M-3 modelo 1989**  
 • 200 CV, rojo.  
 • Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc.  
 • 90.000 mes, última matrícula  
 • 5.300.000 total.

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

**LA EMPRESA MAS RECOMENDADA MASTER-CAR LE OFRECE:**  
 • Profesionalidad y asesoramiento.  
 • Más calidad y garantía total hasta dos años.  
 • Selecciona lo mejor, procedente de servicios oficiales.  
 • Sede central en Alemania.

**STOCK**  
**130 MODELOS**  
 91/563 29 61  
 91/563 30 21  
 FAX: 91/259 56 41

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



**MERCEDES 190 E**  
 • Aire, terciopelo, 5 vel., etc.  
 • Techo eléctrico.  
 • Llantas tratadas.  
 • 123 CV  
 • 2.300.000 total.  
 • 48.000 mes.



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



**MERCEDES 300 CE NUEVO**  
 • Cuero, climatizado, ABS.  
 • Llantas, etc.  
 • 6.750.000 total.



**MERCEDES 190 E 16V NUEVO**  
 • Negro Azul metalizado Cuero  
 • Aire ABS, Llantas, Airbag  
 • Techo, Elevalunas, etc.  
 • 60.000 km. 3.830.000 total



**AUDI 200 TURBO**  
 • 200 CV. Último modelo.  
 • Climatizado, ABS, llantas, asientos eléctricos, elevalunas, etc.  
 • 2.300.000 total.  
 • 40.000 mes. Varios.



**AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4**  
 • 185 CV, último modelo.  
 • Climatizado, ABS, llantas, asientos elec., elevalunas, etc.  
 • 50.000 mes. Tracción 4 ruedas.  
 • 3.100.000 total.



**JAGUAR XJ6 NUEVO**  
 • Climatizado.  
 • Llantas.  
 • Elevalunas, etc.  
 • 3.300.000 total.

**GUINDA DE LA SEMANA**



**MERCEDES 300 TE NUEVO**  
 • Azul negro. Cuero. 5V  
 • ABS, Aire, Airbag, Elevalunas  
 • Asientos eléctricos, etc. Unico!  
 • 80.000 mes. 4.400.000 total.

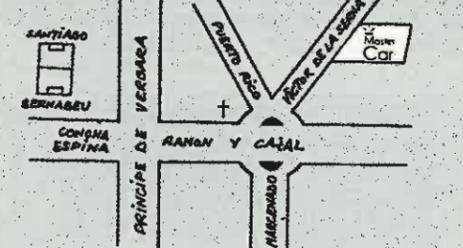


**MERCEDES 500 SEC**  
 • Cuero Airbag ABS  
 • Asientos eléctricos Llantas.  
 • 6.500.000 total.



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

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



**EXPOSICION Y VENTA**  
 CVICTOR DE LA SERNA, 8-10

• Por precio usado  
 • Por servicio Post-venta  
 • Por calidad  
 • Por seriedad

VENDE MAS  
 Master Car

**¡ANUNCIARSE HOY!**

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

**ENVIENOS** el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 60 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

**C**ADA 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:

### CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

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

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

**PORSCHE** España. Tels.: 767 19 92 y 383 83 52. Porsche 911 Carrera, 88, 6.000.000 ptas.; Porsche 944 Turbo, 88, 5.600.000 ptas.; Porsche 924 S, 89, 3.200.000 ptas.; Porsche 911, 73, 2.000.000 ptas.; Saab 9000 Turbo CD, Full Equipe, 89, 4.600.000 ptas.; Saab 9000 I, 89, 3.200.000 ptas.; Saab 900 Turbo Sport, 88, 3.000.000 ptas.; Saab 900 I 16 V, año 89, 2.700.000 ptas.; Renault 21 TXE Nevada, 87, 1.550.000 ptas.

**F. Tomé, S. A.** Ibiza SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio. Presentando este anuncio, regalo bicicleta carreras.

**F. Tomé, S. A.** Peugeot 203 GTX, blanco, año 87, aire acondicionado, radiocassette, garantía doce meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

747 82 00. Señor San Antonio. Regalo bicicleta carreras.

**F. Tomé, S. A.** Terra acristalada, año 88, impecable, garantía dieciocho meses. 575.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Peugeot 205 Lacoste, año 86, aire acondicionado, garantía doce meses. 845.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio. Regalo bicicleta de carreras.

**F. Tomé, S. A.** Triumph Aclain HLS, aire acondicionado, impecable. 450.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Ford Sierra 2.3 D, plata, año 85, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Opel Corsa 1.2, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Ibiza

1.5 GLX, rojo, año 86. 625.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** R-5 GT Turbo, blanco, año 86, impecable, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Ibiza SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Peugeot 205 GTX, blanco, año 87, aire acondicionado, radiocassette, garantía dieciocho meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**DETECTOR DE RADAR**

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

• Contra reembolso sin coste para usted.  
• Detecta los radares en un radio de 1 km.  
• Totalmente indetectable.  
• Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.  
• Garantía de un año.  
• Instalación inmediata al mechero.  
• Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cm (200 g).

**DISTRIBUIDORES BEL EN ESPAÑA**

Oficinas generales Paseo Castellana, 40 28046 Madrid	Departamento Comercial Teléfono: (91) 669 02 50
--	--

**BMW** 320 i, cuatro puertas, techo corredizo, 87, plata metalizado, 1.900.000 ptas.; Audi 100 Diesel, aire acondicionado, 84, 1.250.000 ptas.; Mercedes 300 Diesel, 88 CV, 82, aire acondicionado, techo corredizo, marrón, 1.375.000

llantas aluminio, plata metalizado, 350.000 ptas.; Seat Ibiza, tres puertas, 87, rojo, 590.000 ptas.; Seat Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, blanco, 85, 490.000 ptas.; Seat Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, 87, Champán metalizado, 795.000 ptas.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI, aire acondicionado, varios, ocasiones especiales. Azcona, 62.

**CORSA** GSI, quince meses, nuevo, ocasión. Azcona; 62.

**BMW** 320i, cuatro puertas, ABS, techo corredizo, plata metalizado, año 87. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**CHEVROLET** Camaro, M-F, ocasión para restaurar. Azcona, 62.

**FIAT** Uno 45, año 87, color blanco. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**F. Tomé**  
Concesionario

**«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»**  
GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Triumph Aclain HLS, aire acondicionado, 450.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé, S. A.** Opel Corsa 1.2, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

**AUTOMOVILES** Ruinar. Tel.: 468 55 80.

ptas.; Renault Supercinco GT Turbo, 86, techo solar, blanco, 825.000 ptas.; Renault 11 GTD Diesel, 85, rojo, 775.000 ptas.; Renault Supercinco TL, cinco velocidades, 86, blanco, 580.000 ptas.; Seat 131 GLX 2.000 Supermirafiori, 81,

**SEAT Lezauto**

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

**MERCEDES** 300 Diesel, año 82, aire acondicionado, techo corredizo. 1.375.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT** 5 GT Turbo, año 86, blanco, techo solar. 825.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SUPERCINCO** TL, cinco velocidades, año 86, color blanco. 580.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT** GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ibiza CLX 1.5, año 87, color negro, llantas de aluminio. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, color blanco, año 85. 490.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**FORD** Sierra 2.3 D, plata, año 85, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

¡Qué idea!

LANCIA Y-10

Vagma, s. a.

Desde 1.035.650 ptas.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXIa.	57 CV	5,7 l/100 Km.	165 Km/h.
GTIe.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

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

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

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

Gusta a la Gente que Gusta

AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS

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

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

**SEAT** Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**PEUGEOT** 205 GTX, blanco, año 87, aire acondicionado, radiocassette, garantía dieciocho meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**TERRA** acristalada, año 88, impecable, garantía dieciocho meses. 575.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**PEUGEOT** 205 Lacoste, año 86, aire acondicionado, garantía doce meses. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**TRIUMPH** Aclain HLS, aire acondicionado, año 82, impecable. 450.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**OPEL** Corsa 1.2, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**RANGE** Rover. V-8. Sólo 43.000 km. 1981. Precio interesantísimo. Azcona, 62. Garaje.

**BMW** 320i 4p. Servodirección, AM, llantas, techos, 1985, ¡¡¡perfecto!!!. Garantía 12 meses. CANSA.

**MERCEDES** 230 TE. Ranchera, 1984. Impecable, blanco, precio 1.700.000 ptas. Facilidades. 256 17 17.

**LANCIA** Y10, Ford

Fiesta, MG Metro, 1.300, etc. Varios pequeños como nuevos. Azcona, 62. Garaje.

**VW** Corrado. Oferta especial. Azcona, 62. Garaje.

**AUDI** 100 CA. Sólo 1.200.000 ptas. Caja moderna. Azcona, 62. Garaje.

Motor Retiro

Nuevo Golf Sprinter '90

SABADOS MAÑANA

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

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

**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, precio 1.350.000 total; MGB descapotable, M-GK, el mejor, precio 2.000.000 total; Triumph Spitfire LE-H, impecable, 1.350.000 total; Fiat 1.500 Spider descapotable, M.700, 1.650.000 total; Golf GLI MU-AG, blanco, siete meses, nuevo, 2.100.000 total; Talbot Samba Pininfarina Cabrio, B-GG, 1.375.000 total; Triumph TR7, descapotable, V-AZ, año 82, 2.000.000 total; Opel Corsa, descapotable, B-GX, blanco,

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

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

**IBIZA SXI**, rojo, M-IN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. F. Tomé, S. A. Tel.: 474 82 00. Sr. San Antonio.

**ANUNCIARSE EN MOTOR 16 LEVANTE**  
Teléfono: (96) 392 40 05

Ford, alarma, volante Ranz, llantas 205, emisora «27», equipo música 100 watos, antinieblas, protector cárter, etc. 1.750.000 ptas., discutibles. Tel.: (96) 361 56 55.

**PORSCHE 911 Carrera 3.3**, impecable, de particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Teléfono: (964) 21 21 77 (oficinas).

**TOYOTA Celica 2.0 GTI 16 V**, rojo, 1989, 7.500 km, aire, como nuevo, A-BM, vendo 3.500.000 ptas. Llamar horas comercio. Tel.: (96) 512 56 31. Señor de Ros.

**GOLF GTI**, modelo 83, aire, llantas, impecable. 875.000 ptas. Tel.: 447 91 65 (tardes).

**BMW 320i**, B-GB, aire acondicionado, alarma distancia, radio, etc. Tel.: (93) 204 23 69.

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

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

**EMPRESA RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Panda 40	87	43.000	445.000	Peugeot 205 SRD	86	53.000	820.000
Seat Málaga 1.5 inyección	88	21.000	1.025.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	43.000	950.000
Seat Ibiza 1.2 5 p.	88	24.000	745.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A. 5 p.	87	49.000	1.100.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	19.000	925.000	Peugeot 309 SR	87	56.000	880.000
Fiat Uno 45 Sting	86	32.000	545.000	Peugeot 505 GTI Aut. A.A.	85	10.000	1.150.000
Fiat Uno 60 S	87	32.000	675.000	Citroën AX 14 T2S 5 p.	90	23.000	925.000
Fiat Uno 70 5 p. SX	89	11.000	975.000	Citroën AX GT	88	16.000	990.000
Renault Supercinco GT Turbo 120 CV	89	23.000	1.275.000	Citroën AX Stilo	89	43.000	775.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	12.000	790.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	85	28.000	845.000
Renault 5 GTS 5 p. A.A.	87	34.000	895.000	Citroën BX TRD Turbo F. Eq. ABS	89	11.000	2.100.000
Renault Supercinco Baccara A.A. Cuero	89	13.000	1.225.000	Citroën C-15 Club RE	89	21.000	990.000
Renault 9 TSE	89	21.000	950.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	46.000	845.000
Renault Express Diesel	89	21.000	890.000	Ford Escort 1.3 Laser	85	29.000	625.000
Renault Express Combi Gasolina	89	32.000	825.000	Ford Escort 1.8 Ghia A.A.	85	42.000	925.000
Renault 11 GTX A.A.	87	36.000	875.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	5.000	940.000
Renault 11 TXE	88	24.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 GT	89	18.000	1.125.000
Renault 21 TXE A.A.	87	38.000	1.425.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	18.000	1.150.000
Renault 21 Manager A.A.	89	19.000	1.575.000	Ford Escort Country 1.6	89	27.000	1.250.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	38.000	745.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	28.000	1.050.000
Opel Kadett 1.3	87	36.000	925.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	35.000	1.325.000
Opel Kadett 1.8 GLS	87	29.000	1.125.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	89	37.000	1.275.000
Opel Kadett GSI 1.8i	86	44.000	1.250.000	Ford Sierra 2.0 1.6 p.	87	42.000	1.540.000
Peugeot 205 GT	86	53.000	725.000	Ford Sierra 2.0 I. A.A.	88	35.000	1.680.000
Peugeot 205 GTX	87	34.000	980.000	Ford Sierra 2.0 GL	88	19.000	1.425.000

# 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

**SE** vende BMW Serie 3 Hartge 200 CV, caja sport, ruedas 16V 205, alarma, Pioneer, spoiler, etc. A matricular Madrid. 2.400.000 ptas. Teléfono: (976) 43 10 86.

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

**BMW M 635csi**, 286 CV, full equip, impecable. Teléfono: (911) 21 53 24.

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

**MERCEDES 190 E** 2.000 inyección, preparado, impecable, pintura metalizada, cinco años. Precio, a convenir. Tel.: (977) 34 24 12.

**ALFA Romeo Sprint Q-V 1.5**, rojo, M-HU, 43.000 km, perfecto estado, extras. 1.100.000 ptas. Tel.: 254 73 61.

**ALFA Romeo TI Kit Zender**, negro, impecable, M-IB, garantía doce meses, súper precio. CAN, S. A. 28028 Madrid. Azcona, 62. Tels.: (91) 255 86 21/22 y 256 17 17.

**PORSCHE 924**, B-KK,

muchos extras. 1.300.000 ptas. BMW 320i, dos puertas, extras, B-LB. 1.400.000 ptas. Mercedes 190 E 2.3 16 V, Full Equip, capó. sec. de cobre y zinc. 4.200.000 ptas. Tel.: (93) 664 15 92.

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

**VENDO** BMW 323i con extras, barato. Tel.: (972) 77 02 45.

**SANGLAS** Yamaha 400, buen estado. Tel.: 239 63 89. Angel.

**SUZUKI** Swift blanco 1.3 GTI 16 CV, M-JB, agosto 88, 30.000 km.

1.100.000 ptas., a negociar. Tel.: 326 39 75 (a partir de las 20.00 horas).

**PARTICULAR** vende Porsche 924, año 85, rojo, original, aire, Full Equip, impecable. 250.000 ptas. Tel.: (953) 57 25 85 (mañanas). Señor Linde.

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

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

**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada. «Compramos y recogemos en toda España». Pagamos riguroso contado, «incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar». Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

**CUATRO** neumáticos, totalmente nuevos, Kleber, 185,65 R15, 60.000 ptas. Llamar al tel.: 239 63 84 Angel.

**PARTICULAR VENDE PORSCHE 944 TURBO TARGA**  
Impecable, comprado en España, no importado, climatizado, todos extras, pintura metalizada, 30.000 km, seminuevo, radiocasette Alpine 7 385 L, libro mantenimiento sellado por Porsche.  
Precio: 6.000.000 de pesetas.  
Señor Senial. Teléfono: (91) 459 65 92  
(De 15 a 20 horas)

**TRABANT TRAMP M-3635-HD**  
Descapotable - Todoterreno 12.000 km.  
Ideal campo y playa.  
Nuevo. 450.000 ptas.  
Tels.: 676 05 17 - 675 54 00  
Joaquín

**AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTACION**  
**RUNAR** GARANTIZADOS  
FINANCIACION HASTA 60 MESES

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

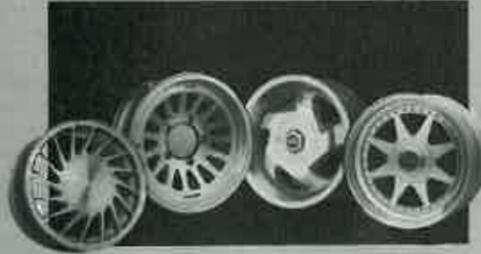
CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta: P.ª Santa M.ª de la Cabeza, 53 T.ª 28045 MADRID Tel.: 468 55 50

Talleres: C/ Parador del Sol, 14 28019 MADRID Tel.: 469 00 52

Fax: 469 00 52

**jacsol**  
LLANTAS



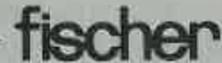
Disponibles desde 5x13 hasta 10x17



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

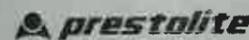


EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES.  
SERIES: 0,50 - 0,60 - 0,65 - 0,70



EL ACCESORIO IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES

Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas y de importación.



La batería



Nº 1 en accesorios



El neumático Americano 4x4



Calidad y técnica Alemana



**jacsol**  
RACING LINE  
PRENDAS DEPORTIVAS  
(Solicite catálogo)

Importador para España:

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

**ROSCHE 911 3.0.** Sólo 80.000 km, 1978. Impecable. Admito cambio.

**CHEVROLET** Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

**ALFA** Romeo, 33 Ti, 1.5. Negro, impecable, Kit Zender. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62. Garantizado.

**OPEL** Senator CA. Último modelo, nuevo, completamente a estrenar. 4.000.000. 255 86 21/22. Azcona, 62.

**BMW 320 i** 4 puertas, ABS. Techo corredizo. Plata metalizado, año 87. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**MERCEDES 300** diesel, año 82. Aire acondicionado. Techo corredizo. 1.375.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**RENAULT-5 GT** Turbo, año 86. Blanco, techo solar. 825.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SEAT 131 CLX**, 2.000

20 80 18. Horario oficina.

**ESCARABAJO** rosa, 1.200 M-443325, capricho, perfecto, 650.000 ptas. negociables. 3 a 4. Tel.: (942) 27 20 01.

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

**OPEL** Senator 3.0i automático, techo, radio casset. Aire acondicionado, elevallunas, cuatro puertas, amortiguación trasera neumática, espejos eléctricos, calefacción, asientos, impecable, SE-BB. 2.200.000 ptas. Tel.: (95) 477 03 11. Srta. Rocío.

**VENDO** Triumph TR-6, descapotable, buen estado, rojo. Tel.: (96) 571 39 93/571 02 00.

**SUPERCINCO TL**, 5 velocidades, año 86, color blanco. 580.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**FIAT-Uno 45**. Año 87. Color blanco. 590.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**RENAULT** Supercinco GT Turbo, M-IP, año 88, extras. 999.000 ptas. Alejandro. Teléfono: 457 57 11 (horas oficina).

**PARTICULAR** vende BMW 728i B-FS, vehículo de gerencia A.A., ABS, ordenador, llantas. Teléfono: (93) 302 72 15. Sr. Arturo.

**SEAT** Ibiza CLX 1.5, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT** GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**PARTICULAR** vende Ferrari 308 GTB cuatro valvule. Impecable. Tel.: (971) 75 66 58/

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

Supermirafiori, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, elevallunas eléctricos, cierre centralizado, color blanco, año 85. 490.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

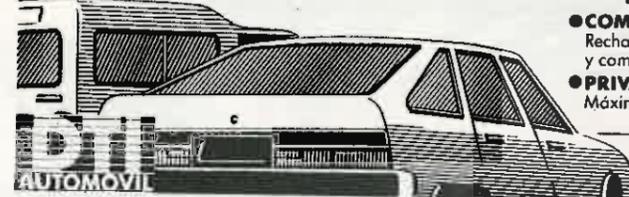
**SEAT** Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT** GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**PARTICULAR** vende Ferrari 308 GTB cuatro valvule. Impecable. Tel.: (971) 75 66 58/

**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**

**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.

**SEAT** 850 Spider descapotable, ITV pasada diciembre 89, en muy buen estado. 650.000 ptas. Teléfono: (924) 55 00 20.

**PARTICULAR** Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 y 464 47 22.

**KITS** transformaciones increíbles Porsche 924 a 944. PVP: 249.950 ptas., IVA in-

cluido exactas. BMW Serie 3 a M3 (E30). 249.950 ptas., y muchas más marcas de nuestros proveedores Kerscher Rieger Steppan. Consúltenos. Tel.: (93) 664 15 92.

**PARTICULAR** vende turismo BMW 318 IS, febrero del 90, 4.000 km, aire acondicionado, frenos ABS, llantas BBS, Blaupunkt, neumáticos P-600. Precio: 2.800.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41, vte. edo.

**BMW M 635 CSI**, 286 CV, Full Equipe, impecable. Tel.: (911) 22 11 11 (horas oficina).



Ruedas de competición  
Ruedas de aluminio  
Programa aerodinámico

Solicitenos Catálogo BBS por solo 500 Ptas. en sellos.



Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automóvil, S.A. Avda. Pablos Iglesias, 49. Tel.: (91) 334 09 88

Distribuidor BARCELONA: TURAN, S.A. Calvet, 75-75. Tel.: 200 67 33



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

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

**LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS**

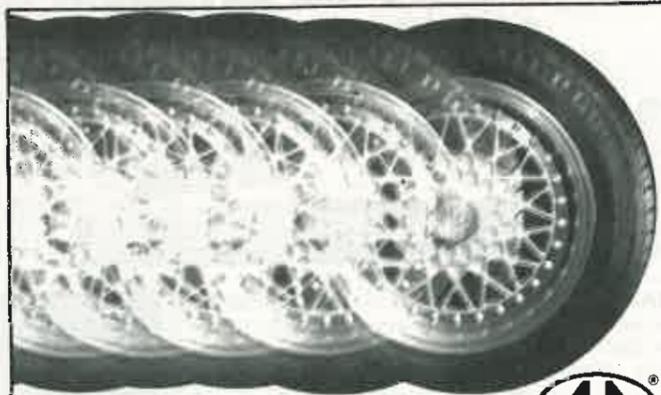
IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



**CAN, S. A.** Azcona, 62 (garaje). 28028 Madrid. Teléfonos: 255 86 21/22 y 256 17 17. Range Rover V-8, sólo 43.000 km, 1984, precio interesantísimo. BMW 320 I, cuatro puertas, servodirección, aire, llantas, techo, 1985, ¡perfecto!, garantía doce meses. Mercedes 230 TE Ranchera, 1984, impecable, blanco, 1.700.000 ptas., facilidades. Porsche 911 SC 3.0, sólo 60.000 km, 1978, impecable, admito cambio. Volkswagen Corrado, oferta especial. Chevrolet Camaro, 700.000 ptas. Alfa Romeo 33 TI 1.5, negro, impecable, kit Zender, sólo 850.000 ptas., garantizado. Escort Cabrio Inyección, impecable, 40.000 km. BMW 528 I, superequipado, precio interesantísimo. Volkswagen Escarabajo, muchos modelos. R-5 GT Turbo, blanco,

**NEUMATICOS** (cuatro) nuevos totalmente, Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel. **PARTICULAR** Mercedes 190 E 16 V, antracita, año 86, no importado Alemania, aire, techo, elevalunas, alarma, etc., muy cuidado. Enseña Diego. Tels.: (91) 279 82 05 y 279 82 06 (lunes a viernes). **BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.



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

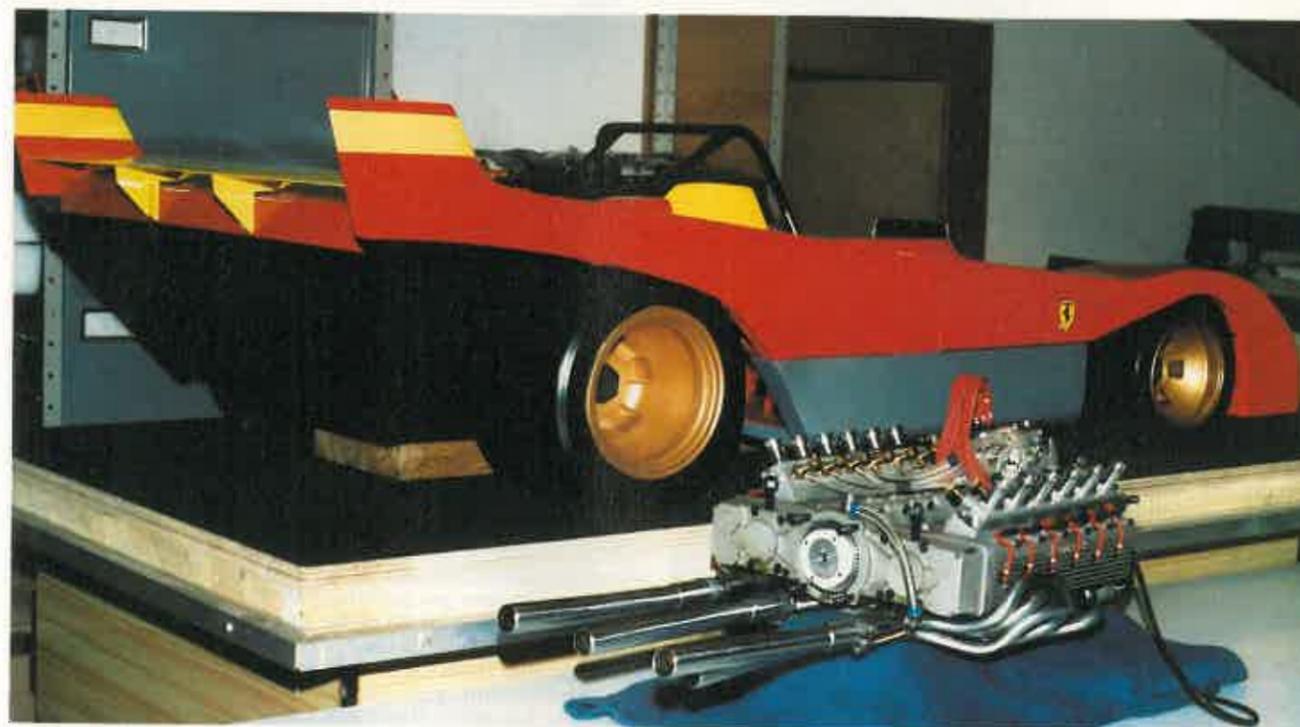


**PRECISAMOS DISTRIBUIDORES**



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

**ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA**



UN «BOXER» DE MEDIO METRO

# PICCOLO CAVALLINO

Pierre Scerri es un apasionado por los Ferrari y su pasión le ha llevado a realizar una réplica exacta a escala 1/3 de un 312 PB de la mítica marca del Cavallino

A sus 40 años, Pierre Scerri, está a punto de entrar en la historia del automovilismo. Este francés, con conocimientos de matemáticas y física, puede ser el primer mortal capaz de reproducir un Ferrari en escala 1/3. Pero no de una maqueta más o menos fiel, sino de un verdadero Ferrari ¡en perfecto estado de funcionamiento!

de centralitas telefónicas, Pierre quedó prendado a los catorce años por los míticos coches de sport: jamás podrá olvidar el sonido de los motores de 12 cilindros del Ferrari 312 PB en la larga recta de Hunaudières, durante las 24 Horas de Le Mans. Desde muy joven se dedicó a construir modelos a escala reducida, animados por motores de explosión, mandados por radio-control. Pero pronto su afición se quedó pequeña e iba dando paso a un am-



**MARAVILLA DE LA PACIENCIA.** Ha sido necesario construir un banco de ensayos a tamaño reducido para la puesta a punto de esta maravilla de la técnica y de la paciencia.



**VW Golf Z-60**

**auto equip**

**CORCEGA, 378 (esquina Bruc)**  
08037 BARCELONA  
Tel.: 207 35 14

**DISTRIBUIDOR: ZENDER**



**VW Passat**

**CONSULTAR OFERTAS ENVIOS CONTRA REEMBOLSO**

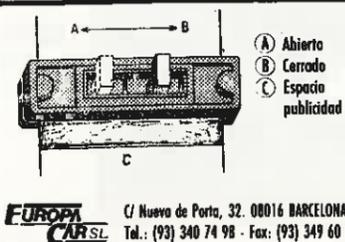
año 86, impecable, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio. **ALFA** Romeo 33 QV, noviembre 85, 39.000 km, siempre en garaje. 750.000 ptas. Razón: Jorge. Tel.: (93) 753 28 24.

**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-aviada. «Compramos y recogemos en toda España». Pagamos riguroso contado, «incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo

terminó de pagar». Mire Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. **SE** vende Range Rover, cinco puertas, aire acondicionado, llantas de aluminio, enganche de remolque, matrícula

M-1591-FM. Teléfono: 314 62 41. Precio: 2.800.000 ptas. **IBIZA** 1.5 GLX, rojo, año 86, 625.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio. **IBIZA** GLX 1.500, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio:

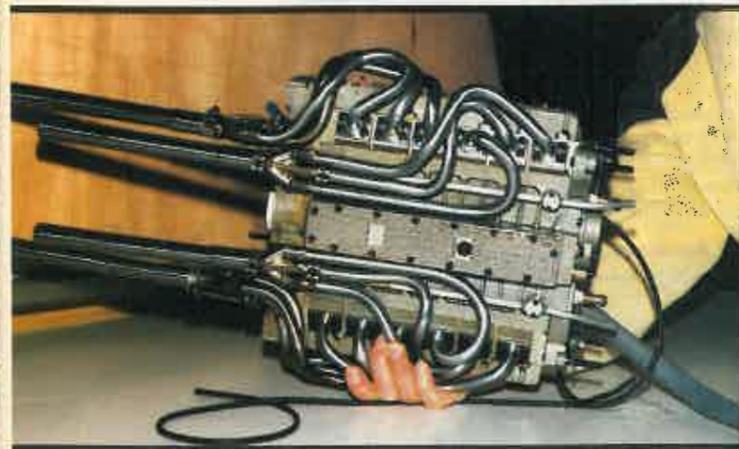
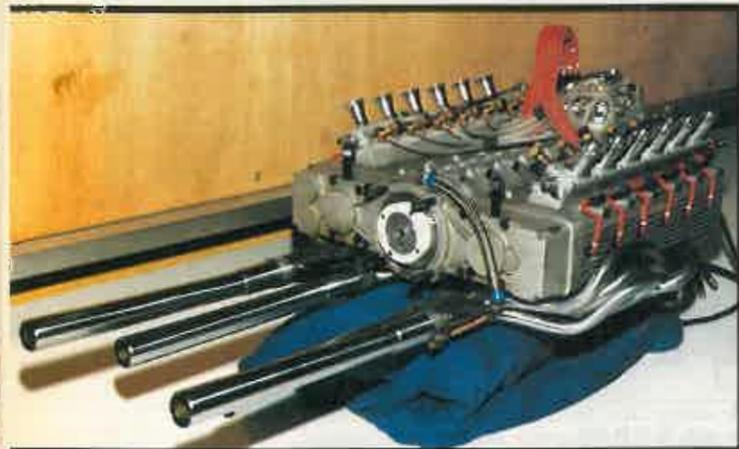
1.000.000 de pesetas. Tel.: 742 30 64. **PARTICULAR** vende Audi 100 CD Diesel, año 85, extras, muy buen precio. Tel.: 747 02 31. **VOLKSWAGEN** Escarabajo, varios, también descapotables. Azcona, 62.



bicioso proyecto: construir un verdadero coche de sport a escala reducida.

Fue en 1978 cuando la idea acabó de madurar, decidiendo construir un 312 PB como culminación de su generosa afición. En el Ferrari se daban todas las circunstancias que él buscaba: un mítico sport-prototipo, campeón del Mundo y con el motor de 12 cilindros opuestos cuyo sonido jamás podía olvidar.

Del proyecto a la realidad había un largo trayecto que recorrer. En primer lugar, tuvo que adquirir la experiencia necesaria para llevar a cabo tan ambicioso proyecto. Posteriormente, hacerse con algunos útiles y procedimientos con los que construir el coche. Todo ello, sin grandes desembolsos económicos, porque los medios disponibles eran más bien escasos. Finalmente, una condición poco menos que imprescindible: disponer de un auténtico



**REPLICA EXACTA.**  
El impresionante motor de 12 cilindros opuestos del Ferrari 312, con sus espectaculares escapes de tres a uno. La maqueta funciona perfectamente, emitiendo un sonido idéntico al de tamaño real.

312 PB para documentarse gráficamente de todos y cada uno de los detalles, por insignificantes que pudieran parecer.

La elección de la escala no fue tampoco tarea fácil. Se trataba de elegir la más pequeña posible (para facilitar los trabajos de reproducción), pero capaz de hacer funcionar los elementos mecánicos. Se decidió por la escala 1/3 y ya esto le planteaba no pocas dificultades. Piénsese, por ejemplo, que el diámetro de una válvula es solamente de 3 milímetros y en esta escala de dificultades tendría que fabricar no sólo el motor, sino la caja de cambios y la transmisión.

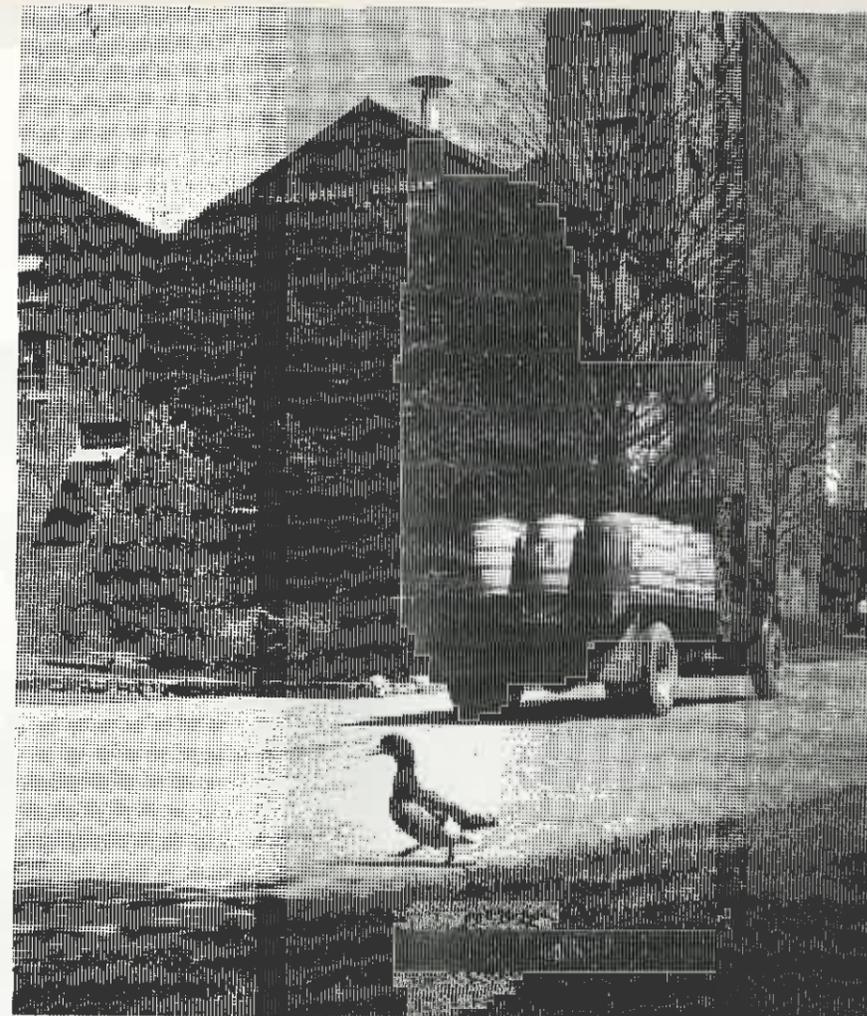
Durante los cuatro primeros años de trabajos, se dedicó a la concepción, el estudio y el diseño del motor. Ha sido el primer elemento que ha podido al fin terminar recientemente. Trabajando 2 horas al día, ha tardado 7.000 horas en finalizar este bellísimo conjunto mecánico que puso en marcha un día inolvidable de finales de 1989.

Paralelamente a la construcción del motor, inició la elaboración de la carrocería. Para ello realizó un master en madera, con el parabrisas y los cubrefaros en plexiglas. Con moldes de madera realizó toda la fundición de los cárteres, culatas, carburadores, escapes y los elementos electrónicos del motor. Para todas estas operaciones, trasladó sus «cuarteles» a una cercana escuela de fundición, trabajando en las horas dejadas libres por los alumnos, entre los que encontró a sus mejores colaboradores.

Tras la emoción de arrancar el motor, cuya sonoridad es notablemente similar a la original, gracias a un cuidadoso estudio de los escapes, se prepara en estos meses para la realización de la caja de cambios. Espera poder finalizar hacia finales de 1992 y antes de 1995 disponer del modelo finalizado para hacer sus primeras pruebas sobre una pista de ensayos. Cualquiera que sea el resultado final de su obra, habrá pasado ya a los más serios libros de records. Pierre Scerri no descarta la posibilidad de, finalizada su «opera prima», seguir por el mismo camino... siempre que se trate de un Ferrari. ○

**DIFÍCIL REPRODUCCIÓN**

El motor, con distribución por cascada de piñones, ha sido una de las facetas más difíciles de reproducir. Con cuatro árboles de levas y 24 válvulas, los 100 cc del motor rinden cuatro caballos de potencia.



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

UN PATO FATIGADO encuentra un hogar tranquilo, con abundante y fría agua de roca y estupendo grano, en la Gruta de Jack Daniel.

Cada dos por tres, un recién llegado descubre la Gruta y se queda a disfrutar nuestro tranquilo, sosegado modo de vida. Como usted ya ve, nosotros nunca nos apresuramos mucho, porque es la forma de lograr un Tennessee Whiskey a la antigua usanza, filtrando lentamente a través de carbón, hasta lograr su suavidad característica. Pensamos que, sólo por eso, vale la pena tener tanta paciencia. Tras un sorbo de Jack Daniel's, creemos que también usted va a estar de acuerdo.



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

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

# VERDADES COMO PUÑOS



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

**Lo ha dicho la Cope**



SUZUKI GSX 750 F

# UNA BELLA AMIGA

Las motos hiperdeportivas pierden terreno frente a las opciones más lógicas. La GSX F es un claro ejemplo, una moto rápida, bella y fiable.

**S**UZUKI se ha distinguido en los últimos años por sus motos hiperdeportivas. Su motor de 750 cc, de cuatro cilindros en línea ha conseguido una merecida fama por su resultado en competiciones. La GSX R ha marcado la pauta de las Superbikes de calle con prestaciones claramente «racing». Animada por el mismo excelente propulsor, pero más civilizado, la GSX F se perfila como una opción realmente equilibrada: razonablemente potente, bastante cómoda y muy atractiva en su aspecto estético.

## MECANICA\*\*\*\*

El modelo de este año '90 no varía res-

pecto a la versión 89 más que en algunos detalles.

El magnífico motor de cuatro cilindros, situados en línea frente a la marcha y con cuatro válvulas por cilindro, refrigerado por aire y aceite, que impulsa a este modelo es similar al que emplea la versión «R», las diferencias hay que buscarlas en su comportamiento. La GSX F se caracteriza por una más amplia banda de utilización, desde pocos giros el motor responde con suavidad, permitiendo su utilización en regímenes medios, en conducción turística. La caja de cambios de seis velocidades con un escalonamiento óptimo secunda bien este aspecto, las tres primeras marchas son cortas para su utilización en ciudad. Tampoco es despreciable su

**DISFRUTA.**  
La Suzuki GSX 750 F es una moto que destaca por su equilibrio. Permite sobre todo disfrutar del placer puro y simple de conducir una moto.



## VIRTUDES

- Motor excelente
- Horquilla eficaz
- Buena estabilidad

SUZUKI GSX 750 F  
P.V.P. 1.170.000 PTA \$

- Carenado poco envolvente
- Accesibilidad mecánica
- Amortiguador trasero frágil

## DEFECTOS

respuesta en altas, cuando la aguja del tacómetro alcanza las 10.000 revoluciones y hasta las 12.500, cifra en la que logra la máxima potencia, su comportamiento es excepcional.

La parte ciclo responde a las necesidades de este potente propulsor. El chasis de estructura perimetral, está realizado en tubos de acero de sección rectangular. Su

comportamiento sin llegar a tener características «racing» mantiene un nivel muy satisfactorio, mostrándose absolutamente fiable en cualquier carretera. Se complementa con una horquilla hidroneumática regulable con una respuesta muy satisfactoria en todos los terrenos, atrás un monoamortiguador regulable en presión y precarga que funciona con corrección.

También la frenada es correcta, los dos discos delanteros tienen un tacto agradable y una eficacia notable.

## COMPORTAMIENTO\*\*\*\*

La postura de conducción es muy equilibrada, a pesar de la anchura del manillar permite un agresivo pilotaje o una cómodo-





**SPORTURISMO.** Este es un concepto que se nos ocurre tras rodar por todo tipo de carreteras y trazados. La GSX siempre demuestra su nobleza y la fantástica elasticidad de su motor.



da postura túristica. El carenado aunque protege al piloto a velocidades medias, crea algunas turbulencias por encima de los 200 km/h, y la protección en las piernas es escasa. El pasajero puede realizar bastantes kilómetros sin sentirse demasiado penalizado por la postura, aunque a altas velocidades también recibirá la presión del viento.

El terreno idóneo para la GSX F son las carreteras de tipo «Redia», las curvas de angulo corto se trazan con facilidad debido al buen comportamiento de su chasis, lo mismo ocurre en las curvas rápidas que pueden ser abordadas a velocidades altas sin sobresaltos. En curvas enlazadas no reviste dificultad el cambio brusco de tra-

**FICHA TECNICA**

**MOTOR.** Tetracilíndrico en línea transversal al sentido de la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire y aceite. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución por doble árbol de levas en cabeza. **Diámetro por carrera:** 73 x 44,7 mm. **Cilindrada total:** 748 centímetros cúbicos. **Relación de compresión:** 10,9 a 1. **Potencia máxima:** 97 caballos a 12 500 rpm. **Par máximo:** 7,01 mkg a 6 740 rpm.

**ALIMENTACION.** Cuatro carburadores Mikuni BST 36 SS. Encendido electrónico CDI. Batería de 12 V 12 Ah.

**TRANSMISION.** Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague Multidisco en baño de aceite.

**BASTIDOR.** Chasis perimetral de tubos de acero de sección rectangular. Bascu-

lante en aleación ligera de sección rectangular. Horquilla delantera hidroneumática de 41 mm de diámetro y 125 mm de recorrido con regulación. Suspensión trasera monoamortiguador regulable. **Freno delantero:** Doble disco de 290 mm y pinzas de doble pistón. **Freno trasero:** Disco de 250 milímetros. **Llanta delantera:** 3,00 x 17". **Llanta trasera:** 3,50 x 17". **Neumáticos:** Delantero 110/80 17. Trasero 150/70 17.

**DIMENSIONES** Longitud total: 2.000 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura manillar: 950 mm. Altura mínima al suelo: 170 mm. Altura del sillín: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.470 mm. Capacidad del depósito: 25 litros. **Peso en seco:** 209 kilogramos.

**CONSUMOS**

CIUDAD	7,2
CARRETERA	
Conducción deportiva	9,4
AUTOPISTA	
Velocidad máxima	10,5

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	226
Máxima con dos personas	210
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	11,2

**DATOS DE COMPRA**

**IMPORTADOR:** Suzuki España.  
Av. de Moreda s/n 33212 Gijón (Asturias)  
Moto cedida por cortesía de AUTOSERVICIO DEL MOTORISTA. C/ San Vicente Ferrer 33.

vectoria, es preciso un circuito para buscar los verdaderos límites de esta moto que destaca por su excelente equilibrio.

En ciudad a pesar de no ser una moto muy ligera, se mueve con facilidad manejando las marchas cortas que se adecúan al tráfico urbano. Tampoco es excesiva su altura con lo que los conductores de más de 1,70 centímetros no tendrán ningún problema.

**VALOR - PRECIO \*\*\*\***

Como se desprende de lo anteriormente expuesto la Suzuki GSX 750 F es una moto con una amplia banda de utilización, tanto en los desplazamientos por la ciudad, como en los viajes cortos de fin de semana o incluso en largos viajes turísticos. Su acabado está a la altura de las exigencias actuales. El equipamiento es completo y sencillo. Tanto los relojes como los mandos son precisos y cómodos.

El precio final están acorde con sus prestaciones y acabado, siendo una buena opción para aquellos que necesiten una moto para todos los días y para todas las situaciones.

La GSX será una fiel compañera dispuesta a darte todas las satisfacciones pidiendo muy poco a cambio.

**Fernando Cañizal**  
Fotos: J.Robledo

**miles de tapones con premios de hasta 1.000.000 de Ptas.**



**DYNOIL**

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



*motores más sanos*

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



**CAUDAL DE EXPERIENCIA.**

La labor desarrollada por Nelson Piquet en la puesta a punto del B-190 ha sido decisiva. También se cuenta con él para la suspensión activa.



El modelo Benetton Ford B-190 representa un concepto aerodinámico singular. Está equipado con el más potente de los motores de ocho cilindros. Se adapta especialmente a los circuitos rápidos y ha demostrado tener buena fiabilidad mecánica.

**BENETTON FORD B-190**

**FORMULA DE TRANSICION**

En el Gran Premio de Francia de la pasada temporada, el Benetton Ford B-189 dio sus primeros pasos. Al margen de su nivel de competitividad, llamó la atención el concepto aerodinámico general que, una vez más ponía de manifiesto el indiscutible ingenio de Rory Byrne, su creador. Se trataba del monoplaza más atípico y contradictorio en relación a las tendencias tecnológicas vigentes en el momento. Con él, Alessandro Nannini se adjudicó la victoria en el Gran Premio de Japón.

La evolución del B189 dio paso al nuevo B-190 en el que Nelson Piquet se ha volcado totalmente para desprenderse de los malos recuerdos vividos en Lotus. También la incorporación de John Barnard en la escudería como director del centro de investigación Advanced Re-

search Group, ha contribuido en los cambios aportados al nuevo monoplaza.

En resumidas cuentas, el Benetton Ford B-190 es un coche de transición a la espera del modelo B-200, que estará equipado con suspensiones activas, el motor V12, nuevo cambio transversal o automático y toda la sabiduría del «mago» Barnard.

Las principales innovaciones que presenta el B-190 consisten en la toma de aire para la alimentación del motor, las medidas del habitáculo que respeta las nuevas normativas de la FISA y la suspensión delantera de tipo Pushrod diseñada por el ingeniero Dave Wass. Sin embargo, el concepto aerodinámico general se ha conservado, aunque la parte del morro es algo más picuda respecto al B-189.

Desde que Piquet se puso a los mandos del B-190, en el seno de Benetton cam-

biaron las tornas acerca de los problemas del monoplaza. Su opinión es que el motor Ford V8-F1 es un excelente propulsor, y en contradicción con Nannini, el brasileño afirma que es el chasis la parte menos brillante del B-190.

En lo que va de temporada, se ha confirmado que este coche es competitivo en los circuitos rápidos como Interlagos e Imola, lugar este último en el que Nannini se impuso a Alain Prost.

Con la llegada de Barnard a Benetton, dejará de imperar la aerodinámica por encima de todo, y Rory Byrne se verá obligado a colaborar según las directrices marcadas por el «mago». En la nueva reorganización de la escudería, se ha modificado también la responsabilidad de cada técnico para evitar protagonismos. O

Gigi Corbetta

**EL GRAN DIA.**

En el Gran Premio de San Marino, Alessandro Nannini logró adelantarse a un Ferrari, concretamente el de Alain Prost. En la foto le vemos en la variante baja del circuito de Imola.



**A CORAZON ABIERTO.**

En esta radiografía, el gran dibujante Terry Collins ha plasmado las entrañas del Benetton Ford B-190. Como se puede apreciar, las innovaciones respecto al B-189 son relativamente pocas. Toda la labor de evolución lleva la firma de Rory Byrne y Dave Wass que conjuntamente han modificado la suspensión delantera y algunos aspectos de la aerodinámica.



**COMPAS DE ESPERA**  
Robert Goode, el piloto de la Miller-Alfa Romeo, espera a la salida de la carrera. En la imagen, el piloto de la Miller-Alfa Romeo, Robert Goode, espera a la salida de la carrera. En la imagen, el piloto de la Miller-Alfa Romeo, Robert Goode, espera a la salida de la carrera.



**VIEJA GLORIA.**  
Al Unser Sr. es uno de los pilotos más veteranos de los que participan en las 500 Millas con veinticuatro actuaciones a sus espaldas. En esta ocasión corrió con uno de los monoplazas con motores Alfa Romeo.

# 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS MAS QUE UNA CARRERA

Manuel Madrid  
Enviado especial

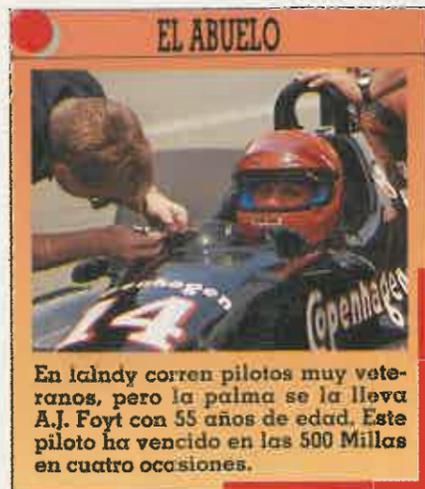
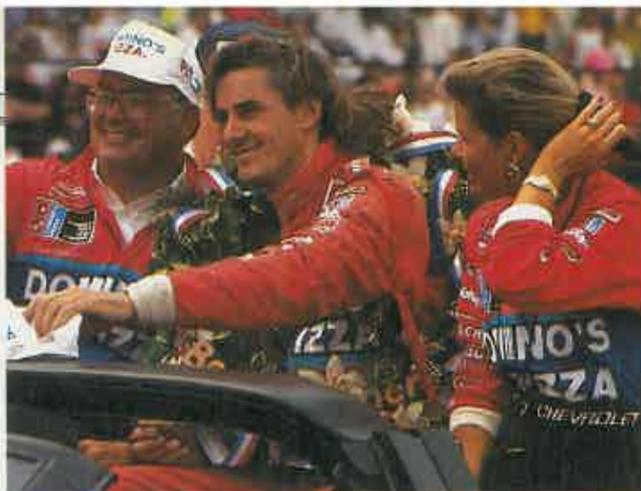
La setenta y cuatro edición de las 500 Millas de Indianapolis ha lanzado al estrellato a Arie Luyendik, un piloto prácticamente desconocido. Una vez más la afluencia masiva de aficionados ha sido una de las notas dominantes de esta mítica carrera, la más antigua de todas las que existen.

**F**IEL a su cita anual, como viene siendo habitual todos los últimos domingos de mayo desde hace setenta y cuatro años se han disputado las 500 Millas de Indianapolis, la carrera más antigua y con más renombre del automovilismo. Y de nuevo se ha vuelto a cumplir el ritual, Arie Luyendik, un piloto de origen holandés, totalmente desconocido, con un palmarés mínimo a su espalda ha cometido la insolencia de vencer a los míticos pilotos americanos y con ello se ha ganado el estrellato y la fama. Este piloto que intentó

en vano hacerse un hueco en la Fórmula 1 decidió irse a Norteamérica, donde comenzó a correr en competiciones automovilísticas, con seis temporadas a sus espaldas de la Fórmula Indy sin ningún resultado destacable, es más declaró pocos días antes de las 500 Millas que si no conseguía un buen resultado a lo largo de la temporada tenía decidido dedicarse a otra cosa. Ahora con esta victoria se ha asegurado una larga vida deportiva.

Los máximos favoritos de cara a la victoria eran Fittipaldi y Mears, que partían

**UNA NUEVA ESTRELLA.**  
Luyendik con su victoria en las 500 Millas se ha ganado la fama. La segunda posición fue para Rahal, que tuvo el honor de liderar durante algunos instantes la carrera.



**EL ABUELO**  
En la Indy corren pilotos muy veteranos, pero la palma se la lleva A.J. Foyt con 55 años de edad. Este piloto ha vencido en las 500 Millas en cuatro ocasiones.



desde los primeros puestos de la parrilla de salida, además de Rahal. Luyendik también estaba en la primera línea con el tercer mejor tiempo (en las 500 Millas las líneas de la parrilla de salida son de tres coches), pero no contaba en las previsiones finales. En la arrancada Fittipaldi salió como un disparo y pronto con un ritmo fortísimo comenzó a tomar una considerable ventaja, que le mantuvo en cabeza durante los dos primeros tercios de la carrera, hasta que aquejado por problemas de neumáticos se vio obligado a parar en boxes más veces de las deseadas y con ello perdió la posibilidad de adjudicarse su segunda victoria en esta mítica carrera. Favorecido por los problemas de Fittipaldi se situó en primera posición Rahal, pero también tuvo que ceder el puesto de honor al sufrir problemas de comportamiento su Lola-Chevy, que se iba de morro de forma muy acusada en los virajes. Con todo esto Luyendik que se había limitado a realizar una carrera conservadora se encontró con la primera plaza que supo conservar hasta el final.

Europa en esta ocasión estuvo representada por Alfa Romeo y Porsche. La marca italiana ha decidido esta temporada suministrar sus motores al equipo Patrick Racing, que el año pasado se adjudicó la victoria con Fittipaldi. Los pilotos inscritos por este equipo para las 500 Millas fueron Roberto Guerrero y Al Unser Sr., este último es uno de los pilotos míticos de la especialidad, con veinticuatro participaciones en esta carrera. La actuación de Alfa Romeo no se saldó todo lo bien



**EL REY DESTRONADO.**  
Fittipaldi tenía en su mano todos los ingredientes para repetir la victoria del año pasado, pero unos neumáticos defectuosos se lo impidieron.

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



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

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

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

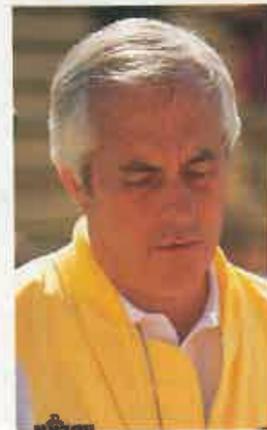
**Diavia**  
Controle el clima.

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



**SUPER ESPECTACULO.**  
Los repostajes son todo un espectáculo que son festejados con gran alborozo por los espectadores.

**LA GRAN FIESTA.**  
Las 500 Millas de Indianapolis son una fiesta con un gran ambiente. Roger Penske es el hombre más fuerte de la Fórmula Indy, siendo además de su propiedad el equipo más potente.



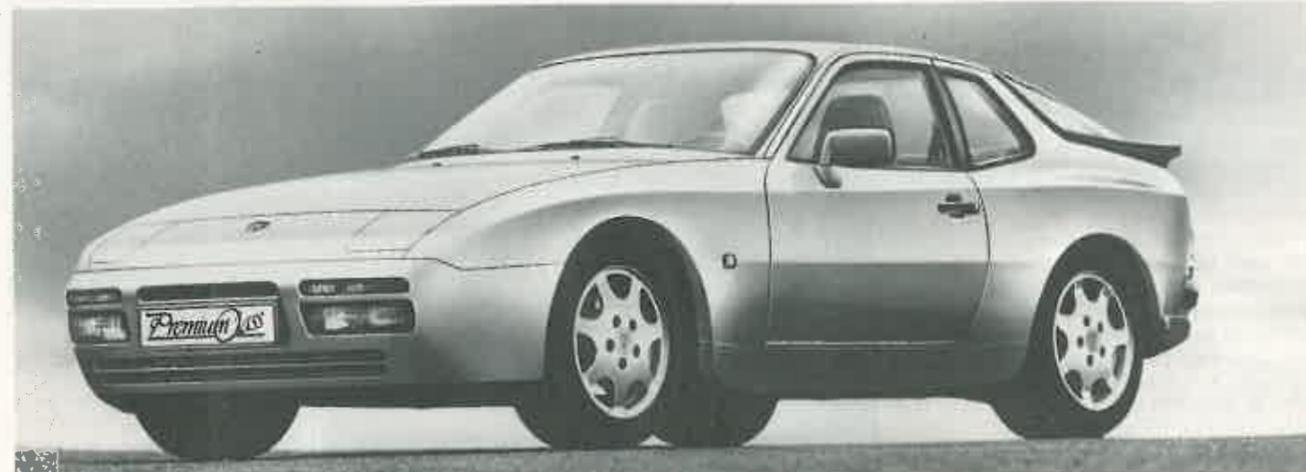
**PARA TODOS LOS GUSTOS.**  
En las 500 Millas tiene cabida cualquier tipo de representación por rara que sea.

que los responsables del equipo hubieran deseado. Ya en los entrenamientos sufrieron una serie de problemas producto de la falta de conjunción del chasis March con el motor Alfa. En la carrera Guerrero tuvo que abandonar al romperse una pieza de la suspensión trasera, por su parte Al Unser pudo cruzar la meta en el puesto trece; posición que confían mejorar en sucesivas carreras una vez que dispongan del nuevo motor de cinco válvulas por cilindro ensamblado en un chasis mucho más desarrollado. El nuevo motor que será también un ocho cilindros en V tendrá la particularidad de tener un tamaño reducido y por lo tanto un peso muy ajustado, en Alfa Romeo poco a poco van descubriendo los secretos de este singular campeonato y confían en poder hacer frente a los potentes equipos americanos con total garantía de éxito.

**CLASIFICACIONES**

- 1º Arie Luyendik (Lola-Chevy) 200 vueltas
- 2º Bobby Rahal (Lola-Chevy) 200 vueltas
- 3º Emerson Fittipaldi (Penske-Chevy) 200 vueltas
- 4º Al Unser Jr. (Lola-Chevy) a 1 vuelta
- 5º Rick Mears (Penske-Chevy) a 2 vueltas
- 6º A.J. Foyt (Lola-Chevy) a 6 vueltas
- 7º Eddie Cheever (Penske-Chevy) a 6 vueltas
- 8º Scott Brayton (Lola-Cosworth) a 6 vueltas
- 9º Kevin Cogan (Penske-Buick) a 9 vueltas
- 10º Scott Goodyear (Lola-Judd) a 9 vueltas

A su altura.



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

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

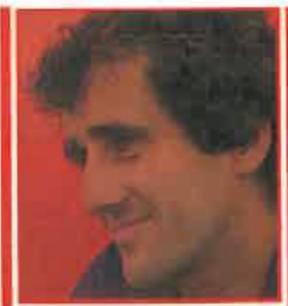


A su alcance.

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO	MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
924 "S"	86	2.900.000	SPORTMOTOR	944 Turbo	88	5.750.000	T. BORREGO
944 Turbo	86	5.600.000	IBERCARRERA	928 "S4"	88	9.000.000	P.S. MOTOR
944 Turbo	90	8.000.000	KOTNIK	944 Turbo	89	6.000.000	PORSCHE Y SAAB BALEARES
928 "S"	85	5.000.000	KOTNIK	944-2,7	89	4.300.000	HANSTEIN
944 Turbo	90	8.300.000	AUTOMOVILES GETXO	944 Turbo	89	7.000.000	RACING CAR
911 Carrera 4	89	9.800.000	INTERAUTO	924 "S"	89	3.200.000	PORSCHE Y SAAB SEVILLA
911 Carrera 4	89	10.000.000	PORSCHE SAAB CONCESIONARIO	944 "S"	89	5.500.000	PORSCHE Y SAAB SEVILLA
944 Turbo	87	5.000.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944	86	3.500.000	AUTO ELITE
911 Cabriolet	87	6.500.000	TURBOMOVIL	911 Carrera	86	5.700.000	AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ
944 "S2"	90	6.925.000	TURBOMOVIL	911 Carrera	85	5.000.000	AUTOMOVILES J.P.

SPORTMOTOR. Avda. Orihuela, 134. Alicante. Telf. (96) 510 28 95. KOTNIK. Bonanova, 41. Barcelona. Telf. (93) 418 46 94. Tenor Viñas, 8. Telf. (93) 200 34 77. IBERCARRERA. Via Augusta, 195. Barcelona. Telf. (93) 209 27 33. AUTOMOVILES GETXO. El Museo, 5. Bilbao. Telf. (94) 423 19 54. MERCOSA. Fernando González, 4. La Coruña. Telf. (981) 22 91 80. PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Castellana, 141, Bajo. Madrid. Telf. (91) 572 10 95. Avda. de Burgos, 87. Telf. (91) 767 19 92. TURBOMOVIL. Castellana, 240. Madrid. Telf. (91) 733 75 98. C/ Fernández de los Ríos, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. Sant Joan Baptista la Salle, 7. Girona. Telf. (972) 20 76 25. P.S. MOTOR. Ctra. de Lugones a Sama, Km. 1,500. (Siero) Asturias. Telf. (985) 26 04 97. PORSCHE Y SAAB BALEARES. Avda. Gabriel Alomar i Villalonga, 35. Palma de Mallorca. Telf. (971) 46 32 58. HANSTEIN. Avda. Zaragoza, 30. Pamplona. Telf. (948) 23 57 46. RACING CAR. Ctra. de Parayas, Km. 4. Santander. Telf. (942) 25 48 52. PORSCHE Y SAAB SEVILLA. Avda. Luis Morales, 20. Sevilla. Telf. (954) 57 39 88. AUTO ELITE. Yecla, 9. Valencia. Telf. (96) 362 33 56. AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ. Avda. de las Camelias, 47. Vigo. Telf. (986) 47 21 55. AUTOMOVILES J.P. San Vicente Mártir, 23. Zaragoza. Telf. (976) 21 36 07.

**PORSCHE**  
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



EN DIRECTO CON ALAIN PROST

# MAÑANA SERA OTRO DIA

**I** MONACO! Ha sido un mal momento que pasará rápidamente. Yo sabía que el Ferrari no se desenvolvería bien en ese tipo de circuito; pues sólo le va bien en grandes espacios.

No pude realizar mis objetivos, de sacar algunos puntos en Mónaco. En el viraje de Mirabeau, me vi forzado a ceder el paso al Tyrrel de Jean Alesi, quien me atacó muy tarde: evité el «enganche» con un serio «volantazo», y al hacer esto, Berger trató también de aprovecharse del momento de buena suerte. Para Alesi era muy tarde y para Berger fue demasiado

tiempo en el podium, lo que realmente había planeado, pero en ningún caso correr por la victoria. Entonces, un poco después de la mitad de la carrera, el motor se apagó: fue un fallo del sistema eléctrico en la batería intermedia.

Por supuesto, en la historia de los Fórmula 1, «si» es la palabra clave. Si el «enganche» no hubiera tenido lugar, yo hubiera logrado algo. Primero de todo porque mis entrenamientos habían sido buenos, con la excepción de los del jueves por la mañana. Pedí que mi coche fuera preparado para seis velocidades. Para lograr esto, no tenían que montar otra

sobre los entrenamientos y realmente no estaba tan mal: el segundo tiempo, y por lo tanto la segunda posición en la salida, era más de lo que yo esperaba ya que se trataba de un Ferrari, que como dije anteriormente, no se desarrolló muy bien en el tobogán de Mónaco

**T**UVE una vuelta perfectamente limpia, lo que era raro, y dio resultado. Para prepararlo, tuve que pasar toda la mañana del sábado haciendo pruebas con 80 litros de gasolina y un nuevo motor Ferrari significativamente más potente.

No tenía idea de lo que mi coche podía lograr con el depósito lleno. Tuve que esperar a la media hora de calentamiento, domingo por la mañana, para realizar la primera prueba. Afortunadamente, comencé a conocer al Ferrari bastante bien y conjuntamente con mi ingeniero de mantenimiento comencé, a la aventura, a hacer algunos afinamientos que consideré eran los adecuados. Y lo fueron, ya que logré la segunda posición en las vueltas de calentamiento, a una décima de McLaren de Senna. Podía casi saborear la victoria. Estaba preparado, pero al final hice todo por nada.

Mañana será otro día. Descansé un poco durante el tradicional viernes de Mónaco, jugué al golf y paseé en un magnífico barco velero.

Pero el lunes siguiente de la carrera de Mónaco estaba ya en la ruta de Paul Ricard para hacer la prueba

de algunas modificaciones futuras: un nuevo diseño en la suspensión delantera y trasera, nuevas aletas. En esta profesión no hay descanso...

*Alain Prost*

**Marlboro**



tarde también ya que él no se encontraba ni siquiera en la posición correcta en el momento en que se decidió a entrar en acción. En resumen, todos nos «enganchamos» con serias consecuencias como resultado. El hecho de que la carrera se interrumpiera hubiera podido representar una buena segunda oportunidad si hubiera tenido un coche de reserva, pero había sido devuelto a Mansell, y no había nada más que decir. No sólo había sido preparado para su altura, lo cual no era un problema, sino que había sido afinado por Nigel, lo que era más serio ya que los métodos de Nigel no tienen nada que ver con los míos.

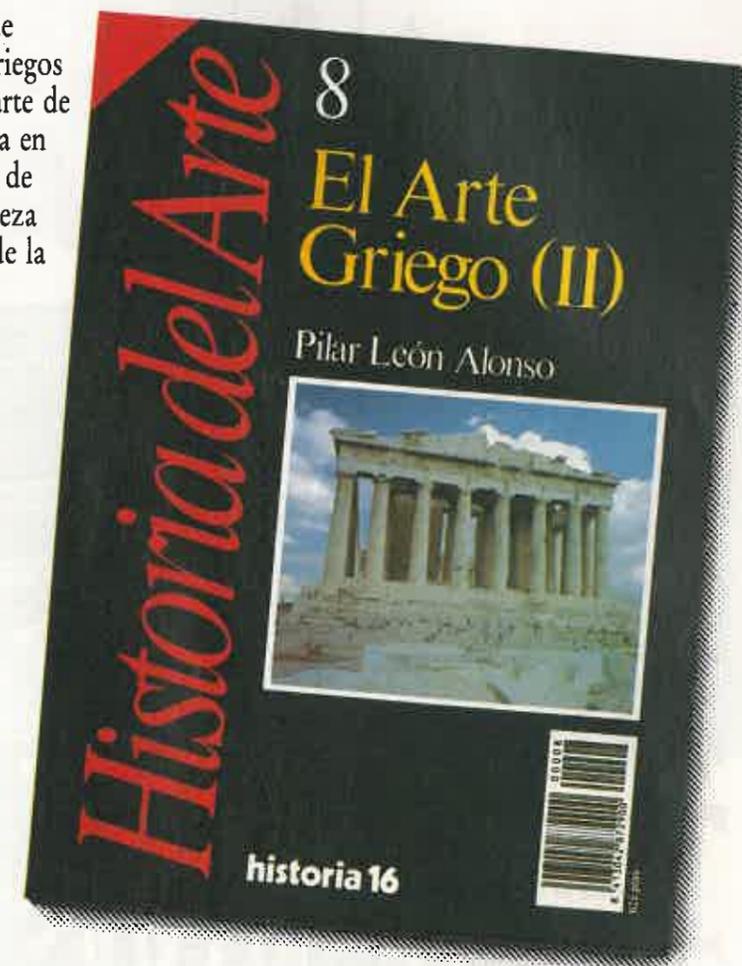
Traté de seguir el ritmo de Senna después de la segunda salida pero estaba perdiendo tiempo. Quizá podía obtener un si-

caja de velocidad sino adaptar nuestra caja a relación siete, montando piñones y un juego electrónico. Pero mis mecánicos cometieron un error al instalar las seis relaciones, que eran muy cortas, perdiendo cuarenta minutos en boxes el jueves por la mañana. Cuarenta precisos minutos que no volví a recuperar.

**E**SOS minutos fueron importantes. Es una situación excepcional, pues en Mónaco uno tiene que gastar casi igual cantidad de tiempo para la preparación de los entrenamientos cronometrados para así asegurarse una buena posición en la parrilla de salida, que para la preparación del coche para las condiciones de la carrera. Debido a esto, estaba preocupado

## EL ARTE ARCAICO Y EL DE LA ALTA EPOCA CLASICA

**E**l asombro y la capacidad de admirarse que tenían los griegos ante sus propias obras de arte de la época arcaica y clásica, se renueva en nosotros cuando los contemplamos de nuevo, llenas de expresividad y belleza formal. Redescubra con el tomo 8 de la Historia del Arte 16 las maravillas griegas de la Antigüedad.



HISTORIA DEL ARTE

Es una publicación del Grupo 16

# CATALOGO

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

## NOVEDADES

- ▶ 1990, un año de grandes automóviles.
- ▶ Cien buenas razones para cambiar de coche.
- ▶ Economía: Las ventas del 89, un record difícil de superar.
- ▶ Prototipos para mañana mismo.
- ▶ Técnica: el futuro ya.
- ▶ La eterna novedad: los coches por los que no pasa el tiempo.
- ▶ Subastas: un negocio redondo.
- ▶ Lo último en autosonido.



**VEINTEAÑERO.**  
Karl Wendlinger lograba en Bélgica su primera victoria en el mundial. Tan sólo tiene veintiún años y un futuro muy prometedor. La lluvia protagonizó la salida en tromba de los Mercedes.

Se esperaba una carrera sin agua y una victoria total de los Mercedes. Al final el agua llegó y la victoria alemana también, pero esta vez en manos del joven piloto Wendlinger y de su maestro, Jochen Mass.



SPA - SPORT PROTOTIPOS

## GAÑO EL MERCEDES JUNIOR

Manuel Domenech

Enviado especial

**H**ACE dos semanas, en Silverstone, los Jaguar infringieron una seria derrota a los Mercedes, por lo que se esperaba una cumplida revancha de los coches de Stuttgart en el circuito belga de Spa. El resultado de la carrera habla de revancha, sí, pero no tan espectacular como se profetizaba, puesto que los problemas del Mercedes de Schlessler hicieron pensar en lo

peor. Al final, ganó Mercedes, pero con el coche conducido por Jochen Mass y el jovencísimo Karl Wendlinger, que se ha convertido en la revelación de la temporada. Tras ellos, un Jaguar, el de Lammers y Wallace, y un Nissan, el de Bailey y Acheson, completaban un podio con tres marcas distintas. Además, los cinco primeros clasificados han sido, también, representantes de marcas distintas.

En un circuito en el que el sol, cosa rara, era protagonista, se desarrollaron las dos sesiones de entrenamientos oficiales. En



**NISSAN Y SPICE**  
Nissan conseguía una brillante tercera posición en detrimento de un Fermín Vélez rabioso por el incomprensible comportamiento de su equipo durante los tres días de la prueba belga.

**PANCHO EGOZCUE** estuvo presente en Bélgica para ultimar su participación en las 24 Horas de Le Mans a los mandos de un Spice C2 del equipo GP Motorsport. Si la experiencia sale bien y el patrocinador llega, el piloto navarro intentaría tomar parte en Canadá y en México a bordo del Spice C1 del mismo equipo. Y también en el Jarama si...

**LOS RUMORES** que circulaban en Spa son ciertos. Todos nos preguntaban si la carrera del Jarama se celebraría en la fecha prevista (24 de junio) o se aplazaría hasta octubre. En realidad nada se sabe todavía, pues la FISA no se ha pronunciado, aunque es posible que



**SPA EN BREVE**

la primera, Mauro Baldi volvía a demostrar que es el hombre más rápido del campeonato, bajando de los dos minutos y dejando al segundo Mercedes dos segundos más atrás. Los tiempos de esta primera sesión eran significativos, pero en la segunda, con un clima no tan caluroso, se propició una bajada de cronos generalizada. Así, mejoraron sus tiempos tanto Vélez como Pareja en dos segundos y pico. Vélez se colocaba en una brillantísima novena posición, mientras que Pareja era decimoséptimo a la espera de que las condiciones de carrera le fueran favorables.

Para sorpresa de todos, mientras que Pareja efectuaba una buena salida que le colocaba en decimosegunda posición, el coche de Vélez salía muy retrasado. La razón no era otra que, al salir con un sólo coche de los dos clasificados, le otorgaron, para la parrilla el tiempo y la posición de su compañero Harvey. Mientras tanto, los Mercedes se escaparon sin remedio en una salida en la que la lluvia fue protagonista para aparecer y desaparecer intermitentemente durante el desarrollo de la prueba, lo que propició continuas paradas para cambiar de neumáticos.

A pesar de las adversas condiciones, los abandonos tardaban en producirse, y así, en la primera parte de la prueba, los Mercedes de Baldi y Mass se destacaban de los dos Jaguar y del único Toyota superviviente tras los entrenamientos (en esta ocasión le tocó al japonés Suzuki destrozarse el segundo coche en entrenamientos). La carrera se iba a jugar entre los coches alemanes y los ingleses, con los japoneses de Toyota y Nissan por detrás junto con el Spice que, conducido por Fermín Vélez, volaba hacia las primeras posiciones. Tras el primer repostaje la clasificación daba un vuelco importante. Schlessler sufría graves problemas eléctricos que le retrasaban ocho minutos. Era el momento de la lucha entre el Jaguar de Brundle y el

en pocas fechas se tome una decisión al respecto.

**CAOS** en Spice Engineering. Llegaron a Spa con dos coches y dos pilotos, por lo que un coche sobraba. Taylor corría en IMSA, Van de Poele en Fórmula 3000, y quien quisiera subirse al segundo coche debería pagar la bagatela de 30.000 libras esterlinas, casi seis millones de pesetas... No es de extrañar el cabreo de Fermín Vélez.

**SPA** es, tradicionalmente, una de las pruebas con más cantidad de público aunque llueva a mares. Sin embargo, en esta ocasión sólo había dos mil por el precio establecido por Ecclestone para las entradas...



**ABANDONO.**  
Spa se le da muy bien a Jesús Pareja, que llevó a cabo una gran actuación, pero su «viejo» motor le jugó una mala pasada cuando podía haber sido séptimo.

**JAGUAR, BIEN.**  
Protagonistas de una parte de la carrera, los Jaguar mejoran día a día. En Spa Lammers y Wallace lograron una merecida segunda posición a muy poca distancia del Mercedes ganador.

Toyota de Dumfries, que llegaron a tocarse. El Jaguar estuvo cierto tiempo en cabeza, pero acabó rompiendo el motor, y también lo estuvo un Nissan y hasta el Porsche de Larrauri hasta que se normalizó la situación, momento en el que el Mercedes de Mass y Wendlinger tomaron un liderato que no abandonarían hasta el final.

Por detrás del «Mercedes junior» la lucha se centraba entonces entre el Jaguar de Lammers y el Nissan de Bailey por alcanzar el segundo puesto, mientras que Fermín Vélez llegaba a desdoblarse del coche japonés en un intento desesperado por lograr un nuevo podio. Aunque no pudo lograrlo, su actuación fue, una vez más, impresionante. Otra interesante lucha se desataba en las últimas vueltas entre los Porsche de Larrauri y Andskar. La ventaja era para el segundo, pero el argentino volvió a dar todo lo que tenía dentro y en la última vuelta, en el Radillon, le hizo un interior suicida y obtuvo como premio una quinta posición exce-

lente. Mientras tanto, Jesús Pareja, su compañero de escudería, lograba alcanzar la octava posición por delante del Mercedes de Schlessler cuando, a seis vueltas del final, cedió su motor; un motor, por cierto, con muchas carreras encima. Fue una lástima, pues Jesús Pareja volvió a hacer en Spa, uno de sus circuitos preferidos, una gran carrera.

Entre los japoneses, las cosas siguen igual. El toyota demostró su rapidez al principio de la prueba, pero luego desapareció de las primeras posiciones. Los Nissan, sin embargo, lograron terminar, y el mejor en el podio; está claro que hace falta una mayor experiencia para poder llegar a dominar a los todopoderosos Mercedes, si es que llegan a lograrlo, porque la demostración del coche del junior Wendlinger y de su maestro Mass ha sido convincente.

Tras esta cuarta prueba, las posiciones en el campeonato se han cerrado mucho, y Fermín Vélez se ha situado, de momento, en quinta posición.

**PARRILLA DE SALIDA**

- |   |   |
|---|---|
| 2. Mass-Wendlinger<br>(Sauber Mercedes C11)<br>2 00 685     | 1. Baldi-Schlessler<br>(Sauber Mercedes C11)<br>1 59 350        |
| 4. Lammers-Wallace<br>(Jaguar XJR 11)<br>2 02 569           | 3. Brundle-Ferté<br>(Jaguar XJR 11)<br>2 02 307                 |
| 16. Dumfries-Watson<br>(Toyota 90 C-V)<br>2 04 010          | 24. Blundell-Brancatelli<br>(Nissan R 90 CK)<br>2 03 079        |
| 8. Palmer-Bell<br>(Porsche Joest 962)<br>2 04 505           | 7. Wollek-Jelinski<br>(Porsche Joest 962)<br>2 04 265           |
| 23. Bailey-Acheson<br>(Nissan R 90 CK)<br>2 05 691          | 21. Vélez-Harvey*<br>(Spice Ford SE 90 C)<br>2 05 499           |
| 15. Larrauri-Huysman<br>(Porsche Brun 962)<br>2 06 365      | 14. Andskar-Reuter<br>(Porsche Lloyd 962)<br>2 06 192           |
| 26. Grohs-Oppermann<br>(Porsche Obermaier 962)<br>2 07 501  | 10. Schneider-Van der Merwe<br>(Porsche Kremer 962)<br>2 06 459 |
| 27. Altenbach-Lässig<br>(Porsche Obermaier 962)<br>2 08 851 | 13. Fabre-Trullé<br>(Cougar Porsche C 24 S)<br>2 07 739         |
| 11. Olofsson-Reid<br>(Porsche Kremer 962)<br>2 10 085       | 16. Pareja-Brun<br>(Porsche Brun 962)<br>2 09 625               |
| 9. Dickens-Winter<br>(Porsche Joest 962)<br>2 10 432        | 32. Konrad-Toivonen<br>(Porsche Konrad 962)<br>2 10 368         |
| 22. Vélez-Harvey<br>(Spice Ford SE 90 C)<br>2 10 500        | 6. Pescarolo-Ricci<br>(Porsche Joest 962)<br>2 10 482           |
| 17. Sigala-Santal<br>(Porsche Brun 962)<br>2 11 605         | 30. Nurminen-Bovy<br>(Spice Cosworth SE 89 C)<br>2 11 413       |
| 28. Hytten-Euser<br>(Spice Cosworth SE 89 C)<br>2 14 507    | 29. Adams-Hansmann<br>(Spice Cosworth SE 89 C)<br>2 12 928      |

Etc., hasta 32 clasificados. Los pilotos citados en primer lugar tomaron la salida. \* El número 21 no tomó la salida.

**CLASIFICACION FINAL**

1º. Mass-Wendlinger (Sauber Mercedes C11), 70 vueltas en 2 h 48' 010, a un promedio de 178,199 kilómetros por hora. 2º. Lammers-Wallace (Jaguar XJR 11), a 1' 30". 3º. Bailey-Acheson (Nissan R 90 CK), a 1' 56". 4º. Vélez-Harvey (Spice Ford SE 90 C), a 1 vuelta. 5º. Larrauri-Huysman (Porsche Brun 962), a 1 vuelta. 6º. Andskar-Reuter (Porsche Lloyd 962), a 1 vuelta. 7º. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962), a 1 vuelta. 8º. Schlessler-Baldi (Sauber Mercedes C11), a 2 vueltas. 9º. Schneider-Van der Merwe (Porsche Kremer 962), a 2 vueltas. 10º. Blundell-Brancatelli (Nissan R 90 CK), a 3 vueltas. Etcétera, hasta un total de 20 clasificados. La vuelta rápida la dio Jean Louis Schlessler (Sauber Mercedes C11), en 2' 06" 211, a un promedio de 197,954 kilómetros por hora.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1º. J. Mass y K. Wendlinger, 21 puntos. 2º. J.L. Schlessler y M. Baldi, 18. 3º. A. Wallace y J. Lammers, 15. 4º. M. Brundle y A. Ferté, 13. 5º. F. Vélez, 7. 6º. B. Wollek y E. Jelinski, 5. 7º. B. Giacomelli, M. Hasemi, A. Olofsson, J. Bailey, K. Acheson, O. Larrauri y H. Huysman, 4 puntos.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE EQUIPOS**

1º Sauber Mercedes, 27 puntos. 2º Silk Cut Jaguar Team, 19. 3º Spice Engineering y Nissan Motorsport, 8. 4º. Porsche Joest, 5. 5º. Porsche Brun y Porsche Kremer, 4. 6º. Toyota Team Tom's, 3.

BAJA 1000  
PORTUGAL

HASTA  
EL  
FINAL

Victor Piccione  
Enviado especial

**R**AOUL Raymondis ha ganado por segunda vez consecutiva la Baja 1000 Portugal. Si la victoria del año pasado fue aplastante con una tremenda diferencia respecto a sus perseguidores, en esta ocasión no ha tenido un respiro, puesto que ni Miguel Prieto, ni Joao Vassalo, han perdido de vista su estela.

Todos los pilotos han manifestado que los caminos portugueses maltratan las mecánicas y los cuerpos, por lo cual la estrategia es fundamental.

Los pronósticos auguraban una lucha tremenda entre el Range de Raymondis y el Nissan de Prieto, pero en la etapa prólogo se vio que también se podía contar con otros. La sorpresa la dio el francés Maurice Chomat, que impuso su Peugeot P4, mientras que Raymondis tenía un percalce contra un árbol.

Ya en carrera, el segundo mejor tiempo de Prieto le ponía las cosas bien al piloto español, que no tenía muchas dificultades para adelantar a Chomat. Los dos protagonistas de la carrera salían con tácticas radicalmente distintas. Prieto utilizaba unos compuesto de neumáticos blandos y con depósitos de combustible sin llenar

hasta arriba, para rodar más rápido que el francés aunque, claro está, esto le obligaba a parar a repostar y cambiar neumáticos. Por su parte, Raymondis, salía con unos Bridgestone capaces de aguantar toda la carrera y con los depósitos hasta arriba, lo que le ha permitido rodar como un reloj durante los 800 kilómetros sin parar para nada. Desgraciadamente, el Nissan de Prieto tenía que cambiar de pastillas de frenos a los 400 kilómetros, lo que obligaba a parar más de la cuenta en las asistencias. A esto hay que sumar un pinchazo, que permitió a Raymondis, adelantar a Prieto, con lo cual las cosas se le ponían muy bien al francés que se encontró

por delante de su rival tras remontar los cuatro minutos de diferencia iniciales.

Por detrás, Chomat había tenido que abandonar cuando su piloto perdió el conocimiento tras un duro aterrizaje. El portugués Joao Vassalo, con su UMM con motor V6, se mantuvo durante toda la carrera justo detrás de los dos primeros, a la espera de que alguno, o ambos, cometiesen un error. Por la cuarta plaza luchaban Juan Porcar e Inverno Amaral. El Nissan de Porcar incorporaba algunas soluciones nuevas, tales como un diferencial central y unas pastillas de frenos capaces de aguantar los 800 kilómetros de un tirón. Desgraciadamente a Juan le persiguió la

mala suerte durante toda la carrera. Se quedó atascado en un río, pinchó una rueda y para colmo se le rompió el depósito y perdió más de una hora al derramarse toda la gasolina.

Finalmente, el Range de Raymondis funcionó como un reloj y llegó a la meta con una ventaja de algo más de nueve minutos sobre Prieto.

También hay que destacar la actuación de los UMM de Collin y Gines. El primero fue octavo y primero entre los coches de categoría Marathon.

La prueba ha estado muy bien organizada y unánimemente calificada como una de las más duras del campeonato. ○



**COMO UN RELOJ.**  
Raymondis llevó su Range a la meta con una regularidad digna de un reloj suizo.



**FUERZA PORTUGUESA.**  
Juan Collin realizó una fenomenal carrera y ganó la categoría marathon. El portugués Vassalo (abajo), con UMM, presiona continuamente a los líderes.



**UN RAID MUY DURO.**  
El portugués Inverno Amaral, muestra en su cara la dureza del recorrido. Al final fue cuarto.

CLASIFICACIONES

- 1º Raymondis-Jaurigne (Range Rover), 12h 00' 26". 2º Prieto-Juncosa (Nissan), a 9' 27". 3º Vassalo-Figueiredo (UMM), a 22' 48". 4º Amaral-Noto (Nissan), a 1h 23' 11". 5º Barbosa-Castro (UMM), a 1h 25' 29". 6º Rosa-Barbosa (Toyota), a 1h 29' 21". 7º Gueñes-Chocas (Nissan), a 1h 47' 52". 8º y 1º Marathon Collin-Collin (UMM), a 2h 02' 49". 9º Gonzalves-Ferreira (UMM), a 2h 14' 20". 10º Esperto-Esperto (UMM), a 2h 14' 24". 17º Ginés-Del Pozo (UMM), a 2h 38' 50". 18º Porcar-Touriñan (Nissan), a 2h 39' 22".

Quinta prueba del Campeonato de España de rallyes, con el cuarto triunfo consecutivo de Jesús Puras. El piloto de Lancia está muy cerca del triunfo final pese a que, por falta de presupuesto, ya no podrá volver a participar hasta septiembre. En un terreno muy cambiante, esta edición del rallye se ha caracterizado por los muchos abandonos, a menudo en situaciones dramáticas para sus protagonistas.



## RALLYE VILLA DE LLANES

# VALLE DE LAGRIMAS

J.M. Cernuda y Ramón Rodríguez

Enviados especiales

**L**ORABA de rabia (y no en sentido figurado) José Piñón cuando en la salida del último tramo, en la arrancada, se rompían el cable del acelerador y el embrague. José iba en cuarta posición y por apenas 8 minutos, perdió la posibilidad de colocarse tercero en el Campeonato de España.

Lloraba de rabia (y no en sentido figurado), Josep Arqué tras intentar inútilmente durante 20 minutos, solucionar la avería (junta de culata quemada) que le

dejó el coche parado cuando marchaba en primera posición entre los Peugeot. Una desafortunada racha de problemas alejan al piloto catalán de su único objetivo en este año, la consecución del desafío, que le permita enderezar una trayectoria que se torció hace un par de años.

Lloraba de rabia (y no en sentido figurado), Daniel Alonso al abandonar al final del Fito, con su Ford Sierra en la cuneta con el turbo roto. Daniel, la revelación del pasado año, en que consiguió la Copa de España, no ha encontrado presupuesto para hacer la temporada 90. Se ha centrado en los rallyes norteños y en «su» prue-

ba, todo iba sobre ruedas, marchando líder del grupo N y cuarto absoluto.

Sin lágrimas, pero también cerraron los dientes de rabia, Carlos Otamendi, cuando, líder del grupo N, a menos de 700 metros de la llegada del último tramo, su Sierra volvió a romper el cambio. Una rampa cuesta arriba le impidió terminar una prueba que, comenzó «como el rosario de la aurora» y estuvo a punto de acabar muy bien. Y Pep Bassas, cuyo BMW le dejó tirado, con el diferencial roto. Y Mía Bardolet, que tampoco guardará demasiado buen recuerdo de este Llanes, que empezó perdiendo en los primeros



### CUATRO DE CUATRO.

Por cuarta vez consecutiva, Jesús Puras se ha adjudicado una victoria en este año. No parece que el título vaya a escaparsele, aunque dejará de correr por unos meses.

metros. Y Foncueva y Pedro Diego, que se salieron de la carretera en el cuarto tramo, muy resbaladizo, tras haber marchado muy deprisa en los primeros kilómetros... hubo también sonrisas.

Con un tiempo cambiante en la primera etapa, la elección de los neumáticos fue la clave de los primeros tramos. Con Bardolet descartado por una penalización de 13 minutos (tras romper el turbo en el primer tramo) y Bassas ligeramente retrasado por un error de ruedas, Puras se dedicó a controlar la situación, rodando muy fuerte hasta que Bassas quedaba apeado. Tras él y también con Bardolet fuera de la carrera, Moratal heredaba la segunda posición, su mejor clasificación, en un rallye en el que el madrileño ha rodado muy descentrado, poniendo de manifiesto que el Kadett, en suelo húmedo y carretera estrecha, es muy poco eficaz. En tramos «ratoneros» se le colaban los Corsa e in-

cluso un inspirado Azcona; en terrenos más de potencia, los Sierra grupo N (sin suspicacias), le ganaban por caballos. Pero los rallyes son así y Borja, que en los comienzos de la segunda etapa atacó, más centrado, se coloca segundo en el campeonato.

El interés de la carrera quedaba centrado también en los cuatro Sierra. Cualquiera podría haber ganado, pero no acabó ninguno. Diago y Foncueva sólo duraron 4 tramos, saliéndose ambos en la primera dificultad (el exceso de fogosidad se paga). Daniel estuvo magnífico pero no le ayudó la mecánica cuando todo parecía fácil y Otamendi, que no se aclaró con las ruedas, también acabó en la cuneta a la vista de la meta.

### LOS PILOTOS UNO A UNO

PURAS (★★★★★) De nuevo Jesús ha ▶

demostrado que su nivel ha superado al del campeonato de España. El mundial le está esperando. Ayudado por un Integrale muy eficaz y bien asistido, controló a Bassas sin demasiados contratiempos. Por primera vez ha corrido en mojado con un cuatro ruedas motrices y salió bien de la situación. Cuando abandonó Bassas y quedó completamente sólo en cabeza, no tuvo errores de falta de concentración. La falta de calentadores obligaba a situar las asistencias notablemente retrasadas de los puntos de salida, para poder calentar los neumáticos. Esto complicó extraordinariamente la elección de gomas por parte



**BORJA, DELANTE.** Moratal (arriba) fue en algunos tramos superado por Azcona (con el Peugeot de la fotografía de la izquierda)



**BIEN POR LOS MODESTOS.** Sasplugas (con el Peugeot, a la izquierda) venció en el Desafío y Climent, entre los Opel Corsa Gsi.

de Jesús Puras, pero no se equivocó demasiado.

**SASPLUGAS (★★★★★)** Junto con Puras, ha sido el otro piloto merecedor de la nota más alta. Vencedor del Desafío Peugeot. Junto con Lilly y Saiz, mantuvieron una lucha interesantísima entre los modestos. Llegaba con sólo 13 segundos de diferencia a la última prueba y se lanzó a un ataque a tope que le hizo superar a su rival en más de 20 segundos. Con esta importante victoria, se afianza en el trofeo de Peugeot e incluso obtiene una meritoria posición en el Campeonato de España.

**AZCONA (★★★★★)** Primer podio para el piloto oficial de Peugeot. Javier, con el 205 ha marcado tiempos de mucho valor y contrariamente a lo que en él era habitual, no ha cometido ningún error importante salvo un trompo en Carmen-Torre, en el mismo sitio en que se salía poco después Mercedes Rueda. Superó sin contratiempos a los Corsa y aguantó bien a los mejores Ford Sierra de serie.

**BASSAS (★★★★★)** En su línea. El catalán dio réplica a Puras cuando el terreno no ofrecía ventajas para el 4x4. Al perder en el segundo tramo 21 segundos por un error de neumáticos, sólo le quedaba esperar que su rival padeciese el mismo problema. No fue así. A muy poco del final, el diferencial dejaba al BMW en la



cuneta, una situación poco frecuente y que puede ponerle el campeonato muy cuesta arriba.

**BARDOLET (★★★★★)** Comenzó el rallye con un calvario. En el primer tramo rompe el turbo pese a tratarse de un motor nuevo que habían estado probando con éxito la noche anterior. Se pierden 13 minutos en el control siguiente y todo queda perdido. Tras decidir continuar, Mía inicia un ataque a fondo para ver realmente donde se encuentra respecto a sus rivales. Este ataque le lleva a marcar algunos

scratches, poniendo de manifiesto que las ligeras mejoras de suspensiones que se han llevado a cabo en el Ford, son esperanzadoras. Terminó la primera etapa en la posición 32 y sin la penalización, habría estado delante de Bassas. Su equipo intentó convencer al director de carrera para que le dejasen tomar la salida en tercera posición, pero no fue, lógicamente, aceptada su solicitud. En pleno ataque, en la primera prueba de la segunda etapa, se salió de la carretera sin ver qué podría haber hecho con el suelo seco de la segunda etapa.



**CIMA NO TIENE QUIEN LE INQUIETE.** Kiko Cima ha ganado en todas las pruebas de la Copa en las que ha participado este año.

**OTAMENDI (★★★★★)** Desesperación para el piloto del Ford Sierra. Abandonar en el último tramo siempre sabe muy mal, pero en sus circunstancias, fue mucho peor. En los primeros compases cometió algunos errores de neumáticos que le hicieron perder el contacto con Diego, Cele y Alonso. Cuando abandonaron los dos primeros mencionados, se encontraba distanciado de Alonso por más errores de neumáticos. Conformado con la segunda posición en grupo N, padeció un serio problema de caja de cambios que le hizo retroceder muchos puestos. Cuando lo pudo solucionar se encontró en cabeza por el abandono de Alonso. Fue entonces su mejor fase del rallye, recuperando puestos y marcando algunos tiempos excelentes. Cuando la meta estaba a la vista, cedió de nuevo la caja de cambios a 700 metros de la llegada del último tramo, en una fuerte subida. Si hubiera sido cuesta abajo, es probable que hubiese finalizado la prueba, venciendo en grupo N y logrando muchos puntos para esta clasificación.

**ALONSO (★★★★★)** No defraudó. Pese a su falta de entrenamiento, ha vuelto a demostrar que tiene nivel para mucho más. Sin cometer errores con las ruedas y con un notable conocimiento de la zona, obtuvo una ventaja que perdió por una avería mecánica.

**PIÑÓN (★★★★★)** Hizo medio rallye a vista por una avería en los interfonos. Pese a ello, fue el Corsa más rápido. Un pequeño susto en la primera etapa no le impidió romper el ritmo. Son extrañas las roturas de cable de acelerador que por dos veces se habían manifestado en Alicante.

**LILLY (★★★★★)** Sólo cometió un error, táctico. En el último tramo no atacó a fondo para intentar arrebatar el liderazgo a Sasplugas y se conformó con la segunda plaza.

**MORATAL (★★★★★)** Se descentró en la primera etapa al comprobar las extrañas reacciones del Opel Kadett en suelo húmedo. Con el suelo seco atacó a fondo en la segunda etapa y la cosa mejoró, pero Borja obtuvo su mejor resultado en uno de los rallyes más flojos que le hemos visto.

**CLIMENT (★★★★★)** Problemas con la caja de cambios (sin 2ª casi toda la primera etapa) le impidieron rendir a tope. Luego, su motor no rendía a tope.

**CIMA (★★★★★)** Villarias fue su único rival porque Mercedes Rueda abandonó demasiado pronto por salida de carretera. Villarias pinchó y de nuevo Kiko se quedó sin rivales. Los abandonos de los Ford le hicieron ganar el grupo N y prácticamente la Copa Renault en la edición 90, repitiendo su éxito del pasado año.

**FONCUEVA (★★★★★)** Su exceso de fogaosidad le llevó a dañar irreparablemente su Sierra en una salida de carretera inesperada y cuya consecuencia es que tendrá que cambiar de carrocería.

**DIEGO (★★★★★)** Hacer el tercer tiempo scratch en el primer tramo no fue bueno para Pedro, que siguió a un ritmo imposible de mantener durante mucho tiempo. Cuando el terreno se complicó, se salió de la carretera.

CLASIFICACIONES

1º Puras-Arrarte (Lancia Delta Integrale 16 v) a 2'57"02. 2º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi) a 9'27". 3º Azcona-Aldaz (Peugeot 205 GTi) a 10'11". 4º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi) a 13'19". 5º Cima-Gil (Renault 5 GT). 1º grupo N, a 17'48". 6º Hergueta-López (Opel Corsa GSi) a 19'51". 7º Sasplugas-Andueza (Peugeot 205 GTi). 2º grupo N, a 20'50". 8º Lilly-Saguillo (Peugeot 205 GTi). 3º grupo N, a 22'19". 9º Capi-Carbajo (Peugeot 205 GTi). 4º grupo N, a 23'24". 10º Hidalgo-De la Fuente (Renault 5 GT), 5º grupo N, a 25'06".

PRINCIPALES ABANDONOS

Foncueva (Ford Sierra gr N), por salida de carretera en tramo 4º. Diego (Ford Sierra gr N), por salida de carretera, en tramo 4º. Bardolet (Ford Sierra), por salida de carretera en tramo 9º. Argué (Peugeot 205 Rallye), por rotura de junta de culata, en tramo 12º. Bassas (BMW M-3), por rotura de diferencial, en tramo 16º. Alonso (Ford Sierra gr N), por rotura de turbo, en tramo 17º. Piñón (Opel Corsa GSi), por rotura de embrague, en tramo 19º. Otamendi (Ford Sierra gr N), por rotura de caja de cambios, en tramo 19º.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tr	1º	2º	3º	4º	5º	6º
PURAS	20	12	6	2	-	-	-
MORATAL	20	-	1	5	6	4	1
AZCONA	20	-	1	1	6	3	3
CLIMENT	20	-	-	1	1	1	3
HERGUETA	20	-	-	1	-	-	-
RIAL	20	-	-	-	-	1	-
BASSAS	16	5	7	4	-	-	-
BARDOLET	9	3	3	1	1	-	-
OTAMENDI	19	-	2	2	2	3	2
ALONSO	17	-	-	1	4	4	2
PIÑÓN	19	-	-	1	-	2	7
DIEGO	4	-	-	1	-	1	-
FONCUEVA	4	-	-	-	-	1	1

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Jesús Puras (Lancia), 875 puntos. 2º Borja Moratal (Opel), 531 puntos. 3º Luis Climent (Opel), 466 puntos. 4º Pep Bassas (BMW), 464 puntos. 5º «Mía» Bardolet (Ford), 461 puntos. 6º José A. Sasplugas (Peugeot), 451 puntos. 7º Donato Hergueta (Opel), 431 puntos. 8º Francisco Cima (Renault), 429 puntos. 9º Carlos Otamendi (Ford) 340 puntos. 10º José Piñón (Opel), 328 puntos.

elf  
el aceite nacido de la competición.



RALLYE ACROPOLIS

# TOYOTA, CAMINO DEL OLIMPO

E. Delgado y A. J. Nieto  
Enviados especiales

LOS dos Toyota Celica GT-Four del sueco Mikael Ericsson y del español Carlos Sainz lideraban, separados por cuatro segundos, el 37 Rallye Acrópolis al término de la primera etapa. Una clasificación cuanto menos indicativa de como han cambiado las cosas en el equipo de Ove Andersson desde hace un año, aunque todavía resulta demasiado pronto para emitir un juicio a tenor de las tres durísimas etapas que todavía restan.

Sin embargo, los vehículos japoneses están resultando ser unos auténticos «tanques», como los ha definido el propio piloto español, en los que el chasis ha sido considerablemente reforzado mediante puntos de soldadura para evitar los problemas surgidos el año pasado, habiendo roto sólo Ericsson un amortiguador en el segundo tramo. Ello ha equivalido a un aumento de peso del Toyota Celica hasta los 1.317 que pesa el vehículo de Carlos Sainz, una unidad completamente nueva para este auténtico «Safari» europeo.

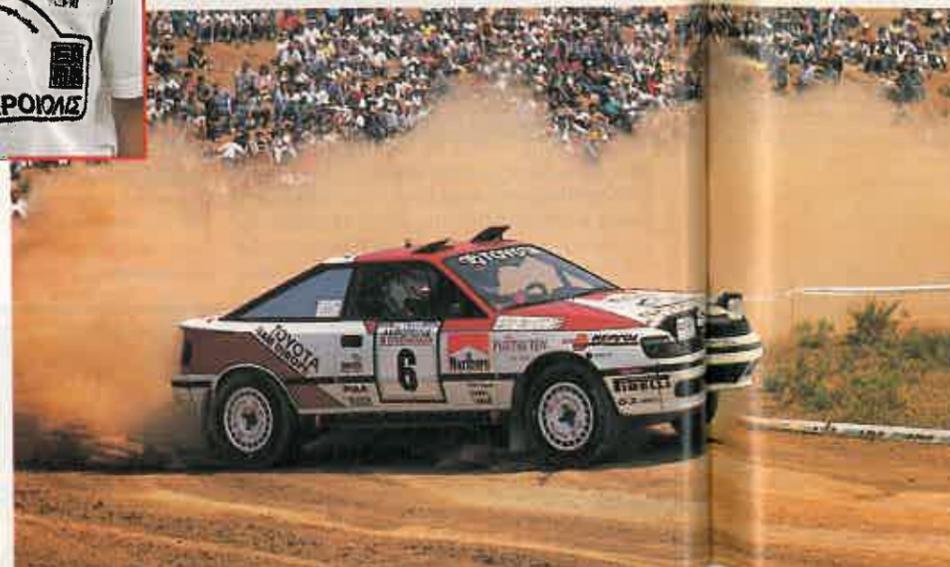
Sin embargo, el mayor problema del equipo Toyota concierne al tema de los neumáticos, causa de que al término de esta etapa Carlos Sainz ocupase la segunda posición a cuatro segundos de su compañero Mikael Ericsson. En efecto, si en el primer tramo, en la antigua mina de sal de Anavissos, Markku Alen con su Subaru Legacy y Kenneth Eriksson con el Mitsubishi Galant VR4 empataban con el sueco Ericsson por la primera posición, en los tramos cronometrados posteriores las diferencias eran mínimas, logrando finalmente Carlos Sainz la primera plaza al término del cuarto por cuatro segundos. Pero un tramo más tarde, en el de Rapendossa, Carlos pinchaba uno de los hasta entonces «impinchables» Pirelli G3, perdiendo ocho segundos respecto a su compañero de equipo y nueve respecto al Mitsubishi de Eriksson y, afortunadamente, eso sucedía a un solo kilómetro del final de los diez de que constaba el tramo cronometrado. A esto había que sumar un pinchazo debido a un problema con una llanta que no se manifestaba hasta la llegada del segundo tramo y que no se traduciría prácticamente en el cronómetro. Lo cierto es que el fabricante de neumáticos italiano todavía tiene mucho terreno por descubrir, sobre todo griego, donde Michelin con su sistema de «mousse» anti-pinchazos ATS no tiene preocupación alguna. Además, el cambio de lugar de

El siempre temible Rallye Acrópolis, que se distingue por su gran dureza, en sus primeros compases está dominado por el equipo Toyota. A Carlos Sainz, que es uno de los máximos favoritos a la victoria le podemos ver en esta prueba en lo más alto del podium.



**CAMINO DEL OLIMPO.**

Carlos Sainz a los mandos del Toyota Celica tiene muchas posibilidades de alzarse con la victoria. Hasta el momento el Rallye Acrópolis es coto privado de Toyota con el sueco Ericsson a la cabeza de la prueba.



**OFENSIVA AMARILLA.**

En el Rallye Acrópolis al término de la primera etapa está dominado por los coches de origen japonés. Tras los Toyota se encuentra clasificado Eriksson con uno de los Mitsubishi Galan.



**FUERA DE LO NORMAL.**  
Los Lancia-Martini se encuentran clasificados en unas posiciones poco habituales y un poco alejados de la cabeza de la carrera.

**ESTA SEMANA**

un espectador se subía encima del capó de su Mitsubishi y con una piedra le rompía el parabrisas, lo que además se traducía en 30 segundos de penalización para cambiarlo que dejaban al finlandés en octava posición.

Problemas de otra índole se cernían sobre una de las mayores incógnitas de este Acrópolis: el Subaru Legacy de Markku Alen, preparado por Prodrive. El mejor crono en la Superespecial venía a confirmar lo primero, pero en el segundo tramo, el fatídico Vari, se soltaban los pernios del semieje delantero derecho, rompiéndose parte de la suspensión, cuya reparación significaba tres minutos y medio de penalización, cayendo Mr. Maximum Atacck hasta la decimocuarta posición al término de la etapa en Lagonissi, donde tan sólo se sustituía el turbo por precaución.

Siguiendo su fase de desarrollo, el Volkswagen Golf Rallye de Erwin Weber ocupaba la séptima posición a algo más de un minuto del líder en un terreno donde los técnicos de Wolfsburg han llevado la puesta a punto del vehículo alemán. El grupo N estaba liderado por el kenyata Ian Duncan que acompañado por la mujer

**PROBLEMAS MECANICOS.**  
El potente equipo Lancia está sufriendo algunos problemas técnicos en sus vehículos que está propiciando que ocupen unos puestos inusuales en la clasificación de la carrera.



**LA LLANTA**

**centra**

DISEÑO C-11

DEL GRUPO **ERONAL**

Aplicaciones:

- BMW
- FIAT
- FORD
- OPEL
- VW

**ERONAL**<sup>®</sup>

RONAL IBERICA, S.A.

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



**A LA EXPECTATIVA.**  
El primer Lancia clasificado al término de la primera etapa es el de Auriol, que se mantiene a la expectativa.

producción de la marca italiana a Settimo Torinese, motivo del fin de su colaboración con Lancia al final de 1987, ha motivado que Carlos Sainz y Mikael Ericsson sólo dispusieran al inicio del rallye de doce juegos de Pirelli G6 para cubrir sus necesidades hasta que el lunes llegue un nuevo stock. Y si los neumáticos y el Toyota Celica GT-Four aguantan la dureza de los pedregales helénicos, quizás Carlos Sainz esté camino de entrar en el Olimpo. La sorpresa la constituyen las posiciones de los Lancia Delta Integrale 16V, entre los que es primero Auriol, seguido a siete segundos por Biasion, a diez por Kankkunen, mientras que Alex Fiorio con graves problemas de dirección que le obligaban a cambiar la caja penalizaba diez minutos que le hundían en la clasificación. Esos problemas se han visto reflejados dentro del equipo oficial en el sistema de dirección asistida donde Kankkunen y

Auriol tuvieron que sustituir la bomba antes del último tramo, mostrando el finlandés en sus manos las ampollas consecuencia de estos. Tercero detrás de los Toyota, Mikael Eriksson completaba el éxito amarillo por delante de los tricampeones del mundo a pesar de sufrir dos pinchazos en las ruedas delantera derecha y posterior izquierda en el segundo tramo, logrando a pesar de ello el cuarto mejor tiempo merced a las excelencias del sistema ATS. En ese mismo tramo Ari Vatanen, rompía una rueda logrando el noveno tiempo al ralentizar su marcha para evitar males mayores en los inicios del rallye. Su mayor problema venía en el sexto tramo, único en todo el rallye desarrollado sobre asfalto y considerado peligroso por los pilotos al ser abordado con neumáticos racing y suspensiones de tierra, que era finalmente anulado por invasión del público, donde

**PROCESO DE EVOLUCION.**  
El equipo Volkswagen está trabajando duro para conseguir un perfecto desarrollo del Golf Rallye. Sin duda esta carrera es una buena pista de pruebas.

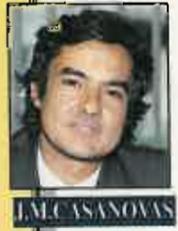
de Shekhar Mehta sobre el Subaru Legacy ya vencedor en el pasado Rallye Safari, por delante de Jorge Recalde que perdió minuto y medio en un pinchazo y Gustavo Trelles; mientras que el otro argentino Ernesto Soto, debió retirarse al romper la estabilizadora de su Lancia Delta Integrale.

**CLASIFICACIONES**

Al finalizar la primera etapa

- 1º Ericsson-Billstam (Toyota Celica GT-Four), 36 minutos, 57 segundos; 2º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 4s; 3º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR4), a 9s; 4º Auriol-Ocelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 11s; 5º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale) a 18s; 6º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), a 21s; 7º Weber-Feltz (Volkswagen Golf Rallye), a 1m 18s; 8º Vatanen-Berglund (Mitsubishi Galant VR4), a 1m 37s; 9º «Jigger»-Stefanis (Lancia Delta Integrale), a 3m 35s; 10º Rayneri-Roggia (Lancia Delta Integrale), a 3m 49s

# CARDUS EN EL PAPEL DE SITO



EL mito de los 500 cc está amenazado de muerte. No es una enfermedad incurable, pero sí necesita de una **medicación de urgencia**. Cada vez hay menos pilotos en liza y las carreras pierden interés a ojos vista. Se ha llegado a tal punto de sofisticación, a tal nivel de presupuestos, que sólo las **marcas oficiales** tienen chance.

Es un tema preocupante por cuanto lo que era la **categoría reina**, se está convirtiendo en un **clan cerrado** que no tiene futuro. Por otro lado, las máquinas de medio litro cada día corren más y los **accidentes** están a la orden del día. Así, se explica que muchos favoritos estén en el dique seco, y que todos los grandes hayan **besado el asfalto**.

El toque de alerta ya se ha dado, y la **Federación Internacional** está dispuesta a tomar **medidas drásticas**. Ya se ha aumentado el peso de las monturas, y se ha limitado el uso de carburante. Pero ello no es suficiente. Se habla incluso de reducir cilindrada y por encima de todo, de hacer la categoría más accesible a los pilotos privados.

A la vista de estos problemas en 500, la **gran emoción** esta temporada se centra en el **cuarto de litro**, donde, tras el Gran Premio de Alemania, hay cuatro pilotos separados por tan sólo 17 puntos. No es noticia que **Kocinski** sea el líder por cuanto el americano de **Yamaha** es el gran favorito. Lo que sí merece destacarse es el magnífico inicio de temporada de **Cardús**, que sin ganar todavía ningún Gran Premio, es segundo a sólo 7 puntos y se muestra como el líder de **Honda**.

Del Cardús de los noventa al Cardús de los ochenta hay un abismo. Ya no va con el cuchillo en los dientes ni pasado de vueltas. Ha dejado el **corazón en su sitio** y utiliza el cerebro consciente de que la regularidad es la mejor arma en un campeonato tan largo. Es más, Cardús se parece cada día más a «Sito» y está ocupando su lugar en 250. ¿Qué queremos decir? Simplemente que el **Tiriti** ha enterrado su fama de piloto-bayeta -porque siempre iba por los suelos - y se ha ganado a pulso la confianza y el respeto de los entendidos.

Cardús ya no es el más rápido, pero siempre está entre los mejores. En **Nurburgring** dio toda una lección y aunque no ganó la carrera, consiguió algo más importante, ganar a Kocinski en la última curva. No fue un adelantamiento a muerte; jugándose el tipo. Fue una maniobra estudiada y eficaz que dejó al americano con cuatro palmas de narices.

No es que Cardús haya cambiado. Es que ha madurado. Quiere tomar el relevo de «Sito» en el podium del Mundial y está en el buen camino. De momento, es el piloto español mejor clasificado de todas las categorías.

## ALAIN PROST NUEVO RECORD

ALAIN Prost tras el revés sufrido en Mónaco se encuentra optimista, en unas mini jornadas de entrenamientos en el circuito de Paul Ricard, a los mandos del Ferrari 641/2 ha batido el récord de la pista consiguiendo un registro de 1 minuto, 3 segundos y 81 centésimas. En estos entrenamientos tras el actual Campeón del Mundo se situó su gran rival, Ayrton Senna que tan sólo fue unas pocas décimas más lento.



## CLASSIC MARATHON MOSS Y UNSER EN ACCION

EL gran piloto inglés Stirling Moss a pesar del accidente de tráfico que sufrió recientemente con un scooter que le mantiene con una pierna escayolada, está decidido a tomar parte en el Classic Marathon de Pirelli, una prueba reservada para coches anteriores a 1966. Moss cree que para la fecha en que se dará la salida a la carrera, el próximo 17 de junio podrá tirar las muletas. También ha anunciado su participación el mítico piloto americano Bobby Unser, vencedor en tres ocasiones de las 500 Millas de Indianápolis. Este piloto no ha participado nunca en ningún rallye, aunque ha triunfado en catorce ocasiones en la temible subida al Pikes Peak. También estará presente en esta singular cita Clay Regazzoni, que competirá con un Alfa Romeo Giulietta 1300 del año 1961.

**SIEMPRE JOVEN**  
Stirling Moss se sigue manteniendo en activo y no pierde ocasión de participar en competiciones automovilísticas



## EUROPEO DE MONTAÑA VILARIÑO INTRATABLE

ANDRES Vilarino al volante de su barqueta Lola-Repsol-BMW se está mostrando intratable en el Campeonato de Europa de Montaña, donde una vez más ha vuelto a dar muestra de su gran clase adjudicándose la victoria en la Subida a Mecsk Panon en Hungría y que representa la cuarta victoria consecutiva del piloto español en esta especialidad y que son muy importantes para revivir el título. En segunda posición se clasificó el austriaco Pedrazza, mientras que tercero fue el alemán federal Stenger. Con esta victoria Vilarino se afianza en la clasificación del campeonato con setenta y dos puntos, seguido de Stenger con cuarenta y dos, mientras que el italiano Borlini es tercero con veinte puntos.



## NELSON PIQUET CAMBIO DE NACIONALIDAD

NELSON Piquet, tricampeón del Mundo de Fórmula 1, que esta temporada compete en la especialidad reina defendiendo los colores de Benetton está empeñado en conseguir la nacionalidad portuguesa. El principal motivo de Piquet para afincarse en nuestro país vecino no es otro que el de una conveniencia fiscal. Al parecer al gran piloto brasileño no le convence el fisco de su país.



## CAMIONES EXITO DE PEGASO

EL equipo español ha cosechado un importante éxito en la carrera celebrada en el circuito de Paul Ricard. Juan Escavias se clasificó en tercera posición en una de las mangas puntuables; mientras que su compañero, Salvador Cañellas se alzó con el triunfo en la semifinal después de una intensa lucha.

## FORMULA 1 MITSUBISHI EN EL 92

LOS japoneses están dispuestos a acaparar la mayor parte posible en la Fórmula 1, ahora una nueva marca de automóviles japonesa está dispuesta a introducirse en el «Continental Circus». Mitsubishi ha asegurado que está trabajando en un motor de Fórmula 1, que podría estar listo para debutar en el Mundial del 92. Razuko Mitamura, máximo responsable del proyecto afirmó que está muy adelantado y que si todo sigue según lo previsto los primeros test los podrían realizar en los últimos meses del 91. Su entrada en la máxima categoría del automovilismo tienen prevista hacerla con un equipo de los que se encuentran en el medio de la parrilla.

## DERBI EN EL DIQUE SECO

LA ausencia de Derbi en el Mundial de Motociclismo en la categoría de 125 centímetros cúbicos se está demorando más de lo previsto en un principio. Los responsables de la marca catalana han confirmado que no estarán presentes en el Gran Premio de Austria que se disputará en el circuito de Salzburgring. Derbi desde que abandonó el Mundial de la especialidad ha estado trabajando en sus máquinas con el ánimo de retornar lo más rápido posible, pero los resultados obtenidos hasta ahora no son suficientes. Es más, se baraja la posibilidad de contratar un nuevo ingeniero que evolucione las míticas «barras rojas».

## BOXES

ALFA ROMEO por su debut en las 500 Millas de Indianápolis ha regalado uno de sus motores de 8 cilindros turboalimentado al museo del circuito. De este modo pasará a formar parte de la historia de la mítica carrera junto a motores tan legendarios como el Chevy, Porsche y Ford Cosworth.



JACQUES LAFFITE podría tomar parte con uno de los Porsche del equipo Joest Racing en las 24 Horas de Le Mans. Laffite, tras su grave accidente sufrido en Brands Hatch, se ha dedicado a conducir turismos y sería éste su reencuentro con un coche de Sport Prototipos desde la década de los 70.

MAZDA está reforzando su equipo para afrontar con el máximo de garantías las 24 Horas de Le Mans. Uno de los pilotos que podría participar integrado en este equipo sería Jacky Ickx. El seis veces vencedor de Le Mans tendría como compañeros a Stefan Johansson, Bertrand Gachot y Volker Weidler. El equipo japonés dispondrá de dos nuevos coches con motores de más de 700 caballos de potencia.

MAZDA también prepara sorpresas para el Mundial de rallyes. En la próxima edición del Rallye 1000 Lagos, que se disputará en Finlandia del 22 al 27 de agosto, tanto Timo Salonen como Hannu Mikola dispondrán de unos nuevos Mazda 323 mucho más evolucionados y en los que parece que han desaparecido los problemas que les aquejaban con anterioridad.

JAVIER DEBON tras su última victoria conseguida en Yugoslavia puntuable para el Campeonato de Europa de Motociclismo en la categoría de 125 centímetros cúbicos se afianza en la cabeza del certamen, en el que se mantiene líder con la JJ-Cobas desde que comenzó la temporada.



## 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



DEPORTE

## MOTO NAUTICA.

El Campeonato de España de Motonáutica celebrará entre los días 9 y 10 de junio su segunda prueba en Arcos de la Frontera (Cádiz).

## F-1 EN CANADA.

El Gran Circo de la F-1 disputará el día 10 su quinta prueba en el circuito canadiense Gilles Villeneuve. Desde el día 8 hasta el 11, el Europeo de Rallyes estará en Escocia, y el sábado día 9 se disputará la tercera prueba del Cto. de Rallyes de Tierra en Lugo.

## MOTOS PARA TODOS LOS GUSTOS.

El día 10, se celebrará el G.P. de Austria de Motociclismo, el Mundial de Superbikes en Estados Unidos, el Europeo de Velocidad y Superbikes en Francia, el Mundial de Trial en Suecia, el Mundial de Motocross de 125 c.c. en Francia, de 250 c.c. en Holanda y de 500 c.c. en Finlandia, y el Mundial de Enduro en Alemania Oriental los días 9 y 10.

## UNA VUELTA POR

## AUTO PRIMAVERA

El Patronato Oficial de Ferias de Reus ha organizado una exposición de vehículos usados de bajo coste que, con el nombre de Auto Primavera, estará presente en el Palacio de Ferias y Congresos de Reus desde el 14 al 17 de junio.

**Precio de entrada: 100 pesetas**  
**Horario: Laborables de 15:00 a 21:00**  
**Festivos, de 11 a 14 y de 17 a 21**  
**Más información tel: (977) 31 35 44**

## A LEER TOCAN

## UVEDOUBLEUVE

A finales del año pasado, el Club de Amigos del Volkswagen de Madrid, comenzaba la edición de una revista de carácter informativo en donde el protagonista principal es el Escarabajo. El nombre de esta revista trimestral es Uvedoubleuve y ha partido principalmente de una idea: la amistad entre los simpatizantes del VW.

**Amigos del Volkswagen de Madrid:**  
**Apartado de Correos 45.112 - 28.080**

## AGENDA

### LO QUE HAY QUE VER

## DOMINGO DEPORTE.

A partir de las 12:00 horas del día 10, podremos ver en Domingo Deporte las carreras del G. P. de Austria de Motociclismo y en la madrugada del lunes, el G. P. de Canadá de Formula-1 en diferido.

**Motociclismo, domingo 10, TVE-2, 12:00 y F-1, lunes 11, TVE-2, 1:30 (aprox)**

## CARRERAS EN LA PARABOLICA.

AQUELLOS que posean antena parabólica, podrán ver en Eurosport, el G.P. de Canadá de F-1 en directo. También retransmitirán la carrera de 500 c.c. del G. P. de Austria de Motociclismo.

**F-1: Carrera el día 10, 18:30; Entrenamientos día 8 a las 24:00 y día 9 a las 11:00 y 23:00**

**Motociclismo: Día 10 a las 13:00**

## VETERANOS

## CONCENTRACION MERCEDES.

Los días 9 y 10 de junio se va a celebrar la 1ª Concentración Internacional de Mercedes descapotables fabricados hasta el año 1975 y Mercedes coupés hasta el año 1970. Este evento ha sido organizado por Espaclub, con la colaboración de la Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos, y los cincuenta participantes recorrerán un bonito itinerario por tierras mañías durante estos dos días.

**Precio de inscripción: 29.000 pesetas**  
**Más información tel: (976) 56 61 24**

## SITO PONS EN EL MUSEO DE CERA

A partir de ahora, la Galería del Deporte del Museo de Cera de Madrid, cuenta con la figura de Sito Pons. Así pues, el doble Campeón del Mundo de 250 centímetros cúbicos puede contemplarse con su indumentaria de carreras al lado de otro de nuestros campeonísimos del motociclismo: Angel Nieto.

**Precio de entrada: 600 pesetas**  
**Horario: De 10:30 a 13:30 y**

**de 16:30 a 20:30**  
**Dirección: Paseo de Recoletos, 41**



## 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.**

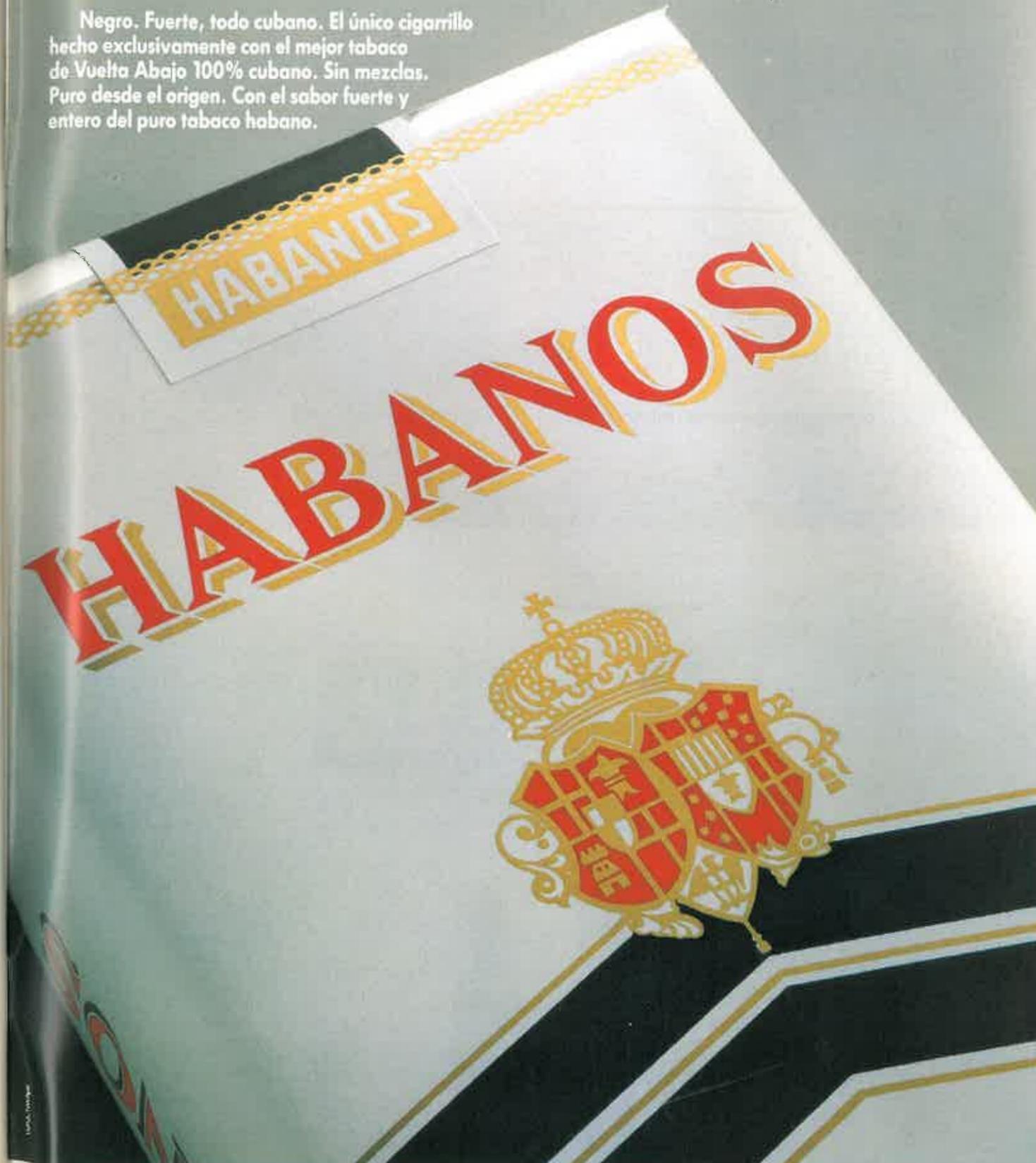
**Para mayor información llamar**  
**Tele-ruta:**  
**(91) 441 72 22**

Coordinadora Lourdes Bravo

# HABANO PURO

HABANOS. Puro tabaco de Vuelta Abajo, Cuba.

Negro. Fuerte, todo cubano. El único cigarrillo hecho exclusivamente con el mejor tabaco de Vuelta Abajo 100% cubano. Sin mezclas. Puro desde el origen. Con el sabor fuerte y entero del puro tabaco habano.



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

JUSTERINI & BROOKS LTD.  
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

A BLEND OF THE PUREST  
OLD SCOTCH WHISKIES

DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

JUSTERINI & BROOKS LTD

St. James's Street, London, England

BY APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTIES  
KING GEORGE III

**RARE**

*Difícil de clasificar.  
Podría decirse que  
J&B es "el típico ser único".*



J&B Rare Scotch Whisky.

Y&R

**AHORA INTERESA MAS COMO RECURRIR LAS MULTAS**

**MOTOR 16** SEMANAL GRUPO

9 de junio de 1990 Núm.346 • 300 ptas.

**VOLVO 480 TURBO FRENTE A VW CORRADO 16V** **COMPARATIVA**

**RENAULT-19 16V** **DEPORTIVO Y FAMILIAR**

**PRUEBA**

**RALLYES**

**FORMULA-1**

**MONOPLAZAS SIN SECRETOS**

**CON SAINZ EN EL ACROPOLIS**

8 413042 641506 00346