

PEUGEOT 105

FOTOS
ESPIA

UN NUEVO
SUPERVENTAS
PARA EL 91



LA AVENTURA
DE USAR
GASOLINA
SIN PLOMO

PRUEBA DE LOS FORD
SCORPIO 2.9 GHIA,
OPEL SENATOR 24 V
PEUGEOT 605 SV 3.0
Y SV 24 CON CATALIZADOR



30.000
KMS. CON
EL OPEL
VECTRA

REBAJAS DE VERANO
LAS OFERTAS DE TODAS LAS MARCAS





¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



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

- 12 LO ULTIMO**
Peugeot 105
- 17 ECONOMIA**
Fabricantes contra el IVA
- 22 INFORME**
Gasolina sin plomo
- 48 BAJO LA LUPA**
Opel Vectra 30.000 km
- 58 FUERA DE SERIE**
Maserati Birdcage
- 63 A FONDO**
Alfa 75 1.6 i.e.



- 68 REPORTAJE**
Saab 2.3 16V

- 84 OCIO**
Off Shore

- 96 DEPORTE**
Rallye de Orense

- 100 DEPORTE**
24 Horas de Le Mans

- 106 DEPORTE**
Motos: G.P. de Yugoslavia



- 110 DEPORTE**
F-3.000 en Jerez

HACIA EL FRENTE COMUN

El pasado viernes, los círculos financieros europeos esperaban con ansiedad el cierre de la Bolsa de Nueva York. Un día antes se había corrido un rumor persistente, la venta de un cuarenta por ciento de las acciones de la Chrysler. De haber algo cierto en ello, se debería esperar al cierre de la Bolsa para hacer pública la noticia, lo que merced al desfase horario iba a tener en vilo hasta las diez de la noche, hora europea, a más de un alto cargo de los principales fabricantes de automóviles. Sin embargo no hubo nada y el fin de semana se desarrolló en unas condiciones de placentera tranquilidad.

Pero ¿cuánto tiempo durará esta tranquilidad? ¿Podrán las difíciles condiciones del mercado estadounidense con la Chrysler? ¿Se verán afectados los otros dos grandes, Ford y G. M., por las circunstancias? La situación de las marcas norteamericanas es difícil. La competencia japonesa es implacable y los beneficios han caído entre un cincuenta y un setenta por ciento según los casos. Son ahora las filiales europeas las que sacan las castañas del fuego a Ford y G. M. Mientras, Chrysler se ve obligada a renunciar al proyecto de fabricar un todo terreno conjuntamente con Renault. Sus finanzas pasan por un momento difícil y necesitan liquidez para desarrollar una nueva gama de modelos. Tal situación podría haber dado origen a la supuesta venta, que por el momento no ha quedado más que en eso, en un rumor o más bien en el primer capítulo de un rumor que con el tiempo podría desembocar en la asociación de Chrysler con una marca europea, habiendo apuntado todos los indicios a que ésta fuera Fiat.

No es un secreto que hay crisis en los Estados Unidos ni tampoco que cuando América tose, Europa se constipa. Al menos eso era lo que se decía antes. En este caso, de alguna forma estamos ante un momento crucial de la historia del automóvil, un momento en el que las marcas japonesas han obligado a variar todas las estrategias, a diseñar una logística en base a su presencia. La creación de un frente común, en el que unidos por unos mismos intereses, los grandes de América y de Europa tomen unas posiciones que vayan más allá de la estrategia actual, cobra cada vez mayor verosimilitud. Un frente común con técnicas y sistemas tan competitivos como los que han dado a una marca japonesa, Honda, el puesto de líder en los U.S.A.

Alberto Mallo



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Asa (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Antedición: 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 Tücherer (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 Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 485 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43 22 11. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), 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. Suscriptores: Pepe Urizarna 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 Conmar. Dirección de Producción: Roberto Parra. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327 13 88 / 327 15 67 / 327 14 53 / 327 15 25.



Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal).

CENTRO DE ADMIRACION

KADETT CABRIO

Diseño Bertone, corazón Opel.
Evasión y libertad. Kadett Cabrio GSi
y los nuevos modelos 1.6 y 2.0i Serie
limitada. Hasta 115 CV y 195 Km/h.
Kadett Cabrio. Original en toda la
línea.

P.V.P. desde 2.118.000* ptas.



* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).
Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.

OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.



STEFFI GRAF EL PRIMER CALIBRA

La fenomenal Steffi Graf, finalista en el último torneo de Roland Garros, acaba de recibir las llaves del primer Opel Calibra del mercado, un coche que llegará a los concesionarios españoles dentro de pocas fechas. Louis R. Hughes, presidente de la firma, fue el encargado de la entrega de llaves. Los planes de Opel para la fabricación del Calibra se verán reforzados durante los meses próximos con la entrada en juego de una de las factorías que Saab tiene implantadas en Finlandia. La producción de Calibra alcanzará así la cota de las veinte mil unidades al año.

TAN SENCILLO... COMO UN HUEVO

ES el proyecto futurista de un diseñador veterano, de Philippe Charbonnaux, un creador de sesenta años que dio forma, en su tiempo, a dos coches tan inolvidables como los Renault 8 o los Renault 16. Charbonnaux, patrón de su propio estudio de diseño, acaba de poner a punto el coche ovoide, un proyectil de formas redondeadas que hace hincapié especial en el capítulo de la seguridad. La forma ovoide de este prototipo reduce la peligrosidad de los impactos según declara su creador. El coche de Charbonnaux lleva motor posterior y tracción trasera.



EN VOZ BAJA

La firma japonesa Suzuki va a cambiar su nombre desde el primero de octubre próximo. La razón actual, Suzuki Motor Co. se convertirá en Suzuki Motor Corporation para festejar así el septuagésimo aniversario de la fundación de la marca.

Los ánimos de los coleccionistas franceses de automóviles están caldeados por las últimas imposiciones de hacienda. La legislación gala ha establecido que los vehículos con más de cien años son obras de arte y no deben pagar tasas, mientras que los coches con menos de veinti-

cinco años no pueden ser nunca objetos de colección y deben someterse a todas las tasas. Los vehículos de edades comprendidas entre veinticinco y cien años sólo serán objeto de favores fiscales si en su palmarés existen victorias en competición o si han pertenecido a personajes de relieve.

Daniele Audetto, el hombre que colocó a la escudería Ferrari en las primeras posiciones del mundial de la mano de Niki Lauda, acaba de entrar en la directiva de Lamborghini Engineering. Audetto estará en compañía de Novaro, Forghieri, Richards y Smith.



FORD Y MUTUA EN GUERRA

La Dirección General de Defensa de la Competencia ha iniciado el trámite de información pública tras la denuncia presentada por Ford España contra la Mutua Madrileña Automovilista por «presunto abuso de posición de dominio» de la compañía aseguradora, reflejado en la imposición de condiciones especiales para reparar automóviles, «en perjuicio de la calidad de la reparación». Los tasadores que trabajan en la Mutua exigirán responsabilidades penales a Ford por delito de calumnia.

OJO MAGICO

MERCEDES SERIE S EN PRUEBAS

Los Mercedes S de la nueva generación, los grandes de la marca alemana han formalizado ya su fecha de presentación: marzo de 1991. Un lector de nuestra publicación, Francisco Javier Martorell, ha hecho una tarea excepcional de espionaje para localizar estos familiares espectaculares, casi desprovistos de camuflaje, en sus paseos por tierras almerienses. Los futuros S utilizarán motores de 6 cilindros en línea, V-8 y V-12, con potencias comprendidas entre 150 y 400 caballos.

GASOLINAS

PRECIOS LIBRES DESDE EL DIA 22

El Consejo de Ministros del próximo día 22 de junio aprobará definitivamente el Real Decreto de liberalización de los precios de las gasolinas y gasóleos para automoción, que entrará en vigor el primero de julio, conforme a lo acordado con la CE. La liberalización seguirá en principio un esquema de precios máximos que será revisado por el Gobierno cada quince días. El litro de super podría situarse entre 75 y 79 pesetas, mientras que la gasolina sin plomo costará dos pesetas menos que la super.

VERDE Y ROJO

Todos los honores se merece Vicente Quintanilla, abogado de Avilés, que ha conseguido que el Tribunal Superior de Justicia de Asturias dicte sentencia contra la legalidad de las tasas de la recogida de un vehículo por la grúa si no obstaculiza la circulación. Estos son los abogados que necesitan los conductores.

Una minoría de taxistas madrileños ha vuelto a demostrar su escaso valor cívico. Nos unimos a su dolor por la muerte de un compañero a manos de un atracador. Pero montar un monumental atasco para protestar por ello no entra dentro de ninguna lógica, bastante sufrimos ya con nuestro tráfico para que alguien se dedique a entorpecerlo por sistema todos los días de la semana.

Enhorabuena a todos los responsables de que el túnel madrileño de la Avenida de América se haya abierto ya, después de tan sólo doscientos días de obra. A ver si esa celeridad se aplica a todas las infraestructuras que existen por ahí dejadas de la mano de los técnicos.

Han vuelto a aparecer, desgraciadamente, los mal llamados conductores «suicidas», que ejecutan sus aberrantes maniobras incluso en zona urbana. En la capital de España ha ocurrido, pero lo triste, además, es que la Policía Municipal, después de detenerlos y tomar sus datos, les dejó marchar a sus casitas conduciendo sus propios vehículos. Nos parece que así no se va a ninguna parte.



RENAULT-19 PATRULLEROS

La policía municipal madrileña cuenta desde hace pocos días con 203 Renault 19 GTS preparados especialmente para tareas de patrulla.

Los nuevos modelos incorporan un puente luminoso y acústico montado sobre el techo, una mampara blindada de separación entre plazas anteriores y posteriores, así como un equipo especial de radio. Renault ha suministrado ya un total de 425 vehículos patrulleros a las diferentes fuerzas de seguridad.

BUGATTI

ESTRENO EN JEREZ

Es la sorpresa del momento: el primer prototipo del Bugatti va a saltar a la arena en tierras españolas, en el circuito de Jerez. El biplaza de quinientos cincuenta caballos estrenará la carrocería de Gandini distinta a la mostrada aquí. Paolo Stanzani, ha dado ya fecha para la inauguración de la fábrica de Modena: el 15 de septiembre, aniversario del nacimiento de Ettore Bugatti.



BALLESTA

NISSAN

A TARRAGONA

TODO parece indicar que la multinacional japonesa Nissan instalará la nueva factoría de turismo en una zona cercana a Tarragona. Este sería el resultado de las conversaciones mantenidas por el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, y por el presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, en sus visitas a Japón. El proyecto, contempla la fabricación de un turismo medio, tipo Sunny.



RENAULT-CHRYSLER

ADIOS AL JEEP JUNIOR

Cuando todo parecía atado y bien atado, las multinacionales Renault y Chrysler han dado marcha atrás en su proyecto, conocido por las siglas JJ, de construir un nuevo modelo de todo terreno en la factoría Montaje-1 que Fasa-Renault posee en Valladolid. Sorprendentemente la noticia repicaba en los teletipos el pasado día 12, y tras la inicial sorpresa, se ha desatado una «escaramuza» de declaraciones en la que ambas firmas se acusan de haber dado el primer paso para que el proyecto no se lleve a cabo.

Como ya es sabido, esta-

ba prevista una inversión inicial de 20 640 millones de pesetas y la creación de unos 800 puestos de trabajo para producir, a partir del segundo semestre de 1992, unas cien mil unidades de un todo terreno ligero. Ahora, todo se ha ido al traste y entre las autoridades de Castilla-León, que habían puesto ya sobre la mesa fuertes subvenciones, ha cundido una fuerte preocupación.

Para Renault, la «espantada» la ha dado Chrysler, que no ha terminado de ver clara la rentabilidad final del proyecto y que, tras un año de conversaciones muy intensas, parece preferir ahora hacer la guerra por su cuenta. Desde el otro lado, que también contemplaba los resultados con preocupación, se afirma que Renault se ha retirado ante los reparos que habría encontrado en las autoridades comunitarias de la competencia para asumir en exclusiva la distribución del nuevo vehículo en Francia, Italia, España y Portugal.



HONDA NS-X

LISTO PARA LA VENTA

El modelo más deportivo de la gama Honda, el fabuloso NS-X, ha dejado de ser un sueño para convertirse en realidad. El diablo rojo japonés, creado a imagen y semejanza de los Ferrari, ya está disponible en el mercado nipón, para llegar al mercado español en los primeros compases de 1991. El NS-X definitivo es un coupé de 4,40 metros de longitud, 1,81 metros de anchura y 1,17 metros de altura que arrojar 1.350 kilos sobre la balanza. El Honda NS-X, utiliza un motor central-transversal con seis cilindros en V, un motor con culatas de cuatro válvulas y sistema de distribución variable que da 270 caballos de potencia a 7.300 revoluciones por minuto. La velocidad punta del NS-X, superior a los 260 por hora, da una idea exacta de las pretensiones deportivas de este capricho.



RENAULT CLIO

TECNICA ESPACIAL

El último componente de la familia Renault, el Clio, ya tiene fecha de lanzamiento para el mercado español: el día cinco de septiembre. La primera oleada de Clio estará compuesta por versiones con carrocería de cinco puertas animadas por tres motores de gasolina, los Energy de 1,2 litros con 60 caballos de potencia y de 1,4 litros con 80 caballos, así como por el motor de 1,7 litros con 90 caballos utilizado por los R-19 TXE, y un motor Diesel de 1,9 litros de cubicaje con 65 caballos. El Clio se ha puesto a punto en Aerospatiale, la sociedad espacial europea que cuenta con un tres por ciento de participación española. Los técnicos de Aerospatiale han creado una cámara de pruebas para «torturar» los componentes electrónicos de los automóviles más vanguardistas. El Clio ha superado sin problemas todas las perturbaciones molestas,

CHRYSLER Y FIAT MUY, MUY CERCA

Los acontecimientos se precipitan a marchas forzadas. Lee Iacocca, gran jefe de Chrysler ha prolongado sus vacaciones anuales en los alrededores de la localidad italiana de Siena, Robert S. Miller, vicepresidente de la marca americana ha volado a toda prisa hasta aquella ciudad para ultimar una operación económica de altos vuelos y la reunión anual de los accionistas de Fiat, prevista para el 29 de junio próximo, se anuncia repleta de acontecimientos. Es muy posible que Chrysler y Fiat firmen ese mismo día un acuerdo económico de grandes dimensiones.



BARCELONA

FIN DE TRAYECTO

A han llegado a Barcelona los participantes del II Rallye Freixenet, prueba iniciada en Moscú que puso a quince coches clásicos en las carreteras europeas rumbo a la Ciudad Condal. El vencedor fue un Fiat-NSU fabricado en 1937, coche pilotado por la pareja Chzhin-Atavin. El premio especial fue para Nikolzai Filimonov, de 82 años, que condujo su Opel Kapitán hasta la meta sin el menor problema. Este coche, incautado a los alemanes durante la guerra mundial perteneció al general Konev.

¿De qué....



...de Gin MG

LA RESPUESTA... SIN DUDA!

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

Renault Presenta La Leyenda Americana.



Este es el verdadero lujo del Jeep Americano.

Motor de 3.988 cm³. 6 Cilindros, 178 CV. Inyección multipuntos. 170 kms./h. Tracción a las 4 ruedas con reductora y bloqueo diferencial, mediante caja de transferencia. Sólida suspensión con el más alto confort. Tapicería de cuero. Asientos regulables eléctricamente. Aire acondicionado. Cristales tintados. Elevadoras y espejos retrovisores exteriores eléctricos.

Llantas de aluminio doradas. Regulador de velocidad. 4 puertas más portón trasero. Cierre centralizado con mando a distancia.

Descubra el Jeep Cherokee. Y entre en la Leyenda Americana.

Jeep
Cherokee
Limited

Los Demás No Son Jeep.



PEUGEOT 105

PURA REALIDAD

Se acabaron las conjeturas, se terminaron las especulaciones, el Peugeot 105, el automóvil sorpresa de la marca francesa para 1991, ya es una realidad indiscutible; las fotografías tomadas en las pistas de pruebas han descubierto los rasgos definitivos de un utilitario de dimensiones reducidas, de un coche preparado para animar el mercado de los vehículos urbanos. El 105 GTI, modelo estelar de la gama, pondrá la nota energética a través de los ciento quince caballos de potencia encerrados bajo su capó delantero, una buena receta vitamínica para superar los doscientos por hora de velocidad punta.

El futuro 105 quiere romper todos los esquemas conocidos en automóviles compactos, en automóviles con poco más de 3,50 metros de longitud total; una carrocería de rasgos muy aerodinámicos y un espacio interior de gran amplitud, diferenciarán a este Peugeot, descendiente de los actuales Citroën AX, de todos los vehículos de vocación urbana, los coches que preparan ahora mismo los constructores europeos más poderosos.

Los 105, creados por el equipo de Gerard Welter, radicado en el centro de diseño que Peugeot tiene en la localidad de La Garenne, harán gala en su exterior de los retoques estéticos distintivos de los talleres Pininfarina: un frontal de altura reducida a la mínima expresión, unos faros estrechos dotados de las ópticas más vanguardistas, unas acanaladuras prolongadas a lo largo de los flancos y una parte posterior personalizada mediante grupos ópticos de formas muy peculiares serán las señas de identidad de unos automóviles que saldrán a la luz en los primeros compases del otoño de 1991.

Los primeros 105 estarán disponibles en versiones con carrocería de tres puertas animadas por motores de gasolina. Las versiones con cinco puertas y las mecánicas Diesel se reservarán para mediados del 92. La gama se completará, finalmente, con el lanzamiento de los modelos dotados de tracción integral, coches que se reservarán para finales de ese mismo año.

El estilo ciudadano de los futuros Peugeot 105, coches que ocuparán el espacio comprendido entre los AX y los 205, no estará reñido con una habitabilidad excepcional. El reto lanzado por el Renault Clio, uno de los automóviles más espaciosos de su categoría, tendrá una respuesta de alto nivel en el 105. El Peugeot 105 hará gala de un amplitud similar a la conseguida por uno de sus enemigos más coriáceos gracias a su buena distancia entre ejes, próxima a los 2,3 metros, y a su anchura, 1,55 metros, casi idéntica a la mostrada por su hermano mayor, el 205.

El envoltorio del 105 se ha afinado en el túnel de viento hasta conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración el aire, un Cx, del orden de 0,30, valor digno de los mejores piropos por cuanto se ha logrado en un coche de dimensiones reducidas que plantea muchos más problemas aerodinámicos que los vehículos de gran tamaño.

La puesta en acción de los 105 estará capitaneada por un automóvil super incisivo, el modelo GTI que sacará a la luz una solución técnica que ningún GTI ha

PESO LIGERO.
El futuro Peugeot 105 será un coche liviano para su categoría. La base mecánica ofrecida por el Citroën AX se reforzará para enfrentarse con el olivión de potencia ofrecido por las versiones más energéticas.



utilizado de forma oficial en toda su existencia: la culata de dieciséis válvulas. la combinación de un motor de casi 1,4 litros de cubecaje, de 1.360 centímetros cúbicos exactamente, con la inyección electrónica de carburante y con la culata puesta a punto por los especialistas del grupo PSA, bien curtidors en el ejercicio tras su experiencia con el cuatro cilindros de dos litros de cubecaje que anima a los 405 Mi 16, los BX GTI 16V o los 309 GTI 16V, alcanzará la cota de los ciento quince caballos sin problemas, un empuje más que suficiente para volar a doscientos por hora.

El 105 jugará la carta de la ligereza sin caer en la exageración. La base mecánicas propuesta por el AX se reforzará en los capítulos de dirección, frenos y suspensiones para enfrentarse así con esa avalancha de potencia sin castigar ni la fiabilidad del conjunto ni su manejabilidad.

Las pruebas realizadas por los conductores profesionales de Peugeot durante los últimos meses han evidenciado la garrá, la energía de este «pequeñín», que será capaz de rivalizar con su hermano mayor, el 205 GTI, en carreteras sinuosas, toda una referencia en la materia. La relación peso/potencia, clave en cualquier automóvil de vocación deportiva, arrojará 760 kilos para 115 caballos, o lo que es igual 6,6 kilos por caballo, valor que dará

MODELO ESTELAR.

El rey de la gama, el Peugeot 105 GTI contará con un motor de casi 1,4 litros de cubecaje, un motor con inyección electrónica de carburante y una culata de cuatro válvulas por cilindro. Los ciento quince caballos mecánicos resultantes de ese cóctel empujarán al 105 GTI por encima de los doscientos por hora.



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 Rios, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. Sant Joan Baptista la Salle, 7. 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



EL 105 EN FOGONAZOS

Los Peugeot 105 estarán en los mercados europeos a finales de 1991. Los cinco puertas llegarán a mediados de 1992.

Su carrocería tendrá 3,55 metros de longitud, 1,55 metros de anchura y 1,35 metros de altura.

Los modelos más sencillos recurrirán a motores de algo menos de un litro de cubaje con 45 caballos de potencia.

La versión más deportiva, distinguida por las siglas GTI, estará preparada para superar los doscientos kilómetros por hora.

GAMA AMPLIA.

Los primeros 105 saldrán a la luz con carrocería de tres puertas. A mediados del 92 entrarán en juego los modelos de cinco puertas.

envidia a coches de pretensiones mucho mayores con facturas astronómicas. El 105 GTI también arrasará en ese aspecto económico al quedarse cerca del millón setecientos mil pesetas.

La primera oleada Peugeot 105, com-

puesta por coches con carrocería de tres puertas, contará con cinco mecánicas diferentes. La mecánica más sencilla, con 954 centímetros cúbicos y 45 caballos de potencia, se encargará de animar los modelos básicos, coches cuyo precio rondará 1.050.000 pesetas, dirigidos a los usuarios más preocupados por la funcionalidad. El siguiente escalón estará ocupado por el motor de 1.124 centímetros cúbicos con 55 caballos de potencia, un motor que ya ha dado pruebas de su eficacia en los AX 11 y 205 XL, el estilo urbano de esta mecánica se reflejará en unos consumos reducidos a la mínima expresión. El motor de 1.360 centímetros cúbicos alimentado por carburador, un cuatro cilindros con setenta caballos de potencia, pondrá la nota enérgica en el punto central de la gama, sin renunciar por ello a la sobriedad de su hermanos menores, motores contruidos en aleación ligera con las mejores técnicas del momento.

Los 105 más refinados recurrirán ya a la inyección electrónica de carburante. El motor de casi 1,4 litros de cubaje, con algo menos de cien caballos de potencia, se reservará para las versiones más lujosas, dotadas de un equipamiento completísimo, mientras que el motor de 1.360 centímetros cúbicos con culata de dieciséis válvulas será el valor clave de los modelos más violentos.

El lanzamiento de los 105 no retirará a los 205 de la lucha. Los directivos de Peugeot piensan mantener el modelo superior hasta 1993 o, incluso, hasta un poco más tarde. Este comportamiento se inspira en la decisión seguida por Renault al lanzar los Clio, coches que no han anulado las versiones inferiores de los Renault 5 actuales por cuanto su clientela se sitúa en un nivel superior.

Angel Marco

AL MAXIMO NIVEL: 605 V-8

Los rumores han dado paso a la realidad: en Peugeot están poniendo a punto un motor de ocho cilindros en V, un motor de cuatro litros de cubaje con culatas de cuatro válvulas por cilindro, que superará los doscientos ochenta caballos de potencia.

Las pruebas de esta mecánica son públicas y se ha visto ya un 605 dotado de tracción integral con el V-8 montado bajo su capó delantero. Este 605 ocupará el lugar más noble dentro de la oferta Peugeot. El 605 V-8 llegará al mercado a finales de 1992 para luchar con los Audi BMW, Mercedes, Lancia y Jaguar que imponen ahora mismo su ley en el segmento de las berlinas de gran lujo. El argumento de la tracción total, clave cuando se habla de un automóvil con casi trescientos caballos de potencia en sus entrañas, distinguirá al Peugeot de sus rivales más directos. La firma francesa explotará su experiencia en ese campo.



OFENSIVA
DE LOS FABRICANTES

**TODOS
CONTRA
EL IVA**

Fabricantes e importadores de vehículos se han puesto serios y han exigido a la Administración que recorte escalonadamente el tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido que se aplica a sus productos ante las dificultades que atraviesa el mercado y de cara a la armonización fiscal comunitaria. El recorte debería realizarse aprovechando la reforma que Hacienda prepara para IRPF e IVA.

P RIMERO fue una petición -ahora se reconoce- que no dejaba de ser testimonial: no era de recibir un tipo del 33 por ciento en el Impuesto sobre el valor Añadido que afecta a todos los turismos, incluidos los más modestos. Pero el mercado marchaba viento en popa, la gente compraba coches y el negocio era saneado. Ahora las tornas han cambiado, el mercado español de automoción sigue sufriendo serios recortes, y a esta situación se han venido a añadir nuevos elementos de marcado cariz económico, que han empujado al sector en pleno (fabricantes, importadores, componentes, etc.) a exigir de una vez por todas a la Administración un recorte escalonado del IVA.

Las razones, según fuentes del sector consultadas por esta revista, son claras y definitorias. Por un lado, a causa del proceso de armonización fiscal que ha comenzado la Comunidad Europea. El Acta Unica, hasta que no se diga lo contrario, sigue en vigor, y ya sea en 1992, 1993 o dos años más tarde, el proceso armonizador culminará con unos tipos medios iguales para todos. De momento, la Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CE, ya ha anunciado la existencia de una banda normal de IVA que irá del 14 al 20 por ciento.

Para los representantes españoles, el paso del actual 33 por ciento a esas cotas debería realizarse de manera escalonada como está ocurriendo en Francia, con el fin de evitar que una reducción brusca dejada para el último momento produzca un grave colapso en las ventas. El ejemplo francés es el predilecto para los fabricantes españoles ya que en algo más de un año se han aplicado dos descuentos que han reducido el IVA primigenio desde el 33,3 por ciento a un 28 por ciento para situarse actualmente en un 25 por ciento.

Asimismo, el sector, a través de la Confederación Española de



VENTAS EN MAYO: DE MAL EN PEOR

VENTAS POR MARCAS

	MAYO 90	% 90/89	ENERO-MAYO 90	% 90/89
CITROËN	7.350	-2,42	34.924	-8,64
PEUGEOT	9.769	-4,51	49.528	-8,64
GRUPO PSA	17.142	-3,57	84.624	-8,50
FASA-RENAULT	14.057	-22,35	79.174	-16,22
FORD	14.612	-7,02	65.376	-3,57
OPEL	13.579	-1,07	61.615	-7,67
SEAT	8.906	11,26	45.102	7,05
VOLKSWAGEN	859	-7,83	34.064	-11,86
AUDI	2.334	19,02	9.802	37,90
GRUPO VW	19.399	3,09	88.968	-0,32
MERCEDES	1.099	1,57	5.683	-4,33
NISSAN	1.112	189,58	4.114	141,43
SUZUKI	280	54,70	967	190,39
ALFA ROMEO	1.289	-29,37	6.684	-10,81
BMW	1.235	14,88	6.193	8,44
FIAT	5.118	-4,78	24.069	-7,48
LANCIA	1.254	23,30	6.165	23,42
ROVER	817	-26,40	4.792	-6,70
SAAB	97	3,19	497	2,47
VOLVO	597	15,70	2.497	13,91
PORSCHE	60	-7,69	249	-31,02
JAGUAR	38	8,57	156	-24,64
TOTAL MERCADO	93.573	-4,85	450.334	-5,82

LOS DIEZ MEJORES

MAYO 90		ENERO-MAYO 90	
MODELO	UNIDADES	MODELO	UNIDADES
Ford Escort-Orion	7.345	Renault 19	34.350
Opel Kadett	7.200	Opel Kadett	30.889
Renault 19	6.088	Ford Fiesta	30.826
Seat Ibiza	5.863	Seat Ibiza	27.912
Ford Fiesta	5.732	Ford Escort-Orion	27.593
Renault 5	4.664	Renault 5	23.871
Citroën AX	4.516	Citroën AX	22.451
Opel Corsa	4.352	Opel Corsa	21.854
VW Golf	4.226	Peugeot 205	20.840

La tendencia negativa que viene mostrando el mercado español del automóvil desde el otoño pasado, se ha vuelto a confirmar en mayo último, mes en el que las ventas de coches han sufrido un descenso del 4,85 por ciento respecto al mismo mes del año pasado, lo que supone un descenso acumulado para el periodo enero-mayo del 5,82 por ciento, según el avance de datos que facilita Anfac. Esa caída para los coches de producción nacional es del 6,74 por ciento, que se ve reducida globalmente por el aumento por no decir estabilización del 0,64 por ciento registrado por las ventas de coches de importación. Sin llegar al 13 por ciento de febrero, esta nueva caída, en un mes tradicionalmente positivo como mayo, viene a confirmar la profundidad del proceso negativo que sufre el sector.

En el citado mes, solo la marca Seat se ha salvado de la quema gracias a su modelo Ibiza, con un aumento en sus ventas de 11 por ciento, alza que para los cinco primeros meses del año se sitúa en el 7 por ciento. En mayo ha destacado también el tremendo bajón de Fasa-Renault y las caídas de Ford y Volkswagen. Por el contrario, y en el capítulo importador, resaltan los resultados de Nissan, gracias a la venta de 703 unidades del modelo Blubird.

En lo que llevamos de año, tanto Citroën como Peugeot han visto caer sus ventas en más un 8 por ciento; Fasa-Renault, un 26; Ford, un 3,5, y Opel un 7,6 por ciento, mientras que entre los importadores destacan las bajadas de Fiat, con un 7,4 por ciento, Alfa Romeo, con casi un 11 por ciento, y Rover, con un 6,7 por ciento. Se salvan por el momento marcas como BMW, Lancia y Volvo.

Por modelos, el más vendido en mayo fue el Ford Escort-Orion, con 7.345 unidades, seguido del Opel Kadett, con 7.200, y Renault 19, con 6.088. Y en los cinco primeros meses del año, el primer puesto se lo lleva el Renault 19, del que se han colocado en el mercado 34.350 unidades, seguido de Opel Kadett, con 30.889 y Ford Fiesta, con 30.826.



Automoción y de su presidente, Juan Llorens, ha pedido que ese recorte se realice por medio de un decreto ley con el objetivo de soslayar un trámite laborioso y público de discusión parlamentaria que podría provocar graves perturbaciones de la demanda de automóviles.

Un segundo motivo para pedir esa reducción se encuentra en la marcha del mercado desde que en julio último el Gobierno adoptara serias medidas de restricción crediticia, que ha dado de lleno en la línea de flotación del sector. El mercado, efectivamente, ya no es lo que era hace tan sólo doce meses y si a comienzos de este año se hablaba de una caída global para el ejercicio del 2 ó 3 por ciento, ahora se está revisando esa cifra para situarla en una bajada del 5 por ciento (ver recuadro adjunto). Y si no es mayor será gracias al importante esfuerzo comercial que están realizando todas las marcas.

Una tercera razón de marcado carácter macroeconómico sería la reforma fiscal que está abordando el Gobierno. Como ya es sabido se quieren suavizar los tipos de gravamen que afectan al famoso IRPF (Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas), lo que supondría retocar al alza otros impuestos para compensar la reducción de los ingresos del Estado. De momento, y de acuerdo con los globos sonda que suele lanzar el Gobierno para estudiar las reacciones de la sociedad española, el tipo normal del IVA, ahora situado en el 12 por ciento, podría pasar al 14 ó 16 por ciento. Hay que tener en cuenta que cada punto que sube el IVA, supone para las arcas del Estado unos ingresos extras en torno a los 150.000 millones de pesetas.

Esta subida obligaría, lógicamente, a retocar el tristemente famoso tipo alto del 33 por ciento, lo que beneficiaría a los automóviles. Ahora bien, que nadie lance

La aportación fiscal de los automovilistas permitiría construir cada tres años una red vial nueva.

las campanas al vuelo porque los coches seguirán sufriendo fiscalmente lo suyo. En algún medio próximo a la Administración se ha llegado a hablar de un 24 ó un 25 por ciento, cifra que seguiría quedando muy por encima del máximo del 20 por ciento de tipo normal comunitario.

Esta actitud de la Administración española no coge a nadie por sorpresa, ya que es sabida la voracidad -muchas veces irracional- que siempre ha demostrado hacia el automóvil. En este sentido, Miguel Aguilar, director del Departamento Económico de Anfac, afirma a MOTOR 16 que el automóvil actual «es un producto industrial tecnológicamente avanzado, controlado exhaustivamente en su fabricación por multitud de normas técnicas nacionales e internacionales y cuyo uso está sujeto a innumerables disposiciones administrativas de todo orden. La presión de un mercado competitivo y de una clientela de alto nivel de exigencia contribuyen por su parte a mantener a los vehículos en línea con la mejor técnica disponible, cuyo desarrollo es impulsado por la industria, tanto final como de componentes, a través de inversiones muy cuantiosas y no siempre fáciles de rentabilizar».

Después de analizar el esfuerzo que esta industria realiza a la hora de responder a retos como la mejora del medio ambiente, la reducción del consumo energético y mejorar la tecnología, Aguilar señala que los usuarios del automóvil «están abonando al conjunto social una carísima factura que supera con creces la valoración económica de cualquier perjuicio social que, correcta o incorrectamente, se le achaque. En este sentido debe saberse que la recaudación fiscal por adquisición de vehículos ascendía en 1988 a 514.000 millones de pesetas, mientras que por combustible, los gastos de uso y los derechos de importación, se satisfacían casi 800.000 millones más, dando una cifra total de 1,3 billones de pesetas, que ha crecido hasta casi 1,7 billones en el pasado año».

EL LUJO QUE NO CESA.

Del tremendo correctivo que está sufriendo el mercado español, solo se salvan los importados, especialmente los modelos de gamas más altas.

«En términos relativos -añade Aguilar- este último importe equivale a casi la mitad (45 por ciento) de la recaudación prevista por el conjunto de impuestos indirectos y a alrededor de una quinta parte de toda la recaudación fiscal presupuestada. Es decir, que una de cada cinco pesetas recaudadas por el Estado es aportada por el automovilista, mientras por el lado del gasto apenas si recibe ciento cincuen-



POSTURAS ENCONTRADAS.

Carlos Solchaga, como otros ministros de Hacienda, siempre ha hecho oídos sordos a las peticiones del sector, que ahora lidera Juan Llorens, presidente de la Confederación Española de Automoción.

ta mil millones al año -1,2 billones de pesetas presupuestados en el Plan General de Carreteras para su ejecución en ocho años- y ello en pleno auge de la obra pública en España. Si se tiene en cuenta que el valor patrimonial de la red de carreteras españolas ascendía a finales de 1988 a 4,6 billones de pesetas según estimaciones de la Asociación Española de la Carretera, resulta que la aportación fiscal de los automovilistas permitiría construir cada tres años una red vial completamente nueva».

Finalmente, el responsable del Departamento Económico de Anfac señala que «aunque no se trata de pedir una afectación sectorial de los impuestos, estas cifras permiten poner de relieve la magnitud, a todas luces excesiva, del esfuerzo fiscal exigido por las autoridades españolas al automovilista. Su cuantiosa aportación, que es del orden de dos tercios de la que realiza el conjunto social por el impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, es usual e injustamente olvidada por quienes desde posturas no siempre imparciales analizan la relación del automóvil con la sociedad».

No para aquí la lista de agravios lanzada por los industriales del automóvil. También exigen al Gobierno que adopte urgentemente las normas comunitarias que difieren de las españolas referente a la aplicación del IVA en la compra-venta de coches usados. Según el sector, la base imponible objeto de gravamen debe ser la diferencia entre el precio de venta y el precio de compra, sin que la Administración tributaria señale irreales límites de beneficios. Las peticiones de los industriales incluyen también apoyo público para aumentar la competitividad precisa de cara al Mercado Único; la mejora urgente de deficiencias como la infraestructura viaria, que se encuentra -en su opinión- en una situación de «alarma roja y arterioesclerosis», y la apertura de un mínimo de dos mil puntos de venta de gasolina sin plomo en España con una distancia máxima entre ellos de 25 kilómetros en las principales carreteras. Igualmente reclaman que el precio de la gasolina sin plomo sea tres pesetas inferior al de la súper.

Raúl R. Sáez

También se pide apoyo público para atenuar el impacto del Mercado Único sobre el sector.



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 CV. 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 razaba la perfección.

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

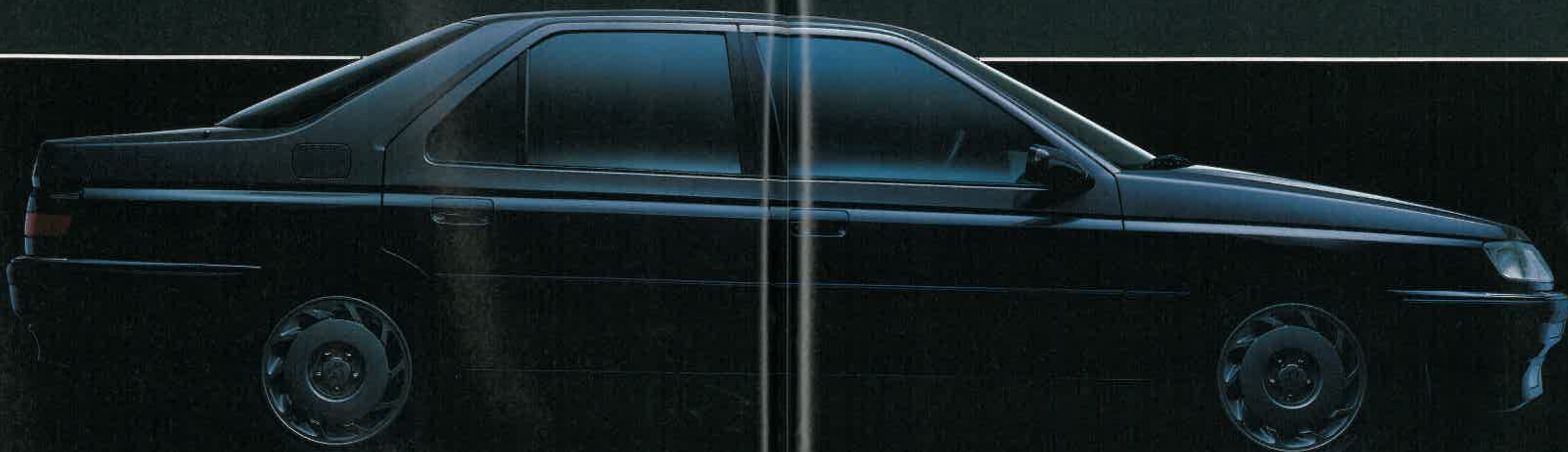
La gran creación.

PEUGEOT 605	SRI	SVI	SV 3.0	SV 24
Cilindrada (cm ³)	1.998	1.998	2.975	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
Combustible (natural/gas)	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
P.V.P. (IVA y Transporte incluidos 19%)	3.100.000	3.600.000	4.600.000	5.640.000

Modelo presentado: Peugeot 605 SV 24.



PEUGEOT 605



LA GRAN CREACION

ESPAÑA, UN DESIERTO DE ESTE TIPO DE COMBUSTIBLE

EN BUSCA DEL SURTIDOR VERDE

A meses vista de la nueva reglamentación, que obligará a utilizar en los coches de más de dos litros comercializados en nuestro país gasolina sin plomo, la situación de suministro en España se encuentra muy atrasada respecto al resto de los países comunitarios.

Informe realizado por
Juan Luis Soto, Víctor Fernández
y Antonio Montañés

LOS turistas que este verano, a pesar de la crisis del sector, decidan pasar sus vacaciones en España, deberán ampliar su cartografía con un mapa de las gasolineras que poseen surtidores de gasolina sin plomo. Dependiendo de su previsión y de la zona que visiten, pueden evitarse la desagradable sorpresa de quedarse bloqueados por falta de combustible para su automóvil.

Este grave inconveniente ya lo venían sufriendo de años atrás, pero dentro de cuatro meses el problema será también para los usuarios españoles y, dentro de dos años, todos los automóviles independientemente de su cilindrada necesitarán esta gasolina al montar catalizador.

La deficiente situación está propiciada por un evidente desfase entre la entrada en vigor de la Directiva Comunitaria 85/210 referente a la obligatoriedad de los automóviles de más de dos litros de cilindrada a utilizar la llamada «gasolina verde» y la realidad actual del suministro español. Según las recomendaciones

comunitarias al respecto, la distribución ideal de surtidores expendedores de gasolina sin plomo sería de uno cada veinticinco kilómetros. Casi cinco mil kilómetros realizados por Motor 16 para comprobar el estado actual de la red prevista por Campsa, han puesto de manifiesto grandes lagunas donde un viajero poco previsivo puede verse en graves aprietos. Se han elegido tres rutas interiores que combinan carreteras redia y comarcales, uniendo ciudades importantes y lugares de interés turístico.

Lo más evidente a la vista del listado oficial de gasolineras sin plomo es la gran

SITUACION ACTUAL DE LA GASOLINA VERDE



NUEVO PELIGRO.

Viajar por España entraña ahora los riesgos de no encontrar un surtidor de gasolina adecuada cuando más se necesite.

descompensación en cuanto a la distribución de estos surtidores. Si bien la zona costera del Mediterráneo absorbe la mayoría de los «puntos verdes», con provincias como Alicante con veinticinco gasolineras provistas de este tipo de gasolina, hay otras como Cáceres, Lérida, Lugo o León que sólo disponen de un surtidor y en algunos casos sobre tramos de autopista a los que es obligado acceder para repostar.

Las tres rutas realizadas por Motor 16 se han desarrollado precisamente buscando estas «lagunas» de asistencia, donde el viajero y especialmente el que habite todo el año en ellas, se verán obligados a realizar largos desplazamientos para llenar su depósito. Si bien el turismo costero parece tener garantizado el suministro, el turismo interior se halla todavía en un estado precario en comparación a lo exigido por el inmediato parque catalizado.

Si bien los puntos de gasolina sin plomo se encuentran en ocasiones muy distanciados, la distribución de este combustible es correcto y no se encontraron deficiencias al respecto. Los responsables de las gasolineras se mostraron satisfechos con la libranza y tan sólo manifesta-



**RELACION DE GASOLINERAS VERDES DE ESPAÑA**

PROVINCIA	CIUDAD	UBICACIÓN
Alava	Igúz	A-63 65,0
Alava	Nandare de Oca	N-1 300,8
Albacete	Albacete	N-301 244,0
Albacete	Albacete	N-301 248,5
Albacete	Albacete	N-301 258,8
Albacete	Almería	N-430 387,0
Albacete	Hellín	N-301 310,0
Albacete	Villarrobledo	Ciudad Avda. Reyes Católicos, 28
Alicante	Alicante	A-330 401,1
Alicante	Alicante	N-332 31,9
Alicante	Alicante	N-332 82,9
Alicante	Alicante	N-332 84,6
Alicante	Benidorm	N-332 122,3
Alicante	Benidorm	N-332 124,0
Alicante	Benisa	N-332 151,0
Alicante	Calpe	N-332 141,9
Alicante	Campello	N-332 95,0
Alicante	Dénia	A-1324 0,8
Alicante	Dénia	Ciudad Avda. Valencia, 44
Alicante	Elda	N-330 377,7
Alicante	Guadalest	N-332 160,0
Alicante	Guadalest de Segura	N-332 33,0
Alicante	Javea	A-134 7,9
Alicante	La Marina-Eleche	N-332 25,8
Alicante	Ondara	N-332 171,0
Alicante	Orihuela	N-340 25,8
Alicante	San Juan	N-332 89,9
Alicante	Santa Paz	N-332 86,0
Alicante	Torreveja	N-332 1,6
Alicante	Villajoyosa	A-7 Area La Marina
Alicante	Villajoyosa	A-7 Area La Marina
Alicante	Villajoyosa	N-332 109,1
Alicante	Villajoyosa	N-332 113,3
Almería	Almería	Ciudad C/ Padre Méndez, C/ Alte Carrero
Almería	Almería	N-340 111,5
Almería	Benabadi	N-340 123,0
Almería	Roqueles de Mar	Ctra. Alicun 1,0
Asturias	Gijón	Ciudad 220,0
Asturias	S. Roque del Acebal-Llanes	N-634 229,1
Asturias	Viella-Lagones	C-634 3,2
Avila	Avila	N-110 253,1
Badajoz	Almendralejo	N-630 311,6
Badajoz	Frontera de Caya	N-V 406,3
Badajoz	Mérida	N-V 340,0
Badajoz	Zafra	Ciudad Avda. de los Santos, 1
Baleares	Alcudia (Mallorca)	Ciudad Avda. Polideportivo Municipal, s/n
Baleares	Cala-Ratjada (Mallorca)	Ciudad Avda. Juan Carlos I, s/n
Baleares	Ibiza	C-733 1,7
Baleares	Inca (Mallorca)	Ciudad Avda. Jaime I, 143-151
Baleares	Mahón	Ciudad Cala - Figuera S/N
Baleares	Palma	Ciudad Aeropuerto Son San Juan
Barcelona	Badalona	Ciudad C/ San Bruno, 17
Barcelona	Barcelona	Ciudad C/ Provenza, 1
Barcelona	Castellbisbal	A-7 6,8 Norte Area Llobregat
Barcelona	Castellbisbal	A-7 6,8 Sur Area Llobregat
Barcelona	Cubellas	N-31 Barcelona - Sta. Cruz Calafell
Barcelona	Esparraguera	Ciudad 583 Madrid - La Jonquera
Barcelona	Gava	Ciudad Autovia Castelldefels 16,6 Norte
Barcelona	Limars del Vallés	A-7 26,2
Barcelona	Limars del Vallés	A-7 26,2
Barcelona	Malgrat del Mar	N-II 681,3 Madrid - La Jonquera

PROVINCIA	CIUDAD	UBICACION
Barcelona	Mataró	N - II
Barcelona	Molins de Rey	A - 2
Barcelona	Montcada Prerach	A - 7
Barcelona	Montcada Reixach	A - 7
Barcelona	St. Pere de Fabes	C - 246
Barcelona	St. Perpetua Moguda	A - 7
Barcelona	St. Perpetua Moguda	A - 7
Barcelona	Tortá	A - 19
Burgos	Cuba Frandovinea	N - 620
Burgos	Calzada de Harroba	N - I
Burgos	Estorpe	N - 620
Burgos	Ribera	N - I
Burgos	Villapalacio	N - I
Cáceres	Tuyano	N - V
Cádiz	Jerez	Ciudad
Cádiz	Jerez	N - IV
Cádiz	Los Barrios	N - 340
Cádiz	Rota	Ciudad
Cádiz	Tarifa	N - 340
Castellón	Benicarlo	N - 340
Castellón	Benicasim	N - 340
Castellón	Barrica	A - 7
Castellón	La Llosa	N - 340
Castellón	Ribera Canbanes	A - 7
Castellón	St.º Magdalena de Pulpis	N - 340
Ciudad Real	Daimiel	N - 420
Córdoba	Córdoba	C - 431
Córdoba	Córdoba	N - IV
Coruña La	Santiago	N - 525
Gerona	Bagur	Ciudad
Gerona	Blanes	Ciudad
Gerona	Blanes	Ciudad
Gerona	Calonge	Ciudad
Gerona	Castello Ampurias	CE - 621
Gerona	Figueras	C - 252
Gerona	Figueras	C - 260
Gerona	Figueras	Ciudad
Gerona	Figueras	N - II
Gerona	Garrigas	A - 7
Gerona	Gerona	Ciudad
Gerona	La Junquera	A - 7
Gerona	La Junquera	A - 7
Gerona	La Junquera	N - II
Gerona	Lloret de Mar	C - 512
Gerona	Massanet de la Selva	A - 7
Gerona	Pedret y Moya	C - 252
Gerona	Playa de Aro	Ciudad
Gerona	Regencos	Ciudad
Gerona	Rudellots de la Selva	A - 7
Gerona	Rosas	C - 260
Gerona	San Felu de Guixols	C - 250
Gerona	San Felu de Guixols	C - 253
Gerona	Sarna de Ter	N - II
Gerona	Sils	N - II
Gerona	Tossa de Mar	Ciudad
Gerona	Vilademat	Ciudad
Granada	Granada	Ciudad
Granada	Granada	N - 342
Granada	Salobrenia	N - 340
Guadalajara	Algora	N - II
Gurpuzcua	Fuenterriaba	N - I
		652,5 Madrid - La Junquera
		8,53 (Sur)
		5,2 Area Montcada
		5,2 Area Montcada
		40,8
		144 Area Valles
		144 Area Valles
		17 Area Marneque Este
		16 Burgos - Portugal
		289,2 Madrid - Irún
		22,150 Burgos - Portugal
		251,7 Madrid - Irún
		212,7 Madrid - Irún
		251,8 Madrid - Badajoz
		C/ Martinez Fernandez, 2 y 4
		641 Madrid - Cadiz
		110,78 Cadiz - Barcelona
		C/ M. Auxiladora, 13
		31,7 Cadiz - Barcelona
		115 Cadiz - Barcelona
		79,4 Cadiz - Barcelona
		Area la Plana (Norte)
		56,8 Cadiz - Barcelona
		Area la Estrella (Sur)
		123 Cadiz - Barcelona
		232 y N - 430, 341
		2 Córdoba - Sevilla
		412
		657 Zamora - Santiago
		Ctra. Bagur - Fornells I
		C/ Anselmo Clave 66
		Nuevo Acceso Costa Brava 2
		Ctra. S. Felu - Palamos 12
		14, Castello - S. Pedro Pesc
		0,3 (Final calle Norte)
		26 Besalu - Rosas
		C/ Villalonga, 59
		763 Madrid - La Junquera
		35 Area Empuerca Oeste
		C/ la Cruz s/n (junto al río Onyar)
		Area de la Junquera (norte)
		Area de la Junquera (sur)
		782 Madrid - La Junquera
		23 Nostalrice - Tossa
		86 Barna - La Junquera (Dir. N)
		10 Figueras - Port Bou
		Ctra. S. Felu - Palamos, 5 (A.S)
		Ctra. Vilademat - Palafrugell, 30
		70,5 Area Girones Norte
		44, Besalu - Rosas
		32 Gerona - San Felu
		41 Santa Coloma - Palamos
		728 Madrid - La Junquera
		702 Madrid - La Junquera
		Avda Puerto Rico, 1
		20, La Bisbal - Portbou
		C/ Ctra de la Sierra, 45
		439 Jerez - Cartagena
		326,8 Cadiz - Barcelona
		113 Madrid - La Junquera
		483,3 Madrid - Irún (Norte)

PROVINCIA	CIUDAD	UBICACIÓN
Gipuzkoa	Irati	N-1
Gipuzkoa	Legorreta	N-1
Gipuzkoa	San Sebastián	N-1
Gipuzkoa	San Sebastián	N-1
Gipuzkoa	Lezo	N-431
Huesca	Tramaron	A-49
Huesca	Huesca	Ciudad
Huesca	Jaca	Ciudad
Huesca	Sotano	Ciudad
Juén	Bailén	N-IV
Juén	La Guardia	N-323
La Rioja	Logroño	A-68
La Rioja	Logroño	N-311
La Rioja	Logroño	N-332
León	Ponferrada	N-VI
Lerida	Borja Blanes	A-2
Lugo	Habela	N-VI
Madrid	Aranjuez	N-IV
Madrid	Colmenar Viejo	N-1
Madrid	El Escorial	Ciudad
Madrid	Madrid	Ciudad
Madrid	Madrid	Ciudad
Madrid	Madrid	N-III
Madrid	Madrid	Ciudad
Madrid	Madrid	Ciudad
Madrid	Madrid	Ciudad
Madrid	Navacerrada	N-V
Madrid	Pinto	N-IV
Madrid	S. Fernando de Henares	N-II
Madrid	Villarejo de Salvanes	N-III
Malaga	Alhaurín el Grande	Ciudad
Malaga	Antequera	N-331
Malaga	Estepona	N-340
Malaga	Malaga	Ciudad
Malaga	Malaga	N-340
Malaga	Marbella	N-340
Malaga	Melilla	N-334
Malaga	Torremolinos	Ciudad
Malaga	Torremolinos	Ciudad
Malaga	Torrox	N-340
Malaga	Velez - Malaga	N-340
Murcia	Cabo de Palos	Ciudad
Murcia	Cartagena	Ciudad
Murcia	Cartagena	N-332
Murcia	El Algar - Cartagena	N-332
Murcia	Espinado	N-301
Murcia	La Manga del Mar Menor	C-3319
Murcia	Lorca	N-340
Murcia	Los Patejos - Cartagena	N-332
Murcia	Molina de Segura	Ciudad
Murcia	Montegudo	N-340
Murcia	Puerto Lumieras	N-340
Murcia	S. Pedro Pinatar - Lopagan	Ciudad
Navarra	Huarte	N-135
Navarra	Tudela	A-68
Orense	Allariz	N-525
Orense	La Gudiña	N-525
Palencia	Villodiego	N-620
Pontevedra	Cerdeño	N-541
Pontevedra	Tuy	N-550
Pontevedra	Vigo	Ciudad
		436/6. Madrid - Irati (Sot)
		429. Madrid - Irati
		461/9. Avila, Tolosa - 181
		454/6. Madrid - Irati (Sot)
		681. Sevilla - Portugal
		71.5. (Majen Leda)
		Pº Ramon y Cajal - 71
		Avda. Regimiento de Gobiern. 1
		196. Utra Tarazona - S. Sebastián
		291. Madrid - Cadiz
		40. Bailén - Motril
		136.4 Bilbao - Zaragoza
		330.8. Avda. Madrid sin
		411. Vizcaya - Santander
		384. Madrid - La Coruña
		164. Arcules Garrigues
		503.7. Madrid - La Coruña
		47. Madrid - (V. Azamuez)
		29. Madrid - Irati (C. Laramia)
		Avda. Felipe II, 2
		Acopio. Baraja (autov. Servicio
		C/ Alberto Aguirre, 9
		11.2. Madrid - Valencia
		Pº de la Habana, 106
		C/ León, 106
		Pº León, 106
		36. Madrid - Badajoz
		23.3. Madrid - Cadiz
		16. Madrid - La Juncuera
		59. Madrid - Valencia
		1. Ctra. Alhaurín - Cartagena
		514.6. Cádiz - Malaga
		166. Cádiz - Barcelona
		C/ Alemania, 2
		C/ Juan Sebastian Elcano, S/N
		234.5. Cádiz - Barcelona
		182. Cádiz - Barcelona
		143.3. Sevilla - Antequera
		Avda. Carlota Alexandre, 11
		Avda. Carlota Alexandre, 210
		282. Cádiz - Barcelona
		260.12. Cádiz - Barcelona
		14.9. Ctra. Albuñon
		C. Juan Fernandez 22
		2. Cartagena - Valencia
		3. Cartagena - Valencia
		389.7. Madrid - Cartagena
		3.5. La Manga - Murcia
		588.8. Cádiz - Barcelona
		2.9. Cartagena - Valencia
		Ctra. Alguazas S/N
		668.3. Cádiz - Barcelona
		578. Cádiz - Barcelona
		Avda. del Generalísimo S/N (A.S.)
		6.5. Pamplona - Francia
		222. Area Tudela
		216. Zamora - Santiago
		132. Zamora - Santiago
		42.9. Burgos - Portugal
		65. Orense - Pontevedra
		167.2. Coruña - Tuy
		Piza de España S/N

PROVINCIA	CIUDAD	UBICACIÓN
Salamanca	Boyar	N - 630
Salamanca	Salamanca	N - 620
Salamanca	Valeros de la Reina	N - 620
Santander	Cártes	N - 611
Santander	Enríquiburgués	N - 634
Santander	Párvos	N - 635
Santander	Pedrañillo	N - 623
Segovia	Carbonero el Mayor	L - 601
Sevilla	Esja	N - IV
Sevilla	Sevilla	N - 324
Sevilla	Sevilla	N - IV
Sevilla	Sevilla	Ciudad
Tarragona	Alecan	N - 340
Tarragona	Aldes	A - 7
Tarragona	Amposita	Ciudad
Tarragona	Amos del Penedes	A - 7
Tarragona	Cambrils	L - 110
Tarragona	Cambrils	N - 340
Tarragona	Pesellu	N - 340
Tarragona	Reus	Ciudad
Tarragona	Tarragona	A - 7
Tarragona	Tarragona	N - 340
Tarragona	Taverna	Ciudad
Tarragona	Valls	T - 3000
Tarragona	Vandell	A - 7
Tarragona	Vendrell	N - 340
Tarragona	Villarrodrón	A - 2
Terrón	Sta. Eulalia	N - 234
Toledo	Cazalegas	N - V
Toledo	Cerro de Almagor	N - 301
Tolosa	Olas de Rey	N - 451
Tolosa	Talavera de la Reina	N - 502
Toledo	Tembles	N - IV
Valencia	Albal del Sorells	A - 7
Valencia	Alqueria de la Condessa	N - 332
Valencia	Benipayo	N - 340
Valencia	Gandia	N - 332
Valencia	Miseros	N - 340
Valencia	Onteniente	Ciudad
Valencia	Quart de Poblet	N - III
Valencia	Quart de Poblet	N - III
Valencia	Silla	N - 332
Valencia	Tabernes de Valldigna	N - 332
Valencia	Valencia	Ciudad
Valencia	Valencia	Ciudad
Valencia	Villagordo de Cabriel	N - III
Valencia	Xeraco	A - 7
Valladolid	Cabezon de Pisuerga	N - 620
Valladolid	Tordesillas	N - VI
Valladolid	Valladolid	N - 122
Vizcaya	Arrigorriaga	A - 68
Vizcaya	Arrigorriaga	A - 68
Vizcaya	Galdacano	N - 634
Vizcaya	Lejona	L - 1040
Zamora	Benavente	Ciudad
Zamora	Castro de Sanabria	N - 525
Zaragoza	Calatayud	Ciudad
Zaragoza	Calatayud	N - 525
Zaragoza	Pedrola	N - 232
Zaragoza	Puella de Alpendin	A - 2
Zaragoza	Zaragoza	A - 2
		412,1 Gijón - Sevilla
		243,7 Burgos - Portugal
		234,85 Burgos - Portugal
		179,6 Palencia - Santander
		391 S. Sebastian - La Coruña
		4 Santander - Solares
		149,6 Burgos - Santander
		85,7 Valladolid - Madrid
		452 Madrid - Cadiz
		4,4 Sevilla - Astorga
		545 Avda. de Jerez
		Pulgarón Store
		155,6 Cadiz - Barcelona
		317 Barcelona - La Juncquera
		Avda. de la Reina, 129 - 141
		2011 Acta Penedes Oeste
		4. Salu
		229 Cadiz - Barcelona
		185,4 Cadiz - Barcelona
		Avda. Maricentro
		237 Barcelona - La Juncquera
		235 Cadiz - Barcelona
		Ronda de Rens, 31 - 33
		2,5 Valls - Igualada
		262 Barcelona - La Juncquera
		274,3 Caaz - Barcelona
		Aza Alto Campo (Luz)
		150,3 Sagunto - Burgos
		198,7 Madrid - Cadiz
		97 Madrid - Cartagena
		57,7 Mad - C Real (Tibide)
		118,6 Avila - Córdoba
		94,1 Madrid - Cadiz
		7,2 Margen Izquierda
		191 Cartagena - Valencia
		883 Cadiz - Barcelona
		106 Cartagena - Valencia
		9,8 Cadiz - Barcelona
		Avda de Valencia, 3
		332,9 Madrid - Valencia
		335,7 Madrid - Valencia
		248,8 Cartagena - Valencia
		209 Cartagena - Valencia
		Avda del Cid, 1-5
		C/ Jaime Roig - C/ Primado Reig
		242,5 Madrid - Valencia
		570 (Dir. Alicante)
		112 Burgos - Portugal
		182 Madrid - La Coruña
		359,6 Zaragoza - Portugal
		6 Bilbao - Zaragoza
		6 Bilbao - Zaragoza
		102,3 S. Sebastian - Santiago
		11
		Avda. Federico Silva Muñoz, 239
		384 Zamora - Santiago
		Avda. Fuerzas Armadas S/N
		234,3 Madrid - La Juncquera
		276,2 Vinaroz - Santander
		12 (Du. Norte - Sur)
		6 (Dir Norte - Sur)

Motor 16
realizó
casi cinco mil kilómetros por
las regiones más desasistidas
de combustible verde.

ron tener una mayor previsión en las reservas de gasolina sin plomo pues en ocasiones tardaba un par de días más en ser servida que la súper o normal. Las comisiones de venta son idénticas para la ga-

24 / **Motor 16**

solina verde que para la súper y, en alguna gasolinera se da el caso de vender más la primera que la normal. La explicación para los empleados viene dada por cuanto que un coche con catalizador aprovecha siempre la visita al surtidor para llenar completamente el depósito mientras que los usuarios de gasolina con plomo no necesitan hacer tanto acopio de combustible.

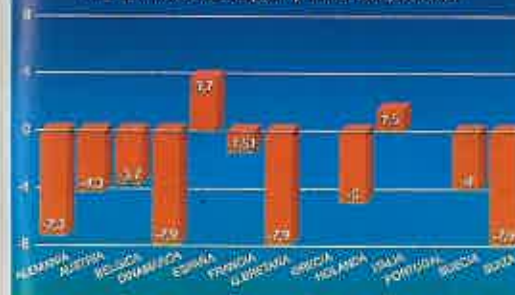
Muchas de las gasolineras visitadas disponían de mapas donde se indican los puntos de suministro de gasolina sin plomo. Próximamente aparecerá un nuevo mapa, en periodo de impresión, que actualizará tan importante cartografía para quien tenga que desplazarse dependiendo de estas gasolineras. En ellas, una pancarta anuncia la disponibilidad de este combustible, pero sería muy conveniente que



RED INSUFICIENTE.
Los surtidores de gasolina sin plomo son aún raros sobre nuestra geografía.

PRECIOS: SE PRIMA LA ECOLOGIA

(Diferencia entre el precio
de un litro de super y uno sin plomo)



DIFERENCIA DE CRITERIO.

Sólo en España e Italia la gasolina sin plomo ha sido más cara que la súper.

en los paneles indicadores de la proximidad de gasolineras también se anunciaría para evitar rodar con la angustia de no saber cuanto falta para el próximo surtidor.

Actualmente existen 245 puntos de suministro de gasolina sin plomo, a todas luces insuficientes en un parque que a partir de octubre se incrementará anualmente en miles de vehículos con catalizador. También son muy numerosas las ciudades de más de cien mil habitantes, donde los problemas de contaminación se hacen rápidamente constatables, que carecen de surtidores de gasolina sin plomo, un combustible especialmente adecuado para el medioambiente urbano.

En este sentido, los fabricantes han realizado al Ministerio de Industria varias peticiones que acompañen el importante esfuerzo tecnológico que ha supuesto la

Al contrario que en el resto de la CEE, la gasolina sin plomo no ha tenido en España ninguna, promoción administrativa.

investigación y desarrollo de los catalizadores. En opinión de Juan Llorens, Presidente de la Confederación Española de Automoción, para que la implantación de la gasolina sin plomo en nuestro país sea



efectiva hay cuatro puntos que deben cumplirse:

«- Que haya un tanque de suministro en todas las ciudades de más de 10.000 habitantes.

- Que exista una gasolinera con este combustible cada 25 kilómetros como máximo.

- Que se garantice una calidad mínima uniforme y un suministro regular.

- Debe haber un incentivo en el precio de dos o tres pesetas por debajo del precio de la Súper, y este descuento debe de hacerse de la parte correspondiente a los impuestos.»

Los petroleros de nueva implantación tras la desaparición del monopolio también alegan falta de predisposición por parte de la administración para favorecer el uso de gasolina sin plomo y generalizar su difusión. Es el caso de Agip, que en Italia posee 200 puntos de suministro de este combustible en las autopistas de aquel país y más de 5.000 en su red de carreteras. Con la inauguración de dos estaciones de servicio en España, la empresa italiana será una de las más importantes del sector presentes en la inmediata red de nuevas gasolineras. El Consejero Delegado de Agip España, Luigi Velani, opina que «Nuestra política de implantación de Estaciones de Servicio se propone entre sus objetivos que este producto sea de consumo mayoritario en España, vistas las innumerables ventajas que presenta en la protección del medio ambiente. No obstante, Agip España entiende que debería existir por parte de la Administración una política de incentivación al usuario, que permita la rápida difusión y empleo de esta gasolina, en sintonía con los demás países europeos».

Otro punto que se ha puesto de manifiesto durante este periplo en busca de la gasolina sin plomo ha sido la desinformación general de los usuarios al respecto. La Administración no ha realizado la más mínima campaña de divulgación, a lo que hay que sumar la disuasión automática que supone un precio tres pesetas más caro que el de la gasolina súper. Este gravamen resulta paradójico en un combustible que se quiere imponer por sus virtudes



CAMBIO INMEDIATO.

El final del monopolio ha sido definitivo.

anticontaminantes. El precio de refinado de la gasolina sin plomo es sólo ligeramente superior al de la que lleva este metal como antidetonante, y teniendo en cuenta que el precio resultante de los combustibles casi un 50 por ciento está destinado a impuestos, hubiera resultado factible promocionar la gasolina verde con un precio inferior. Algo que por otra parte está en vigor en todos los países de la Europa comunitaria con las deshonrosas excepciones de España y, en menor grado, Italia. En casos como el de Alemania, Dinamarca, Gran Bretaña o Suiza, el precio de la gasolina sin plomo premia a la ecología costando en todos estos casos siete pesetas largas de menos que la gasolina convencional. La ausencia de una política de concienciación ha llevado a una ignorancia generalizada en nuestro país, donde el usuario se informa en la propia gasolinera movido por su curiosidad sobre la gasolina sin plomo. Así descubre por ejemplo que los coches de menor ci-

OFERTA DE VEHICULOS CATALIZADOS EN ESPAÑA

FORD	OPEL
Fiesta CLX 3 p.	Vectra 4p. 2.000i 4X4
Fiesta CLX 5p.	Omega 3.000 24V
Escort Ghia	Senator 3.000 24V
Orion Ghia	
Sierra GL 4p.	PEUGEOT
Sierra GL 5p.	605 SV 3.0
Scorpio Ghia 4p.	605 SV 24
Scorpio Ghia 5p.	
MAZDA	RENAULT
MX-5	R-5 GTR 3 p.
MX-5 LSD	R-5 GTR 5 p.
RX-7	R-19 TXE 5 p.
RX-7 Turbo	R-19 Chamade TXE
RX-7 Turbo Cabrio	R-21 TXE 4 p.
	R-21 TXE 5 p.
	R-25 V6 I
	Espace TXE
MERCEDES	
300 SL	
500 SL	

lindrada de fabricación reciente están preparados para aceptar gasolina sin plomo reduciendo de forma importante la emisión de contaminantes. La diferencia de precio se hace aquí decisoria y todo queda en anécdota.

Con la próxima liberalización de precios en los combustibles, prevista inicialmente para este próximo mes de julio, también se contempla una reducción en el precio de la gasolina sin plomo para favorecer su consumo. Esta medida y la obligatoriedad de que todos los automóviles de más de dos litros comercializados a partir del mes de octubre (incluidos los usados importados) monten filtro catalizador, hará saltar a un primer plano la red de distribución de gasolina verde.

Como conclusión de este reportaje hablar de una infraestructura insuficiente en el suministro de gasolina sin plomo. Gracias a que la autonomía de los automóviles utilizados es importante y a una planificación del viaje atendiendo a los puntos de posible repostaje, resulta difícil caer en una avería total por falta de combustible. Pero en el caso de algún despiste, más frecuente cuando utilizamos el coche a diario por una zona determinada, se puede llegar a ver la luz roja de la reserva a muchos kilómetros de distancia del surtidor «verde» más próximo. Las diferencias de densidades en el número de gasolineras con gasolina sin plomo está claramente descompensado. Ha sido planificado atendiendo tan sólo al volumen local de la demanda y no a una cobertura efectiva de todo el territorio. Cuando el parque de automóviles con catalizador crezca en progresión aritmética a partir del próximo octubre, si no se remedia la carencia de surtidores ciertas zonas verán sus gasolineras congestionada por la demanda. En muchos casos por automovilistas que deberán realizar un importante desplazamiento cada vez que quieran repostar. ○

LAS PROVINCIAS IGNORADAS

Debido a la deficiente cobertura en que se halla España respecto al combustible libre del contaminante metal, hay dos casos extremos. Las provincias de Cuenca y Soria están exentas y desiertas de surtidores verdes. No sólo sus dos capitales sufren esta carencia sino que en toda la extensión de la provincia no hay distribución de este combustible. Para los conductores cuencenses o sorianos poseer un coche catalizado está casi vetado, cada vez que quieran repostar ten-

drán que desplazarse hasta las provincias limítrofes para tan cotidiana necesidad.

Aparte estas excepciones peninsulares, los casos de Canarias, Ceuta y Melilla son más extremos por su aislamiento marítimo. Contempladas por el monopolio de carburantes como fuera del ámbito nacional en su condición de mercados libres, carecen de suministro de gasolina verde y los petroleros allí instalados ignoran por el momento la próxima obligatoriedad de los catalizadores.

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.

Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.

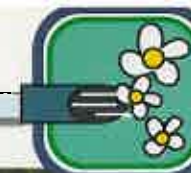


Bridgestone RE 71.
Estructura sin empalmes.
Altas prestaciones.
Diseño unidireccional.
Disponible desde 175/60 HR 13
hasta 335/35 ZR 17.



BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.



FORD SCORPIO V6 GHIA AUTOMATICO / PEUGEOT 605 SV 3.0

ALTO RENDIMIENTO

Se trata de dos sedanes de gran volumen, dotados de catalizador, precios similares, grandes prestaciones y un confort que colma cualquier exigencia. A pesar de ser versiones catalizadas, sus rendimientos se muestran de lo más satisfactorio.

La elección entre uno y otro vendrá dada por la propia personalidad del comprador.

VIRTUDES

- Amplitud
- Confort y equipo
- Facilidad de conducción

SCORPIO GHIA 2.9i
PRECIO: 4.207.303 PTAS.

- Consumo elevado
- Mando de luces incómodo
- Amortiguación muy blanda

DEFECTOS

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento general
- Motor elástico

PEUGEOT 605 SV 3.0
PRECIO: 4.643.687 Ptas.

- Dirección ligera
- Rueda repuesto de emergencia
- Tacto del embrague

DEFECTOS

SON dos automóviles de primera línea, dos auténticos grandes del asfalto que van a batallar con dureza en busca de un lugar bajo el sol; sus precios son bastante similares pero sus soluciones técnicas difieren casi de forma diametral. Enfrentados, la ventaja inicial es para el Peugeot 605 3.0 SV. Tratándose de un modelo de última hornada y presentando una línea especialmente acertada, destaca al lado del ya más conocido Scorpio, aunque sea la última versión sedán de tres volúmenes. Esta ventaja cronológica no afecta sin embargo al propio concepto del coche, una gran berlina hecha para viajar en las mejores condiciones.

Ambos coches llevan bajo sus capós delanteros motores de seis cilindros y tres litros de cilindrada. Su disposición en V ya predice un comportamiento con muchos bajos y gran elasticidad, como así ocurre. La mayor diferencia a nivel mecánico está en la caja automática del Scorpio, opción poco solicitada en nuestro país pero que convierte a estos coches en verdaderos «robots» al servicio del con-

ductor. En cuanto a facilitar la conducción, es el Ford quien hace todo lo posible. Aparte su eficaz caja automática dispone también opcionalmente de control automático de la velocidad mediante el cual, y por medio de dos pulsadores en los brazos del volante, se puede regular la velocidad de cruce a voluntad. Ello repercute muy positivamente en los consumos, algo elevados dada la cilindrada del Scorpio y el siempre más sediento cambio automático.

La personalidad del Peugeot 605 3.0 SV es distinta pero sin abandonar el concepto de gran rutero. Lo más destacable es un comportamiento sorprendentemente ágil para un coche de tonelada y media. La estabilidad en rectas o curvas de todo tipo es ejemplar y constituye sin lugar a dudas el punto fuerte de los 605. Además, la posibilidad de variar el tarado de la suspensión mediante un botón en el salpicadero y pasar a la posición «sport», aumenta aún más las posibilidades dinámicas del Peugeot. Sólo es criticable una excesiva asistencia de la dirección que, unida a un volante de grandes dimensio-

nes, la hacen imprecisa en maniobras rápidas. El Scorpio por su parte dispone de una caja de similar rigidez que su homólogo francés pero es mucho más blando de reacciones y acusa un mayor balanceo en los apoyos. Opcionalmente es interesante para el Scorpio montar el sistema de autonivelación, que incluye una barra estabilizadora, sobre todo para quien quiera aprovechar todo el caballaje del motor.

La vertiente más inquieta del Peugeot a la hora de rodar fuerte se trasluce también a la hora de comparar la respuesta motor. Mientras que en el Ford todo está pensado para conseguir una suavidad de marcha óptima, el 605 dispone de reacciones más nerviosas desde muy bajas revoluciones, lo que no quiere decir que el Ford se quede dormido en carretera y mucho menos en recuperaciones. Estas se hacen mucho más efectivas que en el Peugeot gracias al cambio automático. Sin embargo el Peugeot acelera rotundamente mejor y entonces es cuando se notan los 25 caballos de diferencia entre uno y otro coche. A la hora de demostrarlo, el francés no es demasiado discreto y su motor se hace oír sobre todo en altos regímenes. El Ford, por su parte, sin tener una sonoridad menor, presenta una mejor amortiguación de los ruidos mecánicos, primando sobre estos los aerodinámicos. En este apartado motor, el Peugeot presenta un tacto algo irregular en el embrague que estropea un poco la excelente respuesta a bajo régimen.

El consumo no plantea problemas a la hora de comparar este apartado entre uno y otro. El cambio automático cobra su tributo en forma de gasolina y esto se nota a la hora de repostar con el Ford. La comodidad de no tener que cambiar a lo largo de los kilómetros se traduce en más de tres litros en el consumo medio, algo común a todos los automáticos.

Habrà que esperar a la versión con este



tipo de cambio del 605 para ver como le afecta en su caso.

En cuanto a los interiores y al confort, poco hay que objetar a estos dos auténticos salones sobre ruedas. Las cuatro plazas son de gran amplitud y disponen de unos asientos a la altura del coche y de las circunstancias. Buen maletero, aireación irreprochable y un acabado de lujo son constantes en ambos modelos. En el Peugeot sería de agradecer un aire acondicionado más potente, sobre todo en las plazas traseras, y, en el caso de llevar el salpicadero de color crema, este produce deslumbramiento cuando hace mucho sol. Inconvenientes que se hacen más patentes en países cálidos como el nuestro.

Los distintos planteamientos del Scorpio y del Peugeot 605 sobre un mismo tema dan dos visiones sobre lo que debe ser viajar por carretera. Por un lado tenemos la suavidad, el tacto blando y la facilidad máxima de conducción en el Ford. Por otro lado tenemos la agresividad de comportamiento y la alegría de respuestas del Peugeot. El decantarse por uno o por otro será cuestión de estilo de conducción.

DISTINTA PERSONALIDAD

Mientras que el Ford muestra un balanceo más acusado en curvas y ama las rectas de buen firme, el Peugeot gusta de expresarse en carreteras tortuosas.





GASOLINA SIN PLOMO

FICHA TÉCNICA

	SCORPIO V6	605 SV 3.0
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Seis en V	Seis en V
Cilindrada (c.c.)	2.993	2.975
Árbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	145CV(107kw)/5 500	170CV(125kw)/5 600
Par máximo / r.p.m.	23,3mkg(228Nm)/3 000	24,5mkg(240Nm)/4 600
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Delantero
Caja de cambios	Automática 4 marchas	Manual 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	9,3 / 17,3 / 24,9	8,9 / 15,4 / 22,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	31,4 / 37,8	29,2 / 36,9
Embrague	—	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremall. asist. variable	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,6	3,3
Diámetro de giro (m)	10,4	12
FRENOS		
Delante	Discos	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí	Sí
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 15 x 6"	Aleación 6,5 x 15
Neumáticos	185 / 70 x 14	205 / 60 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1 315	1 415
Capacidad del depósito de combus	66	80



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	SCORPIO	605 SV 3.0
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	14,2	12,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	7,8	8,4
En conducción rápida	18,4	15,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	16,3	9,9
A 140 km/h de cruce	17,0	10,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,7	11,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	473	670

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO	SCORPIO	605 SV 3.0
(En metros)		
A 60 km/h	14,7	15,8
A 100 km/h	45,5	41,6
A 120 km/h	55,1	63,2

SONORIDAD

	SCORPIO	605 SV 3.0
Al ralentí	49,1	46,6
A 60 km/h	61,6	61,8
A 90 km/h	63,8	62,9
A 120 km/h	68	66,6
A 140 km/h	70,7	68,2

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

EQUIPAMIENTO

	SCORPIO	605 SV 3.0
Cuentarevoluciones	Sí	Sí
Marómetro de aceite	Sí	Sí
Termómetro de agua	Sí	Sí
Indicador carga de batería	Sí	NO
Ordenador de viaje	Sí	OP
Volante regulable	Sí	Sí
Paros antineblia	Sí	Sí
Aire acondicionado	Sí	Sí
Asiento conductor regulable en altura	Sí	Sí
Asientos regulables electrónicamente	Sí	OP
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	Sí	Sí/Sí
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	Sí
Elevavinas eléctricos (D/T)	Sí/Sí	Sí/Sí
Cierre centralizado	Sí	Sí
Cinturones de seguridad traseros	Sí	Sí
Asiento posterior divisible	Sí	NO
Paros regulables desde el interior	Sí	Sí

EL PODER DE LOS SEIS.

Los motores de seis cilindros que equipan el Scorpio y el 605 tienen estructuras similares pero comportamientos diferenciados.

PRESTACIONES

	SCORPIO	605 SV 3.0
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	198,6	218,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,9	16,9
1.000 m. salida parada (seg.)	33,0	30,8
0-100 km/h (seg.)	11,4	9,8
Metros recorridos	195	178
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	15,4	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	15,7	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	30,0	35,0
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	30,6	38,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,0	11,7
Metros recorridos	225	241
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	8,8	16,6

Si priman las largas rectas en carreteras de buen firme, el Ford Scorpio 2.9 Ghia Automático se convierte en un excelente aliado para realizar muchos kilómetros sin cansancio, pero si hay que afrontar trazados más sinuosos y con frecuentes cambios de ritmo, el Peugeot 605 SV 3.0

es excepcionalmente eficaz dentro de su clase, uno de los mejores coches del momento actual.

Respecto a equipo y confort, ambos modelos heredan lo mejor de sus marcas, ofreciendo pues un altísimo nivel que hace honor a su representación.



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.



VISION NE 50 c.c. P.V.P. Recomendado 170.000 Ptas.

VISION
HONDA



MOTUL con HONDA

HONDA



OPEL SENATOR 3.0 24 V FRENTE A PEUGEOT 605 SV 24 EN LA CUMBRE

El segmento alto se ha revolucionado a toda velocidad. Las tradicionales marcas alemanas se han encontrado con unos serios competidores en este campo, dentro y fuera de sus fronteras. Los 24 válvulas de Opel y Peugeot alcanzan las más altas cotas de prestaciones y lujo con unos precios contenidos frente a su elevada tecnología.

VIRTUDES

- Motor especialmente brillante
- Acabado muy cuidado
- Confort

SENATOR 3.0 24V
PRECIO: 5.472.783 Ptas.

- Desarrollos largos
- Recorrido del embrague
- Consumo elevado

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento dinámico
- Frenos eficaces
- Equipamiento

PEUGEOT 605 SV 24
PRECIO: 5.686.876 Ptas.

- Dirección ligera
- Tacto del embrague
- Marcha atrás difícil de meter

DEFECTOS

LO expuesto en la prueba anterior referido a la ventaja estética del gran francés, sirve igualmente al cruzar los aceros frente al buque insignia de General Motors. El llegar el último tiene sus ventajas y el 605 las ha sabido aprovechar, inspirándose incluso en unas formas de las que el Senator fue pionero. Las redondeadas y compactas líneas del Opel se han visto acentuadas en el Peugeot consiguiéndose una silueta aún más homogénea y de mayor agresividad.

El Senator también recurre a un motor de 6 cilindros y tres litros, pero esta vez en línea dispuestos longitudinalmente. Las culatas de ámbos han adaptado la técnica de las 24 válvulas, destinadas a mejorar la respuesta a elevados regímenes. En el caso del 605 y tomando como referencia a su hermano de culata con dos válvulas por cilindro, se ha conseguido aumentar sensiblemente la velocidad máxima y las aceleraciones, perjudicando sin embargo algo las respuestas a pocas revoluciones y a medio régimen. Para el Senator, el nuevo propulsor supuso el año pasado una revolución dentro del modelo, y se destaca por su suavidad y silencio de

funcionamiento. A ello contribuye muy positivamente el sistema Dual Ram de admisión variable. Al ralentí no se oye prácticamente y demuestra una ausencia total de vibraciones a cualquier régimen. Es probablemente el punto más destacable del alemán y tan sólo puede criticársele unos desarrollos que tienden a alargarse excesivamente para carreteras que no son rápidas y rectilíneas. El Senator se ha visto inicialmente perjudicado en su comercialización española a causa de venir a nuestro país catalizado desde un principio. Los meses transcurridos desde su presentación han traído ya la generalización de este sistema anticontaminante, pero hasta ahora el Opel ha tenido que luchar contra la reacción de los consumidores, todavía reacios a una técnica que encarece el coche, y a la desasistencia de combustible especial en España. Esto ha hecho del Senator y del Omega 3.000 dos modelos «bajo pedido» durante este tiempo de espera y ha redundado en favor del anterior Senator con motor de 12 válvulas. Toda una pena porque el nuevo motor que suple al veterano anterior seis cilindros es realmente notable en su respuesta y prestaciones. Perjudicado



todo la motricidad de la gran berlina en todo tipo de circunstancias. La dureza de la amortiguación puede regularse en tres posiciones dependiendo del ritmo de marcha y el estado de la carretera. A pesar de esta definitiva mejora, la particular eficacia del Peugeot 605 a la hora de afrontar las curvas, dejan al Opel Senator descolgado. Este resulta en comparación más perezoso y blando en sus reacciones sin llegar a plantear ningún problema en la conducción, pero es que el francés tiene su punto fuerte precisamente en este campo.

Ambos modelos poseen sistema de frenos con antibloqueo ABS y se revelan como muy seguros. Las mejores distancias de frenado son para el Peugeot, gravándose en el Opel un mayor peso que las alarga. Ello supone otro factor que se nota al mover el vehículo en carreteras sinuosas donde el francés se muestra más eficaz.

Peugeot ha hecho un esfuerzo muy serio en cuanto al acabado del 605. Se ha puesto a un nivel muy alto en calidades y diseño, pero el listón marcado por las marcas alemanas está todavía por encima. El Opel, con su nuevo tablero, sigue haciendo valer la impronta que ha caracterizado a los productos alemanes.

El equipo es en ámbos casos de lo más completo y no puede ponerse ninguna pega a un confort de lujo tanto en el alemán como en el francés. Todo lo dicho para las versiones de ámbos coches de doce válvulas sirve aquí al no variar ni su estética ni sus dimensiones interiores.

Estos dos grandes catalizados representan el máximo exponente de las berlinas en sus respectivas marcas. La sofisticación que representa la culata de 24 válvulas por cilindro no está tan justificada en el Peugeot, que no gana sobre el 605 SV 3.0 más que en altos regímenes, como en

en este sentido por los desarrollos del cambio, resulta más agradable que el 24 válvulas de Peugeot, siendo más progresivo en sus respuestas y más suave en su funcionamiento. Si en el 605 el tacto del embrague presenta esa particular falta de uniformidad en su funcionamiento (a lo que habría que añadir una persistente dificultad en el engranaje de la marcha atrás), en el Senator este órgano sigue la tónica «alemana» de un excesivo recorrido que se hace igualmente incómodo circulando por ciudad.

Gracias a su curva de potencia más plana y a sus largos desarrollos, el Senator gasta sensiblemente menos que el Peugeot, sin que tampoco pueda hablarse de un consumo económico en su caso. Sus autonomías, factor decisivo en un coche catalizado que rueda por España, son similares pese a cargar el Opel cinco litros menos y pueden cifrarse en 500 kilómetros largos. Distancia que puede considerarse «segura» para viajar sin preocupaciones, siempre que se tengan previstos los puntos de repostaje.

El nuevo Senator se distingue también por adoptar una nueva suspensión trasera de sistema multibrazo que mejora sobre



DUELO DE TITANES.

Representan a lo mejor de sus respectivas marcas y están cuidados al máximo. El Opel presenta un motor sobresaliente como arma principal y el Peugeot un comportamiento inusual en su género.





FICHA TÉCNICA

	SENATOR 24 V	605 SV 24
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del transversal
Nº de cilindros	Seis en línea	Seis en V
Cilindrada (c.c.)	2.969	2.975
Arbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	204CV(150kw)/6.000	200CV(147kw)/6.000
Par máximo / r.p.m.	27,5mkg(270Nm)/3.600	26,5mkg(259Nm)/3
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4 / 15,5 / 23,9	8,3 / 15,4 / 22,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	31,4 / 39,5	29,2 / 36,9
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	De bolas asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	3,3
Diámetro de giro (m.)	10,1	12
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí	Sí
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	6 x 15"	Aleación 7 x 16"
Neumáticos	205 / 65 VR 15	205 / 55 VR 16
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.510	1.460
Capacidad del depósito de combus	75	80



CONSUMOS

Datos en l/100 km	SENATOR	605 24 V
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	13,4	15,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	8,6	8,9
En conducción rápida	14,8	18,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	11,1	10,3
A 140 km/h de cruce	12,1	11,1
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,7	13,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	541	560

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	SENATOR	605 24 V
A 60 km/h	18,9	15,4
A 100 km/h	52,2	40,2
A 120 km/h	75,1	58,9

SONORIDAD

	SENATOR	605 24 V
A ralentí	45,3	51,5
A 60 km/h	58,8	61,8
A 90 km/h	62,2	63,2
A 120 km/h	66,1	66,2
A 140 km/h	67,5	67,9

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

EQUIPAMIENTO

	SENATOR	605 24 V
Cuentarevolucibles	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	NO
Ordenador de viaje	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	OP	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	SI
Retrvisor regulable electr. (cabeza)	SI	SI/SI
Mancho a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Controles de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO
Faros regulables desde el interior	SI	SI

GRANDES CORAZONES.

El seis cilindros en línea del Opel y el seis cilindros en V del Peugeot confieren mucho carácter a ambos modelos. El Senator se beneficia de un sistema Dual Ram que lo hace infalible a cualquier régimen.

PRESTACIONES

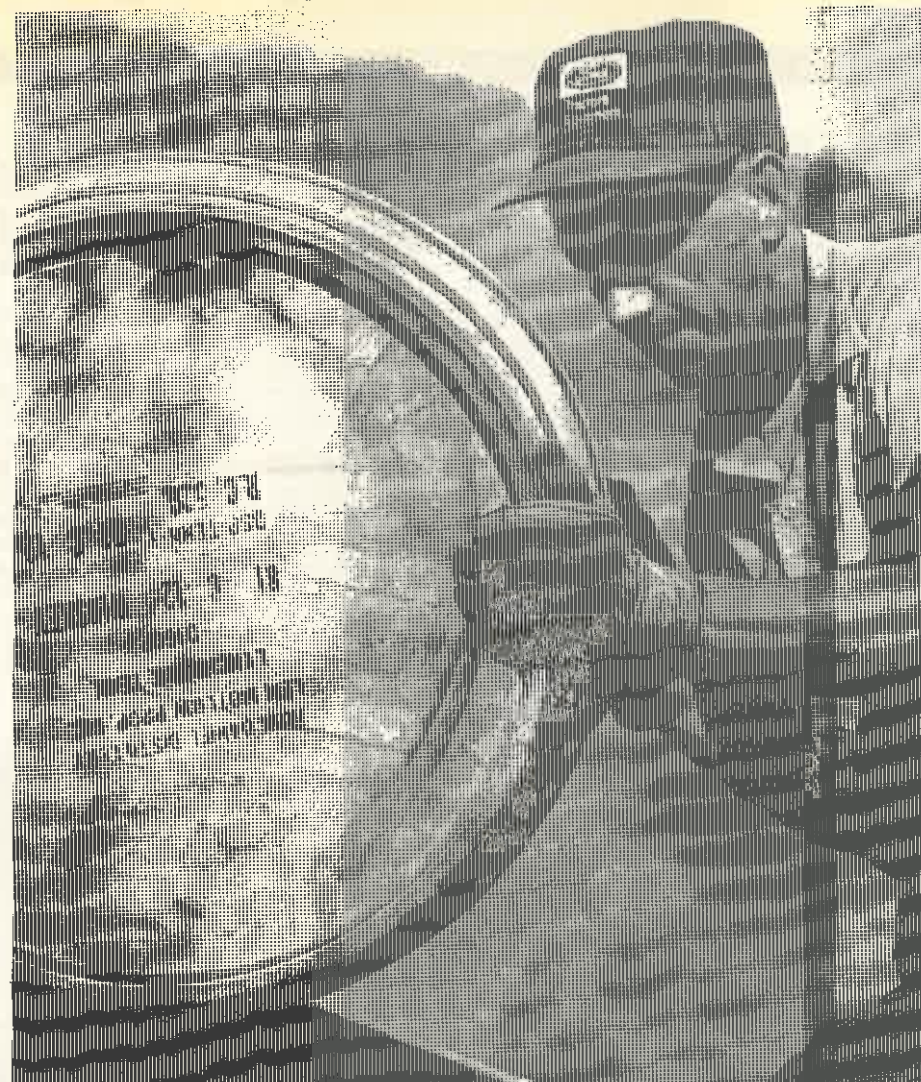
	SENATOR	605 24 V
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	232,8	228,9
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,3	16,3
1.000 m. salida parada (seg.)	29,1	29,1
0-100 km/h (seg.)	8,8	8,8
Metros recorridos	172	165
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,4	18,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,3	21,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,9	34,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,4	38,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,0	10,8
Metros recorridos	248	232
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	9,0	15,7

el Opel. Este recibió con el nuevo propulsor una importante cura de rejuvenecimiento a la que hay que sumar la suspensión multibrazo. El Opel hace un verdadero alarde de suavidad en su funcionamiento, mientras que el Peugeot ha-

ce otro tanto con sus innegables cualidades ruterías, ya puestas de manifiesto con la versión de 12 válvulas.

Juan Luis Soto

Fotos: José Robledo y José Antonio Díaz



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

EN LA DESTILERIA DE JACK DANIEL'S, subir un barril de whiskey requiere unas manos seguras y brazos fuertes.

Richard McGee tiene ambas cosas. Y es tan bueno "leyendo" un barril como cambiándolo de lugar. El texto de la parte superior del barril le informa sobre cuánto tiempo este especial whiskey ha permanecido en bodega.

Y sobre si tiene ya la edad suficiente para salir al mundo. Dicen que casi nada mejora con la edad. Pero, tras un sorbo de Jack Daniel's, va a descubrir una rara excepción a esta regla.



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

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

GUERRA EN EL MERCADO

TODAS LAS OFERTAS

Al igual que los grandes bancos, los fabricantes de automóviles se han lanzado, desde hace unos meses, a una guerra declarada de super ofertas. Ya no se trata del típico regalo de una alfombra, de un radiocassette o de que alguna empresa ofertase, medio camuflado, alguno de sus modelos. Ahora son todos los fabricantes, con sobrevaloraciones y descuentos de cientos de miles de pesetas (de hasta 250.000 pesetas), ofertadas así, sin rubor, con todas las letras y a toda página.

Lo malo de todo esto es que el mercado se enrarece aún más y el cliente se vuelve medio loco con tanta marca, tanto mode-

lo, tanta oferta y teniendo que recorrer un concesionario tras otro para ver cual le hace el mayor descuento o le abona más por su coche usado y al final siempre le quedará la duda de si el de al lado no le habría hecho una oferta mayor.

Vamos a intentar aclarar un poco este panorama y para ello, publicaremos con periodicidad un informe con las ofertas que las marcas ofrecen, haciendo, al mismo tiempo, un seguimiento de las mismas, porque en esto de las ofertas hay un poco de todo. Las hay que son auténticas; las hay que ya no se pueden considerar tales, sino una rebaja de precios encubierta. También puede tratarse de modelos ofer-

tados, un poco en plan de saldo, ante la inminente aparición de una versión más actualizada y, por último, puede ser una especie de oferta-gancho, el stock anunciado se acaba de terminar, pero... quedan versiones y modelos muy parecidos.

Nos encantaría llevar al cliente un poco de luz e información sobre este tema. De entrada recomendaríamos leer detenidamente también la letra pequeña de los anuncios, ya que en alguno se oferta un precio fantástico y un magnífico descuento en grandes titulares, como si se tratase de dos cosas distintas y en letra muy pequeña se dice que éste ya está incluido en aquel. ○

MARCA	MODELO	OFERTA	OBSERVACIONES
CITROEN	AX New York	Ahorro de 70.000 a 100.000 ptas y radiocassette gratis	Serie limitada y vehículos en oferta Serie limitada Serie limitada y vehículos en stock Serie limitada y vehículos en stock Serie limitada y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock
	AX Sport	Ahorro de 70.000 a 100.000 ptas.	
	AX Premier	Ahorro de 150.000 ptas y radiocassette gratis	
	BX Palmares	Ahorro de hasta 125.000 ptas	
	BX Premier	Ahorro de hasta 245.000 ptas	
	BX Premier D	Ahorro de hasta 250.000 ptas.	
	C - 15 Y C - 25	Ahorro de 55.000 a 200.000 ptas.	
FASA - RENAULT	R - 5	De 100.000 a 150.000 ptas menos (dejando el coche usado)	Este mes y vehículos en stock financiados a 2, 3, 4 años. Este mes y vehículos en stock financiados a 2, 3, 4 años.
	R - 19	Entrada única del 10% y sin cuotas hasta el 91. 100.000 ptas menos (dejando el coche usado). Entrada de sólo un 10% y sin cuotas hasta el 91.	
FORD	ESCORT Y ORION	Hasta 200.000 de ahorro (aunque no se deje el coche usado) o aire acondicionado gratis.	Hasta final de mes y vehículos en stock
PEUGEOT	205	Cuotas de 17.400 ptas / mes (56 pagos iguales)	Hasta final de mes. Entrada del 33 % (TAE 17,50 %). Hasta final de mes
	309	Cuotas de 23.700 ptas / mes (56 pagos iguales). Entrada del 33% (TAE 17,62 %)	
OPEL	CORSA	Descuento de 120.000 (excepto modelo Jaca).	Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock
	KADETT 4 puertas.	175.000 ptas de descuento (dejando el coche usado).	
	KADETT (gama)	125.000 ptas de descuento (dejando el coche usado). excepto Top, Dream y GSi 16 v.	
	TOP Y DREAM	Hasta 125.000 ptas de ahorro en equipamiento.	Serie limitada Hasta final de mes
	MIDI	125.000 ptas de ahorro.	
SEAT VW	MARBELLA	Ahorro de 100.000 ptas	Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock
	TERRA	100.000 ptas mas por el coche usado en sistemas leasing, 10% de descuento.	
	IBIZA DISCO	De 150.000 a 220.000 ptas de ahorro (dejando vehículo usado).	Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock Este mes y vehículos en stock
	IBIZA 1.5	Aire acondicionado gratis. Entrada del 10% y sin pagar cuotas hasta octubre	
	MALAGA	Aire acondicionado gratis. Entrada del 10% y sin pagar cuotas hasta octubre.	
	POLO COUPE	Ahorro de 100.000 ptas.	Hasta final de mes
	POLO TWIST		
FIAT	PANDA 1000 S FIRE	Techo abatible totalmente gratis	Hasta final de mes Hasta final de mes
	UNO (GAMA)	9.000 ptas / mes (durante el primer año) Entrada del 33%	
ALFA ROMEO	75 (GAMA)	Aire acondicionado gratis.	Hasta final de mes

Las ofertas son válidas para la Península y Baleares y no acumulables a otras promociones.

gsi

Motor Trade

LA INFORMATICA AL SERVICIO DEL CLIENTE

El sector de la automoción se mueve cada día más en mercados de alta competitividad. Las marcas más importantes lo saben y también son conscientes de la importancia de la informática a la hora de optimizar la gestión de sus productos y servicios. GSI Motor Trade es una empresa dedicada a posibilitar, por medio de paquetes informáticos, la consecución de una serie de elementos difíciles de conseguir por otros medios.

GSI Motor Trade ofrece una serie de productos entre los que hay que destacar un control del inventario de vehículos de ocasión, fundamental hoy en día para la agilización de los stocks de usados que tanto daño hacen a los concesionarios. Por su parte GSI también consigue por medio de sus bancos de datos y a raíz de una profunda relación con los concesionarios, un grado de transparencia en los costes de las reparaciones que, sin duda, favorece el grado de fidelidad del cliente hacia la marca, punto éste que GSI considera clave para una unión básica y homogénea de los concesionarios y la marca en pos del servicio al cliente.

SONOMETRO SC-10
CONTROL DE RUIDOS

La empresa Cesva acaba de conseguir del Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones de la Generalitat de Cataluña el certificado de clase 1 para uno de los sistemas que comercializan, se trata del sonómetro SC-10. Un aparato que dispone de la última tecnología en el campo de la medición de ruidos y que está completamente computarizado, lo que permite realizar la mediciones y procesos de una forma simultánea, pudiéndose consultar después de parar el proceso de medición, cada una de las funciones y sus máximos. Su empleo es ideal para el control acústico de sonorizaciones (nivel acústico en discotecas, fábricas, y oficinas, etc.), tráfico urbano, ruido ambiente, aislantes acústicos, control de calidad, medicina preventiva, contaminación acústica, etc.



EN POCAS PALABRAS

● RECORRER ESPAÑA EN OPEL

Durante la primera semana de este mes, Opel ha llevado a cabo una interesante oferta. Se trata de la posibilidad de disfrutar de un fin de semana dentro del periodo junio-octubre de este año en cualquiera de los hoteles que la cadena Meliá-Sol tiene repartidos por todo la geografía nacional. Para conseguir este fin de semana había que adquirir cualquiera de los modelos que Opel comercializa y que el coche elegido se encontrase en el stock. Continuando con Opel, la fábrica de Figueruelas, esta realizando otra oferta para la gama de furgonetas Midi. El comprador se beneficia de una rebaja de 150.000 pesetas simplemente con entregar su vehículo usado.

● DAF EN ALZA

Daf España, ha aumentado sus ventas en los primeros cuatro meses del año en un 55 por ciento con respecto al mismo periodo de tiempo del ejercicio anterior. Las ventas se han situado en un total de 1.608 unidades, de las que la mayor parte han correspondido a autobuses, situándose a continuación el segmento de furgonetas y el de vehículos pesados rígidos. Por otra parte Daf acaba de firmar un acuerdo con Renault, por el que ambas marcas se comprometen a desarrollar y fabricar una nueva generación de furgonetas. Las nuevas furgonetas serán construidas por Daf en la fábrica británica de Birmingham, mientras que Renault las producirá en la fábrica de Batilly. El presupuesto del proyecto excederá los 58.000 millones de pesetas.



● CITROEN DE LUJO

Citroën refuerza la gama de los XM con una nueva versión, se trata del XM 2.0i Luxe. Este nuevo modelo cuenta con el motor de 1.998 centímetros cúbicos y 130 caballos de potencia que se emplea en todas las versiones V6. El equipamiento de serie es completo, destacando el aire acondicionado, dirección asistida, volante regulable, sistema de calefacción con reglaje electrónico-automático de temperatura y flujo de aire, etcetera. El precio, franco fábrica más IVA es de 3.065.000 pesetas.

GUINDAS DE LA SEMANA

MADRID
POR 2.350.000 pesetas, los interesados en las berlinas deportivas pueden adquirir en Atasa que está en la Avenida de los Toreros número 18, un Ford Sierra Cosworth, tres volúmenes. El Ford se matriculó en 1988, es de color gris antracita y únicamente ha recorrido 20.000 kilómetros. La garantía que ofrece Atasa al comprador de este automóvil es de seis meses.



BARCELONA
EN Cataluña Motor que se encuentra situado en la Gran Vía de las Cortes Catalanas, número 140, tienen esta semana a la venta un utilitario, con características interesantes. Se trata de un Seat Marbella Special, matriculado a principios de este año. El Seat, tan sólo ha recorrido 1.000 kilómetros, es de color blanco y dispone de una garantía que cubre las averías durante un año. No dispone de ningún extra y cuesta 653.252 pesetas.



Tras 30.000 kilómetros el Opel Vectra GT ha mostrado una gran fiabilidad y robustez. Con este mayor kilometraje se busca que los resultados de este tipo de pruebas sean mucho más fiables.

CON el Opel Vectra GT iniciamos una nueva andadura en nuestras pruebas de fiabilidad, de 15.000 hemos decidido pasar a 30.000 kilómetros. La razón principal de esta decisión es muy simple, debido a la evolución de las mecánicas y a la resistencia de los materiales utilizados por los fabricantes de automóviles, en una prueba de 15.000 kilómetros prácticamente no había tiempo para detectar anomalías importantes y el desgaste en casi todos los casos era mínimo. Pensamos que con un recorrido de 30.000 kilómetros tenemos la ocasión de obtener datos muchos más acertados de la fiabilidad del coche.

En esta ocasión ponemos bajo la lupa a un modelo de carácter familiar con pretensiones deportivas, el Opel Vectra GT. Hemos optado por esta versión de la gama principalmente porque es la elegida por los usuarios que prefieren acercarse a

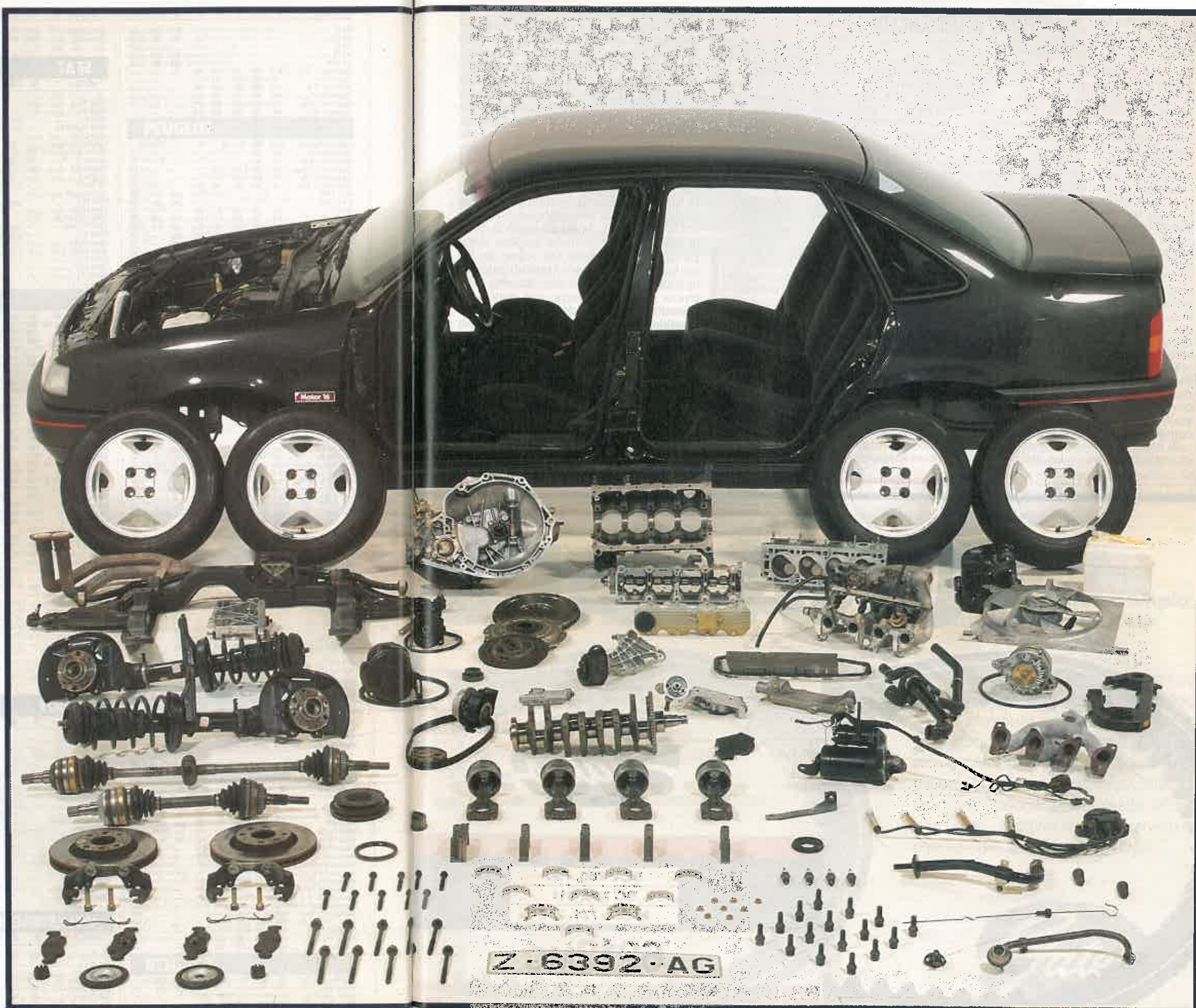
OPEL VECTRA GT A LOS 30.000 KM

ROBUSTEZ ALEMANA

este modelo. De los dos tipos de carrocería en que está disponible (cinco y cuatro puertas), nos hemos inclinado por la de cuatro por que es con diferencia la preferida por mayoría de los clientes de la marca. Después de someterlo a nuestra maratónica prueba, el Vectra GT ha salido airoso, dando muestras de una gran fiabilidad y robustez.

Desde el principio hasta el final de la prueba se intentó en todo momento darle al coche un uso similar al que le daría un usuario normal. Se circuló por todo tipo de carreteras y trazados. El mayor número de kilómetros se realizó por carreteras nacionales y en ciudad, y en menor medida en autopista. Para la realización de la prueba prácticamente intervino toda la sección de producto de la revista, alternándose al volante del coche varios conductores. Al final y después de analizar la opinión de cada uno de ellos se pueden sacar unas conclusiones muy claras. El confort de marcha es muy bueno, también está muy bien conseguida la postura al volante, aunque los conductores más bajos criticaron que era un coche pensado para personas altas, (esto es típico de los coches de origen alemán) lo más criticado a la hora de enjuiciar el confort general del Vectra GT fue que a partir de 3.000 revoluciones el motor era más ruidoso de lo deseado, pero a todos les encantó su buen rendimiento.

El comportamiento pasó con notable el examen a que fue sometido por los probadores de MOTOR 16. El coche se desen-



Una de las virtudes del Opel Vectra GT es la buena calidad de los materiales en que está realizado.

INFORME DE LUBRICACION

PARA realizar la prueba de 30.000 kilómetros del Opel Vectra GT se utilizó un sólo tipo de aceite, el Shell Helix 20 W/50, recomendado para este modelo por la marca de lubricantes americana. Siguiendo su colaboración con Motor 16, Shell España realizó un seguimiento técnico por medio de exhaustivos análisis en los laboratorios centrales de la marca en Francia de muestras de aceite una vez utilizado en el coche.

Los cambios de aceite se realizaron siguiendo las pautas marcadas por la marca de lubricantes, cada 10.000 kilómetros. También se controló rigurosamente durante toda la prueba que el nivel de aceite fuera el correcto. De los resultados obtenidos de las distintas muestras analizadas se obtuvieron los siguientes resultados.

1) Estudiando los contenidos de hierro, cromo, molibdeno y otros metales en suspensión podemos llegar a la conclusión de que el desgaste en el interior del motor, de las camisas y los segmentos es normal.

2) Por otra parte los desgastes de la parte baja del motor también se

pueden considerar normales. Se han detectado unos altos índices de plomo que no proceden del desgaste de las piezas, están originados por el antidetonante incluido en la gasolina.

3) La combustión a lo largo de la larga prueba de fiabilidad a que hemos sometido al Vectra GT ha sido correcta en todo momento y no se ha detectado una presencia significativa de combustible en el lubricante.

4) También han funcionado correctamente los sistemas de filtración y juntas. Esta conclusión se puede sacar al no haber encontrado niveles significativos de contaminantes.

5) El lubricante por su parte ha mantenido a lo largo de toda la prueba sus propiedades. Tanto su viscosidad como sus aditivos y poder detergente conservaron su nivel de eficacia.

Con todo esto se puede afirmar que el desgaste mecánico y la lubricación se mantuvieron dentro de unos límites muy aceptables. Los índices de contaminación también han sido siempre correctos.

vuelve perfectamente en cualquier terreno, permitiendo una perfecta utilización tanto en autopistas como en las más viradas carreteras de montaña. Las suspensiones por su parte ofrecen un buen compromiso confort/seguridad, mientras que los frenos son más que suficientes para detener el coche sin problemas y sin que acusen síntomas de desfallecimiento en situaciones límites. Además la unidad de pruebas estaba equipada con sistema antibloqueo de frenos, opción que ofrece la marca a un precio de 187.000 pesetas, y que se mostró muy eficaz. Con respecto a la caja de cambios la opinión general fue de que el selector era impreciso, con unos recorridos largos. Tampoco gustó la quinta velocidad que resultaba un poco larga. La dirección también fue objeto de las críticas más unánimes coincidiendo las opiniones en que tiene una excesiva asistencia y es muy directa, con muy poca desmultiplicación lo que la hace un poco sensible.

Por lo que respecta al interior todos los probadores coincidieron a la hora de afirmar que el acabado es bueno y dispone de una buena habitabilidad. El maletero también es amplio y a pesar de que el respaldo de los asientos traseros no es abatible tiene una buena capacidad de carga.

A lo largo de la prueba de 30.000 kilómetros el Opel Vectra GT aguantó perfectamente el trato a que fue sometido por los distintos conductores y no presentó



EXCELENTE FAMILIAR.

El Vectra GT es un familiar confortable, con una magnífica habitabilidad y un motor capaz de ofrecer una buenas prestaciones.

ningún tipo de problema, dando muestra de una gran robustez. Desde los primeros kilómetros el motor ya hacía gala de un excelente rendimiento y siempre a lo largo de la prueba mantuvo unas prestaciones muy similares. Por otra parte el consumo medio a lo largo de los 30.000 kilómetros fue de 8,25 litros, muy ajustado si se tiene en cuenta el tipo de conducción que se suele practicar en este tipo de pruebas, con una velocidad media un poco más alta que la que realizaría un conductor normal. El selector del cambio en

los kilómetros iniciales se mostraba un poco aspero, pero se fue suavizando con el uso siendo al final muy suave, aunque algo impreciso. También quedó demostrada la buena calidad de los materiales utilizados por General Motors en este modelo, que aguantó sin problema el severo trato a que fue sometido. Una vez realizados los 30.000 kilómetros de rigor, el coche pasó a nuestro taller para ponerse en manos de nuestros mecánicos especialistas que lo desmontaron por completo para analizarlo en profundidad.

ANÁLISIS

El Opel Vectra GT protagonista de nuestra primera prueba de 30.000 kilómetros se recogió en el Departamento de Prensa de General Motors. Angel Robledo, que es nuestro mecánico especialista se encargó de realizarle los primeros kilómetros con el fin de efectuarle un rodaje a conciencia, muy importante para asegurar una larga vida al motor. Con poco más de tres mil kilómetros se le cambió el filtro y el aceite, a partir de aquí se utilizó Shell

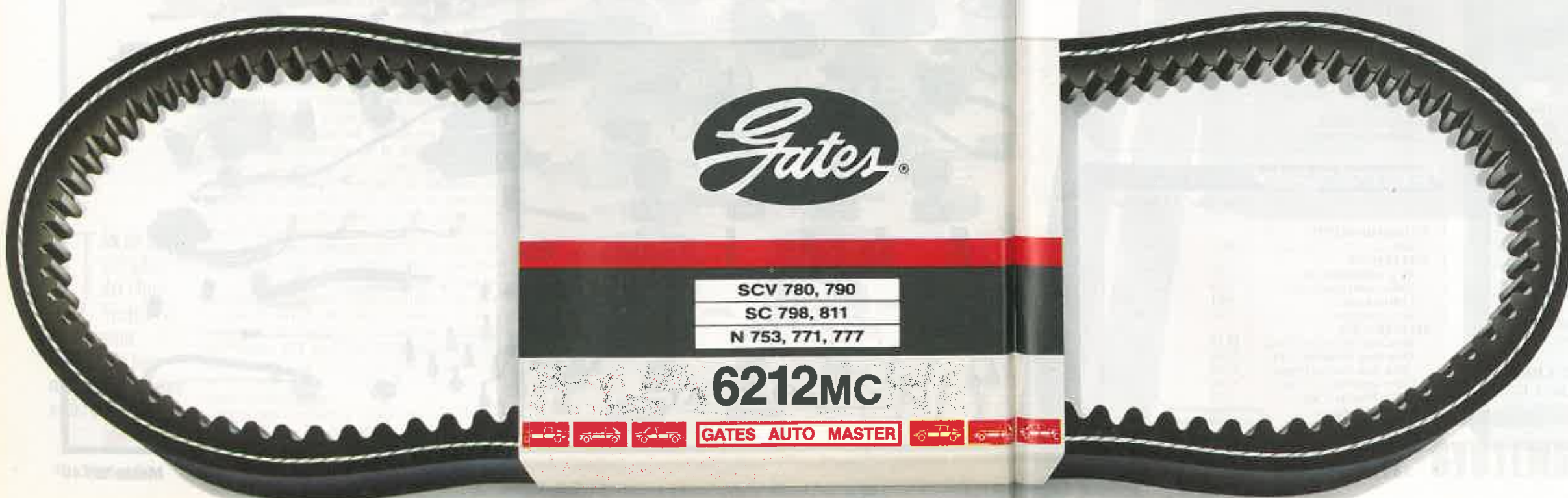
UNA PARA SIETE.

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.

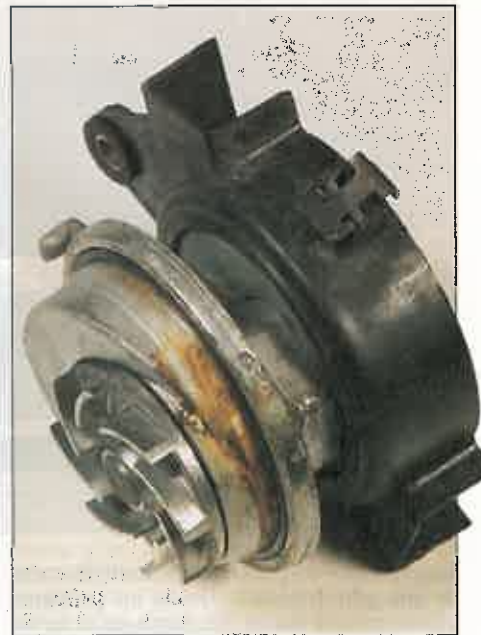


Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.



**BOMBA DE AGUA CON PERDIDA.**

Una de las piezas que mostraba algo de desgaste era la bomba de agua.



Helix 20 W 50, recomendado para este modelo por la marca de lubricantes americana. Tras esto se le dio un uso normal hasta que se llegó a los cinco mil kilómetros, momento en el que se midieron sus prestaciones y consumos con el Correvit. Las cifras obtenidas en este primer control fueron muy buenas, los consumos por su parte se mantuvieron dentro de unos límites razonables. A partir de aquí se le realizaron los correspondientes cambios de aceite, que se efectuaron religiosamen-

te cada diez mil kilómetros. A los 15.000 kilómetros se efectuó otro control con el Correvit y se pudo comprobar que las prestaciones prácticamente permanecían inalterables y que los consumos habían mejorado sensiblemente. Se siguió utilizando el coche en una conducción normal y a los 30.000 kilómetros pasó al taller donde se desmontó por completo.

Una vez desmontado el motor se pudo comprobar que presentaba un estado inmejorable, prácticamente sin desgaste,

buena prueba de ello es que a lo largo de la prueba el gasto de aceite fue nulo. Angel Robledo no dudó al afirmar que los materiales empleados en su elaboración eran de primera calidad. Por otro lado la compresión se mantuvo siempre homogénea en todos los cilindros durante los 30.000 kilómetros, al igual que los índices de contaminación que siempre arrojaron unas cifras mínimas.

En el sistema de transmisión se pudo detectar en uno de los palieres una holgu-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición ligera y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 129 CV(95 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 18,4 mkg (180 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,6 km/h. En 4ª a 1.000

rpm: 26,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson. Con amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente. Con amortiguadores de gas, muelles mini-block y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/60 VR 14. Llantas de acero, de 5,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.125 kg. Capacidad del depósito de combustible: 61 l.

CONSUMOS

Datos en l/100 km	5.000 Kms	16.000 Kms
CIUDAD		
A 30 km/h de promedio	10,53	9,14
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,47	6,42
En conducción rápida	12,34	12,52
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,45	8,62
A 140 km/h de cruceo	9,35	9,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,1	8,27
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	620	687

PRESTACIONES

	5.000 Kms	15.000 Kms
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	203,2	202,6
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,07	17,8
1.000 m. salida parada (seg.)	30,9	32,2
0-100 km/h (seg.)	9,81	11,4
Metros recorridos	161	196
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,15	18,69
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,61	20,81
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	33,08	34,22
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,86	38,46
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,35	10,56
Metros recorridos	261	294
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,27	14,04
Metros recorridos	370	393

EL MODELO A EXAMEN

Según los datos estadísticos a los que Motor 15 ha tenido acceso se pueden sacar unas conclusiones muy significativas acerca del modelo que nos ocupa en esta ocasión. Dentro de la gama Vectra el GT es la versión más vendida de todas, con un porcentaje que se aproxima al 35 por ciento del total de los Vectra vendidos. De los dos tipos de carrocería en que está disponible el Vectra GT, con cuatro y cinco puertas, la versión de cuatro puertas es la preferida con gran diferencia por los usuarios que se inclinan por este modelo. A la hora de estudiar el índice de ventas del Vectra con respecto a otros modelos de Opel comprobamos que el modelo de la marca que más se vende es el Kadett, significando para General Motors el Vectra un 11,5 por ciento del total de sus ventas.

Puestos al habla con concesionarios de la marca alemana de distintos puntos de España tras un sondeo hemos podido obtener el perfil del comprador del Opel Vectra y en concreto de la versión GT. Suelen ser personas de un nivel social medio-alto que van buscando un coche amplio y confortable. Por el GT se inclinan principalmente matrimonio jóvenes del mismo status social, que además de un coche de carácter familiar quieren que tenga unas prestaciones y un comportamiento deportivo.

Los colores preferidos por los clientes del Opel Vectra GT son el blanco, negro metalizado y rojo brillante. Normalmente a la hora de elegir su coche no suelen pedir muchos extras, los más demandados son el aire acondicionado, ABS y pintura metalizada. En menor medida piden computadora de a bordo, techo solar y llantas de aleación.

**MAS DESGASTE DEL HABITUAL.**

Una vez desmontado el coche, en un palier se pudo comprobar un desgaste excesivo, provocado según nuestros técnicos a causa de un defecto de fabricación.

ra más grande de lo habitual, nuestros mecánicos piensan que es debida a un defecto de fabricación más que al desgaste ocasionado por el propio uso. Otro elemento que presentaba desgaste era la bomba del agua en la que se detectó una pequeña fuga que, de momento no era alarmante, ya que en el nivel del depósito prácticamente no se apreciaba que bajase el nivel. El embrague se mantenía prácticamente perfecto, el desgaste del

disco estaba dentro de unos márgenes aceptables, que le garantizan una vida de algo más de cien mil kilómetros, duración normal en un embrague bien cuidado. El sistema de frenos aguantó muy bien la prueba; el líquido prácticamente no había perdido efectividad y los discos presentaron un desgaste mínimo. Los delanteros que son autoventilados tan sólo perdieron unas décimas, mientras que los traseros no se desgastaron nada. Las pastillas delanteras por su parte, de 11 milímetros que tenía de espesor el material de fricción al principio se quedó reducido a 4 milímetros, lo que nos indica que podían aguantar algunos kilómetros más. Las traseras se desgastaron menos y de 10,5 que median al principio tan sólo perdieron tres milímetros al final de la prueba. Un

No te pesará



30 W. + 30 W.

Toma para Compact Disc.

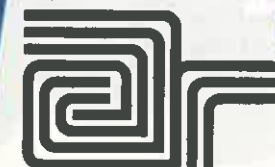
Auto-reverso.

24 Memorias.

Pre-set scan.

Sistema disuasorio anti-robo (Regleta extraíble).

(Patentado por A. R. SYSTEMS).

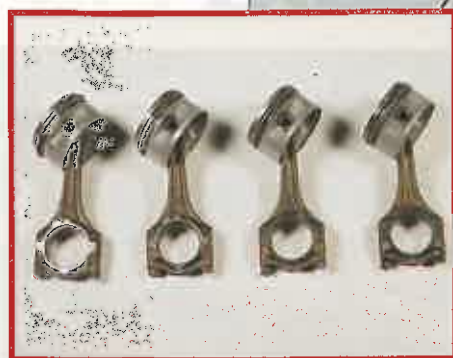
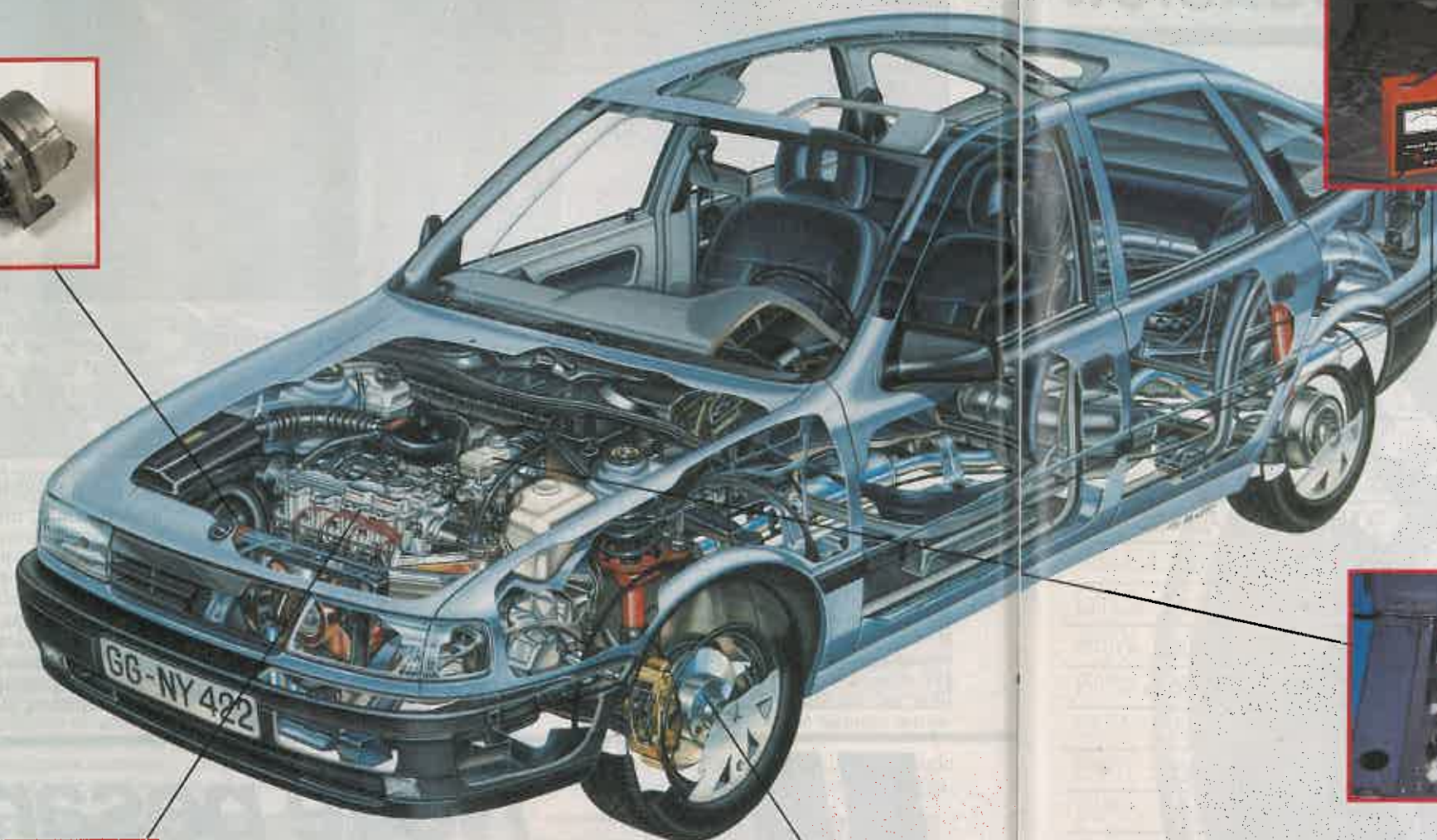


A.R. SYSTEMS®

MADRID: Miguel Fleita, 12 - Teléf. (91) 754 46 65 - 28037 Madrid
CATALUÑA: Juliá Comercial, París, 145 - Teléf. (93) 430 66 36 - 08036 Barcelona

**ALGUNAS VIBRACIONES.**

Una excesiva holgura en un tensor del alternador era la causante de unas molestas vibraciones.



PERFECTO. Todos los elementos del interior del motor al final de la prueba presentaron un desgaste mínimo.

elemento que presentaba desgaste era un tensor del alternador, que a consecuencia de una excesiva holgura producía vibraciones que más que peligrosas eran molestas.

El Opel Vectra GT estaba equipado con unos neumáticos Uniroyal en medida 195/60 R 14, que tuvieron un desgaste normal. Los delanteros nuevos tenían un dibujo de 8 milímetros de profundidad, a los 30.000 kilómetros estaban al límite de uso, esto es normal ya que los neumáticos hoy en día vienen teniendo esta duración. Los traseros por su parte estaban a medio uso y por lo tanto eran perfectamente utilizables todavía.

CONCLUSION

Tras nuestra prueba de 30.000 kilómetros y posterior análisis de los diferentes elementos, el Opel Vectra GT ha salido airoso. Se le puede considerar sin ningún inconveniente un buen coche familiar, con una gran habitabilidad y capacidad de carga del maletero, que dispone de un motor capaz de ofrecer unas prestaciones muy honestas y con un excelente comportamiento, siendo perfectamente utilizable en cualquier tipo de carreteras.

Una de sus grandes virtudes es la calidad de los materiales que ha empleado el fabricante en su realización, que contribu-

**FRENOS EFICACES.**

El sistema de frenos se comportó en todo momento a la perfección. Las pastillas y discos tuvieron un desgaste normal.

**POCO CONTAMINANTE.**

Los índices de contaminación se mantuvieron dentro de unos márgenes muy buenos, nunca fueron superiores al 0,5 por ciento.

**SIEMPRE EN EL VERDE.**

El líquido de frenos según el aparato con el que se midió se mantuvo en todo momento dentro de unos límites correctos.

OPINION DE LOS PROBADORES

CON este cuadro pretendemos resumir en unos apartados muy específicos, que son los más importantes del coche, las conclusiones finales de cada uno de los conductores que han participado en la prueba de 30.000 kilómetros del Opel Vectra GT. A lo largo de todos estos kilómetros el coche ha pasado por varias manos y han tenido ocasión de conducirlo personas muy diferentes entre sí y por supuesto con puntos de vista muy distintos, desde conductores jóvenes poco experimentados pasando por mujeres y un jubilado.

CONFORT	7,5	El confort de marcha es alto. La postura al volante es buena, pero favorece a los conductores más altos. La sonoridad a partir de 3.000 rpm es elevada.
COMPORTAM.	7,8	Las suspensiones tienen una buena relación confort/comportamiento. Goza de unas prestaciones suficientes para una berlina de este tipo.
MECANICA	7,5	El motor tiene un rendimiento sensacional. La caja de cambios tiene unos desarrollos finales un poco largos. Los frenos son muy eficaces.
INTERIOR	7,5	El equipamiento está bien, y el acabado es bueno, pero con algún detalle que se puede mejorar. La habitabilidad es buena y el maletero amplio.
CONSUMO	7,1	Las cifras de consumos fueron a lo largo de la prueba bastante ajustadas, incluso circulando a velocidad elevada.
FUNCIONALIDAD	7,3	Los mandos en general están bien situados. La visibilidad es buena. Lo más criticable es la deficiente ventilación trasera.

yen a que el usuario pueda utilizar el coche durante un número elevado de kilómetros, teniendo que limitarse tan sólo a realizarle las revisiones rutinarias y cambios de aceite en los intervalos que recomienda la marca.

M. Madrid y V. Fernández
Fotos: Equipo de fotografía

EL CAMINO MAS COMODO HACIA SU MERCEDES CONDUCE A S.A.C.A.I.



2.000 m² de exposición en pleno centro de Madrid
y lleno de facilidades...

- FACILIDADES DE ELECCION: Toda la gama de turismos Mercedes a su vista.
- FACILIDADES DE COMPRA: Los mejores programas de financiación.
- FACILIDADES DE CAMBIO: Su vehículo tendrá la máxima valoración.

Si ha pensado en un Mercedes...
S.A.C.A.I. es el mejor camino

VENTAS DE VEHICULOS NUEVOS:
Alcalá, 101. Tel.: 435 11 83
VENTAS VEHICULOS OCASION:
Núñez de Balboa, 3. Tel.: 435 08 53

S.A.C.A.I.





SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

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	Bertolin
Ford	Sierra 2.0	1986	Air. Aco.	950.000	Bertolin
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	Hispamóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1987	Full Equip.	4.000.000	Hispamóvil
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

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**

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

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M-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	Sánchez Motor
Mercedes	300 D	1985	Full Equip.	1.200.000	Sánchez 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

MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE, S. A. Avda. Montes de Sierra, 29. (Pol. Ind. Ctra. Amarilla). Tel. 467 62 90. **SEVILLA**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantio-Majad, Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**

REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asima, 4. P. I. San Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. Madrid-Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR Ctra. Nacional II, Madrid-Barra, Km. 32.300. Tel. 882 17 35. **MADRID**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Ayda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VELOMOVIL, S. A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

A finales de los años 50, Maserati la marca italiana del tridente vivía momentos de gloria y también de penuria económica. En este agitado ambiente nace en la fábrica de Modena el Birdcage (Jaula de pajarero). Un modelo cuya historia es breve pero intensa y que logró en poco tiempo una aureola que aún envuelve su nombre.

MASERATI BIRDCAGE

EL CANTO DEL RUISEÑOR

EN 1957 Maserati gana su primer y único Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con el gran Fangio como piloto. Corrían buenos tiempos para la empresa que Adolfo Orsi comprara años antes a los hermanos Maserati, pero 1958 sería catastrófico para el Grupo Orsi, principalmente a causa de la venta de máquinas a Argentina, que nunca cobraron.

Con la intervención del Estado Italiano se pagaron las deudas, pero Maserati solo podía permitirse fabricar coches de competición para los clientes y el stock de piezas de recambio se vio reducido al mínimo. Mientras, el ingeniero jefe, Giulio Alfieri veía con desesperación la imposibilidad de diseñar un coche competitivo con los escasos recursos económicos dis-

ponibles. En 1954 Jaguar había introducido en la competición el nuevo concepto de chasis monocasco, con el modelo D. Pero en la región de Modena no había industria aeronáutica, por lo que la experiencia y los materiales para la construcción de este tipo de chasis no existían.

LA JAULA DEL PAJARO.
El revolucionario entramado de tubos de diversos tamaños y diámetros, fue la genial solución de Giulio Alfieri para enfrentar con éxito al Maserati a sus más modernos y potentes competidores. Algunos como el Jaguar provistos de chasis monocasco,

Descartada la hipótesis de la fabricación de un monocasco ligero, la única alternativa factible era utilizar la experiencia con chasis multitubulares. Existía otro condicionante, la utilización del motor de 2 litros, el ya experimentado 200 SI, no muy potente y poco fiable. Para compensar la poca potencia se hizo indispensable el diseño y construcción de un chasis muy ligero, buscando una favorable relación peso/potencia, que permitiera un enfrentamiento satisfactorio con los Ferrari 250 GT, los Porsche RSR, los Aston-Martin y otros míticos deportivos de la época.

El problema era de difícil solución, pero Alfieri una noche de octubre del 58 tu-

vo una idea genial: sustituir los gruesos y pesados tubos de un chasis multitubular convencional, por una estructura compuesta por casi doscientos pequeños tubos, con un diámetro que oscilaba entre 10 y 15 mm, cuyo entramado semejaba una jaula, de ahí su nombre: «Birdcage». Al bajo peso del conjunto se unía una resistencia torsional muy superior a todo lo realizado anteriormente en Maserati. La suspensión delantera derivaba de la del 250 F de Fórmula 1, con dos triángulos superpuestos y muelles helicoidales con amortiguadores telescópicos Koni. En la parte posterior un eje de Dion y amortiguadores telescópicos. El motor del Tipo 60, del proyecto inicial, era un 4 cilindros de 1.990 centímetros cúbicos, con dos válvulas por cilindro que conseguía 200 caballos a 7.800 revoluciones. Para mejorar la aerodinámica el motor se colocó inclinado lateralmente a 45°.

Se diseñó una carrocería, tal vez poco elegante, pero muy eficaz aerodinámicamente. Esto permitía un buen apoyo en curvas sin penalizar la velocidad punta (cerca de 270 Km/h en el T60, después 285 para el T61 y 300 Km/h para la versión aerodinámica de Le Mans).

El entusiasmo crecía en la fábrica de Modena y en diciembre de 1958 se dio el

El difícil entramado de casi doscientos tubos constituían un chasis que semejaba una jaula, de ahí el nombre: Birdcage.



visto bueno para la fabricación de una pequeña serie, bajo la dirección de Omer Orsi hijo del dueño del grupo y responsable del departamento de competición. Pronto llegaron los primeros encargos y el mercado americano absorbió casi totalmente las 22 unidades previstas.

Los 200 caballos del motor de 2 litros no parecían suficientes para enfrentarse con éxito a la fuerte competencia y Orsi y Alfieri decidieron montar un motor de 3 litros. Nació así el Tipo 61, con una mecánica de 2.890 centímetros cúbicos que proporcionaban 250 caballos a 6.800 revoluciones por minuto, con sólo 30 kilo-

gramos más de peso que su predecesor. Las pruebas las realizó el ya consagrado Stirling Moss y los resultados fueron altamente satisfactorios.

Este hecho lleva a Orsi a reconsiderar la participación directa de Maserati en competición y el mismo Moss hace el debut oficial con el T 60 en una prueba de Sport en Rouen, venciendo sorprendentemente a toda la armada de Lotus 15. Estaban en julio y la temporada de Sport tocaba a su fin. Todos los esfuerzos se encaminaron a la preparación de la temporada 60, con la puesta a punto y la entrega de los Tipo 61 a los equipos privados que iban a representar a Maserati en las pruebas de todo el Mundo.

El equipo Camoradi (Casner Motor Racing Division) fue



lo que más contribuyó al éxito del modelo: iniciaron el Campeonato con el prototipo 2451 (T 60) convertido en T 61. El equipo de Lloyd Casner, con Dan Gurney y Masten Gregory como pilotos, estuvo en cabeza de la prueba inaugural, los 1.000 Km de Buenos Aires, hasta la rotura de uno de los amortiguadores traseros. En la siguiente prueba, el G. P. de Cuba en La Habana el Team Camoradi alineó un novísimo T 61 para Stirling Moss que venció con sorprendente facilidad.

Esta primera victoria convierte al equipo en representante semioficial de la marca del tridente. Se presentan en las 12 Ho-

PURA ARTESANIA.

Al desnudo, se aprecia el enorme trabajo de precisión que conlleva tanto la fabricación del chasis como el subchasis y el soporte de la carrocería.

LA HABANA 1960. Salida en tromba de Stirling Moss en el Gran Premio de Cuba a los mandos del nuevo Tipo 61. Finalmente se impuso a sus rivales con sorprendente facilidad.



UNA HISTORIA EFÍMERA DE GLORIA



DESDE su primera aparición en una prueba oficial de Sport en julio de 1959 en Rouen, el Birdcage demuestra su acertado diseño venciendo, conducido por Moss. Después los éxitos se alternan con estrepitosos fracasos como la participación en las 24 Horas de Le Mans de 1960. Durante la temporada del 60 se consiguieron victorias en Cuba y Nurburgring y en muchas carreras de menor relevancia. Fue una historia efímera pues sus sucesores no pudieron recoger el relevo.

LE MANS 1960. En la larga recta de Hunaudieres el Maserati de Masten Gregory consiguió batir el record de velocidad punta y la vuelta rápida rodando en cabeza antes de verse obligado a retirarse.

NURBURGRING 1960. La primera victoria en una gran clásica, los 1.000 Kilómetros. El equipo que formaban Moss y Gurney venció a los mandos de un T 61. Gregory y Munaron finalizaron en el quinto puesto completando una magnífica actuación.

BUENOS AIRES 1961. Los 1.000 Kilómetros vieron por primera vez al Birdcage mandar en una prueba en la temporada 60. Al año siguiente Gurney aparecía con el nuevo Tipo 63 que no tuvo éxito.

EL VICTORIOSO. Esta era la decoración del Birdcage del Team Camoradi, vencedor en varias pruebas del Campeonato del Mundo de Sport. Destaca lo estilizado de sus líneas que ofrecen sin embargo un conjunto super compacto.

ras de Sebring con tres coches. Uno de ellos no llegó a tomar la salida por rotura del motor en los entrenamientos y debido a la falta de piezas de recambio. El prototipo 2451 conducido por Gregory y Shelby se retiró en la tercera vuelta, y el coche de Moss y Gurney tuvo que retirarse cuando rodaba en cabeza. Orsi y Alfieri no se desanimaron y ayudaron a Casner a presentar el «viejo» 2451 en la Targa Florio. Con la caja de cambios y el motor reforzados Maglioli y Vaccarella no tuvieron dificultades para hacerse con el control de la prueba. Pero la suerte parecía rehuir al equipo, una piedra perforó el depósito de gasolina y debieron abandonar.

No conforme con lo ocurrido en Sici-

**EL PROTOTIPO.**

En 1959 se efectuaron las primeras pruebas con el T 61. Para ello se confió a uno de los mejores pilotos de la época, Stirling Moss, que después demostraría la competitividad de este modelo.

lia, Omer Orsi entrega dos nuevos T 61 a Casner para los 1.000 Km. de Nurburgring. Con Moss y Gurney el Birdcage vence por fin en una gran clásica. Gregory y Munaron completaron el triunfo con un honroso quinto puesto. En la fábrica de Modena estaban contentos, en Europa y América las victorias de clase y absolutas se sucedieron durante 1960, el Tipo 61 parecía destinado a una larga y gloriosa existencia. Pero la temporada concluyó con malos auspicios. La inscripción en Le Mans de tres coches con aerodinámica adaptada a la larga recta de Hunaudières, fue un fracaso completo. La obtención de la vuelta rápida y de la máxima velocidad

punta resultaron un leve consuelo.

El mismo genio creativo que concibió el Birdcage, dictó también su muerte. Alfieri, en vez de perfeccionar el modelo, soñaba con su sucesor. En 1961 surgió el Tipo 63, también con chasis multitubular, pero con el motor en posición central trasera. El nuevo prototipo equipado con motores de cuatro o doce cilindros sería poco fiable, muy complicado de conducir y difícil de poner a punto.

Casner, con serios problemas financieros, obtuvo de Orsi a crédito un Tipo 61. Camoradi regresó a Nurburgring para los 1.000 Kilómetros, con el antiguo Birdcage. Bajo un tremendo temporal, Gregory y Casner condujeron el coche, tras múltiples dificultades, hasta una nueva victoria. Su posterior participación en las 4 Horas de Rouen, se saldó con otra victoria. Sería el canto del cisne. Significó el fin de los motores delanteros en las competiciones de Sport y también del chasis multitubular, sustituido por los modernos y ligeros monocascos. Durante años los T 60 y los T 61 continuaron logrando victorias en las pruebas locales.

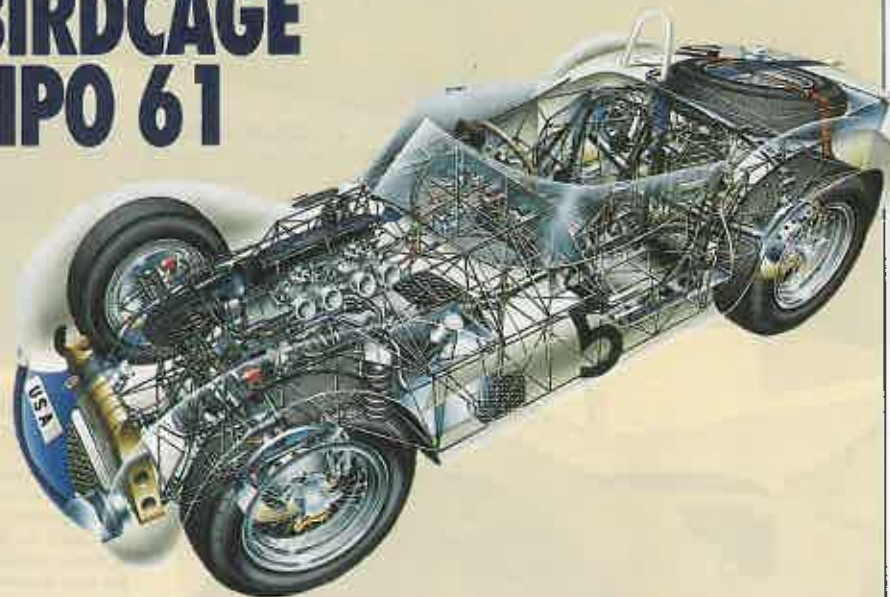
Hoy el Birdcage es un símbolo de una época en que las carreras de Sport se nutrían de hombres y máquinas alimentados por el «fuego sagrado» que llevaba a sobrepasar los límites de la dificultad.

Texto e ilustraciones: Antonio Eiras
Fotos: Bernard Cahier

El Birdcage es el símbolo de una época en la que pilotos e ingenieros luchaban por sobrepasar los límites de la dificultad.

**EN EXCLUSIVA
PARA LOS LECTORES
DE MOTOR 16**

LITOGRAFIA DEL MASERATI BIRDCAGE TIPO 61



Coincidiendo con la publicación del artículo del Maserati Birdcage tipo 61, Motor 16 ofrece en exclusiva a sus lectores la posibilidad de adquirir uno o varios ejemplares de una serie de litografías de la radiografía realizada por Antonio Eiras.

Impresas a cuatro colores, en papel couché semimate de doscientos cincuenta gramos, las litografías tienen unas medidas de 670 x 450 milímetros.

En total se ha realizado una serie de doscientos ejemplares, que han sido numerados y firmados por el autor. De esta manera, cada litografía se convierte en una obra de arte personalizada y única.

Si usted está interesado en la obtención de esta insuperable obra, rellene el cupón adjunto y envíelo a la siguiente dirección:

MOTOR 16
(Litografía Maserati)
Calle Hermanos García Noblejas, 41
28037 Madrid

Ruego me envíen ☐ litografía(s) del Maserati Birdcage al precio de 5.000 pesetas cada una, incluidos gastos de envío.

Nombre y apellidos.....

Domicilio.....

Teléfono.....

Adjunto envío talón bancario a nombre de Carusa-Motor 16 por el importe correspondiente.



El último componente de la gama Alfa 75, el modelo 1.6 IE, llega al mercado español con dos argumentos contundentes: su suavidad de marcha y su precio, próximo a 1.900.000 pesetas, imbatible para un coche de su potencia y categoría.

ALFA 75 1.6 IE

ALEGRIA SIN EXCESOS

LOS familiares medios del constructor italiano han llamado siempre la atención por la exuberancia de sus mecánicas, por la energía casi brutal de sus motores pero el 75 1,6 IE se sitúa en el campo opuesto. El modelo más joven se dirige a un usuario tranquilo que aprecia la reducción de consumos conseguida sin sacrificio de las prestaciones.

El nuevo 75 saca a la luz un motor que combina soluciones veteranas con retoques innovadores, un motor que responde al acelerador con alegría pero sin violencia, con un ritmo que musicalmente podría traducirse por «allegro ma non troppo», suficiente para seducir a los usuarios amantes de la comodidad.

El venerable cuatro cilindros Alfa de

1,6 litros de cubricaje, todo un clásico de la mecánica, entra en la década de los noventa provisto de un sistema de distribución variable bien apoyado por una central electrónica que rige el funcionamiento del encendido y de la inyección de carburante. El resultado final sorprende por sus buenos modales; los ciento siete caballos entran en escena con la discreción de los mejores «cartujanos» y no producen ni tirones ni traqueteos aunque si generan más ruido del deseable. Son caballos pacíficos, que tiran con poca fuerza si el motor gira a menos de tres mil quinientas revoluciones por minuto. La raza de carreras, la

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Consumos ajustados
- Precio de impacto

ALFA 75 1.6 I.E.
PRECIO: 1.915.482 PTAS.

- Dirección lenta y dura
- Moto ruidoso
- Tacto esponjoso del freno

DEFECTOS

CON NOBLEZA.

El comportamiento del Alfa 75 más joven es noble y da confianza a la persona sentada ante sus mandos.

Las cosas se complican un poco en suelos deslizantes. El eje trasero muestra su nerviosismo.



energía Alfa se reserva para los conductores con el pie derecho más pesado, para los conductores que presionan el acelerador con insistencia hasta ver las seis mil/siete mil revoluciones en el tacómetro.

Este motor funciona, en definitiva, como un motor de dieciséis válvulas: se muestra perezoso a regímenes tranquilos para liberar toda su energía en medio de un sonido deportivo en cuanto supera las cuatro mil revoluciones.

La gestión electrónica del conjunto permite avanzar casi al paso de una persona en cuarta o en quinta sin que el motor

muestre el menor enfado; esa buena voluntad mecánica se pone de manifiesto también en las maniobras de adelantamiento, maniobras que se solucionan con facilidad sin recurrir a la tercera salvo en situaciones muy apuradas.

El cambio del 75 es bastante preciso pero las distancias entre las diferentes posiciones son demasiado largas y la primera sigue mostrando su rebeldía en cuanto el conjunto alcanza una temperatura de funcionamiento algo elevada. El carácter bastante alegre de la transmisión, refuerza las posibilidades del motor. Las aceleraciones del 75 1,6 IE son honestas sin ser fulgurantes y la velocidad punta, superior a los ciento ochenta por hora, no admite crítica.

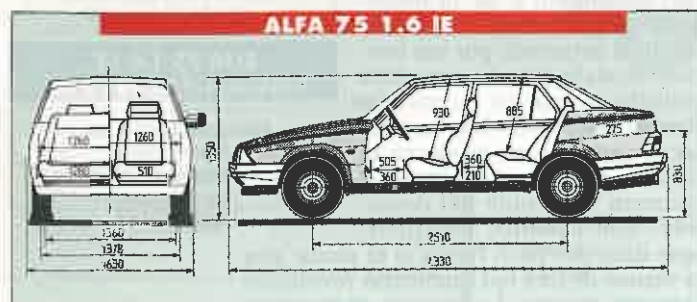
CONFORT.

El Alfa 75 1,6 IE hace gala de un interior muy acogedor. Los asientos son cómodos y tienen buena forma anatómica. El cuadro de mandos se lee de un sólo vistazo y es muy completo.



La dirección si admite mejoras. Es lenta ya que se necesitan más de tres vueltas y media de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro, además de exigir unos buenos músculos sobre todo en las maniobras de aparcamiento. Los frenos son eficaces pero no soportan bien los tratos duros, se fatigan con prontitud y enfrían los ánimos velocistas en cualquier descenso de un puerto de montaña con rampas pronunciadas.

El comportamiento del Alfa 75 es noble

**SUBARU**

Nivel de inteligencia



**RECORD MUNDIAL
100.000 Kms.
RESISTENCIA
NON-STOP**

**LEGACY
4x4**



Conduzca el vehículo que posee actualmente el récord del mundo de 100.000 Km. a una media de 223 Km/h. y que vuelve este año a la carga en el campeonato mundial de rallies SUBARU LEGACY.

SUBARU LEGACY 4 x 4, 2.200 c.c., 16 válvulas, inyección, equipo de serie: aire acondicionado, dirección asistida, tracción total, asientos regulables, volante regulable, elevalunas eléctrico, cierre centralizado.

Importadora oficial para España (Península Ibérica, Baleares e Islas Canarias):

NIPOMOTOR, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16,500. 28830 SAN FERNANDO DE HENARES, MADRID. Teléfono: 672 56 11

NIPONALBA S.A. Tel. 987 / 24.01.22 ALBACETE • NIPOMOTOR S.A. Tel. 96 / 586.17.09 EL CHE (ALICANTE) • NIPOMOTOR S.A. Tel. 96 / 522.92.35 ALICANTE • AUTO ORIENT S.L. Tel. 93 / 246.50.90 BARCELONA • TONIA AUTO SPORT S.A. Tel. 94 / 444.03.41 BILBAO (VIZCAYA) • CARLOS JOSE BARRIOS AGUIRRE Tel. 947 / 22.49.00 BURGOS • KRONOVAL S.L. Tel. 94 / 25.33.39 CASTELLÓN • CRONOMOVIL S.A. Tel. 972 / 20.64.34 GERONA • CARO Y LALLAVE S.A. Tel. 958 / 11.22.11 GRANADA • TODO AUTO C.B. Tel. 911 / 33.00.35 GUADALAJARA • CARDONA RIBAS S.L. Tel. 971 / 31.27.77 IBIZA (BALEARES) • COSLI S.L. Tel. 937 / 25.81.01 JAEÉN • TRACTORINSA Tel. 956 / 31.55.31 JEREZ (Cádiz) • SEGUNDA MANO S.L. Tel. 981 / 31.10.10 LA CORUÑA • DEMETRIO CALZON GARCIA S.L. Tel. 987 / 25.05.16 LEÓN • CERVERO AUTOMOVILES S.A. Tel. 973 / 23.26.03 LERIDA • TRIA LAUTO S.A. Tel. 941 / 25.00.24 LOGROÑO • REX AUTO S.A. Tel. 91 / 315.55.92 MADRID • MOTOR MEDITERRANEO MALAGA S.A. Tel. 952 / 31.24.42 MALAGA • OKI-AUTO S.L. Tel. 968 / 25.07.97 MURCIA • MOTORDEFEL S.L. Tel. 985 / 26.12.58 OVIEDO (ASTURIAS) • NIPONAUTO S.A. Tel. 971 / 76.10.29 PALMA DE MAYORCA • INDARRAUTO S.L. Tel. 977 / 31.10.99 REUS (TARRAGONA) • JESUS MACHUCA S.A. Tel. 929 / 80.57.00 SALAMANCA (TOLEDO) • BASSET SERVICIOS S.L. (AUTO INTEGRAL) Tel. 96 / 373.76.13 VALENCIA • D. CESAR GOMEZ GARCIA (GOMAUTO) Tel. 976 / 37.31.16 ZARAGOZA

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza con sistema variable en admisión. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.570 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 107 CV (77 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14,0 mkg (137 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos o gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En

3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, con cuadriláteros transversales, barras de torsión longitudinales y barra estabilizadora. Trasera: Eje de Dion con tirantes convergentes, paralelogramo de Watt y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 TR 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad del depósito de combustible: 49 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32,8 km/h de promedio.....	8,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	6,6
En conducción rápida.....	13,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,1
A 140 km/h de cruceo.....	10,5

CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	7,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	570

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	183,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	19,0
1.000 m salida parada.....	34,5
De 0 a 100 km/h.....	13,4
Recorrido (metros).....	229
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	36,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,9
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,7
recorrido (metros).....	354
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	17,7
recorrido (metros).....	495

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	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.....	OP
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricamente.....	NO
Mando a distancia de puertas.....	NO
Elevavinas eléctricos (D/T).....	SI/OP
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	NO
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde el interior.....	NO

OPCIONES

Llantas de aleación.....	84.056 pts
Pintura metalizada.....	63.175 pts
Aire acondicionado.....	225.000 pts
Elevavinas eléctrico trasero.....	25.736 pts

FRENTE A SUS RIVALES

El 75 1,6 IE tiene que luchar con enemigos importantes, coches como el BMW 316, el Fiat Tempra, el Lancia Dedra, el Nissan Bluebird o el Opel Vectra, coches a los que ridiculiza en un capítulo tan importante como el económico, su precio en el mercado es casi imbatible y sus consumos no rompen esa tónica. La veteranía del conjunto no impide conseguir resultados interesantes en aspectos como la habitabilidad, el confort de marcha o el equipamiento, decisivos en la compra.



BUEN VIAJERO.

Las carreteras sinuosas no son un problema para el modelo más joven de la gama 75.

en suelo seco, pero exige tomar ciertas precauciones en cuanto aparece el agua; el nerviosismo del eje posterior obliga a redoblar la atención con el acelerador. Las suspensiones del conjunto, algo blandas, borran bien las irregularidades del suelo pero permiten inclinaciones laterales de carrocería bastante exageradas en todas las curvas, inclinaciones que no encierran el menor peligro pero asustan un poco a los pasajeros.

El equipamiento del último 75 es muy completo. Sólo hay cuatro elementos disponibles en opción.

Angel Marco

Fotos: José Antonio Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera N-I, km 18,7. San Sebastián de los Reyes. 28700 Madrid. Teléfono: (91) 653 65 65. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

Original
BMW Teile

6 Stück

07 12 9 922 464

RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.



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

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

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

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

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

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

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

Recambios y
Accesorios
Originales





Saab ha situado su gama de automóviles incluido su nuevo motor de 2.3 litros y 150 caballos de potencia a orillas del Báltico. El escenario de esta singular presentación, que se había pensado que fueran las tres Repúblicas de la zona, se limitó a Letonia y Estonia. La «rebelión lituana» aconsejó a las autoridades soviéticas restringir el itinerario.



NUEVO SAAB 2.3 16 VALVULAS

TOUR A LAS ORILLAS DEL BALTICO

Felix Lazaro
Enviado especial

AMANECER en Riga, la capital de Letonia, es para un español algo así como pegarse el madrugón del siglo. Su situación geográfica hace posibles los días solares más largos y, además, las cutres cortinas del hotel ni siquiera pueden ocultar los primeros rayos de sol. Desde allí iniciamos el viaje con la firma escandinava y, aprovechando la bonanza climatológica, fueron los «cabriolet» los primeros en recorrer 400 kilómetros de aceptables carreteras, con un tráfico envidia de cualquier conductor occidental. El Saab 900 16 turbo descapotable, probado ya por MOTOR 16 (número 192) es una espléndida oferta para los amantes de este tipo de automóviles. Es fácilmente convertible y, sin necesidad de bajarse del coche, su sistema

hidráulico se encarga de hacer la totalidad del trabajo. La única precaución que se debe tomar, por motivos de seguridad, es echar el freno de mano para realizar las operaciones. Con este coche y con una sola retención por parte de la policía soviética, que se liquidó con la petición de un cigarrillo, la comitiva llegó a Tallín, capital de Estonia, situada a la entrada sur del Golfo de Finlandia.

Tallín ofrece una imagen más cosmopolita que Riga. Turistas japoneses y americanos pululan por todos los rincones de esta ciudad, que cuenta con suficientes atractivos históricos. La vida nocturna, lo mismo que nos sucediera en Riga primero y más tarde en Leningrado, tiene un fuerte «sabor americano». Los jóvenes se arropan con vaqueros, fuman cigarrillos USA y el folklore es más típico de las tierras de Busch que de las del mismísimo Goryachov. Soplan, y el visitante lo perci-

El nuevo motor de inyección del Saab 2.3 responde muy bien cuando se aprieta el acelerador.

REPORTAJE

UN MOTOR CUADRADO

El nuevo motor de Saab tiene una cilindrada de 2.290 centímetros cúbicos y es cuadrado. La culata es de aleación ligera, con dos árboles de levas en cabeza y 16 válvulas (4 por cilindro).

Las vibraciones se eliminan por medio de los ejes de equilibrio, que giran en direcciones opuestas a velocidad doble de la del cigüeñal. Estos ejes, situados a diferentes alturas, se mueven por transmisión por cadena, sin necesidad de mantenimiento alguno.

El fabricante sueco asegura que los ejes de equilibrio del Saab 2.3 litros «tiene básicamente las mismas características de vibración que los motores de seis cilindros con los que tiene que competir».

Este motor ha sido diseñado para gasolina sin plomo y catalizador. Las prestaciones que ofrece la marca son: aceleración de 0 a 100 KM/h

en 10,5 segundos (12,5 con transmisión automática) y velocidad máxima de 200 Km/h.

El consumo, según las normas de la CEE, es de 12,2 litros por cada 100 kilómetros en circuito urbano (13,8 con transmisión automática) 7,1 (7,5) litros por 100 kilómetros a velocidad constante de 90 Km/h y 9,0 (9,5) a 120 Km/h.



POR TIERRAS RUSAS.

Con la gama completa de Saab se recorrieron más de mil kilómetros por la inmensa geografía soviética.

bargo, nos costó una sanción por exceso de velocidad. Diez rublos, diez dólares en el mercado oficial y medio dólar en el mercado negro, dejaron zanjada la cuestión con el expresivo y mugriento agente de tráfico, cuando ya faltaban pocos kilómetros para llegar a Leningrado.

La entrada en la que fue flamante San Petersburgo, la segunda ciudad de la URSS, es complicada. Todo es mastodónico en el actual Leningrado, la ventana al Báltico que abriera Pedro el Grande hace casi dos siglos. El paso del tiempo se deja ver a las primeras de cambio en sus edificios y calles, por donde circulan destarados tranvías cuyo entramado eléctrico ofrece un aspecto decadente que inunda todos los rincones de la gran ciudad.

Pero Leningrado bien vale un viaje. Sus construcciones de estilo neoclásico y barroco y su gigantismo la hacen apetecible para cualquier visitante. Referencia obligada es el antiguo Palacio de Invierno, hoy Ermitage, que conserva en cada esquina el sabor grandioso de épocas pasadas. No son los soviéticos cuidadosos con esta joya irreplicable que sostiene en sus paredes una de las mejores colecciones del mundo. ¡Más de una treintena de Picasso!, por citar tan sólo un ejemplo.

De Leningrado directamente a Finlandia. Cuatrocientos kilómetros siguiendo al inolvidable Eric Carlson, ganador de innumerables rallies del Campeonato del Mundo. La gama completa de los Saab habían hecho posible este viaje que nos permitió recorrer más de mil kilómetros de la inmensa geografía soviética. Un viaje por la perestroika que nos deja el recuerdo de un pueblo que lucha por hacer su propia transición.

be, aires de libertad y todos aprovechan la mínima ocasión para espetarle esta inquietud a su interlocutor.

De Tallín a Leningrado tuvimos la oportunidad de conducir el nuevo Saab 2.3 litros. Se nota y se agradece al coche su aumento de potencia. Se trata de un motor enteramente nuevo, de baja contaminación, equipado con doble árbol equilibrador, cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en cabeza. Incorpora también el sistema de control climático de emisión de gases, que reduce en un 80 por ciento la expulsión de sustancias nocivas al arrancar en frío. Los exigentes que, alguna vez, han acusado a la marca sueca de que sus vehículos «andaban un poco justos de potencia», encontrarán un coche que les dará plena satisfacción. Los responsables de Saab aseguran que han sido necesarios cinco años de trabajo intensivo para conseguir su nuevo motor de inyección y que su producto ha sido rodado durante más de 3,7 millones de kilómetros, «en todas las condiciones imaginables». El Saab 2.3 es noble de comportamiento y responde de forma sobresaliente en los adelantamientos. Su «alegría», sin em-





Fiat Tempra. Sensaciones en vivo.

El último gran éxito de Fiat tiene 3 volúmenes, el coeficiente aerodinámico (0,28) más bajo entre sus competidores, un amplísimo espacio interior y el maletero más capaz (500 dm³). Incorporar los últimos avances del mundo

del automóvil e integrarlos en un solo vehículo ha sido el gran éxito de Fiat. Es el nuevo Tempra con motor transversal, tracción anterior, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

Gran rutero. Este es el espíritu del nuevo Tempra, por eso Fiat le ha dado tanta importancia a su confort interior, al silencio, a su suavidad. En cuanto al resto del Fiat Tempra, todo son sensaciones que hay que sentir en vivo.

Tempra 1.4 - 78 CV. - 172 km/h. Tempra 1.6 - 86 CV. - 177 km/h.
Tempra 1.8 i.e. - 110 CV. - 190 km/h. Tempra 1.9 diesel - 65 CV. - 162 km/h. Tempra 1.9 turbodiesel - 92 CV. - 178 km/h.

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

FIAT
TECNOLOGIA LIDER



SUSPENSION BMW

ME gustaría que me explicasen en profundidad el funcionamiento del sistema de suspensión EDC que según la prueba que realizaron ustedes al BMW 850i en el número 343.

Juan José Ruja
Madrid

R- El sistema automático de control de suspensiones fue presentado por BMW como un proyecto en el Salón de Frankfurt de 1987 y se incorporó al equipamiento opcional de los modelos de la casa germana en 1988. En la actualidad este sistema mucho más evolucionado se ofrece como opción en el nuevo BMW 850i.

Los nuevos amortiguadores que se montan en el 850i han sido desarrollados en colaboración con la empresa Boge. Estos amortiguadores incorporan dos sistemas dotados de electroválvulas con los que se pueden regular las suspensiones de tres maneras diferentes; blanda, dura o media, dependiendo del uso

que haga del vehículo el usuario.

Para recoger la información que necesita este sistema para funcionar de manera eficaz se han integrado cinco sensores individuales. Dos de ellos, denominados sensores especiales de aceleración se encargan de detectar los desniveles de la pista. Estos sensores están instalados en la cúpula de la caja de las dos ruedas que va situada en un lado del vehículo, justo en la zona de apoyo del amortiguador.

En los cambios de carril o cuando se esquivan un obstáculo entra en funcionamiento el sensor especial del ángulo de dirección que varía la fuerza del amortiguador de forma automática. Otro sensor se encarga de reducir los desplazamientos dinámicos de la rueda en la frenada, eliminando los desvíos de la dirección al frenar.

Todo el proceso está controlado por un microprocesador, que en caso de detectar un fallo desconecta automáticamente todo el sistema, indicando la desconexión en el panel de mandos del vehículo.

CITROEN CX

SOY propietario de un vehículo Citroën CX 2.400 desde hace poco más de un mes. El coche lo compré de segunda mano y me gustaría que me proporcionen algún tipo de información sobre este modelo.

Sobre todo tengo interés en conocer el año en que comenzó a fabricarse en nuestro país y las principales características técnicas del Citroën CX 2.400.

Agradecería cualquier dato interesante relacionado con él.

Luis Saez
Madrid

R- El Citroën CX comenzó a fabricarse en nuestro país en 1976, dejando de producirse cuatro años después. A partir de 1980 todas las unidades que se comercializaron de este modelo eran de importación. En 1980 recibió modificaciones en la carrocería y se le mejoró el equipamiento y la terminación.

Las características del 2.400 son un motor delantero transversal de cuatro cilindros en línea con una cilindrada de 2.347 centímetros cúbicos y 115 caballos de potencia. La distribución cuenta con válvulas en culata con forma de V. Árbol de levas lateral y mando por cadena. La tracción es delantera y el embrague monodisco en seco. La dirección es de cremallera y servoasistida. Las suspensiones delantera y trasera son independientes e hidroneumáticas con barra estabilizadora. La velocidad que alcanza el CX es de 180 kilómetros hora.



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 75, siete meses uso. | • Ford Granada 2.8 I, año 82. | • Opel Corsa, año 87, 32.000 km. |
| • Audi 200 Quattro, 52.000 km. | • Ibiza 1.500 GLX, 36.000 km. | • Peugeot 205 SR, 35.000 km. |
| • BMW 535 i, 11.000 km, Full Equip. | • Jaguar XJ-6 4.2, año 82. | • Polo Classic, año 86. |
| • BMW 735 iL, 16.000 km, Full Equip. | • Kadett 1.6, cinco puertas, año 87. | • Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 88. |
| • BMW Z-1, tres meses uso. | • Lancia Y-10, 28.000 km. | • Renault 25 V-6 Turbo, 32.000 km. |
| • BMW 325 i, año 88. | • Lancia Delta 1.6, 32.000 km. | • Renault 11 Turbo, 58.000 km. |
| • BX 19 GTI, aire acondicionado, 40.000 km. | • Mercedes 300 E, año 88, Full Equip. | • Rover 820-ST, 44.000 km. |
| • Fiat Uno Turbo, 38.000 km. | • Mercedes 230 TE Familiar, año 86. | • Volvo 264 GLE, Full Equip. |
| • Fiat Uno 45 Sting, 21.000 km. | • Mercedes 190 E 2.3 16 V, año 87. | • Volkswagen Golf GTI 16 V, 4 p., año 88. |

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

PORSCHE 928 S
Particular.
75.000 km.
Servicio Porsche
España
3.800.000 ptas.
Tel.: 357 28 72,
ext. 115

**ANUNCIESE
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



**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

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

FERRARI
TESTAROSSA
Año 1987
(30.000 km)
24 millones
Tel.: 357 28 72,
ext. 115

CONCESIONARIO OFICIAL

(Vehículos procedentes de cambio)

- BMW 635 CSI, aire acondicionado, año 80, 1.450.000 ptas.
- Golf GTI, aire acondicionado, año 87, 1.550.000 ptas.
- Golf GTI, año 81, 750.000 ptas.
- Porsche 911 Carrera, aire acondicionado, año 86, 5.400.000 ptas.
- Porsche 924, año 82, 1.600.000 ptas.
- Mercedes 190 E 2.3, aire acondicionado, ABS, año 88, 3.400.000 ptas.

Todos ellos totalmente revisados.

Car Radio Antenna



TS 430
TS 430 B

NIPPON ANTENNA

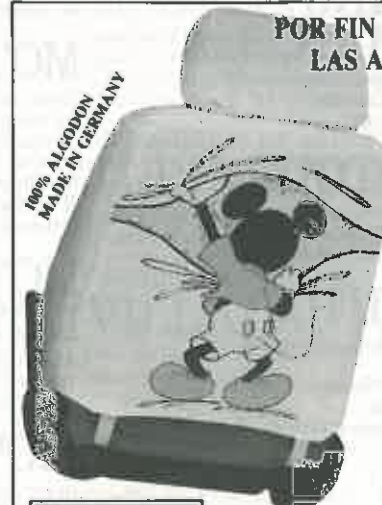


TECNOLOGIA JAPONESA
CALIDAD Y FIABILIDAD
LA VERDADERA ANTENA NIPPON AUTOMATICA

Distribuidor exclusivo para España:
MUSICOM, S.A.

Francisco Vila, s/n
Naves 16 y 17
POLIGONO CAN MAGI
Tel: (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52
80190 SANT CUGAT DEL VALLES

**POR FIN EN ESPAÑA
LAS AUTENTICAS
FUNDAS**



¡No dejes que
se escapen!

IMPORTADO
EN EXCLUSIVA
POR

DECOTTON, S. L.
Tel.: (91) 250 26 12

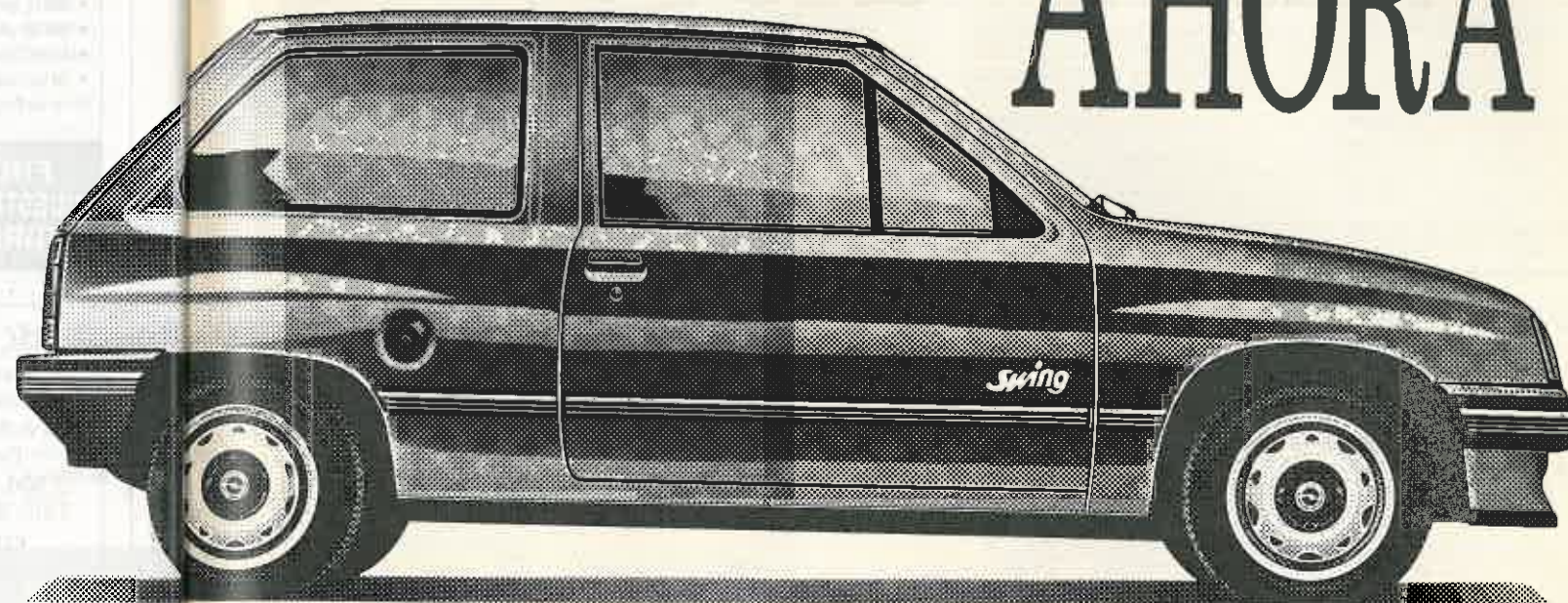
OPEL CORSA

ES TU HORA

- Compra tu Corsa ahora y te descontamos ciento veinte mil pesetas*.
- Con excelentes condiciones de financiación.
- Y además, si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.

*Válido para todos los turismos Corsa en stock, comprados y matriculados durante este mes (Excepto el nuevo Corsa JACA). Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

120.000 *ptas. menos* AHORA



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 Valdecasas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68. (Zona Carabanchel)
Tel. 469 79 13
Gral. Ricardos, 150. Tel. 472 71 12

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)
Ferrocaril, 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 2807 Madrid

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

FINANCIACION
VIA CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

¡VISITENOS!

C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre Pº Habana y Serrano

AUTOMOVILES RUNAR

— NACIONALES E IMPORTACION
— GARANTIZADOS
— FINANCIACION HASTA 60 MESES

FIESTA 1.4 S, 87, 695.000 ptas. BMW 320i, 4 p., 87, 1.900.000 ptas.
IBIZA 1.2, 87, 600.000 ptas. MERCEDES 190 E 2.3, 89, 3.300.000 ptas.
CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta:
P.º Santa M.ª de la Cabeza, 53
28045 MADRID
Tel.: 468 55 80

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

MERCEDES 300 S, Full, 86,
blanco, 6 meses de garantía
4.300.000 ptas
RANGE Rover EFI, 86, gris
metalizado, 6 meses de ga-
rantía 3.300.000 ptas
BMW 528i, aire acondicionado,
elevallunas, 87, blanco, 6 me-

ses de garantía 1.700.000 ptas
BMW 320i, 79, rojo, 6 meses
de garantía 1.100.000 ptas
FIAT Uno 70 SL, aire acondi-
cionado, 86, blanco, 6 meses
de garantía 850.000 ptas
MERCEDES 190 E 2.3 16 V,
85, negro, 6 meses de garan-

tía Precio 3.800.000 ptas
GOLF GTI, descapotable, 84,
blanco, 6 meses de garantía
1.700.000 ptas
PORSCHE 944, aire acondicio-
nado, techo, 83, blanco, 6 me-
ses de garantía 2.800.000 ptas
CITROËN AX II RE, 88, blan-

co, 6 meses de garantía
750.000 ptas
TRIUMPH Acclaim, 85, ver-
de metalizado, 6 meses de ga-
rantía 550.000 ptas
FIAT Uno Turbo IE, 87, ne-
gro, 6 meses de garantía
850.000 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.

SEAT Ibiza GL 1.2 tres
puertas, como nuevo,
B-HC, 40.000 km.
650.000 ptas. Tel.: (91)
257 76 40. Véalo y se
convencerá.

CAMBIO o vendo
Oldsmobile Ninety-
Eight Diesel, aire,
asientos eléctricos, Full
Equipe, M-EG, perfec-

elétrico, perfecto es-
tado. Tel.: (985)
26 04 97. Luis Ramón.
CAMBIO o vendo Sen-
ator CD, año 85, im-
pecable. Tel.: (985)
26 04 97. Luis Ramón.
VOLKSWAGEN Esca-
rabajo Cabriolet, blan-
co metalizado, techo
azul, ocasión, M-KX.

ESPECTACULAR
Porsche, carrozado de
Testarossa, blanco.
7.000.000 ptas. Tel.:
450 44 10.
BMW M 635 CSI
286 CV, Full Equipe,
impecable. Tel.: (911)
22 11 11 (horas ofici-
na).
POR traslado al ex-

AUDI 100 CD Diesel,
año 85, extras, baratí-
simo, impecable, parti-
cular. Teléfono: (91)
747 02 31.
MERCEDES 300 E,
año 85, muchos extras,
particular, vende al
mejor precio del mer-
cado.
ALPINE A-110 1.300,

negociables. Teléfono:
460 34 76.
PARTICULAR vende
Pontiac Le Mans des-
capotable, año 67,
ITV, todo en regla, im-
pecable, 2.500.000
ptas.; Cadillac Sedán
Deville, año 67, ITV,
todo en regla, impec-
able, 2.500.000 ptas.

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

to estado. Tel.: (985)
26 04 97. Luis Ramón.
CAMBIO o vendo
Porsche 944 S-2 a ma-
tricular, 4.000 km.
7.000.000 ptas. Tel.:
(985) 26 04 97. Luis
Ramón.
CAMBIO o vendo
Audi 100 CD, año 87, a
matricular, ABS, techo

1.550.000 ptas. Tel.:
(91) 307 96 74.
NEUMATICOS (cua-
tro), nuevos totalmen-
te, Kleber 185/65/R15.
60.000 ptas. Teléfono:
239 63 89. Angel.
BMW 323 Inyección,
impecable, blanco,
1.850.000 ptas. Tel.:
450 44 10.

tranjero, vendo Volks-
wagen Golf GTI, nue-
vo, un año, extras.
1.650.000 ptas. Tel.:
433 77 23 (llamar no-
ches).
VISA GTI, techo solar,
115 CV, impecable,
año 87. Teléfono:
541 74 44. Sr. Mora o
Millán.

buen estado. 1.200.000
ptas. Teléfono: (95)
467 12 00 (horas ofici-
na).
PARTICULAR: Opel
GSI 2.000, febrero 87,
45.000 km, cerradura
centralizada, elevallu-
nas, techo solar, au-
torradio, portaesquíes.
Precio: 1.400.000 ptas.,

Tel.: (986) 84 73 83.
Pontevedra. Víctor.
VENDO despiece de
Lancia HF Turbo. Tel.:
21 20 04. Soria.
GOLF GTI Cabriolet,
blanco, año 88, 17.000
km (seminuevo), mu-
chos extras. 1.850.000
ptas. Julio. Teléfono:
259 46 91.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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



VEN A VERNOS Y
¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!

RONAL TARGA **momo** **BRAID** **Zender** **BBS**



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



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



PORSCHE 944 TARGA
• Último modelo.
• Aire/acond., llantas Targa, te-
cho eléctrico, asientos eléctricos.
• 60.000 mes. 3.500.000 total



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



BMW 318i ULTIMO MODELO
• Aire acondicionado, etc.
• 1.950.000 total
• 35.000 mes.

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

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

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, techo solar, 5 vel., etc.
• Techo eléctrico.
• Lujas tintadas.
• 122 CV.
• 2.300.000 total.
• 40.000 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



BMW 724i MODELO '86
• Como estreno. Cinco velocidades (manual).
• 2.300.000 total.
• 45.000 mensual



AUDI 200 TURBO AUTOMATICO
• 200 CV. Último modelo.
• Climatizado, ABS, llantas,
asientos eléctricos, elevallu-
nas, etc.
• 2.500.000 total.
• 40.000 mes. Varios



AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
• 185 CV, último modelo.
• Climatizado, ABS, llantas,
asientos elec., elevallunas, etc.
• 30.000 mes. Tracción 4 ruedas.
• 2.850.000



JAGUAR XJ6 NUEVO
• Climatizado
• Llantas
• Elevallunas, etc.
• 3.300.000 total

**GUINDA
DE LA
SEMANA**



MERCEDES 300 TE NUEVO
• Azul negro. Cuero, 5 vel.
• ABS. Aire. Airbag. Elevallunas
• Asientos eléctricos, etc. ¡Único!
• 60.000 mes. 4.600.000 total

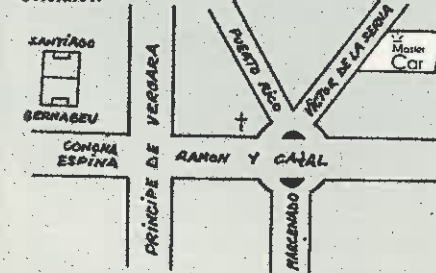


BMW 520i MOD. '86
• Todos los extras
• Cuero, elevallunas, aire, etc.
• 2.300.000 total.
• 42.000 mes.



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 Baumann 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
C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10

• Por precio justo
• Por servicio Post-venta

• Por calidad
• Por seriedad

VENDE MAS

Master Car

**¡ANUNCIESE
HOY!**

Enviar a

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S.A.

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

F. Tomé. Renault 11 TXE, año 86, garantía doce meses. 875.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Renault 18 Familiar, año 82. 475.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

TALLERES MARION, S. A.
General Moscardó, 35
Teléfonos: 254 47 58/85
MADRID

AIRE ACONDICIONADO

RECAMBIOS INGLESERES COCHES ANTIGUOS

MECANICA - CHAPA - PINTURA

ESPECIALISTAS EN OPEL

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 consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 243 58 60

Y 541 90 31. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Precio
Seat Málaga 1.5 Inyección	88	Negro	1.025.000	Citroën C-15 Diesel Isotermo	89	Blanco	1.100.000
Fiat Uno 45	86	Gris	545.000	Citroën C-15 Club RE	89	Blanco	950.000
Lancia Y-10 Fire	88	Verde	725.000	Ford Fiesta C	88	Blanco	625.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	Blanco	925.000	Ford Fiesta 1.1	88	Burdeos	775.000
Renault Supercinco GLT 5 p.	89	Blanco	875.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	Burdeos	875.000
Renault 9 TSE	83	Rojo	540.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	Rojo	925.000
Renault 9 TSE	89	Azul	950.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	Azul	990.000
Renault Express Diesel	89	Blanco	920.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	Champán	1.050.000
Renault Express Combi Gasolina	88	Rojo	825.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	Blanco	1.150.000
Renault 11 TSE	85	Azul	725.000	Ford Escort Van Diesel 1.8	89	Blanco	1.100.000
Renault 11 TXE	88	Blanco	1.100.000	Ford Escort Van Diesel 1.8 Combi	89	Blanco	1.025.000
Renault 11 GTX A.A.	87	Negro	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	Rojo	1.325.000
Renault 19 GTX	89	Blanco	1.325.000	Ford Orion 1.6 Ghia Turbo Diesel	89	Gris	1.275.000
Renault 21 Manager A.A.	87	Gris	1.575.000	Ford Sierra 2.0 I. A.A.	88	Azul	1.570.000
Opel Corsa 1.2 S	89	Rojo	780.000	Ford Sierra 2.0 CL	88	Azul	1.350.000
Opel Corsa 1.3 GT	89	Negro	980.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	Gris	1.525.000
Opel Kadett 1.3 GLS	87	Rojo	925.000	Ford Scorpio 2.8 Ghia Full Equip	85	Azul	1.750.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	Gris	1.125.000	Ford Scorpio 2.0 I Ghia Full Equip	87	Gris	1.950.000
Opel Kadett GSI	85	Blanco	1.250.000	Alfa Romeo 75 2.0	87	Rojo	1.100.000
Peugeot 205 GTX	87	Negro	990.000	Alfa Romeo 75 2.0 Twins Spark A.A.	87	Rojo	1.550.000
Peugeot 205 SRD	86	Blanco	820.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	Negro	1.225.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	Blanco	950.000	Alfa Romeo 33 1.5	87	Blanco	1.050.000
Peugeot 205 Open Diesel A.A. 5 p.	87	Gris	1.100.000	Audi Quattro Full Equip	87	Rojo	3.300.000
Peugeot 205 GR	85	Gris	645.000	Volkswagen Golf GLI Cabriolet	88	Blanco	1.875.000
Peugeot 205 GR	88	Negro	880.000	Volkswagen Polo Classic Bel Air	88	Blanco	825.000
Peugeot 309 SR	87	Blanco	880.000	Volkswagen Polo Classic	87	Blanco	690.000

NUMERO 1 en USA

DETECTOR DE RADAR

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

BEL-TRONICS LIMITED
The Intelligent Choice

- 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
--	--

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. 6581197. Fax 65813 60

F. Tomé. Volkswagen Classic, rojo, año 86, garantía doce meses. 595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

SEAT Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevallas eléctrico y cierre cen-

tralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

F. Tomé. Fiat Argenta 200, aire acondicionado, año 82. 495.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa

sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

BMW 320 i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.890.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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 SL
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- GMC 8 plazas (video-TV, frigorífico)
- Peugeot 404 Cabriolet.

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

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
FIRE LXL	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTL	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO E.C.E. A 90 Km/h.

Vagma, s. a.

Desde 1.033.650 pts.

Lancia-Concesionario

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

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

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

Gusta a la Gente que Gusta

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

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.

PEUGEOT 205 GT, vendo, año 84, plata, impecable. 625.000 pts. Tel.: 846 26 72.

MERCEDES 230 E W123, año 86, nacional, automático, aire acondicionado, elevallas, dif. autob., y otros extras, seis meses garantía, impecable, vende particular por problemas económicos. 1.950.000 pts. Tel.: 352 55 28 (horas oficina). Marcos. Urgente. Financiación posible.

FIAT Croma Turbo IE, Full Equipe, año 86, seminuevo. Teléfono: 541 74 44. Sr. Mora o Millán.

AX GT, M-1Y, pocos kilómetros (no alquiler). Tel.: 541 74 44. Sr. Mora o Millán.

300 E, año 87, antracita, ABS, climatizado, asientos, calefacción, eléctricos y 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 pts. Tel.: 473 86 31 (noches).

PARTICULAR VENDE

PORSCHE 944 TURBO TARGA

Impecable, comprado en España, no importado, climatizado, todos extras, pintura metalizada, 30.000 km.

Seminuevo, radiocassette 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)

VOLKSWAGEN CORRADO 16 V

22.000 km, rojo, alarma. 2.600.000 pts. Siempre en garaje.

Contacto:

María Castillo

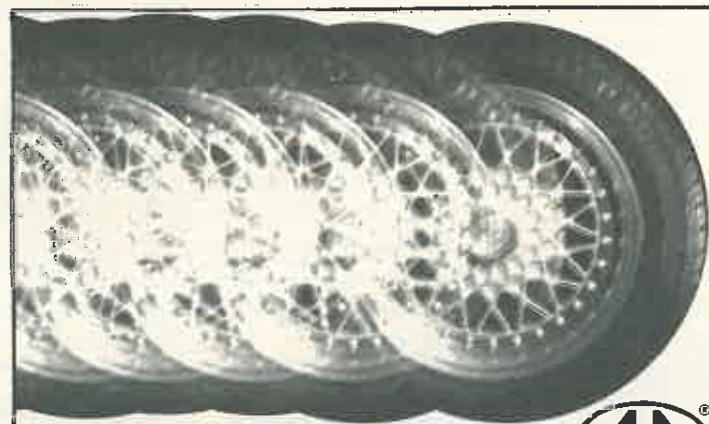
Teléfono: 556 60 65

CABRIOLET GOLF, 1983, llantas, radiocassette, 70.000 km (libro), blanco. 1.390.000 pts. Teléfono: (91) 556 26 81.

BMW 325 IE, 1985, llantas, techo, oro metalizado, cuatro puertas, catalizador, 73.000 km (libro). 1.750.000 pts. Teléfono: (91) 556 26 81.

VENDO 205 GTI 1.600 Bifaro y demás extras, 40.000 km. 85.000 pts., negociables. Tel.: 248 03 91.

VOLKSWAGEN Golf GTI, negro, octubre 88, techo, 11.000 km. Precio: 1.500.000 pts. Tel.: 261 29 64.



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



PRECISAMOS DISTRIBUIDORES

PRECIOS MUY INTERESANTES

EUROPNEU S.A.

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

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA

auto equip

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

DISTRIBUIDOR:
ZATIER

VW Golf Z-60

CONSULTAR OFERTAS

VW Passat

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO

735 I, año 85, negro metalizado, ABS, climatizado, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos, computadora, etc., última matrícula. 2.450.000 pts. Tel.: 473 86 31 (noches).

MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84,

Full Equipe. 2.800.000 pts. Tel.: 467 00 78.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 % comisión, garantía hasta seis años. Servicio piezas en veinticuatro ho-

ras. Teléfono: (91) 245 66 60.

RENAULT 11 GTD Diesel, cinco puertas, año 1985, color rojo. 775.000 pts. Tel.: 468 55 80.

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco. 580.000 pts. Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette. 680.000 pts. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 pts. Tel.: 468 55 80.

BBS



Distribuidor MADRID:
A.T. Asic del Automovil, S.A.
Avda. Pío Baroja, 23
Tel.: (91) 534 09 30
Distribuidor BARCELONA:
TURINI, S.A. Calvet, 73-75
Tel.: 209 87 33

Turisport



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

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

**LOS NUEVOS NEUMATICOS
ANCHOS**

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.

Tel.: (93) 490 19 26

kléber

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA**

Peugeot 405



Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.
Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



LLANTAS DE ALEACION



Desde 15 a 18 x 16
Desde 18 a 19 x 16
Desde 19 a 20 x 17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S.L. (346) 24 29 47 PAMPLONA • ARELISA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT-ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 297 35 14 BARCELONA • AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 15 SANTANDER • AUTO SUPER (964) 63 89 40 SEVILLA • BOPAR HACIO (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (988) 93 71 01 GIRON • ELECTRONICA CIDAR (971) 45 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE MATARO (BARCELONA) • MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA • RALLYE MANZANARES (91) 475 47 03 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 35 PONFERRADA (LEON) • BORESA (975) 22 70 77 SORIA • STYLAUTO (96) 366 08 61 VALENCIA • STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID • SUMAUTO (945) 28 08 36 VITORIA • TALLERES BORRERO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 65 21 61 ZARAGOZA • TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO • TOT AUTO (973) 31 20 37 TARRAGONA (LEIDA)

Importador para España:
JACO
Valencia, 189-191 • Tel. (93) 460 19 26 Tlx: 542118-JSAU-E
Fax: (93) 491 02 01 • 08014 BARCELONA

MERCEDES 300 E, año 85, muchos extras, particular vende al mejor precio del mercado. Tel.: 747 02 31.

¡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 extrañada. 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.

SEAT Ibiza, tres puertas, año 1987, color rojo, regalo radiocas-

sette. 575.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MG Metro 1.300, de capricho, M-HB, impecable. 600.000 ptas. Facilidades. Tels.: 255 86 21 y 255 86 22.

LANCIA Y-10 Fila, M-JN. 750.000 ptas. total. Azcona, 62.

ALPINE V6 GT

Vendo del 86
Radiocassette

Teléfono:
(91) 723 07 01

NISSAN Sunny GTI 16 V, aire, M-JV, sólo 15.000 km. 1.750.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62.

EMPRESA liquida Volkswagen Corrado sin estrenar, 300.000 ptas. menos. Azcona, 62.

BMW 320 i, cuatro puertas, aire, servodirección, llantas. 2.000.000 ptas. Facilidades. Garantía. Tel.: 256 17 17.

MERCEDES 190 2.3, antracita, 1987, aire, techo, llantas, suspensión nivel constante, etc. Azcona, 62 (garaje). Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.

Conductor, piense en el verano



Las cortinillas enrollables Optilux protegen eficazmente contra el sol, el calor y el deslumbramiento. Cortinillas enrollables para la luneta trasera y los cristales laterales. Para todos los tipos de vehículos.



**CENTRO MONTAJES
auto equip**

CÓRCEGA, 378 (Esq. Bruc)
Barcelona - Tel. 207 00 19 - 207 35 14

AVENTURA EN EL LAGO BAIKAL

AL CALOR DE SIBERIA

LAS temperaturas, más altas de lo normal en esta época del año en el corazón de Siberia, han hecho necesario modificar la ruta por la que debería de discurrir la décimo primera edición del Camel Trophy. Por un trazado alternativo que añade a las dificultades intrínsecas de esta aventura el tener que abrir sus propios caminos, el convoy compuesto por 28 Discovys, dieciséis de los equipos participantes y el resto

EN EL CAMINO.

Los participantes en esta edición ya han iniciado su aventura en Rusia.



de la organización, ha iniciado su marcha camino del Lago Baikal. De momento, después de las primeras jornadas de pruebas especiales el equipo peninsular compuesto por Alex Baylin y Moises Torralardona están cuartos, mientras que los canarios Carlos Luengo y Fernando Lozano, con menos suerte, son penúltimos. Habrá que esperar a la última sesión de pruebas especiales, una vez finalizados los 1.500 kilómetros de recorrido para conocer la clasificación final y los ganadores del «Espirito del Camel Trophy», el galardón mas preciado por todos los que participan en este acontecimiento. ○



**EL RELOJ DE LA
AVENTURA**



**CRONOGRAFO
ACERO INOXIDABLE
SUMERGIBLE
5 ATMOSFERAS**

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID

OFF SHORE

TEMPESTAD MECANICA



El Off Shore está alcanzando unos niveles que rayan en el límite de lo posible. Una veintena de potentes lanchas bramando sobre las olas y proyectando inmensas cortinas de espuma forman un cuadro difícil de olvidar.

NORMALMENTE las lanchas a motor se suelen asociar a la idílica imagen de una estola blanca sobre las quietas aguas de una bahía estival; una elegante motora y un par de jovencitas «ad hoc» tomando el sol sobre el cubremotores de popa parece lo normal. Pero todo en esta vida es susceptible de apretarse y el humano discernimiento es

capaz, en aras de la competición y el deporte, de convertir cualquier actividad lúdica y placentera en una sofisticada tortura de cuerpos y espíritus. No creo que ninguna rubia en su sano juicio se pusiera a tomar el sol sobre la cubierta de una motora Off Shore, cuando semejante fuerza de la naturaleza brinca de ola en ola a casi 200 kilómetros por hora.

EL VERTIGO DE LA VELOCIDAD. Más de ciento ochenta kilómetros por hora alcanzan estos monstruos marinos.

El Off Shore está alcanzando unos niveles de potencia, riesgo y espectacularidad notables. Y no es para menos: cuando una manada de veintitantos monstruos marinos de estos enfilan la salida de una regata es como si todos los demonios se hubieran desatado sobre las, hasta entonces placidas y limpias aguas. Miles de caballos de potencia rugen y las hélices proyectan cortinas de espuma



a decenas de metros de altura. De pronto todos se lanzan alocadamente en la misma dirección, es la salida. Quien más quien menos pretende mantener una buena posición y a ser posible evita que la estela de los demás barcos les alcance.

A cien nudos hasta las mas pequeñas olas se constituyen en peligrosísimos baches que hacen saltar fuera del agua a estos monstruos de 14 metros de eslora y 4 toneladas de peso. Cuando retoman contacto con el líquido elemento el impacto es importante y, si la cosa no ha salido del todo bien, puede terminar en volcada o avería mecánica.

Cuando un barco de estos vuela, el copiloto debe ir soltando gases en los motores, pues sino pueden gripar en un pasón de vueltas, pero en décimas de segundo,



EL SALAO, UN BARCO REAL

A mediados de septiembre tendrá lugar en aguas de Galicia el Campeonato del Mundo de Cruceros de 1/4 de Tonelada, los pequeños «cuarters», que son casi la mínima expresión entre los cruceros a vela de competición. Este mundial nunca se ha disputado en aguas españolas, aunque es el único título de cruceros que ha ganado un barco español, en Helsinki hace años. Diez barcos representarán a España en esta competición. Serán los que se clasifiquen en las pruebas de selección de una veintena que lo intentan. Entre ellos se encuentra el Salao, diseño de Marcelo Pena, que ya está obteniendo buenos resultados, de la mano del Príncipe Don Felipe, su patrón. El Salao cuenta con la misma tripulación con la que navega Don Felipe en Soling, más un cuarto integrante. Está construido en fibra de carbono, mide algo más de siete metros y pesa casi la tonelada y media. Es un producto netamente español que puede reverdecer los laureles del histórico Manzanita, ganador de este Campeonato del Mundo en Helsinki.



TRABAJO EN EQUIPO.

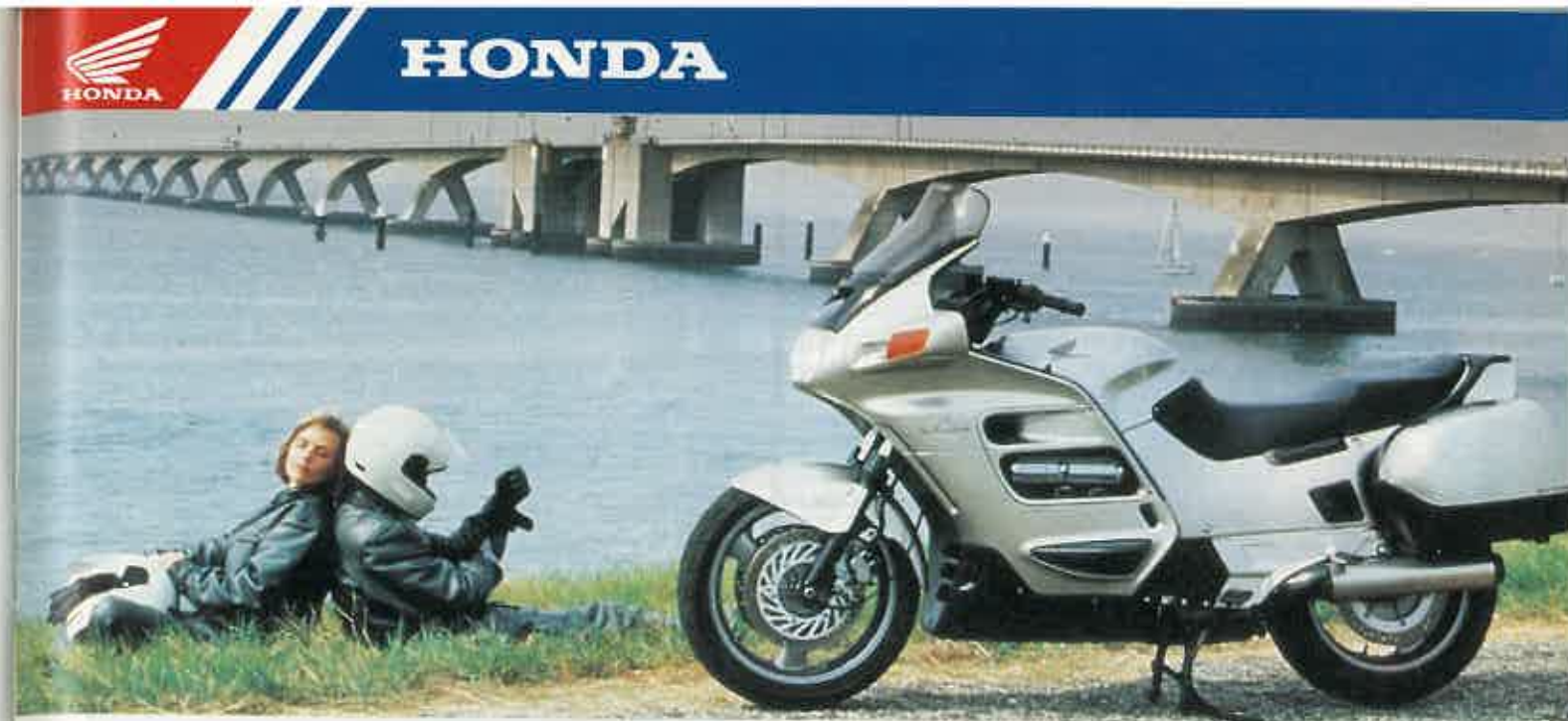
Hasta cuatro personas son necesarias, dependiendo de la complejidad de la lancha.



las hélices deben entrar otra vez en contacto con el agua y esto deben de hacerlo a sus revoluciones precisas. De no ser así, las transmisiones se llevarán un buen susto, que posiblemente sea el último. Por esto el copiloto es la pieza básica de la tripulación, en sus manos está la seguridad y la mecánica, pero también la velocidad que pueden alcanzar.

Las tripulaciones de estos barcos, tradicionalmente se han compuesto de tres personas; piloto, copi y navegante, pero dependiendo de la complejidad de la máquina, puede ser necesario un cuarto hombre, que sería algo así como un segundo copiloto, aunque también se dan tripulaciones de sólo dos miembros.

En general, la misión del piloto es la de conducir el barco lo mas recto posible, to-



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. 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.

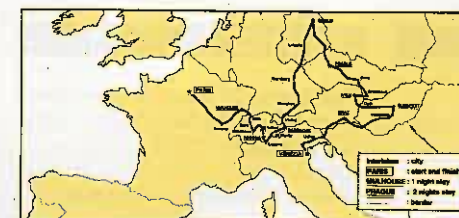
La Honda ST 1.100 es sin duda la gran alternativa de Honda para los amantes de largos recorridos.



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



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

HONDA

Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas antirrobo para automóviles del mercado.

Dotadas de un **microprocesador** que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacriles automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.



758 + 738 + P 38

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Cierre de puertas centralizado, universal.
- Autoalimentación (758).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (758-738).
- Bloqueo motor.

736 F + 734 F

- Telecomando por infrarrojos (el de origen).
- Cierre de puertas centralizado (el de origen).
- Autoalimentación (736 F).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (736 F).
- Bloqueo motor.

734

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Bloqueo motor.

735 K

- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Bloqueo motor.

Otros modelos y accesorios. CONSULTAR

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

Distribuye:

RADIOVOX S.A.

En los mejores establecimientos. Consúltanos. Tel. (93) 490 81 40

RIESGO CONSTANTE.

Volver a tomar contacto con el agua después de un salto no es tarea fácil.



DE ESPUMA Y AGUA.

Las hélices proyectan cortinas de espuma, en ocasiones de decenas de metros de altura.

mando las olas cuando esto es necesario. Mientras tanto el copiloto trima el barco, jugando con el ángulo de ataque de las hélices, con los flaps y con la distribución de combustible en los diferentes depósitos, además a de vigilar el estado de los motores y mantener total coordinación con el piloto, para suministrar la potencia adecuada en cada momento. El navegante ayuda en las labores de control del combustible y de las máquinas al copiloto y además controla la ruta a seguir, que no es tarea fácil encontrar una boya de un metro de alta, en mitad de la mar, a 100 nudos y dando importantes brinco.

Si todo sale bien y nada se rompe, al cabo de un par de horas la carrera habra terminado, al menos para una tercera parte de los barcos que tomaron la salida, el

resto se habrá retirado, y en el mejor de los casos habrá ganado el puerto, navegando con los restos mortales de la mecánica.

También es posible que alguien tenga que ser rescatado porque su barco se esté hundiendo, no es de extrañar; cualquier choque con algún pequeño objeto flotante, (un trozo de madera) puede provocar una vía de agua y hundir el barco en pocos minutos, o también es posible que los motores se paren a muchas millas del puerto, entonces los tripulantes de estos modernos monstruos mecánicos quedaran a merced de la mar, como ha estado siempre la raza humana.

José Luis de la Viña

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

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

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

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

EVINRUDE
FUERABORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

Tel. (93) 661 41 00
Fax: (93) 661 30 10
Telex 50754 JMMV-E



MARLBORO	FORMULA 1	MOTOS	RALLYS	RAIDS	OTRAS
CAMEL	FORMULA 1	RAIDS	RALLYS	OTRAS	
GITANES	FORMULA 1				
SILK CUT	SPORT PROTOTIPOS				
HB	RALLYS	MOTOS			
ROTHMANS	RALLYS	MOTOS			
LUKY S.	MOTOS	RAIDS			
CHESTERF.	RAIDS				
CORONAS	RALLYS	MOTOS			
GAULOISES	MOTOS				
DUCADOS	MOTOS	RAIDS			
CABIN	MOTOS S.PROT.				

HUMO
HECHO DINERO

A MILLON EL MILIMETRO.

La aportación económica de las marcas de tabacos es imprescindible. Actualmente no se conciben estos deportes sin el patrocinio de una de ellas.



UNA POLEMICA QUE ECHA HUMO

TABACO DINERO Y DEPORTE

EN cierto modo, puede parecer un contrasentido, pero los antiguos egipcios consideraban que lo único no corruptible era el vicio. Trasladado a nuestros días, ese criterio sigue teniendo el mismo valor, aunque se trate de dos mil años de historia los que separan las dos civilizaciones.

Encontrar el placer en lo prohibido y el regocijo en lo que puede ser dañino, se ha convertido en algo costumbrista para el hombre moderno. Incluso, gran parte de la economía mundial gira alrededor de lo prohibido, bien sea la droga, la diversión o el efímero placer de consumir un cigarrillo tras otro como válvula de escape para el estrés.

Para ver la importancia adquirida por las compañías manipuladoras del tabaco,

es suficiente dar una ojeada al «ranking» mundial de las compañías más importantes, para descubrir que Philip Morris está situada en el séptimo lugar absoluto. La hegemonía económica de que gozan las marcas de tabaco se refleja en el patrocinio de muchos deportes, y a su vez en el liderazgo deportivo de muchas escuderías tanto de coches como de motos.

Hace aproximadamente treinta años, y utilizando a los coches de Indianapolis como punto de referencia, los monoplasas europeos se convirtieron en escaparates publicitarios móviles. Desde ese momento, se estableció un varamo para valorar la repercusión publicitaria de cada espacio, y el centímetro cuadrado de carrocería, casco o mono, subía de valor en relación a la competitividad del coche y a su tiem-

po de aparición en las pantallas televisivas. Sin ir más lejos, las compañías de tabaco se apoderaron de los equipos punteros de Fórmula 1, rallyes, motos etc. Como es de suponer, el plato fuerte se lo llevó la Fórmula 1, especialidad en la que el patrocinio de John Player Special permitió el desarrollo, y a la vez forjar el mito de un equipo como Lotus. La competitividad de los monoplasas de Colin Chapman, alcanzó el punto más álgido y también su decadencia con la llegada y el abandono del patrocinio de John Player Special. De una forma más generalizada, la compañía norteamericana Philip Morris, canalizó la difusión mundial de la marca Marlboro en los deportes en los cuales el motor era y es protagonista. Bajo el sello de Marlboro se han polarizado

gran parte de los equipos y pilotos más punteros de todas las especialidades del mundo del motor. Al mismo tiempo, los circuitos más concurridos del mundo, se han visto empapelados por carteles publicitarios de diferentes tamaños colocados en lugares estratégicos, con el fin de popularizar al máximo el sello de Marlboro.

Contratos por el valor de decenas de millones de dólares, son contraídos cada año por los pilotos más prestigiosos, bajo el patrocinio de Marlboro. A su vez, otros colosos de la industria del tabaco, como por ejemplo Camel, Silk Cut, Gitanes, Gauloises, Ducados, Fortuna, Rothmans etc, destinan gran parte de su presupuesto publicitario a patrocinar toda clase de actividades deportivas del mundo del motor.

En resumidas cuentas, la aportación económica de los grandes fabricantes de tabaco al deporte motorizado, ha condicionado casi en su totalidad el desarrollo tecnológico y deportivo de ese sector. Sin lugar a dudas, ese dinero con olor a nicotina, ha permitido que la tecnología punta pudiera alcanzar el nivel superlativo que hoy en día existe en la Fórmula 1.

La razón por la que los «tabaqueros» están presentes en estos deportes, es bien sencilla: la mejor forma de promover un producto de consumo cotidiano, como los

cigarrillos, es asociarlos a la velocidad, el riesgo, la aventura y la gloria; situaciones que enfrentan al hombre con la máquina, como símbolo de una nueva mitología.

Sin lugar a dudas, la difusión de la hoja de tabaco es sinónimo de infarto, enfisema pulmonar, mala circulación sanguínea y otras muchas consecuencias que derivan del efecto vasoconstrictor que produce el consumo del tabaco.

Sin embargo, es discutible que la publicidad de una marca de cigarrillos, induzca al vicio a personas no adictas, mientras que sí se ha demostrado la capacidad de convicción para que un fumador cambie

MAS de cuatrocientos millones de telespectadores presencian los Grandes Premios de Fórmula Uno.

de marca. También se da la circunstancia de que una marca determinada aumente su volumen de ventas después de una campaña intensiva de publicidad en el deporte. Un ejemplo evidente fue el de Camel, que a raíz de su participación en los raids y en la Fórmula 1 aumentó sensiblemente la venta de cajetillas de tabaco, aunque no se haya registrado un mayor número de fumadores en el mundo.

Hace años, en países como Inglaterra y Alemania, se tomó la determinación de prohibir la publicidad del «tabaco» en manifestaciones deportivas, para salvaguardar la salud de los ciudadanos. El resultado fue que las marcas de cigarrillos suprimieron el exhibir el nombre de su producto, aunque el anagrama seguirá en los coches y en todo lo demás. Incluso, Camel recurrió a la astucia de cambiar las letras por un grafismo que visualmente recordaba el sello de Camel.

En este momento, los fabricantes de cigarrillos se ven amenazados por la prohibición total de su participación publicitaria en los deportes. Sin ir más lejos, el Consejo Europeo de la Salud se reunió el pasado día siete de marzo en Bruselas, y a primera vista no aprobó la propuesta de la Comisión Directiva Europea para prohibir la publicidad del tabaco en el deporte. El

presidente del Consejo Europeo de la Salud, el irlandés Rory O'Hanlon que presidía la reunión, aclaró que los doce países que participaban en el consejo, estaban conformes con restringir la presencia de los fabricantes de tabaco en el deporte.

Países como Inglaterra, Alemania, Países Bajos y Dinamarca, no están conformes con una autorrestricción en la materia, y proponen una limitación voluntaria en cada país. Por el contrario, Italia y Portugal quieren prohibir tajantemente la publicidad del tabaco en las manifestaciones deportivas. Esta postura drástica, contrasta con la propuesta de España, Bélgica y Francia, que no se han pronunciado al respecto, por estar estudiando una legislación sobre el tema.

En resumidas cuentas, todo parece indicar que vienen malos vientos para la publicidad del «tabaco», y se perfila la posibilidad de que en 1993 el Consejo Europeo de la Salud adoptará una postura intransigente y severa para dar la «puntilla» a la divulgación del «tabaco» por medio del deporte.

Los intereses creados en esta disputa, que se solapa bajo un discutible interés hacia la salud del espectador, han llegado a límites insospechados. Es suficiente considerar que Ayrton Senna ha sido el deportista que más ha aparecido en las pantallas televisivas de todo el mundo a lo largo del año 1989; y junto con él su



VIEJO TRUCO.

En el Gran Premio de Inglaterra, Camel disfrazó así su publicidad.

coche y la marca de tabaco que los patrocinaba.

Cada Gran Premio de Fórmula 1 se transmite por televisión en cuarenta y siete países del mundo, con un total de cinco mil quinientos minutos de presencia en la pantalla. Después de las Olimpiadas y el Campeonato Mundial de Fútbol, es la Fórmula 1 el deporte más retrasmitido por televisión, y existe el dato orientativo de que cada Gran Premio lo ven más de cuatrocientos millones de telespectadores.

A la vista de estos datos, es deducible que los fabricantes de tabaco no renunciarán tácitamente a semejante vehículo publicitario.

Al mismo tiempo, en su defensa alegan que es igualmente dañino para el público -en el amplio sentido de la palabra- la inducción publicitaria hacia las bebidas al-

cohólicas o productos alimenticios ricos en azúcar y conservantes. El dilema es inevitable: ¿Qué es peor, aconsejar el consumo de tabaco o de alcohol?

En nuestra sociedad los símbolos de consumismo y diversión, fáciles de utilizar, son: el tabaco en todas sus facetas, el alcohol, el juego, la música, la televisión y el sexo. Este último como consecuencia de...

Si la presencia de los fabricantes de «tabaco» desapareciera del deporte, tendrían que prohibir también la publicidad de bebidas alcohólicas y la de cualquier otro producto que afecte las «buenas costumbres». Al mismo tiempo habrá que considerar si los deportes motorizados no despiertan en el espectador la práctica de la velocidad temeraria. Puestos a elucubrar sobre lo que sienta mal al «pueblo», o lo que más le conviene, se caería en una demagogia sin fin cuyo resultado habría que ver a quien beneficia realmente.

Por el momento, esta situación desemboca en un callejón sin salida. Para el deporte motorizado será casi imposible encontrar un sector de la industria dispuesto a desembolsar cientos de millones de dólares para patrocinar un espectáculo, ya que los productos «cándidos» no se suelen consumir masivamente, excepto raros casos.

Gigi Corbetta



EN DIRECTO CON ALAIN PROST

CONDICIONES DIFÍCILES

NO tuve el tiempo de apiarme por la suerte de los pilotos de Ferrari durante el Gran Premio de Monaco. Al día siguiente de la carrera de Mónaco estaba listo para comenzar a trabajar sobre la pista de Paul Ricard en las pruebas privadas donde mis esfuerzos no fueron vanos ya que obtuve el mejor tiempo con las gomas de carrera entre todos los pilotos participantes en las dos jornadas de la prueba.

Se trataba de preparar en primer lugar el Gran Premio de Francia, después de probar algunas soluciones nuevas: un nuevo diseño de la suspensión delantera, la suspensión trasera y el alerón delantero... También tuve que trabajar mirando el futuro, es decir, el año próximo. Por lo tanto probé un coche con la distancia entre ejes modificada. Con este coche usé un juego de neumáticos de clasificación, pero no los pude utilizar eficazmente (no conocía el chasis lo suficientemente bien) y por eso al final conseguí el mejor tiempo con los neumáticos de carreras. En lo concerniente a las soluciones del futuro, después del Gran Premio de Mónaco estaba tranquilo sobre la suerte de nuestro motor. Los técnicos de Ferrari son puntuales y nosotros, con seguridad, tendremos el nuevo V12 en Francia.

DESPUES de las pruebas me fui a Suiza rápidamente, pues Sacha, el hermano pequeño de Nicolas, estaba a punto de nacer. Anne-Marie se portó bien durante su muy delicado Gran Premio. Yo pasé el tiempo en compañía de Nicolas antes de subir a un avión con destino a Montreal para el Gran Premio de Canadá.

En la pista de Gilles Villeneuve un pronóstico de tiempo amenazador nos esperaba; no era nada grave, pero la pista estaba en condiciones deplorables, lo que era más serio. Al momento de ingresar en la pista, el viernes por la mañana, una gran capa de polvo cubría el asfalto, no había ninguna adherencia y lo que era peor, el revestimiento estaba casi inservible. Este es el caso de las pistas que no son permanentes: con baches, caóticas y peligrosas. Esa era nuestra pista y yo lo hice saber clara y contundentemente, pero a pesar de todo, teníamos que comenzar a trabajar, lo que hice con el muleto, que estaba a mi disposición, para no arriesgar mi coche. La puesta a punto del auto fue laboriosa, pero yo estimé que estaba en buena posición con mi F-1 para el Gran Premio. Quise así preparar las clasificaciones, pero la caja de velocidad se dañó. Por eso y porque la pista no estaba limpia seleccioné un juego de neumáticos de carrera semiblandos y unos ultrablandos para las

clasificaciones. Utilicé los neumáticos de carrera con el coche de carrera y después con el coche de repuesto. No cabía ninguna duda: el coche, equipado con un motor que permite mejor desaceleración, se comportaba mucho mejor. Por lo tanto, le puse neumáticos de clasificación y de la séptima posición logré llegar a la tercera, detrás de los dos McLaren. Estaba al mismo tiempo feliz y decepcionado. Feliz porque la combinación era muy competitiva. Y decepcionado, porque si no hubiera estado acosado por cuatro coches durante la vuelta rápida de clasificación, estoy seguro de que podría haber ocupado la pole-position, una situación interesante



si al día siguiente llovía. Y así sucedió: como resultado, no puede seguir mi programa de pruebas previsto para el sábado, o sea, el muleto con el tanque lleno y el oficial con el tanque vacío, e intentar una vez más conquistar la pole, pero el informe climatológico pronosticaba lluvia durante todo el domingo...

ME fui a la pista el sábado por la mañana. La pista estaba mojada; traté de realizar toda clase de ajustes en el muleto y el oficial, lo que me facilitó la tarea. Al terminar la mañana, Mansell me precedía pero los dos Ferrari estaban en cabeza: era buena señal. Continué analizando la pista durante la hora de entrenamientos clasificatorios mientras que el firme se secaba y también perfeccioné diversas soluciones para tres situaciones posibles: con pista seca, con la pista húmeda y con la pista mojada.

El calentamiento se llevó a cabo el domingo por la mañana, con quince minutos de retraso, sobre una pista húmeda. Se querían neumáticos de lluvia, lo que me convenía. Arranqué con el tanque casi lleno, es decir un poco menos de 216 litros y a pesar de la carga, estaba satisfecho. Sólo faltaba esperar a la hora de salida, momento en que comenzó a descargar la llu-

via. Eso nos obligó a usar neumáticos de lluvia, lo que significaba que aunque la lluvia arreciara o la pista se secara, la carrera no se interrumpiría y tendría que decidir sobre el cambio de neumáticos. Eso no me preocupó. En cambio, dudaba sobre partir bajo la lluvia y continuar en una pista seca, con ajustes inadecuados. Y eso fue lo que sucedió. El coche tenía mucha carga, lo que castigaba a la velocidad máxima, pero el motor Ferrari cumplió. El verdadero problema eran los frenos. Al menos mis mecánicos hubieran podido hacer otra cosa, si las condiciones de la carrera cambiaban de una pista mojada a una seca: destapar los frenos. Pero

a pesar de que este detalle estuvo incluido en el informe, se olvidaron de hacerlo y después de varios giros con slicks, la trayectoria del pedal comenzó a alargarse. Los frenos fueron castigados aún más cuando tuve que esquivar a Boutsen, quien golpeó a Larini casi bajo mi nariz, y acabé con ellos cuando me fui a la caza de Piquet y Mansell. Cuando salí del coche, los discos delanteros estaban destruidos. Sólo dos puntos por semejante Gran Premio no fue una gran recompensa; fue decepcionante ya que mi coche hubiera podido defenderse mejor. Sin duda, es hora de que el equipo Ferrari aprenda un poco de disciplina y cómo construir victorias.



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.

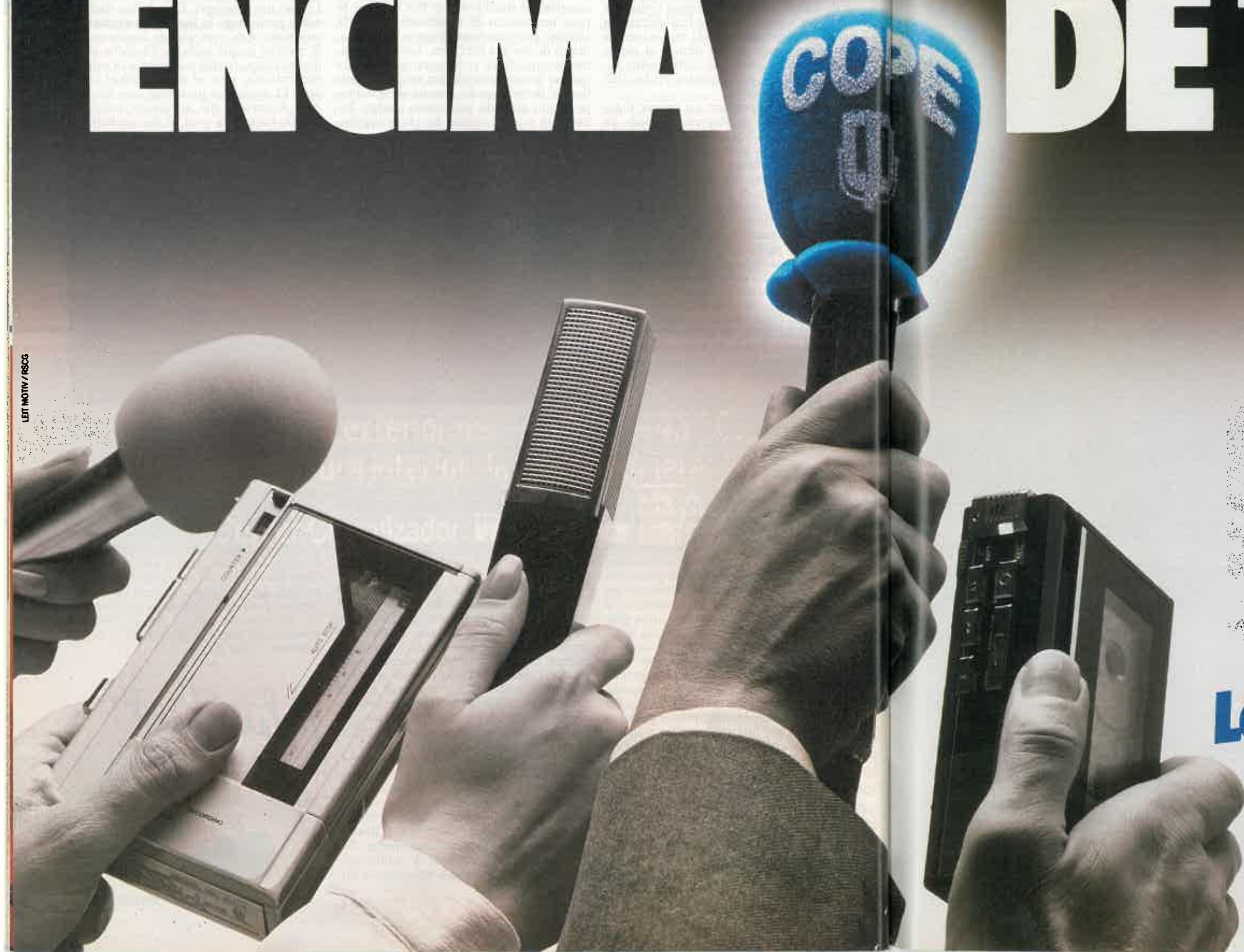
Dentro, el Climatizador Diavia. La temperatura ideal para conducir. Incluso en las condiciones más extremas.

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.

LA VERDAD POR ENCIMA DE TODO



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

Lo ha dicho la Cope



Esteban Delgado

Enviado especial

Con la ausencia anunciada del cántabro Jesús Puras, el rallye de Orense, la sexta prueba del campeonato de España de Rallyes, se presentaba como un duelo netamente catalán entre el actual campeón Josep Bassas y su BMW M3 y el piloto de Ford, José María Bardolet.

SIN embargo, esta situación cambiaba pocos días antes de la salida cuando el piloto de Sant Julià de Vilatorrada sufría un fuerte accidente durante los entrenamientos al chocar su Ford Sierra Cosworth contra un Ford Fiesta, resultando heridos los dos ocupantes del mismo, responsables del incidente, al igual que fuertemente magullados «Mía» y su copiloto José María Ferrer cuyo muleto quedaba prácticamente destrozado a pesar de las barras antivuelco.

Ello ponía en cuestión la peligrosidad de los entrenamientos, tanto de día como de noche y el creciente malestar de los habitantes de las inmediaciones de los tramos cronometrados. Sin duda, un difícil problema e igualmente una no menos complicada solución.

El rallye de Orense no tenía más historia, al menos en la lucha por la primera posición. Pep Bassas (★★★★★) no tenía ninguna dificultad para imponer su BMW M3 desde el primer tramo, que por otra parte se veía libre de problemas mecánicos, si exceptuamos un ligero rateo del motor en el tramo más largo de la primera etapa, que se solucionaba con cambiar el filtro de la gasolina.

Por otra parte, esta vez no se repetía el calor de la edición anterior, sino todo lo contrario, haciendo aparición la niebla y el sempiterno «orballo», lo que propiciaba la ausencia de problemas con sus neumáticos en las pruebas de mayor longitud.

Si malos fueron los previos a este rallye para «Mía» Bardolet (★★★★) los inicios siguieron los mismos derrotos. Falto de concentración, el piloto de Ford pinchaba su neumático delantero derecho en el primer tramo al cortar en exceso en un cruce, como él mismo reconocía, perdiendo un total de 41 segundos respecto a Pep Bassas. Idéntica situación en el segundo, donde una piedra causaba el mismo efecto en el neumático izquierdo del tren delantero, aunque esta vez sólo caían 17 segundos de pérdida. A partir de ese momento José María Bardolet sólo pensaba en acabar, descubriendo afortunadamente sus mecánicos en el parque de trabajo la inminente rotura del cable del embrague, resistiéndose durante la segunda etapa de su rodilla derecha y cerrando cada vez los ojos en su paso por el lugar del incidente.

Cuarto podium consecutivo para Borja Moratal (★★★★) en Orense, siempre es-

96 / Motor 16

RALLYE DE ORENSE

**BASSAS
SE ESTRENA**





AUN NO HA GANADO. Mía Bardolet sigue sin lograr una victoria en el Campeonato de España. En Orense perdió una buena oportunidad al no estar Puras. Hay que decir en su descargo que un fuerte accidente en los entrenamientos mermó física y psicológicamente al piloto del Ford Cosworth.

VALORACION DE LA ACTUACION DE LOS PILOTOS

(★★★★): Excelente
(★★★★): Muy bien
(★★★): Bien
(★★): Regular
(★): Mal



BORJA, SUMA Y SIGUE.

Poquito a poquito, Borja Moratal sigue sumando resultados. Cada rallye asegura más su segunda posición en el Campeonato de España.

pectacular, que no pudo aprovechar una situación climatológica que no se reveló finalmente a su favor, no sufriendo más que un susto al coronar un rasante en el tramo más largo de la segunda etapa que culminaba en espectacular trompo.

La emoción que faltó en cabeza estuvo en la lucha por el triunfo en grupo N entre los Ford Sierra Cosworth de Diego, Otamendi y Foncueva, que salía con el vehículo de Daniel Alonso en el que había instalado su mecánica.

Si el mejor crono en el primer tramo lo obtuvo Carlos Otamendi (★★★), en el segundo se le desacoplaba el turbocompresor perdiendo veinte segundos, pero el corto enlace con el tercero le llevaba a to-



mar la salida sin haber solucionado sus problemas, lo que le hacía sumar otro minuto, para salirse poco después. Cele Foncueva (★★★★) quedaba descolgado en el primer tramo con un problema de limpiaparabrisas, perdiendo 26 segundos que recuperaría antes del séptimo tramo, para no dejar la victoria de grupo N y una excelente cuarta posición. Pedro Diego (★★★★) sufrió pequeños problemas de frenos durante la primera etapa antes de sustituir la caja de cambios en la neutralización, como Foncueva. Durante la noche, inexplicables fallos en sus luces y un motor que se venía abajo por encima de las 4.000 rpm hicieron comprender a Pedro que era mejor llegar sin novedad a

FONCUEVA GANO EL GRUPO N.

Con su Ford Sierra destruido en Llanes, Cele Foncueva alquiló el Cosworth de Daniel Alonso, con el que ganó el grupo N en Orense.



SONRIO JOSE ARQUE. Primera victoria en el Desafío Peugeot para Josep Arqué en un rallye en el que muchos Citroën AX le podían haber complicado sus planes.



SE ACABO LA RACHA.

Tras un inicio de temporada verdaderamente notable, parece que la suerte se les ha acabado a Pedro Diego e Iciar Muguerza, aunque al menos en Orense lograban acabar en segunda posición de su grupo.

Orense, después de sus dos últimos abandonos.

Entre los pilotos de los pequeños Corsa, José Piñón (★★★★) volvió a ser inicialmente el más rápido, pero se vio de nuevo asaltado por multitud de problemas. Dirección asistida, caja de cambios y la rotura de un asa del ventilador que segó todo lo que encontró a su paso, además de la rotura de un semieje, le retrasaron respecto a sus compañeros. Pero la rotura de nada menos que tres semiejes durante la segunda etapa le impidieron recuperar posiciones.

Igualmente, Luis Climent (★★★★) se vio afectado por problemas de esta índole, perdiendo un minuto al romper uno de ellos justo en la salida de un tramo, además de tener diversos contratiempos con el cable del acelerador.

Quien no lo pudo contar fue Donato Hergueta (★★★) que se quedaba con la transmisión rota a poco del final.

Otro abandono importante fue el de Javier Azcona (★★★) que rompió la dirección de su Peugeot 205 GTI a poco de tomar la salida en el primer tramo, donde perdió cinco minutos. Pero aunque su asistencia logró arreglar la avería, la niebla existente camino del segundo tramo le hizo penalizar dieciséis

EL REGRESO DE BENI.

Siempre querido por la afición, Beni Fernández y José Sala estaban en Orense conduciendo el coche «0». El gallego acabó su carrera, hace un año, en esta misma prueba.



CLASIFICACIONES

1º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), en 2 horas, 10 minutos y 14 segundos. 2º Bardolet-Ferrer (Ford Cosworth), a 1'43". 3º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi), a 5'40". 4º Foncueva-Romani (Ford Sierra Cosworth gr N), a 7'22". 5º Diego-Muguerza (Ford Sierra Cosworth gr N), a 7'52". 6º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi), a 10'31". 7º Piñón-Vivi (Opel Corsa GSi), a 10'59". 8º Cima-Gil (Renault 5 GT gr N), a 12'49". 9º Arqué-Viñal (Peugeot 205 Rallye), a 13'58". 10º Saiz-Carabajo (Peugeot 205 Gti gr N), a 15'57".

PRINCIPALES ABANDONOS

Otamendi (Ford Sierra Gr N), por accidente en el Tramo cronometrado número 5. Azcona (Peugeot 205 GTi), por exceso de penalización, en T.C. 7º. «Peitos» (Citroën AX), por retraso en control, en T.C. 9º. González (BMW M-3), por accidente en T.C. 3º. Hergueta (Opel Corsa GSi), por rotura de transmisión, en T.C. 12º.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
BASSAS	18	17	1	-	-	-	-
BARDOLET	18	2	14	-	1	-	1
MORATAL	18	-	2	12	1	1	-
FONCUEVA	18	-	-	3	8	5	-
DIEGO	18	-	-	2	4	6	2
PIÑÓN	18	-	-	2	1	4	3
CLIMENT	18	-	-	-	-	1	8
CIMA	18	-	-	-	-	-	1
OTAMENDI	5	-	-	1	-	-	-
GONZALEZ	3	-	-	-	-	-	1
AZCONA	7	-	-	-	-	-	2

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Jesús Puras (Lancia), 875 puntos. 2º Borja Moratal (Opel), 693. 3º Josep Bassas (BMW), 674. 4º Josep María Bardolet (Ford), 623. 5º Luis Climent (Opel), 592. 6º José Antonio Sasplugas (Peugeot), 523. 7º Francisco Cima (Renault), 457. 8º José Piñón (Opel) 424. 9º Pedro J. Diego (Ford), 417. 10º Donato Hergueta (Opel), 413.

minutos, quedando por tanto fuera de carrera.

En las Copas de Promoción, Cima (★★★★) no tuvo rival ni problemas en la Renault, tan sólo de carburación durante tres tramos debido a un tapón de plástico suelto, siendo segundo Evangelino Otero, que apenas pudo entrenar.

En el Desafío, por fin Josep Arqué (★★★★) pudo cumplir su objetivo, haciendo un rallye sin problemas, situándose justo por delante de «Capi» Saiz y José Antonio Sasplugas. Entre los Citroën, el catalán Jordi Bellmunt (★★★★) terminaba superando al piloto oficial de la marca de Vigo, Arturo Rial, y al rápido y veterano local, «Peitos» que primero sufría problemas de alimentación, saliéndose después lo que le hacía penalizar fuertemente, situación que le hizo retirarse.

elf

el aceite nacido de la competición.



DOBLETE DE JAGUAR EN LE MANS

PAREJA, A QUINCE MINUTOS DEL PODIO

La edición número 58 de las 24 Horas de Le Mans ha supuesto el tercer doblete de Jaguar en la historia de sus participaciones (21), así como la séptima victoria conseguida. Sin embargo, para los españoles la noticia ha sido la espléndida actuación de Jesús Pareja -acompañado por Larrauri y Brun-, que ha estado a punto de repetir el segundo puesto logrado en 1986. La mala suerte quiso en esta ocasión que el motor del piloto español cediese cuando tan sólo faltaban quince minutos para llegar al final. Ha sido una verdadera lástima pero Jesús puede estar contento de su actuación.

Enviados especiales

Manuel Doménech y José Robledo

La historia comienza el pasado viernes día 8 cuando comíamos con Jesús Pareja. Entonces nos decía que su mayor ilusión era ganar las 24 Horas de Le Mans, y que este año podía conseguirlo. Cuando llegamos al circuito nos enteramos de que Pareja, junto con Larrauri y Brun había conseguido el segundo mejor tiempo en entrenamientos, y por lo tanto saldría a la prueba en la primera línea de la parrilla de salida. La protección de Pareja parecía tomar cuerpo y



INCREIBLE, PERO CIERTO.

El Porsche Repsol del español Jesús Pareja salía en primera línea de parrilla. Tras darse la salida, su compañero Larrauri se destacó junto al Nissan de Bailey. Tras estudiarle durante las tres primeras vueltas dio buena cuenta de él en la cuarta. Fue líder durante la primera hora de carrera. En ese momento todos confiábamos en que el podio no se les escaparía.



co oficiales y dos semioficiales. En los entrenamientos, los Nissan daban todo de sí y lograban no sólo la «pole», sino situar a cuatro de sus coches entre los cinco primeros. Mientras, Jaguar colocaba tres de sus coches en séptima, octava y novena posición por detrás del Porsche Joest de Stuck y, por supuesto, del Porsche Brun de Pareja, al que Larrauri había situado en primera línea tras una actuación magistral. Incluso tuvo la «pole» durante buena parte de los entrenamientos. Fermín Vélez, el segundo español participante de los cuatro posibles, se tuvo que conformar en esta ocasión con un trigésimo segundo puesto poco esperanzador, pero es que en esta ocasión no les quedó más remedio que emplear un motor Ford descafeinado para aguantar la distancia, con lo que ello implica. Pancho Egozcue no llegó a participar ni en los entrenamientos, pues el Spice de GP Motorsport rompió todos sus motores y el equipo se marchó para casa. Por último, Luis Pérez Sala se situaba séptimo en el Jaguar mejor clasificado, aunque no pudo rodar mucho de día. A pesar de ello su tiempo personal fue bastante convincente.

A las cuatro de la tarde, por lo tanto, se observaba una sorpresa en la formación de la parrilla, un coche español resplandecía en primera línea junto a uno japonés. Algo inédito en Le Mans. El «pace car» alargó mucho la vuelta de calentamiento y el Nissan y el Porsche volaron distanciados de una hilera de 46 coches, pues el Nissan de Acheson, Donnelly y Grouillard se retiraba por problemas en dicha vuelta de reconocimiento. También en eso la edición de este año resultaba distinta. Nunca se había alargado tanto el pelotón en la mítica recta de tribunas. Bailey conducía el Nissan, Larrauri el Porsche. El argentino estudiaba todos los movimientos del «inglés de Mallorca» al tiempo que le ponía nervioso. Así, en la cuarta vuelta le arrebató la primera posición para no perderla hasta el momento del primer relevo. Por detrás de ellos, los Ja-

se confirmaba cuando, tras las primeras cuatro vueltas, Larrauri arrebató la primera posición al Nissan de Bailey, Blundell y Brancatelli; destacándose rápidamente de él. Sin embargo la competición es caprichosa y, a tan sólo quince minutos del final, cuando tan sólo quedaban cuatro vueltas por cubrir, el motor del Porsche se rompía y con ello se desvanecían las esperanzas de alcanzar un segundo puesto seguro y una posible victoria, si tenemos en cuenta los problemas de caja de cambios del Jaguar vencedor. Fueron momentos amargos para los españoles testigos del hecho, unos momentos tan sólo endulzados por la apoteosis británica tras

el doblete de sus coches. Miles y miles de espectadores de las Islas inundaron la recta de tribunas desoyendo las recomendaciones dictadas por megafonía para aclamar a sus ídolos, a tres nuevos vencedores de las 24 Horas de Le Mans: un tejano, Price Cobb; un danés, John Nielsen; y un inglés, Martin Brundle.

Esta edición de la prueba francesa se anunciaba como una lucha entre Jaguar, por renovar su triunfo de 1988, y Nissan, deseosa de imponer su tecnología en Europa, lugar de futuro desembarco masivo de la producción japonesa de automóviles. Para ello, Jaguar inscribía cuatro coches, y Nissan nada menos que siete, cin-

LE MANS EN BREVE



HENRI PESCAROLO fue homenajeado al ser ésta su vigésimo cuarta participación en las 24 Horas. Se le entregó una medalla conmemorativa y compartió una lujosa tarta con la prensa acreditada. Formó equipo con Jean Louis Ricci y Jacques Laffite en un Porsche Joest. El promedio de edad de los tres es de algo más de 46 años. Aún así acabaron en decimo-cuarta posición.

POR CIERTO, para Laffite y Stuck estas 24 Horas han sido mucho más largas. Llegaron a Le Mans, entrenaron, se fueron a Alemania a disputar una prueba del Campeonato Alemán de Turismos, y regresaron justos para efectuar el primer relevo en sus res-

pectivos coches. Todo un récord para dos pilotos ya veteranos.

PAVOROSO ACCIDENTE en la salida de los Renault 21 Turbo. El alemán Schulz fue embestido en plena recta por todos los coches que le seguían tras cruzarse. El resultado, un enorme incendio, cinco coches fuera de carrera y un susto de muerte para todos. El piloto alemán está hospitalizado tras el golpe. Una vez dada de nuevo la salida, se impuso Sigala, mientras que el español Jesús Díaz de Villarreal acababa en octava posición. El otro español, Tomás Saldaña no pudo salir a la prueba pues su coche fue uno de los implicados en el accidente. Larrauri también sufrió las

DEPORTE



INESPERADO.

Tras la debacle Nissan, el Porsche de Needell, Sears y Reid logró una tercera posición fruto de una gran regularidad.



VOLVIERON A BRILLAR.

Stuck y Bell, junto con el joven Jelinski, volvieron a brillar en Le Mans. Tras ellos se ve el coche de Pescarolo, Laffite y Ricci.



FERMIN VELEZ.

Con un Spice dotado de un motor descafeinado poco podía hacer el catalán



COMO SIEMPRE.

De los tres Toyota inscritos, sólo uno, el de Lees, acabó la prueba en sexta posición. En esta ocasión le tocó a Aguri Suzuki destruir uno de ellos durante la primera parte de la prueba.



consecuencias de dicho accidente, lo que le mermó para las 24 horas.

PEREZ SALA no llegó a subir en su coche. En principio estaba previsto que lo hiciera antes de caer la noche, pero a la mañana siguiente aún no lo había hecho. La razón fue que, al romper, Brundle fue pasado al coche mejor clasificado, el del chileno Salazar que tampoco había llegado a subir en el suyo. En compensación, Salazar sustituyó a Luis. La verdad es que no comprendemos al equipo Jaguar, pues tras llevarle a Le Mans le dejaron con la miel en los labios en una actitud totalmente reprochable. Aunque su coche no acabó, Luis hubiera hecho un buen papel.



EN AMARILLO.

Este año no estuvieron en la cita de Le Mans las chicas de «Hawaiian Tropic». La belleza estuvo representada por unas bellas japonesas



APOTEOSIS.

Como apoteosis final por el doblete de Jaguar, los miles de seguidores británicos invadieron la pista para aclamar a sus héroes. En el podio, hasta John Nielsen se dejó arrastrar por la euforia de unas masas que hacían ondear sus coloristas banderas.

guar rodeaban en formación, dos primero, un Nissan después y luego los otros dos. La cosa estaba clara, o el coche español, o un Nissan o un Jaguar iban a ganar; ¡y tan sólo faltaban veintitrés horas para el final! En la segunda hora, y hasta la quinta, el Nissan se amparaba de nuevo en la primera posición mientras el Jaguar de Brundle y el Porsche (conducido por Pareja) luchaban por la segunda. Todo se solucionaba cuando el Nissan se retrasaba por multitud de problemas. Jesús Pareja, que había dejado el volante a Walter Brun, veía como su coche perdía posiciones, mientras el Jaguar de Brundle primero y el Nissan «americano» de Robinson,

Brabham y Daly después se hacían con la cabeza. Con el paso de las horas las cosas se aclaraban. Brundle se retiraba y pasaba a ocupar un puesto en el coche de Nielsen, entonces el mejor colocado, el Nissan desaparecía también, y en el Porsche Brun toda la responsabilidad recaía en Pareja tras las molestias de cuello sufridas por Larrauri tras su accidente en la salida de la prueba de los Renault 21 Turbo. Tras una noche sin sobresaltos, desde las primeras luces la lucha se centraba entre el Jaguar número 3 y el Porsche número 16, pues el Nissan de los japoneses intentaba acabar como podía. Todo hasta esos últimos 15 minutos fatídicos...

PARRILLA DE SALIDA

16. Larrauri-Pareja-Brun (Porsche Brunn 962 C) 3 33 06	24. Bailey-Blundell-Brancatelli (Nissan R 90 CK) 3 27 02
83. Brabham-Robinson-Daly (Nissan R 90 CK) 3 33 28	23. Havemi-Hoshino-Suzuki (Nissan R 90 CK) 3 33 17
7. Jelinski-Stuck-Bell (Porsche Joest 962 C) 3 36 08	25. Acheson-Donnelly-Grouillard (Nissan R 90 CK) 3 35 76
1. Brundle-Leslie-A. Ferte (Jaguar XJR 12) 3 36 55	4. Jones-Perez Sala-M. Ferte (Jaguar XJR 12) 3 36 10
36. Lees-Sekiya-Ogawa (Toyota 90C-V) 3 37 13	3. Nielsen-Cobb-Salazar (Jaguar XJR 12) 3 37 00
10. Vd Merwe-Takahashi-Okada (Porsche Kremer 962 CK6) 3 38 39	63. Fonché-Andskar-Kasuya (Porsche Trust 962 C) 3 38 28
37. Suzuki-Dunfries-Ravaglia (Toyota 90C-V) 3 38 74	43. Reuter-Weaver-Lehto (Porsche Lloyd 962 GT1) 3 38 72
38. Raphael-Nagawaka-Ratzenb (Toyota 90C-V) 3 39 76	26. Grohs-Oppermann-Duer (Porsche Obermaier 962 CL) 3 39 38
9. Wollek-Winter-Dickens (Porsche Joest 962 C) 3 40 01	2. Lammers-Wallace-Konrad (Jaguar XJR 12) 3 39 78
45. Needell-Sears-Reid (Porsche Alpha 962 C) 3 41 32	11. Allot-Gonin-De Driver (Porsche Kremer 962 CK6) 3 40 27
202. Gachot-Herbert-Weidler (Mazda 787 GTP) 3 43 04	44. Watson-Giacomelli-Berg (Porsche Lloyd 962 CL) 3 42 73
85. Wada-Olofson-Sala (Nissan R 89 C) 3 43 40	201. Johansson-Kennedy-Dreud. (Mazda 787 GTP) 2 43 35
13. Fabre-Trolle-Robert (Cougar Porsche C 24 S) 3 44 34	84. Earl-Roe-Mullen (Nissan R 90 CK) 3 44 28
27. Lassig-Yver-Altenbach (Porsche Obermaier 962 CL) 3 45 57	33. Haywood-Taylor-Ridell (Porsche Schuppan 962 CL) 3 45 44
6. Pescarolo-Ricci-Laffite (Porsche Joest 962 CL) 3 45 77	82. Regout-Cudmi-Los (Nissan R 89 C) 3 45 66
21. Vélaz-Harvey-Hodgetts (Spice Ford SE 90 C) 3 47 75	55. Elgh-Danielsen-Mezera (Porsche Schuppan 962 CL) 3 46 03
203. Katayama-Yorino-Ierada (Mazda 767B GTP) 3 49 55	15. Huysman-Sigala-Santal (Porsche Brunn 962 CL) 3 47 92

Etc. hasta 49 clasificados. Los pilotos citados en primer lugar tomaron la salida. *No tomó la salida.

CLASIFICACION FINAL

1º. Nielsen-Cobb-Brundle (Jaguar XJR 12), 358 vueltas en 23 h 51'30"55 a un promedio de 204.070 km/h. 2º. Lammers-Wallace-Konrad (Jaguar XJR 12), a 4 vueltas. 3º. Needell-Sears-Reid (Porsche Alpha 962 CL), a 7 vueltas. 4º. Stuck-Bell-Jelinski (Porsche Joest 962 CL), a 9 vueltas. 5º. Havemi-Hoshino-Suzuki (Nissan R 90 CK), a 11 vueltas. 6º. Lees-Sekiya-Ogawa (Toyota 90C-V), a 12 vueltas. 7º. Fabre-Trolle-Robert (Cougar Porsche C 24 S), a 12 vueltas. 8º. Wollek-Winter-Dickens (Porsche Joest 962 CL), a 13 vueltas. 9º. Lassig-Yver-Altenbach (Porsche Obermaier 962 CL), a 18 vueltas. 10º. Huysman-Sigala-Santal (Porsche Brunn 962 CL), a 24 vueltas. 11º. Vélaz-Harvey-Hodgetts (Spice Ford SE 90 C), a 51 vueltas. Etcétera, hasta 29 clasificados. La vuelta rápida la dio Earl (Nissan), en 3'40'03, a un promedio de 222,515 kilómetros por hora.



Eluís Pérez-Sala estudiando junto a Agustí Martí, ingeniero jefe del Circuit de Catalunya, una de las curvas más difíciles de su trazado.

“Estoy estudiando la curva más difícil del Circuit de Catalunya. A partir de 1991, aquí se decidirá la carrera.”



Le regalamos un póster con información detallada sobre las características e instalaciones del Circuit de Catalunya. Pídale al RACC

900 365 365

De Lunes a Viernes, de 9 a 20 horas. Llamada gratuita. También puede solicitarlo enviando este cupón.

AJUNTAMENT DE GRANOLLERS

Ajuntament de Parets del Vallès

Quiero saber cómo es el Circuit de Catalunya.

Envíeme gratuitamente un póster con explicaciones detalladas sobre las características del Circuit de Catalunya.

Nombre y apellidos:

Dirección:

Tel.

Localidad:

Código postal:

Fecha de nacimiento:

Socio del RACC: ☐ Sí ☐ No N°

☐ Hombre ☐ Mujer

Firma:

Rellene, corte y envíe este cupón al Real Automóvil Club de Catalunya, Apdo. de Correos N° 2690, 08080-Barcelona. También puede entregarlo en cualquier oficina del RACC.

CIRCUIT DE CATALUNYA

GRAN PREMIO DE YUGOSLAVIA

AMARGA VICTORIA

José Luis Aznar
Enviado especial

La primera victoria que este año consigue Carlos Cardús no podrá ser festejada como es debido a causa de los graves accidentes acaecidos en el circuito de Rijeka. Estos han tenido como protagonistas más importantes a Sito Pons y a Reinhold Roth. Nuestro representante tiene heridas importantes, pero está fuera de peligro; este no es el caso del germano, que se teme por su vida.

MAL comenzó la jornada en Rijeka, puesto que los pilotos de 125 centímetros cúbicos eran quienes debían competir en primer lugar. Todo se desarrollaba como estaba previsto, pero cuando los pilotos llegaban al primer viraje, en una rápida curva de derechas, Romboni tocaba con la rodilla una bala de paja, que al ser desplazada no podía evitar Debbia. Ello provocaba el caos en el pelotón y caían nueve pilotos, entre ellos Manuel Hernández.

La carrera era suspendida y aplazada la salida. Cuando a la media hora, todos esperaban que se volviese a salir, se anunciaba que los que lo harían, pero al cabo de casi una hora, serían los de 500. Y es que la sacrosanta e intocable televisión debía retransmitir a esa hora «la categoría reina» y claro, los intereses de ambas podían más que los de los pilotos de 125.

Sin embargo éstos no lo entendían así y, encabezados por «Aspar» y Gresini, se negaban a tal cambio y tras un tira y afloja lograban su propósito. Finalmente, con más de una hora de retraso, tomaban la salida tras dar cinco vueltas de reconocimiento, pues las balas de paja se habían cambiado. Sin embargo faltaba un piloto: «Aspar», ya que éste, en el último de estos cinco giros, veía como su JJ Cobas se gripaba. Ya no podía arrancar... Con ello perdía una ocasión de oro, ya que su moto se adaptaba a las mil maravillas al sinuoso trazado y en los entrenamientos, pese a una caída con la moto del cuarto de litro, había obtenido una cómoda «pole» por delante de Prein, Gramigni y Romboni.

Así las cosas, éstos eran los que se disputaban la victoria en una emocionante lucha. A ellos se habían añadido más corredores y así diez pilotos eran quienes formaban el grupo de cabeza. De ellos los más asiduos en primer lugar eran Prein, Romboni, Capirossi y Gresini, pero a la postre era el piloto germano quien se imponía: «Me dolía la muñeca, pero acabo de conseguir mi primera victoria y me encuentro perfecto» decía. Segundo era Capirossi, quien con su aplastante serenidad declaraba: «Todavía tengo dos años para ganar un gran premio y ser el más joven vencedor de la historia...» Por su parte «Aspar» disimulaba como podía su desgracia: «Son las carreras» y a propósito del accidente por culpa de la bala de paja seguía diciendo: «Es incomprensible que esto pase en un campeonato del Mundo, ya sucedió cuando el Europeo; en él, falleció un piloto, pero las balas están en su sitio aunque la cosa se agrava en la salida cuando vamos en pelotón». A raíz de ello en las demás carreras las balas se sa-

PRIMERA DE CARDÚS.
Carlos Cardús realizó una magnífica carrera en Rijeka. El catalán controló la carrera, prácticamente hasta el final, y se benefició de la suspensión de la misma cuando apareció la lluvia. Con este resultado, el «Titi» se ha colocado tercero en la clasificación provisional del Mundial.



MALA SUERTE
Sito Pons, estaba realizando su mejor carrera de la temporada, cuando perdió el control de la rueda delantera y cayó. Chilli que venía detrás no le pudo evitar y le arrolló. El catalán se encuentra fuera de peligro, aunque tiene varias costillas fracturadas.

caban antes de la salida y se volvían a poner una vez habían pasado todos...

Tampoco estaría exenta de sobresaltos la categoría de 500, que se disputaba en segundo lugar. Schwantz, autor del mejor tiempo, salía retrasado por culpa de su embrague y así Rainey aprovechaba para escaparse, mientras que en el primer viraje quedaban fuera de combate las dos Cagiva de Mamola y Haslam al caer ambos.

La carrera pronto perdió emoción ya que Schwantz remontó hasta pasar a su compañero de marca, pero cazar a Rainey era tarea imposible. Tras ellos la emoción estaba en el grupo formado por Doohan, Chili y Sito, mientras que Garriga ya había abandonado por culpa de un cable eléctrico roto. En esos momentos Sito no parecía dispuesto a conformarse y pasó a Chili, pero en la vuelta decimoquinta su moto derrapó de delante y cayó.

Muy posiblemente sus neumáticos standart no resistieron como los de sus dos rivales, que usaban los de categoría «A». A consecuencia de la caída, Chili no podía evitar al piloto español y lo arrollaba. A partir de este momento se temió una lesión en la espalda, pero las últimas informaciones dicen que se trata de cuatro costillas rotas, contusiones varias y una fuerte contusión pulmonar que obliga a los médicos que lo han internado en la U.V.I. del hospital de Rijeka a aplicarle respiración asistida. Su traslado a España sólo podrá hacerse al cabo de una semana salvo que se haga con un avión especial. La carrera ya no tenía historia y los dos pilotos de Suzuki secundaban en el podio a Rainey, que se destaca en el Mundial, mientras que Doohan era cuarto.

Kocinski había sido el más rápido en los entrenamientos de los 250, y le seguían Cadalora, Bradl, Cardús y Roth, mientras que Crivillé obtenía un excelente octavo puesto. La carrera, naturalmen-

te, se disputó en pelotón. Esta vez faltaban Zeelenberg y Sarron, ambos lesionados en los entrenamientos, pero Kocinski y Cardús eran los dos hombres a batir. El español bordaba la parte de subida que daba al curvón de antes de meta, mientras que en la parte mixta que sigue a ésta, ambos estaban en igualdad. Sin embargo no estaban solos, puesto que Roth, Cadalora, Bradl, Wimmer, Cornu y Crivillé contactaban con ellos y se formaba el grupo ya habitual de cada carrera. Si la emoción era intensa un nuevo ingrediente se añadía para incrementar el suspense. Y era que unos negros nubarrones habían hecho su aparición antes de la salida y sobre el circuito comenzaban a caer gotas. Primero pocas, luego más intensamente, pero sin que nunca se llegase a empapar la pista. Sin embargo, la magia de las carreras se rompió cuando faltaban cuatro vueltas para el final. Poco antes había abandonado Alberto Puig cuando le falló el encendido de su Yamaha, mandando el segundo grupo de la carrera.

Todos los factores se acumularon para que la vuelta vigésimo cuarta fuese trágica. Por una lado la lluvia hizo que el director de carrera suspendiese la prueba. Evidentemente la clasificación válida era la de la vuelta anterior y en ese momento el líder era Carlos Cardús. El «Tiriti» llegaba pues a la meta sin saber que había ganado, pero lo peor era que en ese giro que ya no contaba para nada, el grupo alcanzaba a un doblado, Darren Milner. Era una subida con viraje a derechas y este iba pegadito al interior. Los primeros pasaban, pero Roth no podía evitarlo y chocaba, con tan mala fortuna, que el impacto fue tremendo. Crivillé, debía hacer una incursión en el campo, pero era derribado por la moto de Roth, lo que le hacía sufrir un esguince y una ligera conmoción. El estado de Roth es gravísimo. Un trauma-



ROTH GRAVE.
El piloto germano Reinhold Roth sufrió un grave accidente y fue trasladado en primera instancia a la clínica del Doctor Costa. En el momento de escribir estas líneas, se teme por la vida del veterano piloto.



DIFÍCIL CARRERA.
Stephan Prein lo tuvo difícil, pero al final de la carrera consiguió su objetivo: ganar su primera prueba del Mundial.

CARRERA ABURRIDA.

La salida de la categoría de 500 es cada vez menos espectacular y es que ver a 15 pilotos no tiene emoción. La victoria fue para Wayne Rainey que dominó la prueba en solitario y que con este resultado se afianza en la primera posición del Campeonato, sin que de momento nadie pueda inquietarle.

El público yugoslavo es de los más atrevidos, para ellos no existe un lugar difícil desde el que ver las carreras, y si no observen la foto situada debajo de estas líneas.

CLASIFICACIONES

125cc

1º S. Prein (Honda) 31'36.931; 2º L. Capirossi (Honda) a 0"31; 3º B. Casanova (Honda) a 0"912; 4º Ralf Waldman (JJ Cobas) a 0"273. 5º D. Romboni (Honda) a 0"461; 17º Manuel Hernández (Honda) a 1'21"510.

250cc

1º C. Cardús (Honda) 35'46"457; 2º J. Kocinski (Yamaha) a 0"61; 3º M. Wimmer (Aprilia) a 0"231; 4º L. Cadalora (Yamaha) a 0"293; 5º H. Bradl (Honda) a 0"476; 7º A. Crivillé (Yamaha) a 1"94.

500cc

1º W. Rainey (Yamaha) 48'10"806, 2º K. Schwantz (Suzuki) a 10"80; 3º N. McKenzie (Suzuki) a 33'685; 4º M. Doohan (Honda) a 45'530; 5º J. P. Ruggia (Yamaha) a 1'11"553.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º L. Caprossi, 83 puntos; 2º S. Prein 80; 3º J. Martínez, 60; 4º D. Raudies, 56; 5º H. Spaan, 54; 7º M. Hernandez, 35; 17º J. Miralles, 16; 24º H. Torrontegui, 8.

250cc

1º J. Kocinski, 109 puntos; 2º L. Cadalora, 93; 3º C. Cardús, 90; 4º W. Zeelenberg 78. 5º H. Bradl, 75. 13º A. Crivillé, 23; 28º «Aspar», 6.

500cc

1º W. Rainey, 131 puntos; 2º K. Schwantz, 104; 3º M. Doohan, 73; 4º N. McKenzie (Suzuki) 60; 5º J. P. Ruggia (Yamaha) 54; 6º S. Pons, 52; 5º W. Gardner, 50; 8º J. Garriga, 47.

RIJKA DESDE EL BOX

EN la carrera de 125 cayeron Miralles y Herreros. El primero al no poder evitar la moto de Feuz, y el segundo cuando iba décimo primero en la primera vuelta. En cuanto a Manuel Hernández, no pudo ser más que decimotercero por resentirse de un fortísimo golpe en las costillas sufrido durante los entrenamientos.

Esta semana los pilotos van a entrenar a Hungría. Los de Honda lo harán el martes, mientras que los de Yamaha el jueves.

Yamaha ha ofrecido a Agostini sus motos oficiales de 125 para 1991, pero el italiano las ha rechazado. Podrían pasar a Pileri, pero este quiere una 250 oficial, sea Honda, que es su marca, o Yamaha.

Durante los entrenamientos del sábado soplaron fuertes ráfagas de viento. Tanto es así que varias pancartas publicitarias cruzaron la pista

cuando entrenaban los pilotos de 500.

De los diez pilotos españoles de 125 sólo se clasificaron cuatro para la carrera. Entre estos Torrontegui, que en principio sólo pone en duda su pilotaje, no la calidad de su moto ni su equipo.

Cadalora puede que el año próximo deje el equipo de Agostini. Su destino sería un equipo dirigido por Metraux y patrocinado por Elf.

En entrenamientos Cardús probó al igual que en el Gran Premio de Austria una rueda delantera de dieciséis pulgadas, pero será en Hungría donde piensa probarla a fondo. Por su parte Crivillé prefiere neumáticos más estrechos que Cadalora, pero el equipo no se los montó hasta última hora en entrenamientos por lo cual no pudo mejorar su ya excelente octava plaza.



FORMULA 3000 EN JEREZ

COMAS, UN VALOR SEGURO

Manuel Madrid

Enviado especial

EN las últimas temporadas del Campeonato Internacional estamos asistiendo a un claro dominio de los pilotos franceses. Este año el piloto que se está mostrando más rápido y con más aspiraciones al título es Erik Comas, un piloto que lleva camino de seguir los pasos de su compatriota Jean Alesi. Comas se adjudicó la victoria en la carrera inaugural del certamen disputada en Donington y ahora ha vuelto a subir a lo más alto de podio en Jerez.

A lo largo del fin de semana, en las distintas tandas de entrenamientos, el piloto francés se mostró superior a sus rivales, conquistando la «pole position». Pero no todo fue un camino de rosas para poder partir en la primera posición de la parrilla. En la segunda manga de entrenos cronometrados se llevó un monumental susto,

cuando en una zona muy rápida se salió de la pista dejando a su paso restos del coche. Otro accidente que pudo tener consecuencias graves fue el protagonizado por Stephane Proulx y Didier Artzet, cuando el primero de estos intentó sacar a Artzet de la pista y en el que también se

vio involucrado el belga Eric Van de Poele.

En la carrera Erik Comas al volante de un Lola-Mugen tomó desde la primera vuelta el mando y no abandonó la posición de honor hasta cruzar la línea de meta. El único piloto capaz de seguir el fuer-

JEREZ EN BREVE

ALBACETE después de conseguir dinero suficiente para poder participar en la carrera de F-3000 en Jerez, al volante de un Reynard del equipo Cobra Motorsport, al final no pudo ser. La FISA no dio el permiso al equipo, en caso de montarse Antonio Albacete ya no podría subir al coche el piloto habitual.

MIGUEL A. DE CASTRO recién operado de las dos piernas, tras el accidente que sufrió en Calafat,

participó en Jerez en la carrera de la F Ford 1.600 ayudado por unas protecciones en las rodillas.

LAS RUEDAS fueron el principal quebradero de cabeza de los pilotos de la F Ford. Camac suministró unos neumáticos muy blandos que se degradaban muy pronto. A consecuencia de esto se produjeron numerosas salidas de pista, entre ellas la protagonizada por Gluckman que pudo ser grave.

SIN RIVALES.

Comas se está convirtiendo en el favorito para alzarse con el título al final de temporada. La única oposición del francés en Jerez fue Apicella. En la F Ford 1.600 Martínez de la Rosa volvió a mostrar sus cualidades.



CLASIFICACIONES

FORMULA 3.000

1º Erik Comas (Lola-Mugen) en 1 hora, 18 minutos, 7 segundos. 2º Marco Apicella (Reynard-Mugen), a 1s. 3º Andrea Montermini (Reynard-Mugen), a 31s. 4º Fabrizio Barbazza (Leyton-House Cosworth), a 54s. 5º Andrea Chiesa (Lola-Mugen T90/50), a 1m.

ASI VA EL CAMPEONATO

1º Erik Comas, 24 puntos. 2º Eric Van de Poele, 12 puntos. 3º Allan McNish, 10 puntos. 4º Marco Apicella, 10 puntos. 5º Andrea Chiesa, 6 puntos.

FORMULA FORD

1º Pedro Martínez de la Rosa (Van Diemen RF90), en 19 m. 40 s. 2º Iván Arias (Van Diemen RF90), a 8 s. 3º Roger Morback (Van Diemen RF90), a 16 s. 4º Enrique Gluckman (Van Diemen RF90), a 20 s. 5º Pedro Calle (Van Diemen RF90), a 26 s.

ASI VA EL CAMPEONATO

1º Alvaro de Arenzana, 55 puntos. 2º Pedro Martínez de la Rosa, 52 puntos. 3º Enrique Gluckman, 39 puntos. 4º Roger Morback, 39 puntos.

te ritmo impuesto por el gallo fue el italiano Marco Apicella, que por más que forzó la marcha del Reynard-Mugen que conducía se tuvo que conformar con ver a lo largo de la prueba los alerones de su rival finalizando la carrera a un segundo del vencedor. Tercero fue Andrea Montermini, también con un Reynard-Mugen que ocupó esta posición de principio a fin. El vencedor en Pau, Van de Poele, después de marchar durante toda la carrera en los puestos de cabeza se vio muy retrasado al ir perdiendo rendimiento el motor Cosworth de su Reynard.

Como complemento a la Fórmula 3000 se disputó una prueba puntuable para el Campeonato de España de Fórmula Ford 1.600. Este certamen a lo largo del año está resultando muy competido y abierto, con varios pilotos optando a la victoria final. El vencedor fue Pedro Martínez de la Rosa que se está mostrando rapidísimo en lo que va de temporada, y que consiguió esta victoria tras mantener un bonito due-

lo con Iván Arias, hasta que a este último en las últimas vueltas el motor le perdió rendimiento al quedarse sin presión de aceite. También fue muy emocionante la lucha por el tercer puesto entre Roger Morback y Alvaro de Arenzana, que rodaron todo el tiempo en un pañuelo, hasta que al paso por meta de la última vuelta se tocaron los dos y a consecuencia de esto el coche de Arenzana salió despedido contra el muro de contención, Morback pudo seguir y terminó en tercera posición. El piloto andaluz con este puesto compensó el esfuerzo de todo el fin de semana en el que conquistó la «pole», posición que no pudo mantener al verse adelantado en la salida por coches con motores más potentes que el suyo.

BOXES

JORDI TARRÉS se vio sorprendido en el Trial de Suecia por los italianos **Donato Miglio** y **Diego Bosis**. Sin embargo, Tarrés y su **Beta** siguen líderes en la clasificación del Campeonato del Mundo.

LANCIA podría dejar al piloto **Jorge Recalde** un coche oficial para disputar el Rallye de Argentina dentro de una clara ofensiva por parte de la marca italiana de contrarrestar el buen momento de Toyota. No hay que olvidar que el piloto argentino ya ganó este rallye en el 88 con un **Integrale**.

SHEKHAR MEHTA, ya recuperado del grave accidente que sufrió durante el Rallye de los Faraones 87, va a reaparecer en el próximo **Pike's Peak**, utilizando un **Subaru Legacy**, marca de la cual es importador en Kenia.

YA ESTA DECIDIDO el equipo **Lucky Strike** que correrá la **Baja Aragón**. Se trata del piloto francés y campeón de ese país de enduro **Marc Morales**, ganador también de la prueba aragonesa en 1985, y de **Jordi Arcarons**, ya conocedor de su coequipier para este año desde el **Atlas 87**, que disputaron juntos.

STIG BLOMQUIST tuvo una semana ajetreada. Después de dar varias vueltas de campana con un **Sierra Cosworth** en el circuito de **Anderstorp**, afortunadamente sin consecuencias, viajó apresuradamente hasta **Grecia** para terminar de poner a punto el futuro **Nissan** de rallyes.

ARI VATANEN Y EL **CITROËN DE RAIDS** ya han iniciado las pruebas definitivas para el debut en la **Baja Aragón**. Para ello y en medio de un gran secreto, han utilizado las instalaciones que **Michelin** posee en la costa de **Almería**. Sin duda un decorado perfecto para la puesta a punto del **Citroën**.

UN ROCIO CAMIONERO ha tenido lugar en el Circuito del Jarama con motivo de la **I Concentración** que de estos vehículos organizó la revista **Mundo Camión**. Con la presencia de más de 400 camiones procedentes de toda Europa y debidamente engalanados, 3.000 personas acudieron al espectáculo durante todo un fin de semana.

BILBAO

EXPOMOTOR COMPETICION 90

POR segundo año consecutivo, y tras el sonado éxito de la primera edición, del 6 al 9 de diciembre se desarrollará en Bilbao la **Expomotor Competición 90**. Como se recordará, allí se dan cita las marcas y entidades relacionadas con el deporte del motor que, este año, han doblado su participación en número y calidad.

Este año el certamen recibe también el importante apoyo de Philip Morris que, a través de su marca **Marlboro** como patrocinador principal, se une al apoyo de la Institución Ferial de Bilbao y a la organización llevada a cabo por la empresa de Javier Arnaiz.

Para los aficionados que acudan a la muestra bilbaína, ésta ofrece innumerables atractivos como ver reunidos a fabricantes de automóviles componentes y todo lo relacionado con el mundo de las carreras. Además se ha previsto un sector de la convocatoria para un Mercado de Ocasión, incluyéndose en él automóviles, motocicletas, monoplazas, barquetas y vehículos de asistencia.

ExpoMotor
Competición 90

FORMULA 1

EL MEJOR TIFOSI DE PIQUET

GRACIAS a un permiso especial de la Federación Internacional, este niño de 4 años se pasea de box en box durante el circuito mundial de Fórmula 1. Los pobladores del paddock, pilotos, mecánicos, etc., le consideran uno más de la particular farándula deportiva y no dejan pasar la ocasión de mimarle y jugar un rato con él.

Su ocupación preferida durante las horas de preparación para el Gran Premio está centrada en una colección de coches miniatura, regalados por sus innumerables amigos, y en pasear entre los chasis y motores que pueblan su terreno de juegos.



Preguntado por quién es su piloto y escudería favoritos, no duda en aseverar que su padre, el brasileño Nelson Piquet, y el equipo **Benetton Ford** son los mejores y, que algún día, él también lo será.



CAMPEONATO CLASICOS

UN LOTUS MUY ESPECIAL

DURANTE el rallye disputado en la localidad serrana de El Escorial y sus alrededores, uno de los equipos que más llamaron la atención fue el conformado por Balba Camino, hija de Fernando Camino, y su madre, Cristina López del Río, como copiloto. Además de la expectación que ellas mismas despertaban, su coche, un precioso **Lotus Super Seven** pintado con los colores de BP, causó la admiración general a lo largo de las sierras del Guadarrama y de Gredos. Clasificado finalmente en tercera posición y primero en la clasificación de copilotos, el impecable **Seven** demostró una salud inquebrantable. No es por nada que está preparado para disputar el Campeonato de España de Clásicos deportivos y sus 160 caballos lo hacen volar como en los mejores tiempos pasados.

MONTAÑA

VILARIÑO SIGUE EN RACHA

ANDRES Vilariño se está mostrando intocable en el Campeonato Europeo de Montaña. Con su reciente victoria en Trier (Alemania), ya son cinco las carreras que se ha adjudicado el español en la presente temporada. Registrando una inscripción de 190 equipos, la prueba alemana resultó muy disputada al ser la primera vez que era puntuable para el campeonato. Vilariño impulsó al final su **Lola Repsol BMW**.

DEBUT EN F-3

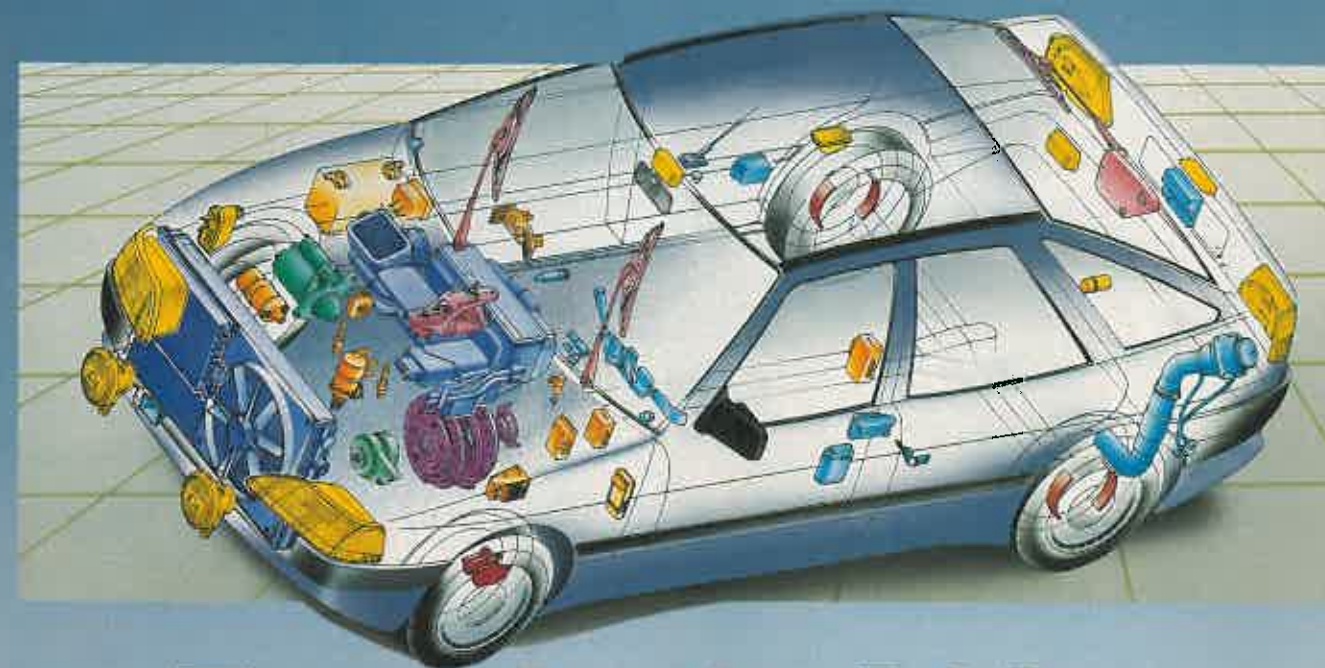
FAMOSOS AL VOLANTE

OTRO hijo de famoso se ha sumado al deporte automovilista. Ha sido David Halliday, hijo del acaramelado rockero galo, quien ha debutado en una carrera de Fórmula 3 bajo los colores de Alfa Romeo. El popular retoño no lo hizo mal y se clasificó en la octava plaza para gran alegría de su mujer Estelle, afamada piloto de rallycross, especialidad de gran arraigo en el país vecino.



Valeo

Fabricante del Recambio Original



Tecnología Líder

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

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

Seguridad VALEO, Calidad de Origen.



Valeo

El equipo del automóvil

CARRETERAS EN OBRAS

- RED DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaén. Provincia de Córdoba.
- N-V, Talavera-Navalmoral.
- N-VI, Adanero-Villalpando.
- N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
- N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Torremolinos.
- N-430, Almansa-Alcudia.
- N-620, Burgos-Magaz.
- A-630, Campomanes-Oviedo.
- E-70, Laredo-Castro Urdiales.

Para mayor información llamar a Tele-ruta: (91) 441 72 22



UNA VUELTA POR...

MERCADILLO DEL ESCARABAJO

LOS amantes del Escarabajo podrán disfrutar de lo lindo el domingo 24. El Club Amigos del Volkswagen ha organizado un mercado de compra-venta, recambios, libros, miniaturas, pegatinas y demás curiosidades.

Circuito de Paesa, Ctra. Boadilla a Villaviciosa km. 2.500, a las 10:00

VETERANOS

AQUELLOS LOCOS CACHARROS

EL Club de Automóviles Antiguos de Las Palmas ha preparado una exhibición para el día 22 del presente mes de junio. Por otra parte, el 23 y 24 tendrá lugar el Rallye Costa Tropical, del Club de Automóviles Veteranos de Granada y, del 22 al 24, el Rallye Ezcaray, de la Asociación Española de Clásicos Deportivos de Madrid.

DEPORTE

RAID ALTA ALCARRIA

DEL 21 al 24 de junio, tendrá lugar el Raid Internacional Alta Alcarria, prueba puntuable para la Copa de España de Raids (coches y motos). El día 24, tendremos también el Campeonato de España de Rallyes que se disputará en Maspalomas y la prueba de Montaña en Riego de Ambros, León. No se puede olvidar tampoco el G.P. de Fórmula 1 en México.

LOCURA HARLEY



Durante los días 22, 23 y 24 de junio, el Harley Davidson Club Aldeanos convoca a sus duros seguidores, para los que ha previsto tres días de actividades, al puro estilo Harley. La

cita será en la Urbanización Eurovillas, en Nuevo Baztan (Cerca de Pozuelo del Rey), Madrid.

Precio por persona: 3.000 pesetas

AGENDA

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

EL deporte de las dos ruedas nos ofrece: Mundial de Motocros de 125 c.c. en Gran Bretaña, de 250 c.c. en Bélgica y de 500 c.c. en Italia; Cto. de España de Rallyes en Albacete y de Motocross de 125 c.c. en Valencia, además del mencionado Alta Alcarria que se disputará en Guadalajara.

LO QUE HAY QUE VER

FORMULA 1 DESDE MEXICO

EN la noche del domingo, TVE ofrecerá el Mundial de F-1. Será justo después del partido del Mundial de Italia. Ese día, veremos Motocross de 125 c.c. desde Orihuela.

TVE-2, Motocross a partir de las 12:15 y F-1 a las 24 horas.

DE TODO UN POCO

MOTOR a Fondo tratará los siguientes temas: Rallye Moscú-Barcelona de coches clásicos; G.P. de Motos de Yugoslavia; así es el Batmóvil; Trial de Finlandia; 24 Horas de Le Mans; F3000 de Jerez y Rallye de Orense.

TV3, Miércoles 20, 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado 23 a las 13:35

MOTOR INTERNACIONAL

COMO siempre, Eurosport dará la carrera de F-1 en directo. Además la programación incluye: Cto. Alemán de Turismos el día 20 a las 18:00 y el 21 a las 10:00; día 22 previo de F-1 a las 23:00 y día 23, a las 10:30 y a las 23:00.

F-1, día 24 a las 10:00 y el 25, 14:30

CURSOS

KARTING PARA TODOS

DEL 25 al 29 de junio, la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, impartirá un cursillo de Karting en el circuito de Paesa. El precio total de este cursillo es de 49.000 pesetas.

Más información: (91) 859 25 85

A LEER TOCAN

LA PASION PEGASO

TRAS nueve años de trabajo, Carlos Mosquera y Enrique Coma-Cros, recopilan en su obra la historia completa de Pegaso: la constitución de Enasa, trayectoria deportiva de año en año, los modelos, etc. Todo ello, ilustrado con excepcionales fotografías de época.

Pedir a: Círculo del Automóvil
Tel. (91) 243 54 58
Precio: 10.000 pesetas



Coordina Lourdes Bravo



OPEN ROAD

VIAJES EN MOTO

Ve donde te lleve tu imaginación...

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

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

Nombre _____

Dirección _____

AMERICA - MEJICO - LOS ALPES - UNION SOVIETICA - TURQUIA - SAHARA - NEPAL - TENERIFE - AUSTRALIA



El RX-7 existe también en versión COUPE.

**Tienes una deuda
contigo mismo:
Un descubierto
de 7 millones**

Has trabajado duro y ya no tienes
que demostrar nada a nadie.

Ahora sólo te debes algo a ti mismo,
concédete un respiro: déjate ver
con tu RX-7 Cabrio.

Este es el coche más exclusivo.
Por su fiable motor rotativo
turboalimentado de 200 CV, único
en el mundo. Por los detalles de
calidad y diseño propios de la
tecnología y filosofía Mazda.

El RX-7 Cabrio es un coche para
vivir a tu aire ¿No crees que ya
puedes permitirte? Haz balance:
págate tu deuda.

mazda
Automóviles

Hablan de usted

IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR
GENERAL: TECNITRADE RV, S.A.
Paseo de la Castellana, 86 - 28046 Madrid.
Tel. (91) 262 42 35. Red de Concesionarios en las
principales capitales. Asistencia en toda España.
3 años de Garantía.

23 de junio de 1990

Num. 348 • 300 ptas.

**FOTOS
ESPIA**

PEUGEOT 105

**UN NUEVO
SUPERVENTAS
PARA EL 91**



**LA AVENTURA
DE USAR
GASOLINA
SIN PLOMO**

PRUEBA DE LOS FORD
SCORPIO 2.9 GHA,
OPEL SENATOR 24 V,
PEUGEOT 605 SV 3.0
Y SV 24 CON CATALIZADOR



**30.000
KMS. CON
EL OPEL
VECTRA**

**REBAJAS DE VERANO
LAS OFERTAS DE TODAS LAS MARCAS**