

**EXTRA
VERANO**
TOP 100

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

COLECCIONABLE
6
RESTAURANTES
DE CARRETERA
Motor 16

17 de junio de 1989 • Núm. 295 • 300 ptas.

LOS MEJORES

Descapotables • Breaks • Deportivos • Económicos • Berlinas rápidas •
Berlinas de lujo • Familiares • Compactos • GTI • Todo terreno

**NOVEDADES
FERRARI 348**



PRUEBAS

**TODOS LOS
FORD
FIESTA**



SUZUKI SWIFT



**CRUCIGRAMA
GIGANTE**



PAG. 30: NISSAN SKYLINE

Los 100.000

SEGÚN qué datos, España podría calificarse como un país en pleno desarrollo automovilístico o bien como un país carente de la más mínima cultura relacionada con el mundo del motor. Mensualmente se vienen a matricular del orden de las 100.000 unidades de automóviles de turismo. En el otro lado de la balanza hay una tasa de incumplimiento de las inspecciones técnicas de vehículos que, según provincias, oscila entre el 40 y el 60 por ciento.

En ese lado positivo de la balanza, el de un parque joven y con modelos repletos de la más avanzada tecnología, el mes de mayo es de los que dejan buen sabor de boca. Esas 100.000 matriculaciones han llevado a los expertos de mercado a especular con una cifra cercana al millón ciento cincuenta mil unidades al cierre del presente ejercicio. Hace unas semanas, la estimación de Sernauto era de 1.080.500 unidades. En cualquier caso, el año 89 se recordará como el año récord del mercado español, en vista de que las tendencias subsiguientes hablan de estabilización.



Siempre dentro de este mercado alcista, en mayo continúa el liderato de los «cuatro metros»: R-19, Kadett, Escort/Orion y demás modelos de su segmento copan el 10 por ciento del total de las ventas. Un 34 por ciento, aproximadamente, corresponde a los «pequeños», segmento que ha recibido el apoyo de los 6.000 Fiesta vendidos en mayo. El tercer gran bloque es el de los «pesos medios», con un 18 por ciento. R-21, 405, BX, Vectra, Sierra, etc., son los líderes.

Entretanto, más de una ruina rodante pone en peligro la seguridad de muchos conductores. Cuando las ausencias en las ITV llegan al 60 por ciento es que algo falla. Cuando nos quejamos de que muchos de los nuevos conductores salen a la carretera sin el nivel de enseñanza que requiere la situación, el problema es el mismo. Todo tiene su origen en una falta de cultura automovilística que hay que compensar con una educación intensiva. Dar con la solución depende del interés que la Administración tenga en resolver el problema.

Alberto Mallo

**ESTE VERANO,
NOTABLE MEJORIA EN SU COCHE
CON AIRE ACONDICIONADO MITCHELL**

MITCHELL es sinónimo de aire acondicionado.
Porque sólo fabrica aire acondicionado.
Como especialista, MITCHELL crea, diseña, investiga y fabrica equipos originales de aire acondicionado.
Con una calidad contrastada y la más alta fiabilidad.



**Avance continuo.
Tecnología de vanguardia.
Diseño original.**

MITCHELL
AIRES DE INNOVACION.

SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
10	AL VOLANTE	Nuevos Nissan Patrol
12	A FONDO	Suzuki Swift
18		Nuevos Ford Fiesta
33	MERCADO	Industria
34	PRECIO COCHES NUEVOS	
44	LO ULTIMO	Ferrari 348 TB
48	ECONOMIA	Plan general de carreteras
54	EXTRA VERANO	
101	MOTO	Harley 883 Sportster



106	OCIO	Regateando en las rías
124	DEPORTE	Toyota Celica GT Four Gr. A
129		En directo con Alain Prost
130		Indianápolis
132		Minardi M189
137		Rallye Garrigues
139		Motos: G.P. de Yugoslavia
144		Raid Alta Alcarria
146		24 Horas de Le Mans
154	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente Ejecutivo: Carlos Bustelo. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo. Director adjunto: Sergio Piccione.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Director de Catálogos: Juan Diego Martínez Alcaraz. Jefes de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, José Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Fotografía: José Antonio Díaz, Ramón Rodríguez. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca, Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseno); Javier Solano (Cierre). Miguel Angel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha y M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. P.º 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. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid). Lotes Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director comercial: Julio José Benito. Subdirectora comercial: Carmen Nieto.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 269 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRH. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Comnar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SOEL. Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Portugal, 440 escudos; Uruguay, 2.500 pesos.

ALFAR

HAY PARTES DE ESTE COCHE
QUE TIENEN MAS DE CIEN AÑOS.



El Rover 827 Sterling: para la madera de su interior sólo aceptamos raíz de nogal con al menos 100 años. En el resto, nuestra política es la inversa: sólo lo más avanzado.

El sistema de inyección es secuencial programado. La servo-dirección, progresiva. El ABS, de segunda generación. El ordenador de viaje, de 10 funciones. Avances tecnológicos que conviven en armonía con el refinamiento de otros tiempos. Como el cuero Connolly de los asientos y el volante: exactamente el mismo que disfrutaban los Lores en sus escaños de la Cámara Alta Británica.

O el sistema de sonido Octofónico diseñado por Electro Acustic Industries, los mejores expertos del mundo en acústica e insonorización. Y el aire acondicionado, el asiento ajustable electrónicamente. Sobre



todo, un poderoso motor de 6 cilindros en V y 24 válvulas, capaz de desarrollar 177 CV. con la más disciplinada nobleza. Potencia suficiente para pasar de 0 a 100 en 8 segundos y alcanzar los 221 Kms/hora mientras en el interior se vive esa silenciosa atmósfera de un mundo aparte.

Un mundo que huele a cuero bien curtido. Un mundo cuya belleza nada expresa mejor que la vieja madera de nogales centenarios.



ROVER SERIE 800

MAS DE 200 PUNTOS EN TODA ESPAÑA

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. APDO. Nº 14.845. TEL. 676 82 11. MADRID. ROVER LE RECUERDA LA NECESIDAD DE UTILIZAR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, RESPETAR EL CODIGO DE LA CIRCULACION Y ADELANTAR CON PRUDENCIA.



En voz baja

- El INI quiere vender el 7 por ciento que aún le queda en Mercedes Benz, con lo que la firma de Vitoria pasaría a depender en un 87 por ciento de su casa matriz Daimler Benz. La operación puede cerrarse antes del verano.
- Fiat quiere centralizar todos sus servicios en Madrid. Para ello busca un local con más de 10.000 metros cuadrados donde se ubicaría toda la representación del grupo italiano en España, incluido el holding Fiat.
- En las próximas semanas se presenta

rá el motor V6 de 24 válvulas que General Motors utilizará en el Senator y en el Omega 3000 y que en un futuro no muy lejano podría ser instalado en el coupé Calibra.

- Tras el éxito del Sierra Cosworth, Ford quiere lanzar al mercado una versión deportiva del Scorpio, recurriendo al mismo motor de 204 caballos, con ligeros retoques y en la versión de tracción integral.
- El éxito de ventas del Suzuki Long Body ha superado las previsiones más optimistas que se habían hecho los responsables de Santana para las primeras semanas de comercialización. El 15 por ciento del total ha sido ampliamente batido.

ULTIMA HORA

EL COCHE LIMPIO, MAS CERCA

El ejercicio de la política en sí da más de una cabriola y así ha ocurrido el pasado fin de semana. Pese a todos los augurios sobre el «coche limpio» (ver página 49), los ministros comunitarios del Medio Ambiente llegaban a un acuerdo de última hora y cuando la reunión estaba prácticamen-

te cerrada: reducción de los niveles de emisión para los coches de menos de 1.400 centímetros cúbicos a 20 gramos de monóxido de carbono y cinco gramos de hidrocarburos; implantar estas normas el 1 de julio de 1992 para prototipos y 31 de diciembre de 1992 para todos los coches de serie, y permitir incentivos fiscales para atenuar el impacto de la subida por el catalizador. Cosas, como decíamos, de la política.

DGT

«SE LO DICE UN AMIGO»

La Dirección General de Tráfico ha iniciado una nueva campaña publicitaria de cara sobre todo al próximo verano, que ya está a la vuelta de la esquina, y para concienciar a los conductores. La campaña se basa fundamentalmente en mensajes comunes y de fácil



comprensión para el receptor, mezclando la imagen real con el dibujo animado gracias a una simpática ardilla que la apoya con el slogan «Se lo dice un amigo». Por otra parte, la Dirección General de Tráfico está estudiando la posibilidad de elevar los actuales límites de velocidad dentro de nuestro territorio nacional. De esta manera, en autopista este límite se elevaría hasta los 130 kilómetros por hora, velocidad que sería de 110 kilómetros por hora en autovía. Las demás velocidades tope para el resto de carreteras quedarían como están estipuladas hasta estos momentos.

llos, acoplado a una caja de cuatro velocidades, suficientes para obtener una velocidad máxima homologada superior a 140 km/h, con unos consumos verdaderamente bajos: 4,9 litros a 90 km/h y 6,8 litros en el ciclo urbano.

El equipamiento es relativamente modesto, pero hay que mencionar: dos retrovisores exteriores, faros halógenos, reposacabezas y un autorradio extraíble Philips 361. Y, des-

de luego, la decoración específica con el tema «vaquero» dominante: tapicería en color gris, con bolsillos laterales en asientos delanteros, con los anagramas en color cuero. En el lateral, un «stripping» imitando a una cremallera. En definitiva, un coche destinado a un público muy joven que entra a competir con las típicas ofertas veraniegas, respaldado por un precio interesantísimo.



RENAULT

CINCO, EN VAQUEROS

Por lo visto, la moda de este verano es el «blue jeans» o al menos en ello han coincidido Peugeot y Renault. Porque la marca del rombo acaba de

lanzar el R-5 Blue Jeans, un «prêt-à-porter» llamado a ser el «hit» del verano. Al menos, su presentación y sobre todo su precio (justo un millón de pesetas en la calle) así parecen asegurarlo.

El nuevo y básico R-5 se ofrece con la motorización del Five: motor 1.108 centímetros cúbicos y 47 caba-



FASA RENAULT

HACIA EL TERCER TURNO

FASA Renault ha previsto invertir cerca de 2.000 millones de pesetas en la puesta en marcha del tercer turno en las factorías de Valladolid y Palencia. Para ello se va a contratar un total de mil trabajadores con carácter eventual en los próximos meses, ya que es intención de la empresa comenzar ese turno a finales del mes de septiembre. El objetivo principal de Fasa Renault es pasar de una producción actual de 650 vehículos que salen cada día de la factoría de Palencia a 888 vehículos para atender la demanda que tienen sus productos.

PORSCHE

MENOS PRECIO

PORSCHE, en un esfuerzo por acercar sus productos al público español, ha reducido sus precios considerablemente. La rebaja es tan importante que en algunos casos, como el del 944 Turbo, se cifra en dos millones de pesetas. Los demás modelos cuestan ahora entre 400.000 y 800.000 pesetas más baratos. Esta espectacular rebaja ha coin-



cidido con la inauguración de las nuevas instalaciones Porsche en Madrid. Lamentablemente, en nuestro último número especial dedicado a Porsche, los nuevos precios no se reflejaban en las pruebas. Ahora sí se los ofrecemos:

- 944: 5.868.202 pesetas.
- 944 S2: 7.058.514 pesetas.
- 944 S2 Cabrio: 8.548.114 ptas.
- 944 Turbo: 9.150.129 pesetas.
- 911 Coupé: 9.136.503 pesetas.
- 911 Targa: 9.562.103 pesetas.
- 911 Carrera 4: 12.634.729 ptas.
- 928 S4: 13.884.929 pesetas.
- 928 S4 GT: 14.419.589 pesetas.

IMPORTACION

COREA, BAJO LA VIGILANCIA

La Secretaría de Estado de Comercio ha establecido una vigilancia intraco-

munitaria con el permiso de la Comisión Europea, para la importación de vehículos procedentes de Corea del Sur hasta el próximo 31 de diciembre. El régimen de vigilancia es de tipo «estadística previa a la importación», requiriéndose una notificación que resulta necesaria de cerrar la

entrada. La medida, que ha entrado en vigor el pasado día 7 de junio y que no afecta a la mercancía que ya se encuentre embarcada con destino a España, va a perjudicar especialmente a Hyundai, que había previsto dirigir una importante partida de su modelo Pony a nuestro país.



INVENTOS

PREMIO A UN ESPAÑOL

Un invento español ha obtenido la medalla de oro del Salón de Inventiones y Nuevas Técnicas celebrado en Ginebra. Se trata de un embudo de cartón al que le acompañan una baye-



ta y dos toallitas, todo ello desechable, que permite evitar derrames de aceite en el motor y no ensuciarse las manos al verter lubricante. El inventor, Antonio Giménez, fue ya hace diez años uno de los principales promotores del sistema de impresión de matrículas.

Verde y Rojo



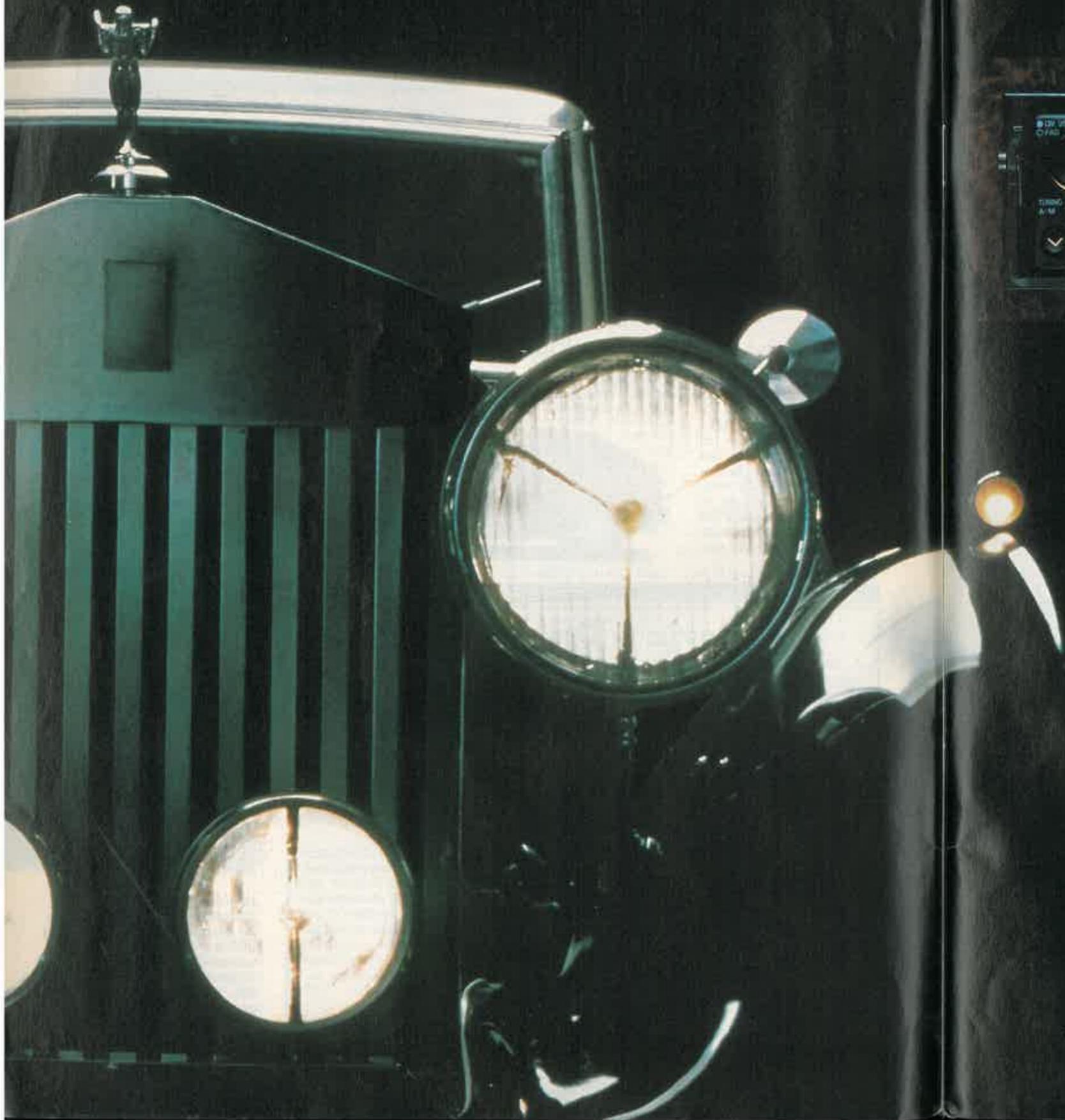
El atasco en Madrid del día 7 de junio fue el mayor de los ya grandes de los últimos meses. Pues bien, nadie vio un guardia municipal intentando siquiera poner algo de orden en el gigantesco caos. Había algunos de simple contemplación y constructiva charla. ¡Qué vergüenza!

El concesionario de Nissan, Otaysa, acaba de inaugurar una de las instalaciones más espectaculares de cuantas se conocen en el centro de la capital. Esta misma semana, Porsche-Saab inauguraba también instalaciones. ¡Cuántos parabienes!

El MOPU ha utilizado en la carretera N-607 un tipo de pinturas en el suelo que, cuando se pisan, producen un ruido absolutamente alarmista. Hasta el punto que el concesionario de Seat en Colmenar ha visto cómo bastantes conductores se quejaban de problemas de transmisión, engañados por el ruido.

El Isuzu Troper turbodiesel acaba de recibir hace pocas fechas en la República Federal de Alemania —país donde se cuida sobremedida la contaminación de los vehículos— un galardón al coche menos contaminante. Este modelo, enfocado, sobre todo, a una utilización eminentemente ecológica, no podía ser mejor premiado.

SANYO CAR STEREO NUEVA SERIE EX



E-X9

- ▶ Potencia de salida (máx.) de 25 w x 2 ó 7.5 w x 4.
- ▶ 30 presintonías.
- ▶ AUTO-STORE (Memorización automática de las 6 emisoras más potentes de la zona).
- ▶ PRESET SCAN.
- ▶ Circuito optimizador de FM (ATQC, SMC, SNC).
- ▶ Auto-reverse.
- ▶ Sistema Dolby NR.
- ▶ KEY OFF Release.
- ▶ AMSS (Sistema de búsqueda automática de música).
- ▶ Fader.
- ▶ Sistema Radio Monitor.
- ▶ Salida para amplificador de potencia.
- ▶ Sistema extraíble.
- ▶ Tono «Bip».

SP - 622 TD «TWIN DRIVE»

- ▶ Sistema TWIN-DRIVE.
- ▶ 200 w de potencia musical.
- ▶ Woofer plano de 16 cm. de diámetro.
- ▶ Tweeter de 6 cm. de diámetro.
- ▶ Respuesta de frecuencia: 50-20.000 Hz.
- ▶ cd ready.



SANYO

AUTOPERFECCION

NISSAN PATROL 4x4

LA LAMPARA DE ALADINO

La lámpara de Aladino era aquel maravilloso artilugio que concedía tres deseos a su afortunado propietario. Estableciendo un símil con la industria del automóvil y con el segmento de los vehículos todo terreno, el nuevo Nissan Patrol es algo similar, con esa versión Top Line que es el tope de gama y que tiene de todo.

Enviado especial:
Carlos Cancela

En esa versión alta de gama, son elementos de serie el aire acondicionado, los elevadores eléctricos, limpiaparabrisas, inclinómetro y una tapicería aterciopelada. Con todo ello, este Top Line más parece un verdadero turismo que simplemente un vehículo de todo terreno. Pero no es ésta la única novedad de la gama Nissan Patrol que en su versión 89, denominada «4x4», ofrece importantes novedades técnicas principalmente en base a motorizaciones, cajas de cambio, suspensiones, y también en su aspecto estético, con una parrilla frontal rediseñada con nuevos faros, y una parte trasera también modificada en la que el anagrama de Nissan es la base de la decoración.

Los nuevos motores son el turbodiesel de 6 cilindros y el gasolina también de seis

cilindros. El primero de ellos ha ganado en potencia, con 115 caballos disponibles, mientras que el segundo, que es el más potente disponible entre los Patrol, llega a los 136, contra los 120 que rendía hasta la fecha el modelo alto de gama.

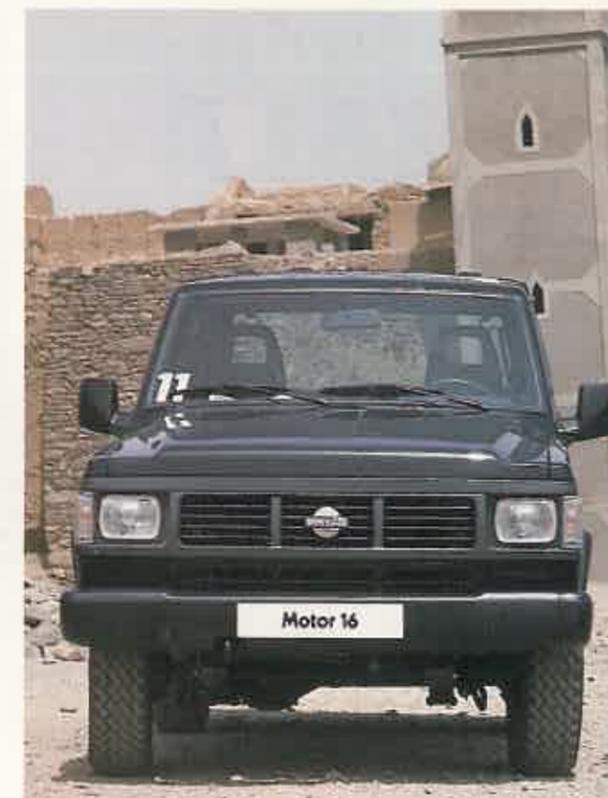
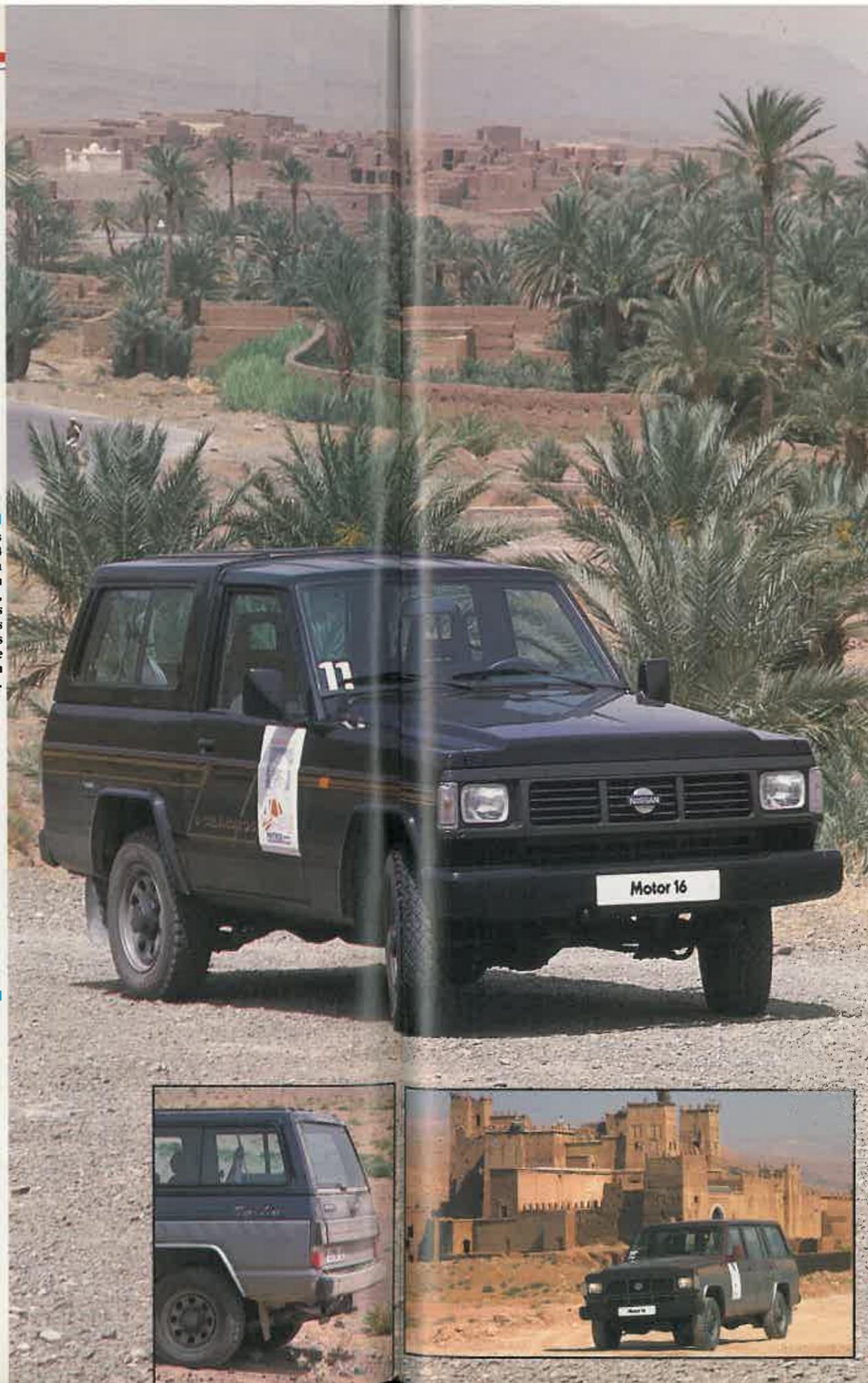
Otros aspectos que se han retocado en toda la gama Nissan Patrol son la caja de cambios y la caja transfer, ahora mucho más eficaz y sobre todo silenciosa, al tratarse de una caja de salida directa. Las suspensiones también han sido modificadas para buscar ese máximo de confort para los ocupantes, con un aumento del recorrido.

También en su interior se han introducido modificaciones de cara a ese aumento del confort que ha sido una premisa básica a la hora de rediseñar la gama Patrol.

Esta es la teoría sobre la nueva gama Patrol, pero que se puede comprobar desde el momento de sentar-

Los nuevos Patrol 4x4 tienen una estética renovada, pero las novedades más importantes se encuentran en el interior.

Ya no es necesario accionar la tracción delantera en las ruedas, lo que da una gran comodidad de manejo.



Frontal rediseñado, nueva parrilla y el emblema de Nissan. Nuevos motores más potentes y una caja transfer más silenciosa.

nos al volante de los coches. Sus motores son ahora más potentes en el caso de los 6 cilindros, pero su característica más importante es la de la elasticidad, apartado en el que la mejora con respecto a los antiguos Patrol es considerable. En concreto, el Turbodiesel de seis cilindros tiene ahora un motor que tira por encima de las 1.900 rpm, lo que resulta una magnífica ventaja en un coche de todo terreno.

También el vehículo equipado con el motor de gasolina ha ganado en par y en potencia con un aumento de un 15 por ciento, llegando a los 136 caballos, cantidad que ya permite rodar con una gran tranquilidad cuando se circula por carretera normal, y que al mismo tiempo ofrece la posibilidad de rodar por pistas forestales e incluso de hacer conducción fuera de carretera. Es un motor con una curva de par muy plana.

Por último, la versión Top Line es lo más parecido a un turismo convencional, con la salvedad de esa posibilidad de hacer todo

terreno. El aire acondicionado y el equipo musical contribuyen a ello. En este modelo, disponible con carrocería corta y larga —wagon—, el único defecto es el posicionamiento de los mandos de las ventanillas eléctricas que tropiezan con las rodillas cuando se hace un poco de todo terreno.

El mercado de los vehículos todo terreno va a cambiar en los próximos años con la llegada de nuevos fabricantes, pero por el momento se mantiene la tendencia en cuanto al aumento de ventas que se está produciendo en los últimos años. Los todo terreno están de moda.

Un aspecto muy importante al que hay que referirse, es el de los precios, que en líneas generales se han aumentado en torno al un 1,5 por ciento con respecto a los modelos de la versión anterior. Los precios oscilan entre los 2.244.000 pesetas del corto con cuatro cilindros y los 3.474.500 del modelo largo con 6 cilindros gasolina. ■



10 Motor 16



SUZUKI SWIFT 1.3 GTi

LA BALA

Si se intenta definir con una sola palabra un objeto de pequeño tamaño y que es capaz de moverse a gran velocidad, lo primero que se nos viene a la cabeza, es una bala. Y en efecto, este nuevo Suzuki es una auténtica bala. Si ya en su anterior versión despertó interés, en la actual se ha redondeado el trabajo.

SUZUKI es una marca que tradicionalmente ha mostrado una gran pasión por las miniaturas y siempre ha realizado productos sorprendentes a escala. Este es el caso del Swift que es un auténtico deportivo con todos los avances de moda, reducidos a sus 3,7 metros de

largo. La nueva versión que ahora llega a nuestro país, parte de los mismos principios, pero es totalmente nueva. El coche es algo más largo y su distancia entre ejes también ha aumentado ligeramente. La carrocería es totalmente nueva, con unas líneas muy modernas y atrevidas, con una habitabilidad superior a la del anterior modelo.

Al igual que en el anterior, su importación se realiza en España a través de Santana, que tiene previsto vender 1.200 unidades hasta final de año.

MECANICA ★ ★ ★ ★

El aspecto en el que menos ha variado es el motor. Como ya dijimos en su día, este motor dispone de una culata de cuatro válvulas por cilindro que además de permitir obtener una buena potencia para los 1.300 centímetros cúbicos escasos de cilindrada, da un carác-

ter especial a su funcionamiento. Las mejoras en el motor han ido encaminadas a conseguir una mayor elasticidad de forma que el motor se pueda aprovechar mejor desde pocas revoluciones. Para ello se ha retocado el sistema de inyección, así como el encendido que ahora es totalmente electrónico. Con esto se ha conseguido un par más alto a un régimen más bajo que en la anterior versión. La suavidad de funcionamiento es buena, y aunque lo mejor de este motor se obtiene a partir de las 3.500 revoluciones, por debajo de este régimen responde honestamente y sin muchas protestas. También se ha reforzado la caja de cambios que mantiene la rapidez y precisión del anterior modelo, pero resulta ahora más robusta. Las relaciones de cambio siguen siendo bastante cortas y muy aprovechables para una conducción «rapidilla». Los frenos también han mejorado. Ahora

son cuatro discos, con los delanteros autoventilados. La eficacia y resistencia de la frenada no plantean la menor pega.

Por último, en el apartado de mejoras, está la suspensión. En las delanteras se sigue utilizando una columna MacPherson, con una barra estabilizadora. En la trasera, se ha dejado de lado el eje torsional para pasar a unos triángulos oblicuos con muelles y amortiguadores montados por separado.

Todo esto supone una mejora considerable respecto a la anterior versión. Los rendimientos de este motor son sorprendentes y su fiabilidad no tiene por qué verse afectada. Por otra parte, los consumos son muy razonables si los comparamos con las prestaciones que podemos obtener de este vehículo, aunque son muy sensibles al uso que se haga de las posibilidades del motor.

VIRTUDES

- Excelente rendimiento del motor
- Prestaciones brillantes
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Suspensión demasiado dura
- Precio elevado
- Instrumentación escasa

PRECIO EN LA CALLE:
1.830.000 plus.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

Si bien en lo que se refiere a rendimiento mecánico puro, las diferencias son escasas, en lo que toca al comportamiento, se aprecia una notable mejora puesto que la suspensión trasera cumple mejor su cometido. No obstante creemos que el tarado de la amortiguación resulta excesivamente duro y en cuanto se rueda fuera de carreteras de primer orden se producirá siempre



un rebote excesivo en el automóvil. Las nuevas geometrías de la suspensión delantera hacen que las trayectorias sean más firmes y que el conductor se sienta más seguro. Por su parte, el tren trasero gana en progresividad, siempre y cuando el asfalto esté impecablemente liso. La excesiva dureza de los amortiguadores obliga a prestar



Aspecto externo del motor de Suzuki Anuncia las virtudes de su interior

atención a las curvas con el asfalto ondulado, puesto que entonces el coche reacciona con bastante nervio. No obstante la bondad del comportamiento del Swift permite corregir sin proble-



La consola central tiene una rejilla Sirve para sujetar vasos o latas de bebidas



mas estos cambios de trayectoria. La dirección es razonablemente directa y precisa, pero dentro del espíritu de este coche y ya puestos a pedir, con un sistema algo menos desmultiplicado se habría ganado mucho en agilidad, aunque el volante se hubiese tenido que mover con más esfuerzo.

Las relaciones de cambio están perfectamente adaptadas para conseguir unas aceleraciones fulgurantes y se puede cambiar, casi como si se tratase de una moto, apurando el cuentavueeltas hasta la zona roja, sin que apenas haya 1.000 vueltas de caída entre marcha y marcha. Por otra parte en el uso ciudadano, la cuarta y la quinta son muy utilizables y se puede obtener una excelente cifra de consumo urbano sin esforzarse en realizar una conducción económica.

Es de agradecer la excelente colocación de los pedales, que permiten hacer maniobras de punta tacón sin la menor dificultad. Por otra parte, la iluminación sigue siendo insuficiente para un coche que es capaz de superar los 180 kilómetros por hora con facilidad.

CARROCERIA ★ ★ ★

Aunque en este aspecto se ha avanzado mucho respecto de la anterior versión, y ya se dispone de un maletero algo más amplio, así como de unas plazas traseras en las cuales se pueden sentar un par de adultos, el Swift no alcanza los niveles de aprovechamiento

A FONDO

DATOS DE COMPRA

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

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.298 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 2, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 oct. Potencia máxima: 101 CV a 6.450 rpm. Par máximo: 11,5 mkg a 4.950 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,4 km/h; 2.ª, 13,2 km/h; 3.ª, 18,3 km/h; 4.ª, 24,5 km/h; 5.ª, 29,0 km/h.

DIRECCION. Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 9,2 m.

FRENOS. Sistema: Discos vent./discos. **SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

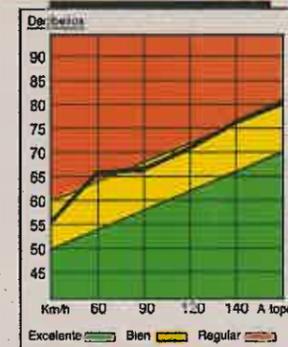
RUEDAS. Llantas: Chapa 4,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/60 R 14.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 750 kg. Capacidad depósito: 40 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	185
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	31,4
De 0 a 100 km/h	10,0
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,6
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,9
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,1

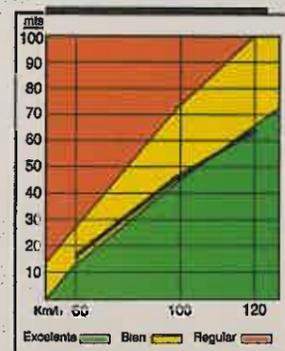
SONORIDAD



Al ralentí: 56,6. A 60 km/h: 65,5. A 90 km/h: 66,8. A 120 km/h: 71,2. A 140 km/h: 76,3. A tope: 80,2.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 16,1. A 100 km/h: 45,5. A 120 km/h: 64,8.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km	
A 29,1 km/h de promedio	8,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción rápida	9,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,4
A 140 km/h de cruceo	8,9
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	7,4
Capacidad depósito comb.	40
Autonomía media	490

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	NO
Testigo desgaste pastillas	SI
Antibloqueo de frenos	NO
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	OP
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	NO
Retrov. mando dist. (iz./der.)	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N
Elevahunas eléctricos (del./tras.)	NO
Cierre centralizado	NO
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	OP
Preequipo de radio	SI
Asiento posterior divisible	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI

D A M O S L A N O T A

Sintonice su emisora favorita. O mejor aún, introduzca el cassette que más le guste. Cierre los ojos. Limpio, elástico, dinámico.

Así es el sonido BRIGMTON: lo más avanzado, tecnológicamente, al servicio de la mayor fidelidad musical.

BRIGMTON

El sonido que hace música





El cuadro es de estilo deportivo con volante de tres radios. Es una pena que la instrumentación sea algo escasa.



del espacio de los modelos más modernos de su segmento. En las plazas delanteras se ha ganado bastante espacio y, sobre todo, se ha mejorado la posición de conducción. Antes el volante quedaba desplazado respecto al conductor y los pedales; en cambio ahora tanto los pedales como el volante quedan perfectamente centrados respecto al conductor. En las plazas traseras hay más espacio para las piernas, pero los

anclajes del amortiguador y el muelle restan algo de anchura al asiento posterior. El maletero no se puede decir que sea excepcional, pero cumple.

El equipamiento queda algo por debajo de lo que cabe esperar de un coche que cuesta más de 1.800.000 pesetas. La instrumentación es escasa. Qué menos que un manómetro de aceite para completar las esferas con el cuentavuelts y el velocímetro. Tampoco se

incluye el cierre centralizado ni los elevalunas eléctricos, en cambio sí que están incluidos de serie los retrovisores regulables eléctricamente, o la apertura del maletero y el tapón de gasolina desde el puesto de conducción. También tiene en la consola central un curioso sujetavasos.

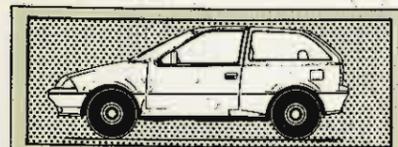
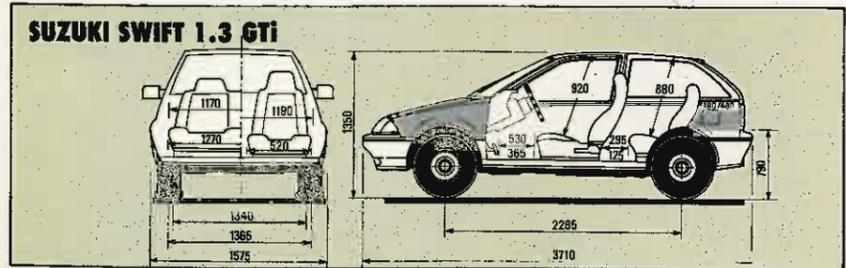
Los asientos son cómodos tanto los delanteros como los traseros. Son de tipo bastante rígido pero, a la larga, resultan más cómodos. Los asientos posteriores tienen cinturones de seguridad de serie. Dada la forma tan curva de las puertas, las ventanillas tienen un inconveniente, que cuando se suben con el coche en movimiento, no llegan a quedar bien cerradas y se produce un molesto ruido de aire.

Motor 16 Suzuki vuelve a sorprender con un minicoche con la tecnología de las cuatro válvulas por cilindro. El resultado es francamente bueno y se ha mejorado sensiblemente en casi todos los aspectos lo visto en el anterior modelo. Sus argumentos para triunfar en nuestro mercado hay que buscarlos en el refinamiento tecnológico que aporta y en la exclusividad de su línea, que hará las delicias de los amantes de lo exótico. Es una pena que un equipamiento escaso y un precio ligeramente por encima del de sus más directos competidores puedan sembrar la duda entre sus posibles compradores.

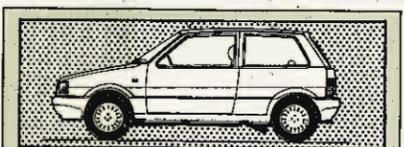
FRENTE A SUS RIVALES

Dos rivales directos tiene el nuevo Swift. Los dos emplean sistemas de inyección y los dos disponen de potencias en torno a los 100 caballos. Se trata del Opel Corsa GSi y del Fiat Uno Turbo. Frente a estos dos modelos el Swift se presenta como una opción muy válida pero que está penalizada por un precio por encima de sus rivales. Su mejor argumento reside en la brillantez del motor y en lo exclusivo de su línea, que llama la atención en cualquier lugar.

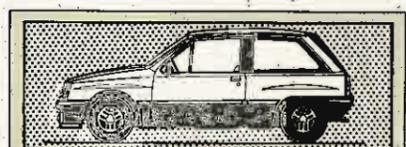
Víctor Piccione
Fotos: José Robledo



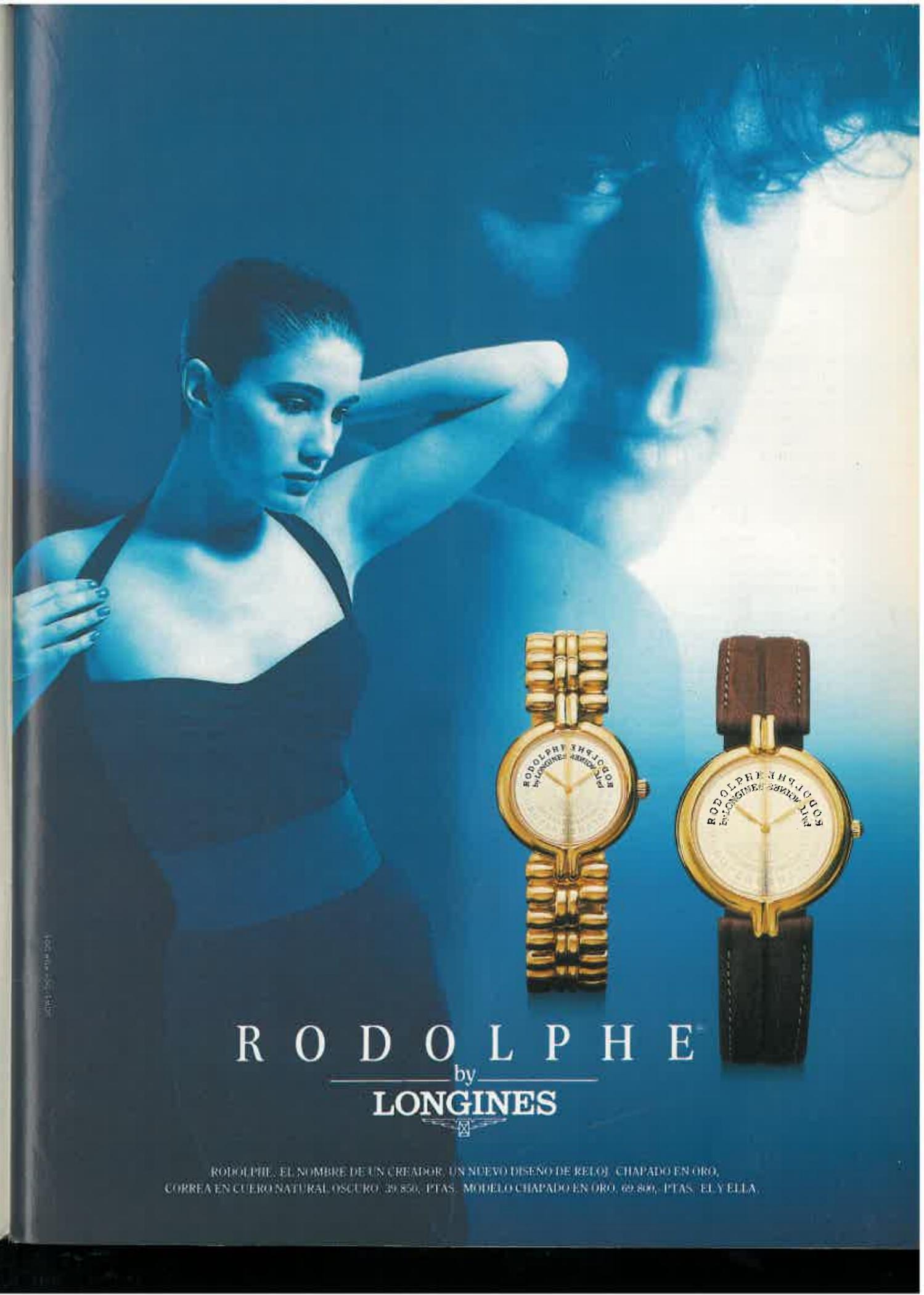
SUZUKI SWIFT GTI 1.830.000 plus.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.298 c.c. Potencia: 101 CV a 6.450 rpm. Peso: 750 kg. Velocidad máxima: 183 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 180/640 l.



FIAT UNO TURBO 1.586.298 plus.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 105 CV a 5.750 rpm. Peso: 845 kg. Velocidad máxima: 196 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 220/970 l.



OPEL CORSA GSI 1.571.788 plus.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.593 c.c. Potencia: 100 CV a 5.600 rpm. Peso: 774 kg. Velocidad máxima: 188 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 200/740 l.



RODOLPHE
by
LONGINES

RODOLPHE, EL NOMBRE DE UN CREADOR, UN NUEVO DISEÑO DE RELOJ. CHAPADO EN ORO, CORREA EN CUERO NATURAL OSCURO, 30.850 PTAS. MODELO CHAPADO EN ORO, 69.800 PTAS. EL Y ELLA.



A FONDO

TODOS LOS NUEVOS FORD

AÑO DE FIESTAS

FORD FIESTA 1.1 CL

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Acabado y presentación
- Asientos confortables

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Comportamiento mejorable
- Prestaciones pobres

PRECIO EN LA CALLE:

3 puertas, 1.123.669 ptas.
5 puertas, 1.187.688 ptas.

FORD FIESTA 1.4

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Acabado y presentación
- Asientos confortables

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Comportamiento mejorable
- Consumo elevado

PRECIO EN LA CALLE:

3 puertas CLX, 1.182.068 ptas.
5 puertas CLX, 1.246.068 ptas.
5 puertas Ghia, 1.304.068 ptas.

FORD FIESTA 1.4 CTX

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Acabado y presentación
- Facilidad de utilización

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Comportamiento mejorable
- Consumo elevado

PRECIO EN LA CALLE:

3 puertas, 1.340.544 ptas.
5 puertas, 1.405.544 ptas.

FORD FIESTA 1.6 S

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Acabado y presentación
- Conjunto homogéneo

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Eficacia de frenos mejorable
- Faros supletorios muy expuestos

PRECIO EN LA CALLE:

1.352.787 ptas.

FORD FIESTA 1.8 CLD

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Acabado y presentación
- Bajo consumo

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Comportamiento mejorable
- Ruidos y vibraciones

PRECIO EN LA CALLE:

3 puertas, 1.303.068 ptas.
5 puertas, 1.375.069 ptas.

Si las previsiones de los hombres de Ford se cumplen, a finales de año rodarán por España 65.000 unidades del nuevo Fiesta, un coche que desde su lanzamiento ofrece una amplia gama fiel al concepto de sus diseñadores de ofrecer el coche para todos. La posibilidad de poder encontrar un Fiesta que corresponda a cada necesidad y una política comercial muy agresiva deberían ser en lo que se han basado a la hora de hacer sus previsiones.

SALVO la versión XR2, equipada con el motor de 1,6 litros con inyección que aparecerá en las próximas semanas, el resto de la gama Fiesta está ya disponible en el mercado español.

En Motor 16 habíamos sometido a prueba la versión más económica de las que en principio se van a vender al público normal, la 1.1 CL. Por debajo de ésta existe una versión aún más económica, más básica en acabado —se denomina C— y más sencilla en mecánica —motor 1.0 litros— que se destina únicamente a las flotas de las compañías de alquiler de coches, empresas, etc. Por encima, en cambio, la oferta es mucho más numerosa con motores de 1.4, 1.6 y 1.8 diesel; cambios manuales y automáticos; y cuatro niveles de acabados. Además, el nuevo Fiesta, como es bien sabido, ofrece carrocerías de tres y cinco puertas.





El 1.6 S tiene un buen comportamiento en curva. La barra estabilizadora en el eje delantero es la responsable

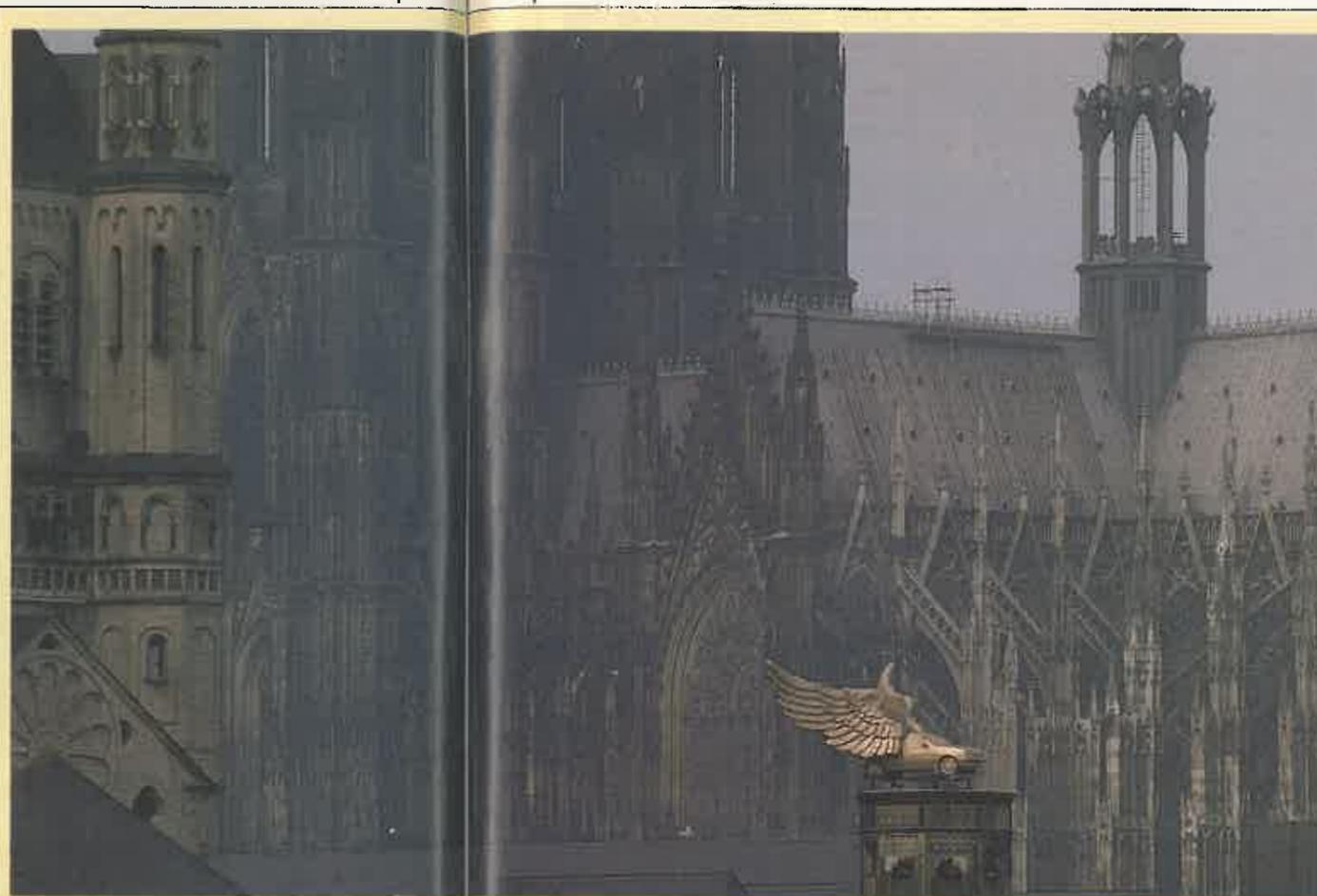
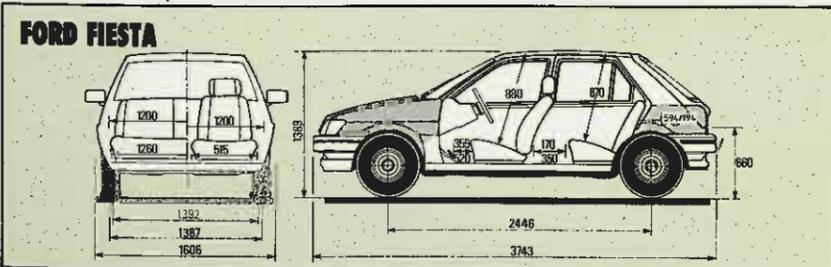


El resto de la gama peca de tener una suspensión muy blanda. Los coches tiran en exceso de morro a la entrada de las curvas

Al final de la prueba, un coche se muestra como el más homogéneo de toda la gama por funcionamiento. Se trata de la versión equipada con el motor 1.6 y marcada con el acabado S. El motor de gasolina ofrece un buen nivel de prestaciones y un honesto consumo relativo a éstas y a su cilindrada. Por otro lado, se trata de la única versión

con suspensión delantera equipada de una barra estabilizadora sin la que el comportamiento del coche es algo vicioso.

El Ford Fiesta se puede definir como un excelente producto para ser vendido con facilidad. Magníficamente presentado, con un diseño atractivo, ofrece uno de los habitáculos más amplios del



FIESTA EN EL ARTE

El lanzamiento del nuevo Fiesta ha inspirado al escultor alemán Schult para tomarlo como base para una serie de esculturas que denomina «El coche fetiche».

El Fiesta, un coche pensado según él y los dirigentes de Ford, para todos, da vida al coche fetiche. Schult hace que

el coche vuele sobre las agujas de la catedral de Colonia como un pájaro dorado, mientras que la nube flota inmóvil sobre las aguas del vecino Rin. Estas dos primeras representaciones del coche fetiche las representan un Fiesta dorado y alado y otro camuflado de nube. Esta primera trilogía se completa con el Fiesta de piedra, con el que pretende enlazar las dos más elevadas representaciones anteriores con el importantísimo pasado histórico y arte-

sano de la ciudad alemana de Colonia. Existe además otra trilogía sobre el movimiento y el tiempo representados por un Fiesta metido en un gran bloque de hielo —«Movimiento enfriado»—, un Fiesta pintado con hojas y rodeado de vegetación —«Tiempo quieto»— y un Fiesta pintado de amarillo que se mueve y baila al son de una música actual, cerca de la entrada de la discoteca de la plaza de la catedral, que representa el «Tiempo visible».



segmento. Da la sensación de estar bien hecho y dado que mecánicamente no introduce novedad, debería ser por lo menos tan fiable como su antecesor, cuya virtud ha sido precisamente ésta, la fiabilidad. Pero deja que desear en aspectos que le impiden colocarse por delante de competidores con más años en el mercado.

MECANICA ★★★

El motor 1.1 se anuncia como nuevo y realmente se puede decir que lo es

Las llantas son de chapa estampada.

Los embellecedores son completos y personalizados para los acabados CLX, S y Ghía. El CL lleva sólo un embellecedor en el centro de la rueda.



aunque mantenga la arquitectura, dimensiones y cilindrada del que se estudió hace ya doce años para el primer Fiesta. Y es que alrededor de aquel diseño básico se ha diseñado un nuevo bloque y se ha mejorado el motor has-

DATOS DE COMPRA

Fabricante: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046. Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86 Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 400 puntos.

FICHA TÉCNICA

	1.1	1.4	1.4 CTX	1.6 S	1.8 D
MOTOR					
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.118	1.392	1.392	1.596	1.753
N.º apoyos de cigüeñal	3	5	5	5	5
Árbol de levas	1, lateral	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza
N.º válvulas/cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador	Bomba inyectora
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Tipo de carburante	Super	Super	Super	Super	Gasóleo
Potencia máxima (CV/rpm)	55/5.200	75/5.600	75/5.600	90/5.800	60/4.800
Par máximo (mkg/rpm)	8,8/2.700	11,1/4.000	11,1/4.000	13,6/4.000	11,2/2.500
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Auto. varia. cont.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. a 1.000 rpm en 1.ª/2.ª/3.ª	7,1/12,5/19,3	8,0/13,3/19,9	7,7/12,7	8,5/14,1/21,1	9,1/15,0/22,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	26,8/33,6	26,8/33,6	—	22,4/35,6	30,2/37,8
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	—	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCIÓN					
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Diámetro de giro (m)	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
FRENOS					
Sistema (del./tras.)	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco vent./tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Ind. + barra est.	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	13x4,5	13x4,5	13x4,5	13x5	13x4,5
Neumáticos	145 SR 13	155/70 SR 13	155/70 SR 13	165/65 SR 13	145 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha	785	835	835	890	815
Capacidad depósito (l)	42	42	42	42	42

PRESTACIONES

	1.1	1.4	1.4 CTX	1.6 S	1.8 D
VELOCIDAD MÁXIMA					
Km/h	144,2	167,0	153,1	177,9	156,7
ACELERACIÓN					
400 m salida parada	19,5	19,3	19,9	17,3	20,0
1.000 m salida parada	36,8	35,8	36,9	32,3	37,3
De 0 a 100 km/h	17,6	14,5	15,2	10,2	16,0
RECUPERACIÓN					
400 m desde 40 km/h en 4.ª	21,4	19,4	16,8	18,6	19,8
400 m desde 40 km/h en 5.ª	33,8	21,5	—	20,7	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	41,3	37,0	33,8	34,8	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	46,2	40,3	—	39,0	41,8
De 80 a 120 km/h en 4.ª	21,5	14,2	13,9	11,4	15,4
De 0 a 120 km/h en 5.ª	28,7	18,7	—	16,5	21,7

SOMORIDAD



1.1	1.4	1.4 CTX	1.6 S	1.8 D
Al ralentí: 46,2	Al ralentí: 45,9	Al ralentí: 45,7	Al ralentí: 46,3	Al ralentí: 49,2
A 60 km/h: 68,6	A 60 km/h: 67,8	A 60 km/h: 67,0	A 60 km/h: 68,2	A 60 km/h: 70,1
A 90 km/h: 70,4	A 90 km/h: 69,9	A 90 km/h: 68,8	A 90 km/h: 69,7	A 90 km/h: 73,4
A 120 km/h: 73,9	A 120 km/h: 72,7	A 120 km/h: 72,4	A 120 km/h: 73,3	A 120 km/h: 75,2
A 140 km/h: 78,1	A 140 km/h: 77,8	A 140 km/h: 78,4	A 140 km/h: 78,4	A 140 km/h: 78,8
A tope: 79,5	A tope: 79,1	A tope: 80,8	A tope: 79,8	A tope: 80,6

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

ta el punto que prácticamente no tiene casi nada que ver con aquél. Coincide sin embargo en su rendimiento, no muy brillante, pero con buena voluntad a la hora de recuperarse y relativamente económico. Es el único que pertenece a una línea de motores que podríamos llamar de concepción antigua puesto que el siguiente escalón lo constituye ya el 1.4 tipo CVH, con empujadores hidráulicos, cuyo rendimiento es sensiblemente mejor, aunque haya que pagarlo en gasolina; es, relativamente hablando, el motor que tiene el peor consumo y es al único al que se le puede aplicar el cambio automático. Este



Salpicadero común a los acabados CLX y Ghia. El CL no tiene cuentarrevoluciones, mientras que el S se distingue por el volante de deportivo diseño.



Selector del cambio automático CTX. Es especialmente cómodo en tráfico urbano.

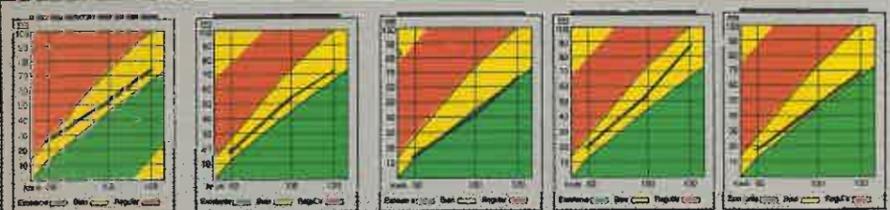
cambio automático es de tipo variación continua de relación, que es muy agradable de llevar en tráfico urbano. La cosa cambia un poco en carretera, sobre todo si se trata de trayectos con mucho tráfico en los que hay que efectuar muchos adelantamientos por más que en el nuevo Fiesta al ir el cambio continuo aplicado a un motor más potente, la respuesta es mejor.

De todas formas se requiere comprender un poco la forma de funcionamiento de este cambio y tener sensibilidad a la hora de conducir para sacarle todo el partido a este tipo de transmisión.

El cambio manual, sin embargo, de cinco marchas en todos los coches de esta gama, es suave de engranar y preciso de manejo. Las relaciones, como en casi todos los coches de concepción alemana, pecan de ser un poco largas, siendo ésta la causa de que las cifras de recuperación no sean particularmente brillantes.

Siguiendo con los motores, el siguiente escalón lo constituye la versión 1,6 litros del motor CVH que desarrolla 90 caballos. Este motor, que con anterioridad había equipado los Escort y Orion así como el viejo Fiesta XR2, nunca se había distinguido por tener consumos bajos, sin embargo en su adaptación al nuevo Fiesta, sin que llegemos a decir que se ha convertido en un mechero, sus consumos son iguales e incluso menores a los del 1.4, teniendo un nivel de prestaciones mucho más

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	1.1	1.4	1.4 CTX	1.6 S	1.8 D
A 60 km/h: 22,9	A 60 km/h: 16,3	A 60 km/h: 16,0	A 60 km/h: 20,0	A 60 km/h: 16,8	
A 100 km/h: 51,2	A 100 km/h: 53,8	A 100 km/h: 43,8	A 100 km/h: 56,5	A 100 km/h: 46,2	
A 120 km/h: 73,4	A 120 km/h: 73,6	A 120 km/h: 66,3	A 120 km/h: 89,8	A 120 km/h: 69,5	

CONSUMO

	1.1	1.4	1.4 CTX	1.6 S	1.8 D
CIUDAD					
A 30,0 km/h de promedio	7,4	9,2	9,5	9,9	5,2
CARRETERA					
A 90 km/h de crucero	5,3	6,9	6,8	6,5	4,3
En conducción rápida	8,5	12,1	13,2	11,4	7,2
AUTOPISTA					
A 120 km/h de crucero	8,3	10,8	9,9	8,9	6,7
A 140 km/h de crucero	9,0	11,7	12,1	11,2	7,3
OTROS VALORES					
Consumo medio ponderado	6,9	8,6	8,7	8,8	5,1
Capacidad depósito combustible	42	42	42	42	42
Autonomía media	500	430	430	420	770

EQUIPAMIENTO

	CL	CLX	S	Ghia
Cuentarrevoluciones	NO	SI	SI	SI
Cuenta kilómetros parcial	NO	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	NO	NO
Reloj	NO	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	NO	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	NO	NO	NO	NO
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos del./tras.	N/N	S/N	S/N	S/N
Cierre centralizado	NO	SI	SI	SI
Luz lectura de mapas	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO
Pre-equipo de radio	OP	OP	SI	SI
Limpia-lava trasero	NO	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	SI



Tapicería aterciopelada en los Ghia. El diseño de los sillones es siempre el mismo.



Guarnecido de puerta del Ghia. El seguro está en el tirador de apertura.

elevado. Lástima que en España este motor, por el momento, sólo se ofrezca con el acabado S, no por este acabado en sí, sino porque implica la limitación a la carrocería de tres puertas. Queda hablar del motor diesel que

Motor 16

Como decíamos al comienzo de la prueba, adelantando un poco el resultado de la misma, la versión más equilibrada e interesante de la gama Fiesta nos parece la 1.6 S. Aunque se le ha querido dar una imagen de deportividad, se trata de una berlina completamente adaptada a una utilización tranquila y normal, con unos niveles de confort incluso superiores a los del resto de la gama que protagoniza esta prueba. La barra estabilizadora en el eje delantero nos parece definitiva como elemento que contribuye a dar al coche un buen comportamiento y sólo es de lamentar que esta versión no se ofrezca en carrocería cinco puertas con la que aumenta la versatilidad.

para el nuevo Fiesta creció de 1,6 a 1,8 litros, ganando de paso cinco caballos. Sigue siendo muy económico, pero resulta ruidoso y las vibraciones que genera las siente el conductor. De todas formas hay que decir que el resultado de conjunto es mejor que el que se ha



Los asientos del acabado CL. La tapicería va pegada al guarnecido.



Las butacas del Fiesta son cómodas. Pero resultan un poco pequeñas.



El asiento posterior es partido. Se benefician de él todas las versiones.



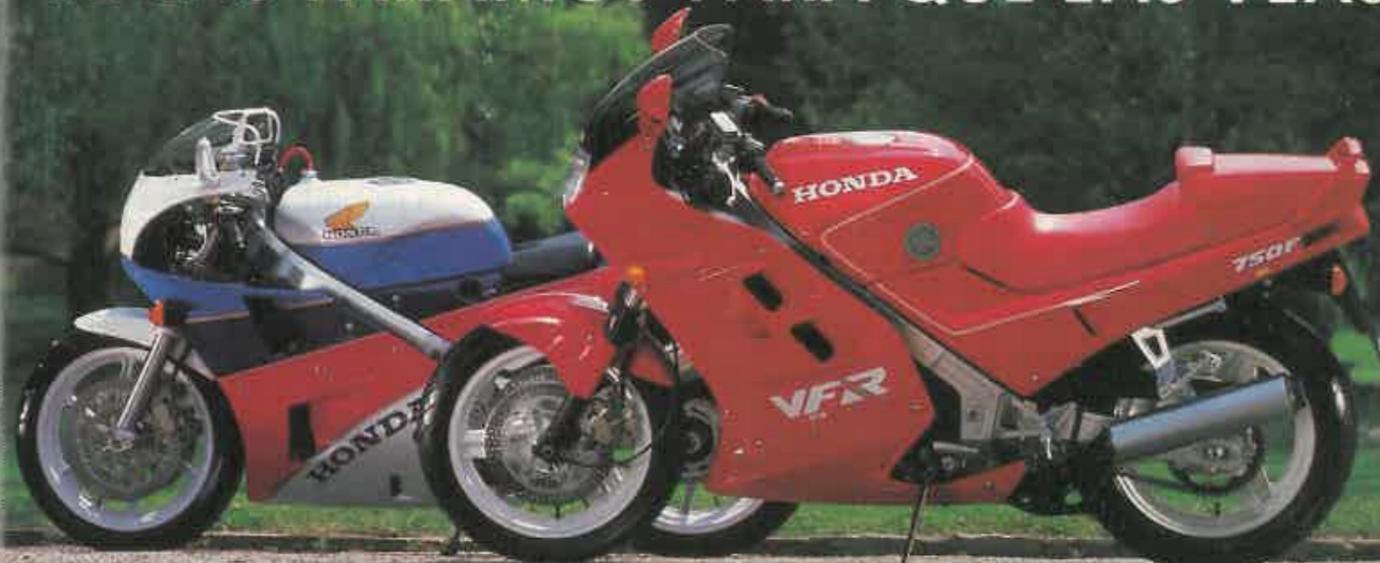
Esta tapicería es común en los CL y CLX. Sólo los S y los Ghia la tienen diferente.

obtenido al adaptar este motor en los Escort y Orion.

COMPORTAMIENTO ***

Al darle tres estrellas a los nuevos Fiesta en comportamiento se puede decir que estamos promediando puesto que esta calificación la alcanzan sólo raspando las versiones CL, CLX y Ghia. Son las versiones en las que Ford ha decidido no montar barra estabilizadora en la suspensión delantera. Sin ella, y habida cuenta que los técnicos de Ford han optado por una suspensión muy blanda, enfocada a dar confort, el coche tiende a tirar de morro exageradamente en la entrada de las curvas. Para colmo, la dirección es muy desmultiplicada para que no resulte pesada en maniobras a coche parado, lo que obliga a tener que girar mucho el volante para que el coche gire. El resultado es que dan la sensación de no querer tomar las curvas, lo que resulta muy poco placentero para el conductor, y esto sucede a cualquier velocidad. Probablemente, en otros países europeos con mejores carreteras, en los que las curvas cerradas que se pueden encontrar en el territorio nacional casi se cuentan con los dedos de la mano, este comportamiento no tenga tanta importancia, pero en España, con una red se-

TE LAS PARAMOS PARA QUE LAS VEAS.



Aprovecha ahora para mirarla bien. Oportunidades como esta no se plantean cada día. La VFR 750 F recoge los éxitos de la VFR 750 R (RC 30), ganadora del Mundial '88 de Superbike. Esto significa mejoras para las dos y para ti.

Compres la que compres, aprécia su motor V-4. Compacto. Ligero. Disfruta de su chasis rígido y sencillo. De sección rectangular. De aluminio. Observa su tecnología líder. Mirala bien. Aprovecha. Están paradas.

HONDA
VFR 750 F (RC 30)
CAMPEONA DEL MUNDO '88 DE SUPERBIKE
LICER CAMPEONATO DE ESPAÑA SUPERBIKE '89



El nuevo Fiesta ofrece la versión de cinco puertas. La versión S, sin embargo, puede obtenerse sólo en tres puertas

cundaria de trazado muy antiguo, sí. En el caso del 1.6 S, la suspensión más firme y la barra estabilizadora delantera, suprime en buena medida esa tendencia a tirar de morro en curva. Y además consigue un mayor confort, porque esa sensación de blandura excesiva no resulta agradable para nadie cuando el coche se bambolea sobre pavimentos ondulados.

La dirección, ya lo hemos dicho, es demasiado desmultiplicada y además sólo resulta suave a coche parado en las versiones equipadas de neumáticos más finos.

Los frenos de los coches probados iban equipados todos, salvo el automático, del antibloqueo de frenos. No parece que los nuevos Fiesta tengan unos frenos superpotentes, pero ocurre que el sistema antibloqueo hace que las distancias de frenado se alarguen algo más. Se puede decir que los frenos de los Fiesta son suficientes y además, pese a ese alargamiento de la frenada,

El estudio de la carrocería es bueno. El coche es amplio y el maletero bastante espacioso, aunque no supere los máximos del segmento.



26/ Motor 16

nos parece interesante la opción del antibloqueo que en condiciones apuradas puede evitar más de un accidente. Y es que en esas condiciones importa más el que los frenos no se bloqueen y poder conservar el poder direccional del coche que frenar en unos metros menos. La diferencia que se puede ganar frenando en seco sin el antibloqueo nos la puede dar el resultado de las pruebas de frenado con el Fiesta CTX (automático).

Mención aparte hay que hacer de los frenos del S, ventilados, que en principio deberían ser superiores en eficacia a los de sus hermanos. Sin embargo, seguramente por un problema de dureza de pastillas, los discos ventilados evitan que éstas alcancen una buena temperatura de funcionamiento y el coche frenaba menos de la cuenta. En cambio la eficacia era constante en bajadas pronunciadas y largas.

CARROCERÍA ★ ★ ★ ★

La carrocería es lo mejor del Fiesta. Han conseguido una habitabilidad interesante, tanto en lo que se refiere al compartimento para los pasajeros como para los equipajes. Las cinco puertas permiten una buena accesibilidad a todas las plazas, pero incluso la versión de tres puertas permite un fácil acceso a las plazas posteriores en las que, sea cual sea la versión de que se trate el asiento es partido en proporción un tercio-dos tercios a fin de poder ampliar la capacidad de carga en caso de no estar ocupado en su totalidad el asiento posterior.

Estos asientos, en los que la tapicería va pegada al poliuretano que los conforma para mejorar la duración y evitar arrugas a través de las cuales se deteriora, son confortables aunque los delanteros pueden resultar pequeños.

La presentación de los Fiesta es impecable y atractiva. Si se miran en detalle se advierte una preocupación por dar calidad. Las conexiones eléctricas, el encaje de las piezas de plástico, etc, son cuidadosos y empleando sistemas que eviten el fallo.

En cuanto a los niveles de equipamiento, el CLX resulta más que suficiente, no aportando mucho menos que el Ghia. El S pretende dar una imagen deportiva e incorpora unos faros supletorios delanteros de larga distancia que no ayudan para nada al conductor pues su anclaje es endeble y rara vez están bien reglados. Más hubiera valido el ofrecer unos faros antiniebla a los que se hubiera podido empotrar en el faldón delantero, que estos larga distancia que además no son necesarios puesto que las luces de serie del coche resultan suficientes.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez.



Guía para rentabilizar su transporte.

Invierta en tecnología punta.

Al elegir su furgoneta no mire sólo el P.V.P. A la larga, vehículos como las nuevas Mercedes 208 D a 410 D le pueden ser mucho más rentables. Porque sus nuevos motores de 79 y 105 CV. reducen el consumo en un 20 % y aumentan los intervalos de mantenimiento en un 50 %, llegando hasta los 30.000 kms. sin pisar un taller.

Le dan la opción de incorporar sistema antibloqueo de frenos ABS. Su nueva cadena cinemática aprovecha mejor las potencias del

motor. Y su cabina es más cómoda y práctica para el trabajo del conductor. Incluso su valor de recompra es más favorable. Vehículos tan fiables que se pueden permitir ofrecer un año de garantía sin límite de kilometraje y dos años o 200.000 kms. para el motor, caja de cambios, transmisión y eje motriz. Y, desde luego, con el respaldo técnico y profesional de sus más de 300 puntos de Asistencia Oficial en toda España. Guíese por la rentabilidad y llegará a Mercedes.



Trabajamos para su éxito. MERCEDES-BENZ Vehículos Industriales

El Coche de Ricardo Bofill.

Potencia, elasticidad y confort.

Un coche que alcanza los 212 Kms/h, impulsado por un motor de 6 cilindros en V, con 2.849 cc., capaz de desarrollar 160 CV a 5.500 r.p.m. Inyección electrónica multipuntos que dosifica en cada momento el consumo óptimo, dándole la máxima elasticidad y permitiendo,

tanto una excelente respuesta en la conducción deportiva, como una alta velocidad de cruce en los viajes más relajados.

Alta tecnología al servicio de una arquitectura de lujo. El interior más confortable: aire acondicionado, elevallas eléctricas y cierre centralizado. Tecnología avanzada

en seguridad, con frenos ABS. Ordenador de a bordo con instrucciones orales para facilitar su conducción.

Arquitectura en marcha. Así es el nuevo Renault 25 V6 Inyección. Así es el coche de Ricardo Bofill. El coche de la nueva gente.

Renault 25. El Coche de la Nueva Gente.



NUEVA GAMA RENAULT 25: Versiones Gasolina: TX, GTX, V6 Inyección, Baccara, V6 Turbo. Versiones Gasolina Turbo Diesel.

RCP



1.800 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes elf



Sobrio pero con alguna concesión a lo espectacular, el tablero de instrumentos es de líneas muy reafirmadas.



Asientos muy envolventes, con regates eléctricos con memoria hasta cinco posiciones distintas.

NUEVO NISSAN SKYLINE

SUEÑOS DE ORIENTE



HACE unos pocos meses, Nissan presentaba el modelo Infiniti, su actual coche de alto «standing», que causó un verdadero revuelo. Un fabricante japonés se atrevía a ofrecer una

alternativa a los hasta ahora intocables Mercedes y BMW. Por si fuera poco, la alternativa ha sido perfectamente válida y el Infiniti ha sido acogido en el mercado norteamericano con un notable éxito. Al Viejo Conti-

nente todavía no ha llegado. Como si esta ofensiva no fuese suficiente, Nissan vuelve a atacar ahora en un segmento algo más bajo (lo que se podría definir como la serie 5 de BMW), con otro espléndido modelo, si-

guiendo las líneas maestras de lo que es el Infiniti. Acaba de nacer el Skyline, que en nada se parece al Skyline del 85.

Este nuevo coche, diseñado al gusto mundial y no sólo hacia lo que aprecian

los americanos, comenzó su andadura en los últimos días de mayo. Por ahora, sólo en Japón, pero no tardará en exportarse a los Estados Unidos y posiblemente a Europa, aunque los planes para el mercado exterior todavía

no han sido comunicados. Se trata de una berlina de tipo medio/alto, con una amplia oferta de versiones, de cuatro y dos puertas y motores de 6 cilindros.

Cuatro motorizaciones se han previsto, siempre con el

motor de 6 cilindros en línea en posición longitudinal. El primer escalón lo constituye un 1.800 de bajo consumo, pensado sustancialmente para flotas o utilizaciones concretas, porque el de mayor difusión será el 2 litros

y 24 válvulas (150 caballos). La versión media la constituye la equipada con un turbo cerámico, desarrollado por la propia Nissan, y que ofrece unos muy bajos rozamientos, con lo que se mejora su respuesta a bajo y



El alerón posterior distingue a las dos versiones turbo. Los paragolpes son del mismo color que la carrocería.

medio régimen. Este motor, con «intercooler», desarrolla una potencia de 215 caballos. Por último, el «top» lo constituye la versión GTR, sólo ofrecida por ahora con la carrocería de 2 puertas y con tracción a las cuatro ruedas motrices. Se trata del motor de seis cilindros, su- bido hasta 2,5 litros, que

por medio de un doble tur- bo e «intercooler» sube su po- tencia hasta 280 caballos.

Al margen de los moto- res, el Skyline tiene algunos aspectos interesantes. Por ejemplo, los cuatro discos de frenos ventilados, con pinzas de doble bombín fa- bricadas en aluminio, para reducir los pesos suspendi-

dos. Los neumáticos son de perfil 55 en llanta de 16 pulgadas.

Todos los Skyline se ofre- cerán con tracción a las cua- tro ruedas y las dos versio- nes más altas, con un siste- ma antipatinamiento con control electrónico. El reparto de par se produce por un sofisticado sistema elec-

trónico. La versión 2 litros Turbo se ofrece también op- cionalmente con un sistema de cuatro ruedas directrices (no parece que se ofrezca en el biturbo, al menos por ahora), similar al que utiliza Mazda, con diferente sentido de giro en función de la velocidad y, en el caso del Nissan, también de la aceleración, todo ello man- dado electrónicamente.

Las suspensiones son de tipo multibrazo en ambos ejes, aprovechándose de la experiencia de los modelos Cefiro y Silvia, que las uti- lizan en el eje posterior.

La producción actual se cifra en 12.000 unidades al mes y los precios en el mer- cado nipón oscilan entre 1,4 millones de yens (1,25 millo- nes de pesetas) y 4,45 millo- nes de yens (4 millones de pesetas). Evidentemente es difícil que estos precios puedan mantenerse en Occiden- te, pero, en todo caso, el nuevo Nissan Skyline GTR costará la mitad que un BMW M5.

VOLVO

ADIOS A LA CADENA DE MONTAJE

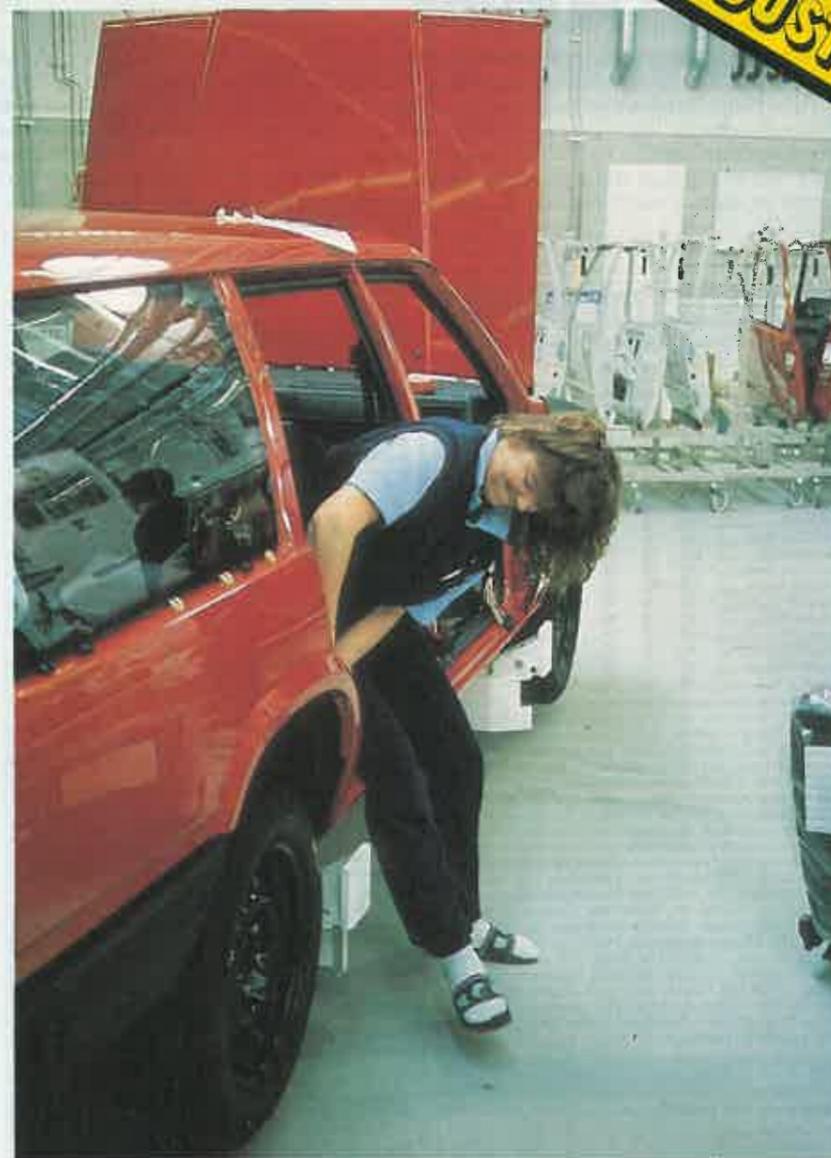
U DDEVALLA es una pequeña loca- lidad situada a casi cien kilóme- tros de Gotemburgo, la segunda ciudad más importante de Suecia. Allí Volvo tiene una moderna fábrica, donde hay un cambio radical en la forma final del montaje del vehículo, si lo compara- mos con el sistema habitual. Las cade- nas tradicionales quedan suprimidas en Uddevalla, sustituyéndose por unos carros móviles donde va la carrocería que pueden circular por numerosos si- tios de la planta.

Los estudios realizados demuestran que el absentismo laboral tan grande que se está registrando en Suecia es de- bido a la monotonía del trabajo, el aburrimiento que supone apretar un tornillo —por poner un ejemplo— du- rante muchas horas y en un ambiente poco grato. Consciente de ello, Volvo está resolviendo el problema en Udde- valla. En el aspecto técnico, porque la carrocería tiene la posibilidad de girar- se 90 grados para una mayor comodi- dad del trabajador, que apenas tiene que contorsionarse, y con la ventaja de una reducción importante del nivel so- noro. En el lado humano, hay equipos de trabajo de ocho a diez personas cada uno que reciben un cursillo inicial de cuatro meses para acabar un año más tarde el programa de aprendizaje. La finalidad es que obtengan un conoci- miento profundo, amén de que se ha- gan poco menos que «amiguetes».

Volvo piensa que la mujer juega un papel importante, se espera un 40 por ciento de trabajadoras sobre el total de la plantilla, y pone muchos medios a su alcance para que la tarea diaria sea me- nos dura. El ejemplo más claro es la utilización de dos tipos de taladro, uno de mayor tamaño que el otro.

Con este nuevo sistema de fabrica- ción, la marca sueca espera conseguir, primero, una reducción del absentismo laboral y, segundo, una terminación impecable del 740, ya de por sí nota- ble. Cada equipo de trabajo lleva la unidad terminada a una primera prue- ba de carretera donde, al detectarse, cualquier anomalía, el «team» discute del posible fallo y el coche vuelve a la planta para ser reparado.

El ambiente que se ve en Uddevalla es completamente distinto al de cual- quier otra fábrica, empezando por la edad media (unos 25 años), la partici- pación de la mujer, la comodidad del trabajo y el poco ruido —el que predomi- na es la música moderna procedente de un cassette—; tampoco es extraño



La construcción de los 740 en Uddevalla es poco menos que artesanal. El elemento humano aún es una pieza fundamental en el montaje de estos coches.



observar algún pequeño «achuchón». La superficie total de la fábrica es su- perior a los 2 millones de metros cua- drados, mientras que la inversión rea- lizada es de 24.700 millones de pesetas. Únicamente se produce el 740 —berli- na y familiar—, que lleva haciéndose desde agosto del año pasado. Ahora se fabrican doscientos a la semana, espe- rando llegar a los 40.000 anuales en 1991.

J. G.

VIAJE POR LA

ALTA FIDELIDAD

con JENSEN



Una amplia gama de equipos de alta fidelidad. JENSEN ofrece su experiencia. Reproductor exclusivo.



Modelo JTS 200 80 W

Modelo JTS 100 80 W

FERRARI 348 TB

LA BERLINETTA ESTÁ SERVIDA

FERRARI lo tiene todo a punto. En el próximo mes de septiembre será presentado el nuevo modelo, la berlinetta 348, que abre el horizonte de los años 90 para la marca italiana.

El Ferrari 348 TB marcará un cambio radical respecto a su predecesor, el actual 328. Un nuevo conjunto motor-cambio instalado en un chasis tubular de diseño y tecnología diferentes serán las peculiaridades técnicas más destacadas debajo de la carrocería diseñada por los estilistas de Pininfarina.

Este nuevo modelo se fabricará en dos versiones, 348 TB y 348 TS. La prime-

por hora (en el 328, las cifras equivalentes eran 263 kilómetros por hora y 6,3 segundos). Pero según se dice en los mentideros de Maranello, donde hay una evolución, asimismo, notable y de matiz positivo es en el comportamiento del nuevo biplaza.

La denominación elegida por los responsables de la marca, 348 TB, corresponde a la cilindrada del motor —3,4 litros—, al número de cilindros —ocho—, a la disposición del cambio —T, transversal— y al tipo de carrocería —B, berlinetta—. En el anterior, 328 GTB correspondía a la cilindrada de 3,2 litros, a los

Otra innovación de relieve es el chasis tubular en acero al cromo molibdeno. Se ha ganado en rigidez y en ligereza respecto al del 328. Las suspensiones son por trapecios superpuestos y los frenos, de discos autoventilados a las cuatro ruedas. La dirección es servoasistida. Estas características, combinadas con los 300 caballos de potencia del motor ocho cilindros en V, harán del 348, una máquina capaz de coger brillantemente el relevo del 328, modelo por el cual se ha despertado en los últimos meses un interés inusitado. Desde el momento en que se anunció el cese de su producción la deman-



ra es la de las fotografías que ilustran estas páginas. La segunda será la versión spider o descapotable. Tendrá un techo desmontable, similar al del 328 GTS.

Para el nuevo Ferrari se prevén unas prestaciones de primera magnitud y se especula con una velocidad máxima de 280 kilómetros por hora. La aceleración es, igualmente, de primer orden con seis segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros

ocho cilindros y a Gran Turismo Berlinetta.

Es precisamente la disposición del cambio transversal una de las soluciones técnicas más características del 348. El motor va dispuesto en disposición central longitudinal. A continuación van el cambio y el embrague. El diferencial está situado sobre el cambio. Es el mismo esquema del Mondial T presentado en el Salón de Ginebra.

da creció de forma alarmante. Muy probablemente ocurra lo mismo con el 412, que también acaba de pasar al libro de las viejas glorias. El 412 ha dejado de fabricarse, pero por el momento los efectivos en él empleados van a dedicarse al F40. El sustituto del 412 (ver MOTOR 16, número 268), que se conoce bajo el número de código F-116, aún tardará. Para él se está preparando un nuevo motor de doce ci-



El nuevo Ferrari, la berlinetta 348 TB, está ya a punto para ser presentado en el próximo mes de septiembre. Estas son las fotografías definitivas de este coche para el que se habla de una velocidad máxima de 280 kilómetros por hora.



La denominación T5 (Transversal) se refiere a la disposición transversal de la caja de cambios. En el diseño de Pininfarina se aprecian las influencias del Testarossa.

lindros en V, 48 válvulas y una potencia de 360 caballos.

Para la carrocería, Pininfarina ha recuperado el estilo de las tomas laterales de aire del Testarossa así como de la parte posterior con los perfiles que cubren los grupos ópticos (ahora rectangulares), en un conjunto estético que se prolonga con las salidas de aire del capó motor, en disminución hacia la luneta trasera.

En estos días de efervescencia previa al lanzamiento del 348, también corren por Ferrari nuevos aires en la cúpula directiva. Está previsto que Piero Fusaro, presidente y administrador delegado de la marca, compaginará dicho cargo con la dirección ejecutiva. Por su parte, Piero Lardi Ferrari, vicepresidente, desempeñará la presidencia de Ferrari Engineering, la sociedad responsable de los proyectos avanzados, entre cuyos trabajos figuran un fuera borda y el prototipo cuatro ruedas motrices 408. Finalmente, Cesare Fiorio, responsable de la escudería, entrará a formar parte del consejo de administración. Según parece, estos nombramientos se harán realidad inmediatamente. A continuación, pero ya a la vuelta del verano, será cuando se presente el 348, un Ferrari que muy posiblemente se mantendrá en producción hasta el año 2000.

Citroën AX GT ¡Genial!



Aire acondicionado en opción.

PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

UN NUEVO ESTILO DE CONDUCCION, QUE SOLO TILBURI LE OFRECE.



RECOMENDADO POR EL RACC

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDIADA 88105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPTT 88 091
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPTT 88 091
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R00-5001 NORMA 43 y 21 CEE

FABRICADO POR T.S.P. AUTO, S.A., VALENCIA (ESPAÑA). Tel.: (96) 132 36 63. FAX: 1387516.



TECHO SOLAR PRACTICABLE

► Instalado sólo en Talleres Autorizados, situados próximos a su domicilio, en cualquier punto de España.

► SOLICITE INFORMACION

EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

Cerciórese de las garantías que le ofrece la marca antes de decidirse por ella.

EL AX GT DEJA A SU COMPETENCIA EN CUADRO

	AX GT					
CILINDRADA (CM ³)	1.360	1.297	1.392	1.461	1.397	1.301
POTENCIA CV	85	70	75	85	72	65
ACELERACION 0 A 100 KM/H (SEGUNDOS)	9,3	12,5	12,0	12,2	11,5	11,5
VELOCIDAD MAXIMA (KM/H)	180	170	165	175	166	165
CONSUMOS A 90 KM/H (LITROS)	4,9	4,9	5,2	4,8	5,0	4,9
COEFICIENTE Cx	0,31	0,36	0,40	0,36	0,35	0,34
SUPERFICIE HABITABLE (M ²)	3,13	2,97	3,01	3,10	3,08	2,91

Cuando un Citroën AX GT sale lanzado, no hay coche de su categoría que pueda darle alcance.

No pueden alcanzarlo por sus prestaciones; por sus 180 Km/h de velocidad máxima; por su aceleración fulgurante, sólo 9,3 segundos para ponerse a 100 Km/h; y es que 85 caballos de potencia le dan toda la fuerza necesaria para salir lanzado.

No pueden darle alcance en materia de seguridad, ni en fiabilidad, ni en estabilidad. Por su suspensión independiente y sus neumáticos de perfil bajo. Por su sistema de barras

antibalaneo delanteras y traseras. Porque es un coche concebido con tecnología de futuro. Un líder en habitabilidad disponible en versión 3 ó 5 puertas.

No pueden aproximarse a su economía; por su bajo consumo (4,9 litros/100 Km), por su economía de mantenimiento; por su relación calidad-precio.

No pueden ofrecer su nivel de equipamiento, porque incluye, de serie, luneta trasera térmica con limpiaviento, pre-equipo de radio, asientos traseros separados, volante deportivo, etcétera. Su excelente equipamiento se completa con un pack opcional, a muy buen precio, formado por: elevalunas eléctrico, cierre centralizado, lunas tintadas, llantas de aleación y pintura metalizada. Además el Citroën AX GT ofrece la posibilidad de incorporar el sistema de aire acondicionado.

Cuando un Citroën AX GT sale lanzado, no trates de darle alcance. No hay modo de alcanzar a un coche genial.



 Citroën AX GT

LET MOTIV/RSOS

La dotación global que va a destinar el Ministerio de Obras Públicas para el Plan General de Carreteras se eleva a un billón de pesetas. Esta cifra, sin embargo, se queda corta si se compara con el esfuerzo inversor e infraestructuras que está realizando en la actualidad la Comunidad Europea en nuestro país, donde ya ha colocado cerca de 200.000 millones de pesetas dedicados en su mayor parte a la mejora de nuestra red viaria.

PLAN GENERAL DE CARRETERAS

LA COMUNIDAD ECHA UNA MANO

DESDE que España ingresara en la Comunidad Europea ha conseguido dos Programas Nacionales de Interés Comunitario (PNIC) aprobados por el Feder (Fondo Europeo de Desarrollo Regional). Se trata del PNIC para Asturias, dotado con 40.000 millones de pesetas, y el PNIC de Autovías, que recibió el visto bueno de la Comisión Europea hace cuatro meses, con una inversión total de 135.000 millones de pesetas. Independientemente de otras acciones puntuales, tales como los PNIC que se están negociando con la Comunidad para cinco comunidades autónomas (Castilla-La Mancha, Cantabria, Aragón, Andalucía y País Vasco), la estrella de esta colaboración financiera es el programa para autovías con el objetivo puesto en el manoseado 1992. Y su intención no es sólo acercar Europa a las tres ciudades protagonistas de ese año (Barcelona, Madrid y Sevilla), sino dotar al Plan General de Carreteras de un ritmo adecuado para que se pueda ejecutar en el plazo previsto, dado el evidente retraso que lleva.

De los 135.000 millones citados para el PNIC de Autovías, el Feder va a financiar 70.000 millones de pesetas y además de las acciones previstas en torno a las tres ciudades recogidas más arriba, presta especial atención al eje viario que desde Irún se dirige a Portugal.

Desde el Ministerio de Obras Públicas siempre se ha comentado que si bien el Plan General de Carreteras español es coherente con la política comunitaria para este sector —relacionada con la implantación del mercado interior y la cohesión económica y social—, no es menos evidente que el volumen de las inversiones y recursos que precisa ese Plan es tal, que sería prácticamente imposible culminarlo sin la ayuda de los fondos europeos. Incluso antes de la presentación y aprobación de este PNIC de Autovías ya se había solicitado y aprobado la cofinanciación del Feder en favor de carreteras españolas incluidas en el Plan. Durante el primer año de presencia española en las Comunidades, el Feder concedió 24.400 millones de pesetas, correspon-



diendo todos los proyectos a la red de interés general del Estado. Un año después, en 1987, las ayudas ascendieron a 42.000 millones, que se repartían en 22.000 millones para la red de interés

general y el resto para las Comunidades Autónomas. En el pasado año y hasta la cuarta asignación de fondos, la dotación fue de 37.500 millones.

En el momento actual, con la apro-

bación del PNIC de Autovías, el Plan General de Carreteras del MOPU va a recibir un fuerte impulso. Y el interés de las autoridades comunitarias gira en torno al hecho de que las autovías pre-

vistas recogen todos los condicionamientos que impone el reglamento Feder, es decir, tramos de la red de carreteras que atraviesan zonas de ayuda con finalidad regional, siendo las principales autonomías afectadas Castilla-León, Castilla-La Mancha, Andalucía y Aragón.

Es decir, hasta finales del pasado año, el MOPU había recibido 195.000 millones de pesetas de fondos comunitarios, con las carreteras en el punto de mira. Así, en el caso del primer PNIC,

“ Junto a las carreteras competencia de la Administración Central, bien en proyectos individuales o en programas globales, el Feder está ayudando a varias comunidades autónomas de calibre ”

el de Asturias, las carreteras participan en este proyecto con la construcción de la autovía Oviedo-Campomanes, en el tramo comprendido entre Las Segadas y Campomanes, curiosamente uno de los más caros por los elevados costos de expropiación y construcción que tiene.

A grandes rasgos, la colaboración comunitaria en materia vial afecta a las siguientes autovías:

● **Autovía del Norte:** Tramo Venturada (sur)-La Cabrera (norte), variante de Buitrago; Buitrago (norte)-Intersección con la N-110; Milagros (sur)-Ler-

ESTA SEMANA

EL COCHE LIMPIO, BLOQUEADO

EL Consejo Comunitario de Ministros de Medio Ambiente no ha sido capaz de desbloquear la discusión que se ha originado en torno a la entrada en vigor de duras medidas anticontaminantes para los coches de pequeña cilindrada. Como ya es sabido, existe un proyecto de directiva comunitaria para reducir la emisión de gases a niveles como los que actualmente existen en Estados Unidos. Sin embargo, los intereses industriales están frenando su aprobación.

Cuando la pasada semana el ministro español encargado del Medio Ambiente, Javier Sáenz de Cosculluega, se dirigía a Luxemburgo para presidir el citado consejo los días 8 y 9, no las tenía todas consigo. La Comunidad Eu-

ropea gira en torno a un eje, en cuyos extremos se encuentran París y Bonn. Y mientras los respectivos gobiernos radicados en esas ciudades mantienen una asombrosa unanimidad en la inmensa mayoría de los temas del acervo comunitario, la posible entrada en vigor del «coche limpio» les ha convertido en radicales enemigos, discutiendo a cara de perro.

El hecho es que el proyecto de directiva, que prevé que los coches de menos de 1.400 centímetros cúbicos no emitan más de 30 gramos de monóxido de carbono y 8 gramos de hidrocarburos y óxido de nitrógeno, había marcado como objetivo octubre de 1993 para todo el parque comunitario. Sin embargo, tres países de la CE intentan por distintos motivos que se adelante esa fecha a 1991: Grecia, consumida por los altos índices de contaminación; Dinamarca, con un alto nivel de vida, pero que busca una mejora de esa calidad, y Alemania Federal, país que desde el punto de vista industrial —y

éste es el nudo gordiano de la cuestión que nos ocupa— puede comenzar a sacar todos sus coches con catalizador incluido.

Lo cierto es que nadie rechaza de plano la anticipación en el tiempo de esas normas anticontaminación. El problema es meramente industrial y el comentario adelantado es rechazado de plano por los países productores de la gama baja de automóviles (Francia, Italia, Reino Unido y España), que invocan el criterio de unidad de mercado y la obligación de las empresas productoras de adaptar desde ya sus cadenas de mon-

taje para que de ellas salgan los coches limpios. De ahí que el tope de 1993 les permita ganar un tiempo precioso para adaptar sus cadenas —con las inversiones necesarias— y montar catalizadores, o incluso para investigar nuevos motores sin ese componente, tal y como está haciendo ahora la francesa Peugeot. Al mismo tiempo, ese plazo de cuatro años les permitiría ir adecuando progresivamente los precios finales de sus coches, toda vez que las normas anticontaminación suponen un encarecimiento final de un 10 por ciento de los precios actuales, en un momento además en que todos los expertos de la materia coinciden en la proximidad de una fase recesiva del mercado de automoción. La pelota se encuentra en estos momentos en el alero y todo parece indicar que la próxima presidencia de Francia de la Comunidad Europea pueda dar al traste con los bienintencionados —desde el punto de vista del medio ambiente— deseos de los alemanes federales.

De los 135.000 millones previstos en el PNIC de Autovías, el Feder va a financiar 70.000 millones en los principales ejes viarios españoles.



ma (sur); variante de Lerma y Burgos-Intersección con la N-234.

● **Autovía de Aragón:** Guadalajara (este)-Trijueque (este); Sauca-Intersección N-111; Intersección N-111-Arcos de Jalón (este)-Alhama de Aragón; el tramo desde esta última población hasta Ateca y desde aquí a Calatayud, Moaña de Jalón, La Almunia de Doña Godina y la variante de esta localidad.



Las carreteras, eje de la Comunidad Europea. Tienen carácter equilibrador regional.

● **Autovía de Andalucía:** Variante de Tembleque; en el tramo Madrides (norte)-Puerto Lápice (norte) y Puerto Lápice (sur)-Manzanares (norte); Almuradiel-Venta de Cárdenas; Santa Elena (sur)-La Carolina (sur)-Bailén, y de Bailén a Andújar, con la variante de esta última población; Andújar (oeste)-Villar del Río (este y sur)-El Carpio-Córdoba. Asimismo se incluyen los tramos Intersección con la carretera nacional 331-La Carlota, la variante de La Carlota y desde esta población a Ecija (este) con la correspondiente variante, La Luisiana (con variante) hasta la localidad de Carmona. Finalmente, se incluye el enlace del aeropuerto de Sevilla.

● **Autovía de Castilla:** En el viario Burgos-Tordesillas la financiación comunitaria llega a los tramos Burgos-Estepar (este); Estepar (oeste)-Villodrigo-Quintana, y de Quintana a Magaz y Sotoblanco. Asimismo se prevé la intervención en los enlaces de Venta de Baños-Valladolid.

Además, y junto a las carreteras competencia de la Administración Central, bien en proyectos individuales o en programas globales, también hay que destacar la importancia de las ayudas del Feder a las Comunidades Autónomas. Y ello sin olvidar que tal y como adelantó MOTOR 16 en febrero pasado (ver núm. 278), el MOPU está ultimando un amplio paquete de proyectos para el programa puente que enlazará el actual Plan General de Carreteras con el que se quiere extender hasta el horizonte del año 2000, cuyo monto final se quiere sea financiado en gran parte con los mismos fondos comunitarios.

Según se señala en el PNIC de Autovías, el papel del transporte por carretera, dentro de una «función vertebradora y equilibradora del territorio», ha venido creciendo con ratios de peso y no sólo por el volumen de tráfico que absorbe, tanto de mercancías como de viajeros, sino por sus conexiones con otros sectores de la actividad económica, el empleo directo e inducido que generan la construcción y conservación de las infraestructuras y el volumen de inversiones públicas que atrae. La idea que ronda en las mentes de los dirigentes comunitarios es que la infraestructura del transporte por carretera, desde el punto de vista de la política regional, juega un papel realmente primordial en el conjunto de las infraestructuras comunitarias, tanto a escala de la propia Comunidad Europea como dentro de los estados miembros y las administraciones regionales de cara a la unificación de los mercados y al esfuer-

AYUDAS DE ULTIMA HORA

EN el momento de cerrar estas páginas se hacía pública la primera asignación para el actual ejercicio 1989 del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder) a España. La asignación, de 7.048 millones de pesetas, se destina a la financiación de siete proyectos de infraestructuras de carretera y un plan hidráulico en los que se invertirán un total de 15.000 millones de pesetas.

Los ocho programas ahora aprobados, cuya competencia es del Estado, se incluyen dentro del Plan de Desarrollo Regional español para el periodo 1989-1993. Para Galicia se aprueban dos proyectos de 1.160 millones de pesetas destinados a las obras de la variante de Mondofedo (Lugo) y el tramo de la carretera de Porto a Barreiros (Lugo). A Castilla-La Mancha se dirigen 2.830 millones de pesetas para las obras de la variante de Illescas, en la carretera N-401, y varias obras más del trazado La Roda-Albacete. Finalmente, en Andalucía la financiación de 2.130 millones de pesetas del Feder se dedicará a la ejecución de obras en la carretera N-332 de Almería, así como a la duplicación de la calzada para la autovía de la Costa del Sol en tramos muy concretos.

zo de la cohesión económica y social de la Comunidad. «De esta consideración —concluye el preámbulo del PNIC— se desprende la especial sensibilidad del Feder hacia lo relacionado con los medios de transporte y, particularmente, hacia las carreteras.»

Raúl R. Sáez

SUPERTURBO *diesel*

PARA QUE SU FORD ORION, ESCORT Y FIESTA SE TRANSFORME EN UN "BUEN GASOLINA"

- ACCELERACION BRILLANTISIMA
- RECUPERACION ASOMBROSA
- ADELANTAMIENTOS MUY SEGUROS
- SUBIDAS LARGAS EN 5ª

CONSULTE A SU CONCESIONARIO FORD
O A NUESTROS SERVICIOS OFICIALES



PONZANO, 25 - 441 60 81 - 441 59 05
TX. 45784 TMBO E - 28003 MADRID
BARCELONA - Tfn.: (93) 3095686. ZARAGOZA
- Tfn.: (976) 345655. VIGO - Tfn.: (986) 416015



CONCIERTO PARA 4 CILINDROS.



MUSICA EN TU MOTOR.

GRUPO BARRIO



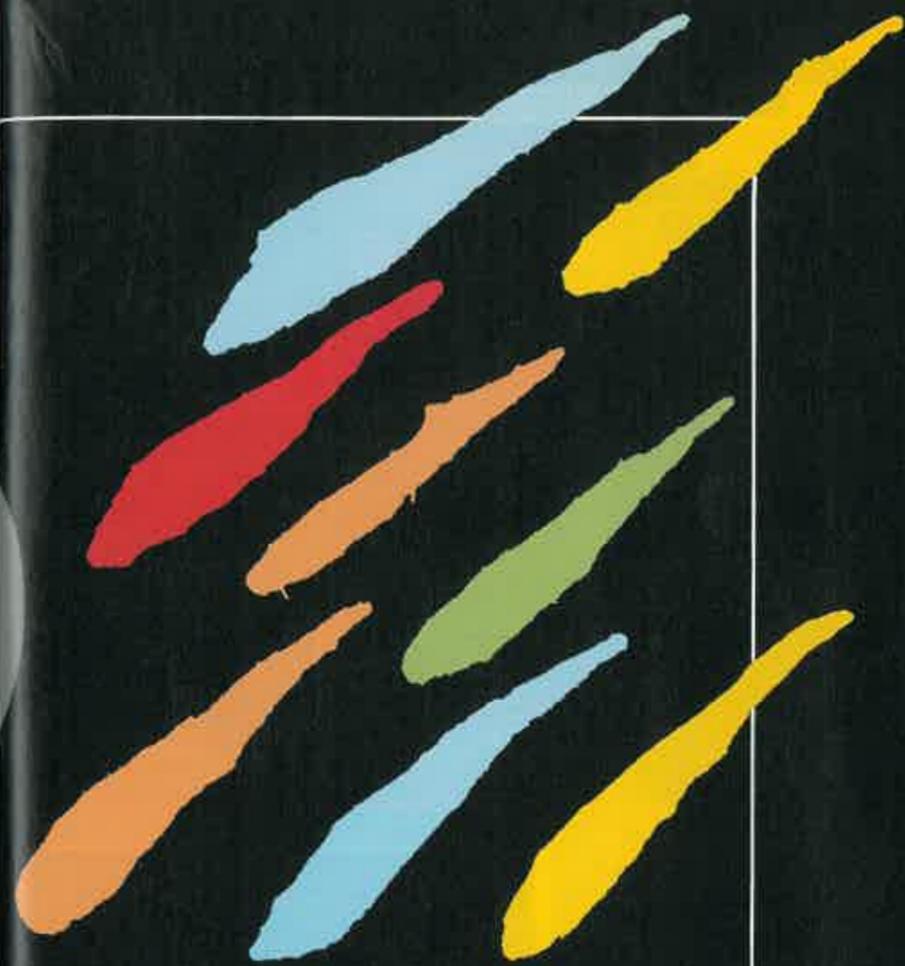
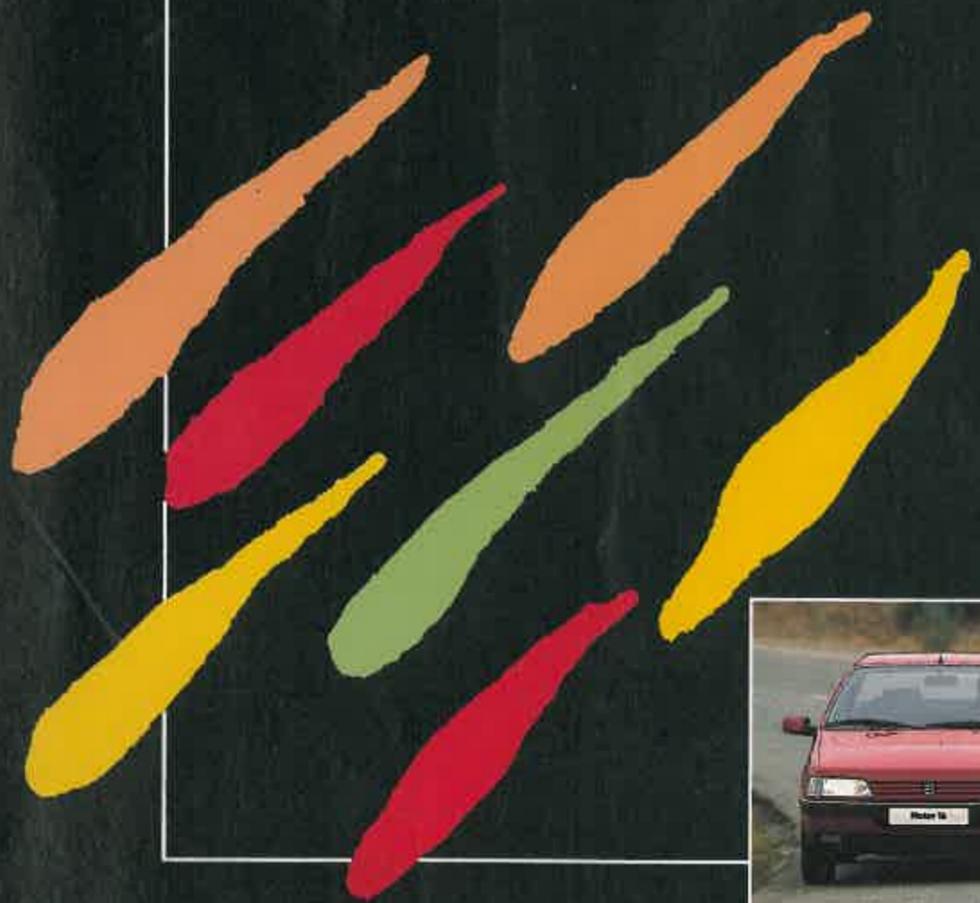
*Carretera, ciudad. Frío, calor.
Kilómetros, muchos kilómetros.
Lubricante Cepsa y...
bajo el capó, cuatro cilindros
que son cuatro violines.
¡Un auténtico concierto-motor!*

*Última Tecnología.
Formulación, Especificaciones...
y unos envases limpios,
cómodos y ergonómicos
hacen de los lubricantes CEPSA,
MUSICA EN TU MOTOR.*

 **CEPSA**
TECNOLOGIA INTELIGENTE



TOP 100



EN la actualidad, la oferta de automóviles, en España, ronda las 350 versiones, entre las cuales unas 150 son modelos diferentes. En esta amplísima oferta caben todos los modelos pensables, con las variaciones y los motores más insospechados. La redacción de MOTOR 16 ha elaborado una lista con los Top 100, es decir, los cien mejores coches, separados en diez segmentos diferentes que, en términos generales, abarcan todas las posibles variedades. En cada uno de estos segmentos se ha destacado el coche, que a juicio de los componentes de la redacción, reúne las mejores características en cuanto a calidad, precio, consumo, prestaciones, además de otras cualidades específicas de su segmento.

La elección de los cien coches se ha realizado con los votos de todos los que normalmente conducen y prueban los coches y en muchos de los casos la decisión ha necesitado de un largo debate, puesto que los empates se han producido continuamente. Esto es un signo inequívoco de que la competencia entre los modelos es terrible y que todos ellos ofrecen unas excelentes características.

Entre nuestros Top 100 hay coches para todos los gustos y todos los precios, aunque algunos muy representativos y de indudable calidad han quedado fuera.

En la mayoría de los casos esto se ha producido porque el modelo en cuestión no encajaba en ninguno de los segmentos que a priori se habían determinado. Así pues, se puede decir que aunque no están todos los que son, sí que son todos los que están.



ECONOMICOS

TOP 100



CITROËN AX 14 TRS SOBRESALIENTE EN URBANIDAD

CITROËN ha golpeado fuerte con su AX, el coche urbano por excelencia, un coche que calleja con una agilidad prodigiosa, que aparca en los espacios más reducidos. El Citroën AX ofrece, además, una ventaja suplementaria como es su economía de consumo, factor atribuible a unas mecánicas muy bien estudiadas y a un peso general reducido prácticamente a la mínima expresión.

El Citroën AX es un coche

increiblemente fácil de manejar, un coche cómodo, repleto de soluciones pensadas de forma muy inteligente; el volante se maneja prácticamente con un dedo, los pedales y la palanca de cambio son un prodigio de suavidad, mientras que los asientos hacen gala de una forma anatómica bien adaptada a la talla media del usuario español.

Los AX 14 TRS, los modelos más equilibrados de una gama amplísima, hacen gala de un motor repleto de energía, un motor que se desenvuelve con soltura en todos los embotellamientos, que responde a la menor caricia sobre el acelerador y permite conseguir unas prestaciones muy dignas en carreteras abiertas.

Los consumos son, en cualquier caso, el factor más destacable, ya que se quedan en valores muy contenidos sea cual sea el tipo de utilización en todas las versiones.



BARATOS POR EXCELENCIA

- Fiat Uno Fire: 1.051.529 ptas.
- Ford Fiesta 1.4 CLX: 1.182.068 ptas.
- Opel Corsa 1.2 GL: 1.233.069 ptas.
- Peugeot 205 GT: 1.457.292 ptas.
- Renault 5 GTL: 1.174.624 ptas.
- Seat Marbella GLX: 956.665 ptas.
- Seat Ibiza GLX 1.5: 1.439.788 ptas.
- Skoda Favorit: 1.002.544 ptas.
- VW Polo Coupé CL: 1.188.993 ptas.

EL Renault 5 se mantiene perturbable frente a los ataques de todos sus contrincantes, un acabado excepcional y un carácter urbano que no plantea el menor problema a la hora de enfrentarse con las carreteras o las autopistas, son las claves de un modelo que llama la atención por su suavidad de manejo, sobre todo en la versión R-5 GTL.

El Seat Ibiza ha mantenido su marcha creciente en un mercado

TOP 100

El Fiat Uno está entre los primeros en virtud de su adelantado diseño de carrocería.



Contra viento y marea, el R-5 mantiene el tipo frente a los ataques de los recién llegados al segmento.



El Ibiza ha recibido muy bien los últimos retoques y se sitúa en lugar destacado dentro de su categoría. Su línea muy acertada y su buen andar lo caracterizan.



competido y ha ido madurando a las mil maravillas; ahora es un coche fiable, cómodo, fácil de conducir y nervioso, movido por una mecánica ágil que responde con prontitud al acelerador; sólo el consumo es algo más alto de lo deseable.

El Opel Corsa y el Fiat Uno se mueven en esa misma línea; la veteranía de los diseños no ha restado eficacia a estos conjuntos; el Corsa ha seguido una línea de consolidación, de crecimiento de gama, que permite ofrecer respuestas para todos los usuarios, no sólo los que buscan un coche urbano a más no poder, el Corsa 1.0, sino también para los que quieren un modelo ágil y con consumos bastante ajustados, el Corsa 1.3. El Corsa 1.2 es el modelo más equilibrado de la gama, el que mejor anda para lo poco que gasta.

El Fiat Uno ofrece ese brío italiano, esa agilidad de los coches latinos, en una carrocería diseñada por el gran maestro, por Giorgio Giugiaro. La facilidad de manejo llega al máximo en la versión Fire, animada por el motor del mismo nombre, un cuatro

cilindros que llama la atención tanto por la nobleza de sus reacciones como por lo reducido de su apetito.

Dos jóvenes, el Ford Fiesta y el Skoda Favorit, se ganan un lugar en esta lista de privilegiados. El último modelo de Ford ha puesto en juego una calidad de acabado excepcional. Los fiesta están hechos a conciencia y eso se nota nada más ponerlos en marcha. Sus soluciones mecánicas son honestas sin más, pero darán resultado válido durante mucho tiempo. El Favorit descubre la nueva mentalidad de los países del Este a

la hora de crear utilitarios. El Skoda, diseñado por Bertone, es un coche amplio, animado por una mecánica veterana pero bastante alegre. Los valores de consumo no son excepcionales pero el Favorit puede presumir de un precio imbatible, de un precio bajísimo.

El Peugeot 205, un clásico de la categoría; el Seat Marbella, otro de los utilitarios imprescindibles en cualquier repaso a los modelos más baratos, y el Volkswagen Polo, dan vida a ese bloque de diez máquinas de primera clase dentro del sector de los coches económicos.

Por su parte, el 205 tiene en su haber el orgullo de ser el ejemplo que el resto de los fabricantes han seguido.



Motor 16 / 57

FICHA TÉCNICA

CITROËN AX 14 TRS

Cilindrada: 1.360 centímetros cúbicos.
 Potencia: 70 caballos.
 Velocidad máxima: 170 km/h.
 Precio: 1.251.586 ptas.

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

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



Proveedores de primera calidad en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados especialmente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los usa y con sus necesidades, a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Sesta 16, s/n • Teléfono 208450 • 205110 • Juncos de la Peña 5011 • Telex 58107 • Telex 201874
Telégrafos Filros Mann
50014 ZARAGOZA (España)

DEPORTIVOS DE BOLSILLO

TOP 100



1 VOLKSWAGEN GOLF GTI SANGRE CALIENTE

EL Golf GTI es el rey indiscutido de los deportivos de bolsillo, de una categoría llena de caprichos mecánicos en la que se multiplican las novedades de interés. Los especialistas de Volkswagen han conseguido un clásico; el primer Golf GTI creó una escuela cuyo alumno más destacado ha sido, sin duda, el actual Golf GTI, un coche más familiar y

to urbano; los frenos son de primera clase y mantienen todo su poder incluso durante los esfuerzos más duros, mientras que el comportamiento del conjunto es de una nobleza excepcional. Un acabado impecable y un precio cada vez más competitivo terminan de componer el retrato de una máquina que domina a sus rivales con insolencia.

FICHA TÉCNICA
VW. GOLF GTI
Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos.
Potencia: 112 caballos.
Velocidad máxima: 189 km/h.
Precio: 2.081.918 ptas.

DUELO DE POTENCIAS

- Alfa 33 1.7 QV: 1.893.383 ptas.
- Fiat Uno Turbo i.e.: 1.586.289 ptas.
- Opel Corsa GSi: 1.571.788 ptas.
- Opel Kadett GSi: 2.057.883 ptas.
- Peugeot 205 GTI: 1.905.462 ptas.
- Peugeot 309 GTI: 2.244.967 ptas.
- Renault 5 GT Turbo: 1.655.843 ptas.
- Seat Ibiza SXi: 1.571.788 ptas.
- Suzuki Swift GTI: 1.830.000 ptas.

más amplio que su predecesor, sin perder por ello nada de su agilidad ni de su economía de utilización.

Los valores que han dado su primacía al Golf se pueden resumir en pocas palabras; su motor, un prodigio de eficacia, empuja con energía tanto si funciona a todo trapo en medio de una autopista como cuando se mueve casi al ralentí en medio de un embotellamiento

EL Opel Kadett GSi es el enemigo declarado del Golf GTI, el coche que más se acerca al duro contrincante germano; una carrocería muy aerodinámica, un motor de primera y una manejabilidad impresionante son las armas del Opel para atacar a un competidor



que reina en la categoría: el Kadett GSi con el motor de dos litros de cubicaje y 130 caballos de potencia es el modelo más equilibrado de la gama, aunque seguido, eso sí, a muy poca distancia por el Kadett GSi 16V, que cuenta con el mejor motor del mundo en su categoría, con un cuatro cilindros de dos litros, dieciséis válvulas y 156 caballos de potencia: esta versión

El Peugeot 205 GTI y el Seat Ibiza SXi tienen ese genio que aligera los adelantamientos, ese carácter deportivo que seduce a los conductores jóvenes.

La fiereza mecánica del Renault 5 GT Turbo es uno de sus elementos más seductores. La agilidad del Kadett GSi en todo tipo de terreno es prodigiosa.



no tiene, sin embargo, la homogeneidad característica de la versión menos agresiva.



El Renault 5 GT Turbo es uno de los pesos pesados de esta categoría de «pequeños furiosos», un formato externo reducido, un acabado excepcional y un motor que no deja nunca de sorprender, que llama siempre la atención por su energía exuberante, son algunos de los ases en la baraja de un

coche que bate los doscientos por hora con facilidad, que hace gala de unas aceleraciones fulgurantes, un coche que ofrece prestaciones de gran nivel por un precio inferior al millón setecientos mil pesetas. El Peugeot 205 GTI se inscribe en el mismo segmento, su agilidad en todos los terrenos y sus frenos de competición han dado alas a un modelo muy rápido que exige, eso sí, unas buenas dotes de conducción cuando se quiere extraer la quintaesencia de su mecánica.

Tres pequeños, Opel Corsa GSi, Seat Ibiza SXi y Suzuki Swift GTi, consiguen marcas excepcionales en la clasificación más difícil, en la clasificación que relaciona diversión con precio; los tres coches se quedan muy por debajo de los dos millones de pesetas y son capaces de ofrecer alegrías tan fuertes como las proporcionadas por modelos de más calibre. El Opel Corsa GSi hace gala de un motor contundente, en la línea Opel, de un cuatro cilindros que empuja con mucha alegría sin que los consumos se disparen en ningún ins-

EVASION



PEUGEOT 405 BREAK

El nuevo Peugeot 405 Break pone todo el talento de Peugeot al servicio de un nuevo estilo de evasión y distinción. Un talento que conjuga el dinamismo y la versatilidad de un Break con la

elegancia y el confort de una berlina. Un amplio maletero y cinco plazas con asientos traseros abatibles que permiten variar su espacio interior a placer y en toda su capacidad. Para vivir la evasión. En dos versiones que expresan todo su talento:



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

TOP 100



tante. El Ibiza SXi añade el lujo, el equipamiento completo a una mecánica que llama la atención por la prontitud de sus

La alegría de los Fiat Uno Turbo sorprende de continuo. Anda muy deprisa y consume poco.



respuestas, por su fuerza. El Swift GTi descubre, por su parte, el poderío japonés dentro del campo de los deportivos de

bolsillo; un motor prodigioso, un pequeño cuatro cilindros de 1,3 litros de cubaje con culata de dieciséis válvulas y 101 caballos de potencia, anima el conjunto con una energía sorprendente, factor que resalta la manejabilidad de un coche capaz de colarse por los huecos más pequeños, capaz de aparcar en un ladrillo.

El Fiat Uno Turbo i.e. hace gala de un motor sorprendente, de un cuatro cilindros desprovisto de las brusquedades clásicas en todas las mecánicas sobrealimentadas, de una mecánica repleta de esa fiereza que genera descargas de adrenalina en las personas sentadas al volante.

El bloque de los diez mejores pone en juego otras dos figuras de relieve: el Alfa 33 1.7, una mezcla interesante de familiar y deportivo, una mezcla servida a un precio ajustado y con todo el picante de las mecánicas italianas, así como el Peugeot 309 GTI, una máquina redonda, eficaz en ciudad y en carretera, fácil de conducir, con unas prestaciones dignas de la mayor atención.

DISTINCION



Gasolina y Diesel Turbo Intercooler. Cinco velocidades y el máximo nivel de equipamiento. Para vivir con distinción. Así es el nuevo Peugeot 405 Break. Una nueva expresión de talento del Peugeot 405 en toda su gama. Con versiones Gasolina, Turbodiesel, 4x4, Automático,

y ahora también Break. Para vivir la evasión con todo el confort del talento que distingue a Peugeot.

PEUGEOT 405
EXPRESION DE TALENTO.

CEPSA Lubricantes recomendados ESSO

**BERLINAS
DEPORTIVAS**

**TOP
100**



1 OPEL OMEGA 3.000 ALEMAN EJEMPLAR

La elección del Opel Omega 3.000 como Top de la categoría de las berlinas de pura sangre, ha sido de las más disputadas, puesto que en este apartado la lucha ha sido especialmente cerrada. Finalmente, la balanza se ha inclinado hacia su lado en virtud de su excelente comportamiento, que permite abordar todo tipo de carreteras con una tremenda seguridad. En términos generales, se puede decir que el Omega 3.000 responde a la filosofía clásica de lo que debe ser un deportivo, pero sin perder sus características de berlina de cuatro puertas y con capacidad para cinco adultos. El motor obtiene su potencia a base de centímetros cúbicos sin recurrir a grandes sofisticaciones. Esto permite que su funcionamiento sea muy suave y progresivo lo que influye en la facilidad de conducción que es uno de los

puntos que más han pesado a la hora de la decisión final. A pesar de ser bastante duro de suspensión mantienen unos mínimos de confort más que suficientes para abordar un viaje largo.

A LA CAZA DEL LIDER

- Alfa 75 T. América: 2.880.297 ptas.
- BMW 325 I: 4.086.014 ptas.
- Citroën BX GTI 6 V: 3.009.143 ptas.
- Sierra 4 P Cosworth: 4.682.203 ptas.
- Thema IE T. 16 V: 4.470.004 ptas.
- Opel Vectra 2000: 3.274.014 ptas.
- Peugeot 405 MI 16: 3.031.988 ptas.
- R 21 T. ABS A.A.: 3.374.813 ptas.
- Saab 900 Turbo 8 4P: 3.786.714 ptas.

PARA la elección de los diez coches destacados ha sido necesario evaluar una gran cantidad de modelos, puesto que en la actualidad en casi todas las gamas de berlinas de esta categoría existe una versión de talante más o menos agresivo. En primer lugar hay que hablar del Alfa Romeo 75 Turbo, que por concepto está enfocado hacia el usuario de costumbres más deportivas. Su esquema clásico de la marca con motor delantero y tracción trasera con la caja de cambios montada sobre el eje trasero, le dan un gran equilibrio de reacciones.

BMW es una marca que también acentúa el aire deportivo en sus modelos. Dentro de la Serie 3 el BMW 325i es el que más destaca en este aspecto, puesto que sus 171 caballos permiten arrancar unas prestaciones de primera línea. El Citroën BX GTi 16 válvulas también está entre los grandes, a pesar de sus dimensiones algo más modestas. El motor de cuatro válvulas por cilindro, de origen Peugeot, es uno de los



El Sierra es, de los diez modelos seleccionados, el más deportivo, y esto se aprecia en cuanto se pisa el acelerador.

FICHA TÉCNICA
OPEL OMEGA 3.000
Cilindrada: 2.969 c.c.
Potencia: 177 caballos.
Velocidad máxima: 222 km/h.
Precio: 4.282.243 ptas.

ESTE ES UN NUEVO TELEFONO PARA COCHE. PERO LO MEJOR VIENE AHORA.



**BERLINAS
DEPORTIVAS**

**TOP
100**



Casi todas las marcas en su gama de berlinas de esta categoría tienen una versión de talante deportivo.

más brillantes del segmento, lo que unido a las excelencias de la suspensión hidroneumática, permite conjugar el confort y el agarre en un solo coche.

El Ford Sierra Cosworth ha sido el rival más duro del Omega, puesto que la sangre deportiva que corre por sus venas se aprecia en cuanto se aprieta el acelerador. De todos los modelos seleccionados, el Sierra es,

posiblemente, el que más carga las tintas hacia el aspecto deportivo, dejando de lado la faceta de berlina de carácter familiar. Por su parte, en el Lancia Thema 16 V Turbo se produce todo lo contrario. Aunque el coche encaja perfectamente en nuestra selección las tintas están cargadas hacia el lujo, con un equipamiento de primera. Por otra parte, el motor es

de los más brillantes del segmento y permite alcanzar una velocidad máxima de 225 kilómetros por hora.

De la misma marca que el vencedor, está también el Vectra 2.000 que entre los motores de dos litros destaca por su buen hacer y por una excelente relación valor precio.

El representante de Peugeot es el 405 Mi 16. Sin duda sus mejores argumentos residen en lo conseguido de su carrocería y en el excelente motor, que desarrolla 160 caballos.

Por parte de Renault, el 21 Turbo incorpora un equipamiento de primera línea en el que se incluye el ABS y una mecánica que emana potencia por todas partes. Los 175 caballos lo sitúan a un nivel muy próximo al de los grandes favoritos alemanes.

Por último, está un coche bastante exclusivo como es el Saab 900 Turbo, que cuenta con un acabado refinado y un diseño cuando menos exótico.

El esquema clásico de la marca hace del Alfa 75 Turbo un coche muy equilibrado de reacciones.

Bassat, Ogilvy & Mather

Philips Car Stereo



**ES PHILIPS. Y SU TARJETA DE PRESENTACION
ES TODO UN SERVICIO.**

En el camino del Teléfono para Coche aún quedaba mucho por recorrer. Y una vez más ha sido Philips quien ha dicho la última palabra: Servicio. Y se la da por escrito. En la Tarjeta de Servicio VIP. Porque sólo Philips podía ofrecerle un Servicio Gratuito de Mantenimiento durante tres años. Para que usted no sólo compre la más avanzada tecnología que Philips pone en todos sus aparatos, sino también la seguridad de que no tendrá nunca el más mínimo problema. Si aún quiere saber más sobre el Teléfono para Coche AP 4000 de Philips, sobre la gama de sus accesorios o sobre su **Servicio VIP**, llame al **(91) 239.12.53** y descubra todo lo que aún nadie le había podido ofrecer en el mundo del Teléfono para Coche.

PHILIPS



15 MINUTOS
PARA LA FINAL...



Conchita Martínez
CONCHITA MARTINEZ
la nueva campeona de España

SOLO ME FALTABA ELEGIR EL COLOR APROPIADO.

A Conchita Martínez se lo hemos puesto difícil. Porque las nuevas KELME TENIS no sólo son atractivas por su avanzada tecnología. El diseño también juega un papel fundamental.

Líneas, colores y formas se conjugan en una gama de alta competición para todos los gustos. Para los más exquisitos.

Por eso Conchita, nuestra nueva campeona de España, lo tiene difícil. Para ella la elección del modelo o el color más adecuado es todo un rito.

Y aunque sólo falten 15 minutos para saltar a la pista, ella se toma su tiempo...

**Y AHORA,
CON TUS KELME TENIS,
ESTA MOCHILA DE REGALO.**
(Hasta el 30 de Octubre de 1989).



KELME 
T E N I S

FAIR PLAY, RANGER, TOKIO, DIVINE y ZOOM.

TOP 100



1 BMW 525i MEJOR EQUILIBRIO

SIN duda ha sido el equilibrio mostrado por el BMW 525i, lo que le ha llevado a situarse como ganador de este reñido segmento.

Sus líneas estilizadas y su figura compacta, forman parte del más puro estilo BMW. Los interiores están muy consigui-

portamiento de este automóvil. La inconfundible clase de la serie 7, se ve reflejada en este modelo, en el que se ha buscado y se ha conseguido la mejor relación entre prestaciones y consumos, entre tamaño exterior, amplitud y comodidad interior. Un número uno para los más exigentes.

BMW 525 I
Cilindrada: 2.494 centímetros cúbicos.
Potencia: 170 caballos.
Velocidad máxima: 224 km/h.
Precio: 5.274.202 ptas.

CLASE
PREFERENTE

Alfa 164 3.0 V6: 4.939.429 ptas.
Audi 200 turbo: 5.854.716 ptas.
Ford Scorpio 2.9 EFI Ghia: 4.407.202 ptas.
Lancia Thema V6: 4.072.133 ptas.
Mercedes 300 E: 5.786.504 ptas.
Opel Senator 3.0 CD: 5.035.204 ptas.
Renault 25 V6: 4.990.553 ptas.
Rover 827 Sterling: 5.436.014 ptas.
Saab 9000 i 16: 3.800.014 ptas.

dos, con asientos confortables y espacio más que suficiente para los ocupantes de las plazas traseras. La presentación es impecable, materiales de calidad, buena terminación y una instrumentación suficiente y bien situada, son en este aspecto sus mejores cartas.

El motor, de seis cilindros y 170 caballos de potencia, mueve la tonelada y media del coche con facilidad pasmosa y habría que conducir muy al límite, para encontrar un mal com-

Por otra parte, la calidad de terminación ha mejorado mucho en la última etapa de la marca italiana. Audi, con su 200 Turbo, juega sus mejores cartas, en la velocidad máxima y en el poder de aceleración, además de contar con un completo equipamiento de serie. En general se



Por otra parte, la calidad de terminación ha mejorado mucho en la última etapa de la marca italiana.

Audi, con su 200 Turbo, juega sus mejores cartas, en la velocidad máxima y en el poder de aceleración, además de contar con un completo equipamiento de serie. En general se

Audi y Rover tienen prestaciones excepcionales.

Motor 16/67

trata de un conjunto de gran eficacia. La estrella de Mercedes no podía faltar entre las diez mejores berlinas de lujo. Es uno de los mejores representantes de un segmento en el que la imagen juega un papel muy importante. Su acabado y confort le permiten estar siempre en los primeros lugares. Su modelo 300 E también destaca en consumos y prestaciones.

El Alfa juega con el factor novedad, tiene unas prestaciones muy buenas en relación con el consumo.

El Lancia Thema es otra creación del proyecto cuatro que lucha entre los primeros lugares. Su carrocería clásica cuenta con el tono de distinción de todos los Lancia. Tiene un comportamiento excelente y sus prestaciones hacen honor a su sangre latina.

A los Renault 25 les ha venido como anillo al dedo el últi-



El Scorpio destaca por unos interiores amplios y un equipamiento muy completo.

equivalentes, el Scorpio se mantiene en una situación privilegiada en este apartado de vehículos de representación. Su amplio y cómodo interior complementan un modelo con valores muy cotizados.

El elegante 827 Sterling de la marca inglesa Rover ha ganado a pulso una privilegiada situación entre los mejores, con un precio muy equilibrado para un equipamiento de alto nivel.

Por último, un modelo de Opel también aporta una buena relación entre precio y equipamiento. El Opel Senator, máximo exponente de la gama de la marca germana, es una opción verdaderamente atractiva también por su excepcional comportamiento.



mo restyling, y un modelo que ya se había quedado un poco olvidado vuelve a la carga con buenas razones para estar entre los mejores. El 25 V6 se maneja con facilidad y su comportamiento en carretera es uno de los aspectos más destacables. Su equipamiento de serie es completísimo.

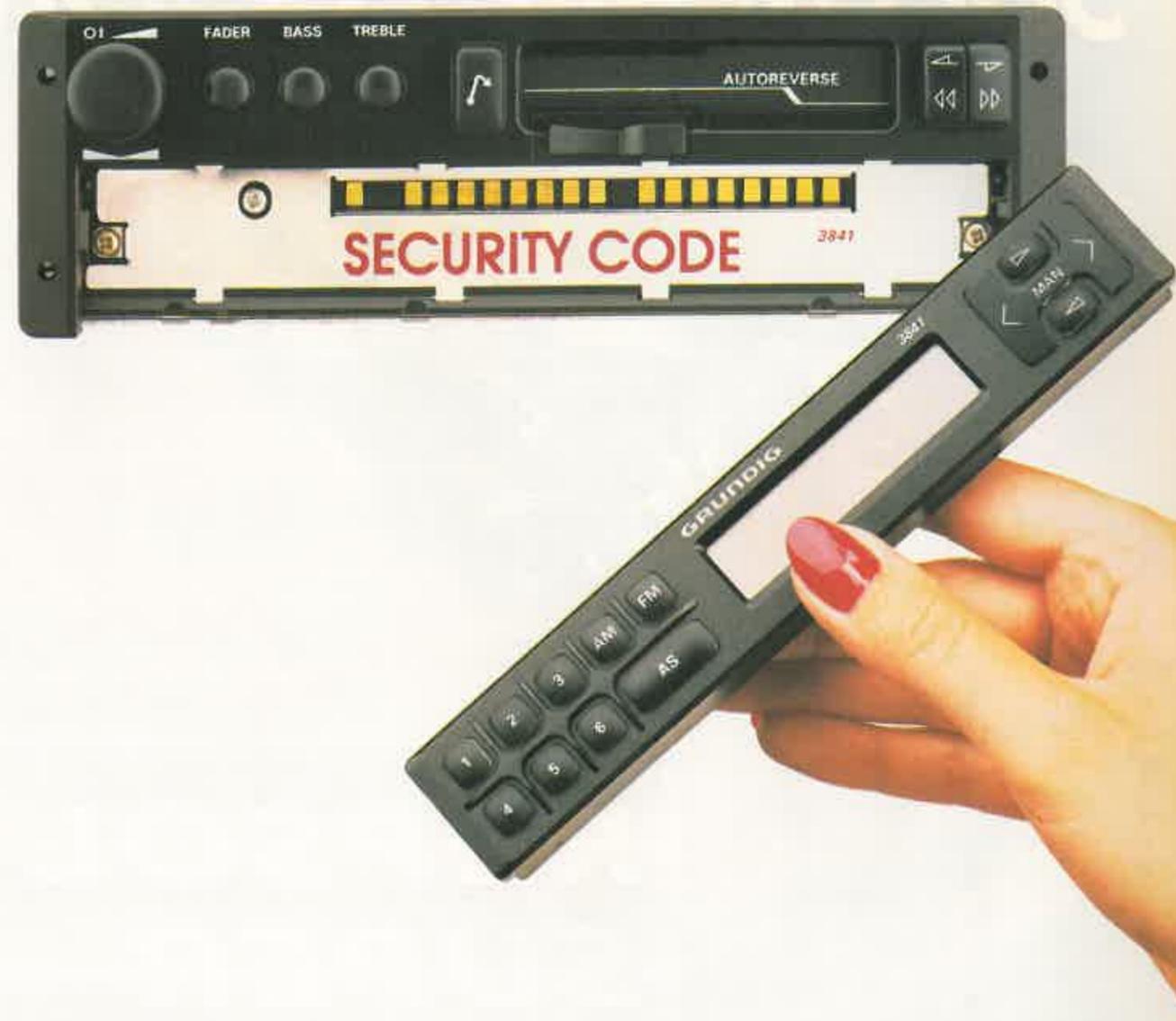
La línea de un Saab llama la atención por su morro afilado y ese aire distinto que la marca sueca sabe dar a sus coches, quizá influenciada por el diseño de aviones. El Saab 9000 Turbo 16 cuenta con uno de los motores más progresivos y también con un comportamiento bueno ante cualquier circunstancia.

Cuando los Ford Scorpio vieron la luz sorprendieron por sus líneas estilizadas y su equipamiento de lujo y aunque más tarde han aparecido modelos



Una de las atractivas ofertas de este segmento es el Senator, precio y comportamiento son sus mejores bazas.

Divide y vencerás.



Para que no te roben el autorradio basta con elegir bien.

Y lo mejor es este «desmontable» de Grundig.

Completamente inútil de robar

gracias al Doble Sistema de Seguridad (DSS).

Con un panel de mandos extraíble que puedes guardar en el bolsillo de tu chaqueta, y un código numérico secreto que sólo conoces tú.

Además, este autorradio Grundig incorpora lo último de la tecnología mundial y un avanzado diseño.

Si quieres quitarte un peso de encima y que no te roben el autorradio, no lo pienses más, divide. Vencerás.

GRUNDIG
TENEMOS MEJORES IDEAS.

SUPERPROTECCION



Si usted quiere dar a su coche una protección superior, necesita un lubricante tecnológicamente avanzado; un lubricante que mantenga el motor de su coche perfectamente lubricado; que obtenga un mayor rendimiento y un menor desgaste.

Si usted busca la superprotección para su coche... hay un lubricante hecho a su medida:

Repsol Súper. Superprotección para su motor.

Para llegar muy lejos.

FAMILIARES CLASICOS

TOP 100



1 PEUGEOT 405 SRI RASGOS GANADORES

EL Peugeot 405 ha entrado en el mercado español con la fuerza de un obús y su carrocería, diseñada por los especialistas italianos de Pininfarina, tiene mucho que ver con esa irrupción contundente. Los familiares medios de la gama Peugeot ponen en juego unas mecánicas enérgicas, un comportamiento muy noble y una facilidad de conducción excepcional, todo ello combinado con un gran espacio interior y un maletero generoso.

La versión SRI, animada por un motor de dos litros de cubaje con inyección electrónica de carburante, hace gala de un genio espectacular bien adaptado a las condiciones de circulación habituales en nuestras ciudades y en nuestras carreteras, un genio que permite solucionar los adelantamientos más apurados en un instante.

La suavidad de la dirección, de los pedales y de la palanca

de cambio así como la buena visibilidad del conjunto animan a cubrir cientos de kilómetros, incluso en las circunstancias más adversas. La postura de conducción del 405 SRI está bien adaptada a los españoles de talla media. Sólo una crítica: los asientos no recogen el cuerpo por los flancos.

SEGUROS SERVIDORES

- Alfa 75 Twin Spark: 2.496.598 pesetas.
- Audi 90 2.2 E: 3.004.744 ptas.
- Fiat Croma 2.0 i.e.: 2.872.674 pesetas.
- Ford Sierra 2.0 GT: 1.920.719 pesetas.
- Opel Vectra GT: 2.294.920 ptas.
- Opel Omega 2.0 i: 2.676.917 ptas.
- Renault 21 GTS: 1.914.869 ptas.
- Renault 25 GTX: 3.301.365 ptas.
- VW Passat GT: 3.051.048 pesetas.

FICHA TECNICA

PEUGEOT 405 SRI

Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos.

Potencia: 125 caballos.

Velocidad máxima: 198 km/h.

Precio: 2.380.687 ptas.



mera, así como una habitabilidad destacable. Las versiones GT, con cuatro o cinco puertas, apoyan todas esas virtudes con un motor repleto de energía, un motor de dos litros con 129 caballos de potencia que permite conseguir prestaciones muy elevadas sin que los consumos se disparen en ningún instante.

El Volkswagen Passat se mueve en una línea similar: es comodísimo, hace gala de una amplitud interior excepcional y el comportamiento es, sencillamente, impecable. La versión GT, con 136 caballos de potencia, muestra, además, una agilidad notable, algo de lo que carece la versión menos potente.

Los reyes de la categoría, los Renault 21, están haciendo frente a los recién llegados con unas mecánicas fiables y un acabado de primera calidad. Los R-21 muestran, además,

El Alfa 75 Twin Spark, la alegría de las mecánicas italianas servida en un envoltorio espectacular.

FAMILIARES CLASICOS

TOP 100



Ford Sierra 2.0 GT, el rigor germano. Un coche bien rematado, hecho para durar



Renault 21 GTS, un valor seguro. El motor tiene buena voluntad.

Opel Omega 2.0 i, amplitud a raudales. Un coche para las personas que cubren muchos kilómetros al año



Volkswagen Passat GT, calidad y energía. Su motor es el mismo utilizado por los Golf GTI 16 V, toda una referencia.



Opel Vectra GT, todo un genio. Se mueve con soltura en nuestro tráfico

un precio muy competitivo si se tiene en cuenta el equipamiento, que es muy completo. Las versiones GTS son las que mejor combinan prestaciones y consumos.

La representación alemana cuenta con otros tres valores contundentes, Audi 90 2.2 E, Ford Sierra 2.0 GTS y Opel Omega 2.0 i, tres coches que llaman la atención por su cali-

dad de acabado y por su confort. El Audi es, sin duda, el más enérgico, un coche bastante exclusivo, que se conduce con suma sencillez. El Ford Sierra 2.0 GT no tiene tanto carácter, es más tranquilo, pero juega a fondo la carta de la terminación impecable. El Opel Omega 2.0 i se sitúa a medio camino entre el Audi y el Ford, tiene lo mejor de ambos mode-

los y sólo podría pedirse una mecánica algo más fuerte.

El Alfa 75 Twin Spark reúne el tono familiar con una mecánica sorprendente, dócil cuando se mueve en un tráfico congestionado y enérgica cuando debe desplegar esfuerzos considerables. Los Fiat Croma 2.0 i.e. están en la misma línea, su amplitud, tanto interior como de maletero, demuestra su eficacia en el instante en que se acomodan cinco pasajeros. El comportamiento es un ejemplo de nobleza que confía al conductor sea cual sea el ritmo de marcha.

El Renault 25 es otro ejemplo de seguridad, un coche que hace gala de una terminación impecable y de unas mecánicas bien adaptadas a las condiciones de circulación habituales en nuestro país. El R-25 GTX sale al mercado con una dotación completísima y un precio muy competitivo.



72 | Motor 16

TODO LO QUE VD. DEBE SABER SOBRE UN LIQUIDO DE FRENOS

Tener un punto de ebullición elevado

de esta forma resistir una serie continuada de frenados sin llegar a hervir, lo cual, provocaría la peligrosa situación de «quedarse sin frenos». El punto de ebullición es lo que marca la diferencia entre líquidos de freno.

CUANTO MAYOR SEA EL PUNTO DE EBULLICIÓN, MAYOR SERÁ SU SEGURIDAD.

DYNAMIC le brinda 7 tipos de líquido de frenos, con puntos de ebullición diferentes, para que Vd. elija el más adecuado a sus exigencias:

LIQUIDO DE FRENOS	PUNTO MINIMO DE EBULLICION
AGUA	100° C
STANDARD UNE	205° C
SNIEGAL HT 3 TIPO BANDERAS	215° C
BANDERAS DOT 3	230° C
SUPERUNIVERSAL DOT 3	235° C
DOT 3 EQUIPE	240° C
DOT 4 GRAND PRIX	260° C
DOT 5 COMPETITION	265° C
DOT 5 ULTRARAP	270° C
LHM	240° C

Controlar perfectamente la absorción de agua

ya que ésta reduce su punto de ebullición, y tener un PUNTO DE EBULLICIÓN HÚMEDO —después de absorber agua— nunca inferior a los 140° C.

Cumplir las normas nacionales e internacionales que reglamentan la fabricación de líquidos de freno

Normas: UNE, DOT, SAE, INTA e ISO.

No congelarse

Para asegurarnos, en DYNAMIC, los sometemos durante 6 días a -40° C y 6 horas a -50° C.



Mantener una viscosidad adecuada

dentro de un amplio margen de temperaturas, para impedir que gotee cuando el líquido esté muy caliente o retarde la respuesta de los frenos cuando esté muy frío.



Lubricar las piezas internas del sistema de freno

para que todo funcione perfectamente.

No perjudicar las gomas o juntas de caucho

y provocar un hinchamiento controlado para que todo el sistema quede herméticamente cerrado.



Proteger de la corrosión

los elementos metálicos del sistema de freno:



Hojalata Acero Aluminio Fundición Latón Cobre

Ser compatible con el resto de líquidos de freno

para que puedan mezclarse entre sí (excepto el tipo LHM) y ESTABLES para mantener todas sus propiedades a pesar del paso del tiempo.

No mezclar nunca el tipo LHM con el resto de líquidos de freno

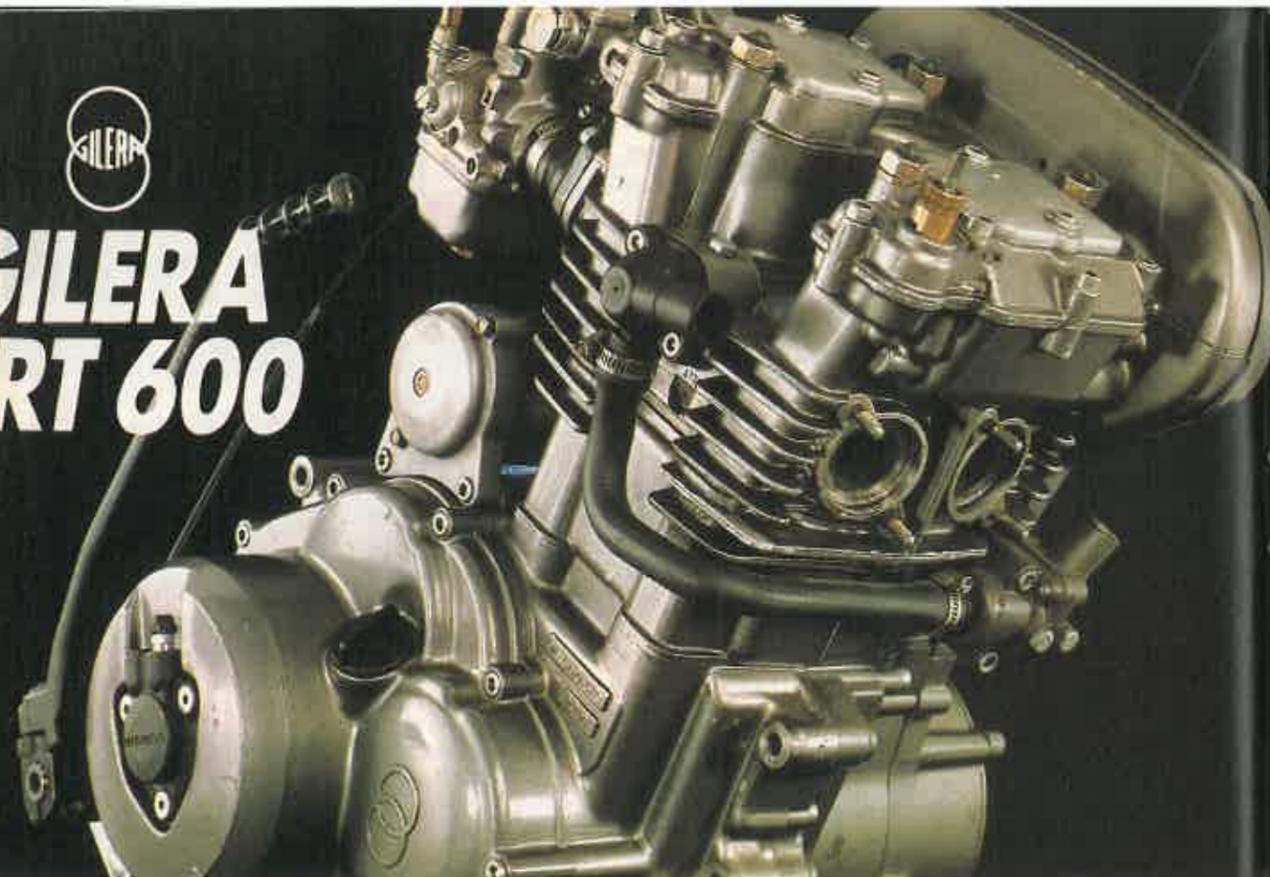
y usarlo únicamente en los vehículos que lo especifiquen (generalmente llevan un distintivo verde).

Líquido de frenos
DYNAMIC
su seguridad



DYNAMIC, S.A. Polígono Industrial Santa Rita. 08755 CASTELLBISBAL (Barcelona). Tel.: (93) 772 11 12. Telefax: (93) 772 06 75. Télex: 93925 DY

GILERA
XRT 600



LA CONQUISTA TECNOLÓGICA

La fuerza del Trail, como resultado de los rigurosos estudios HI-TECH. Línea y fuerza para lograr los mayores rendimientos. GILERA XRT 600 la fuerza total.



GILERA ha elegido



EQUIPO DE ORIGEN



COUPES DEPORTIVOS

TOP 100



1 FERRARI 328 GTB EL PURA SANGRE

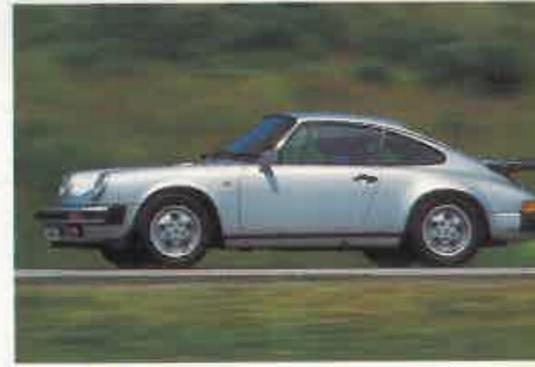
ENTRE los grandes deportivos que están al alcance de los usuarios más afortunados, y más adinerados, la elección ha recaído en el Ferrari 328 GTB, un mítico de una marca mítica, que tiene ganado el título indiscutiblemente. Hay otros Ferrari que corren más, son más espectaculares, pero la elección ha recaído sobre éste en virtud de lo homogéneo de sus características. El motor de ocho cilindros es un monumento a la ingeniería de motores, tanto por su diseño, como por su funcionamiento impecable en cualquier circunstancia. Una vez en marcha, el Ferrari se comporta a las mil maravillas dando muestra de una gran neutralidad en cualquier circunstancia. Por último, hay

que hacer mención a la realización artesana del coche que hacen de cada Ferrari una pieza única. Su velocidad en torno a los 260 kilómetros por hora es un buen aval para justificar su presencia entre los Top.

CORREDORES DE PISTA

- Audi Quattro: 8.564.423 ptas.
- Maserati Spider: 7.788.330 ptas.
- Mazda RX-7: 4.935.282 ptas.
- Mercedes 300 CE: 6.927.244 ptas.
- Porsche 944 S2: 7.563.914 ptas.
- Porsche 911 Turbo: 14.682.929 ptas.
- Alpine V6 T. A.A.: 6.863.354 ptas.
- VW. Corrado 16V: 3.571.413 ptas.
- Volvo 480 ES Turbo: 4.298.364 ptas.

FICHA TÉCNICA
FERRARI 328 GTB
Cilindrada: 3.185 centímetros cúbicos.
Potencia: 270 caballos.
Velocidad máxima: 260 km/h.
Precio: 13.010.842 ptas.



leccionados entre los modelos que se fabrican en serie y se pueden adquirir normalmente. El Audi Quattro tiene la peculiaridad de ser el único grupo que dispone de tracción a las cuatro ruedas. Sus éxitos en el Campeonato del Mundo de Rallyes lo califican suficientemente como deportivo de primera fila. El Maserati Spider ha resurgido de las cenizas de un mito para revitalizar una marca histórica que ha escrito muchas páginas de la historia del automóvil. Su motor de 220 caballos con tecnología multiválvulas muy avanzada.

El Porsche 911 pasará a la historia como uno de los clásicos de más dilatada vida.

LA selección de coches que conforman este segmento, es especialmente variada, y de la misma se han eliminado coches muy específicos cuya venta está muy restringida, como pueda ser el Porsche 950 o el Ferrari F40.

Los candidatos han sido se-

Cómo no, en este apartado no podía faltar un Mercedes. El representante de la marca alemana de este segmento es el Mercedes 300 CE. Dispone de un motor de tres litros y 188 caballos que es capaz de lanzar

**COUPES
DEPORTIVOS**

**TOP
100**



El último en llegar a nuestro país, se ha hecho rápidamente con un puesto entre los mejores: el Volkswagen Corrado.



El Alpine V6 Turbo no pasa desapercibido. Sus líneas llaman la atención siempre.



Porsche, con su 944 S2, dispone de una excelente máquina para atraer a los incondicionales de los coupés.



El Volvo 480 Turbo es un alarde de buen gusto y calidad de fabricación.

con toda facilidad al coche, por encima de los 210 kilómetros por hora. El Porsche 944 S2 también tiene mucho que decir, puesto que este fabricante es especialista en este tipo de vehículos. Dispone de un enorme motor de cuatro cilindros de tres litros que es un auténtico prodigio de elasticidad y gracias a los árboles equilibradores su funcionamiento resulta bastante suave. También del mismo fabricante está presente en el grupo de los elegidos el Porsche Carrera Turbo. Este coche es una auténtica máquina de carreras disfrazada de co-

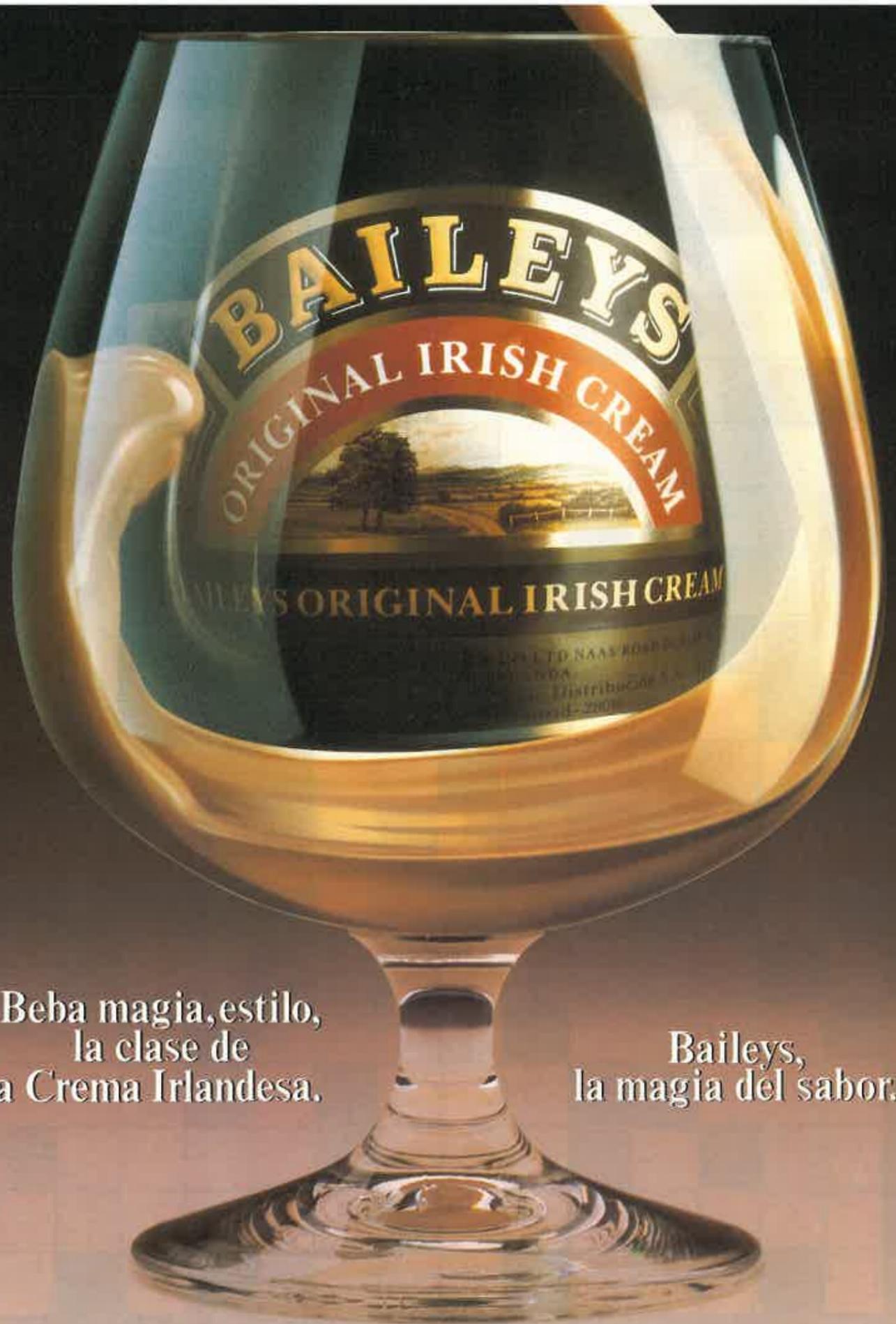
che de calles. En ningún momento oculta que todo en él está pensado para correr y mucho. El Mazda RX7 es otro exótico entre los exóticos. La tecnología aplicada sobre el RX7 es de lo más adelantada y su rendimiento es de primera. Un coche que ha pasado desapercibido pero que también reúne méritos más que suficientes para estar entre los mejores es el Renault Alpine V6 Turbo. Con una arquitectura clásica con el motor central y tracción trasera, destaca por sus vivas reacciones dignas de un pura sangre. El último en llegar a Es-

paña de los elegidos ha sido el Volkswagen Corrado, que se ha revelado como un digno sucesor del Scirocco. Un acabado impecable y una sencillez de manejo poco común en este tipo de coches son sus tarjetas de presentación.

Por último, hay que nombrar un producto de élite, como es el Volvo 480 Turbo. Al igual que el resto de los Top de este segmento, el 480 es un coche que por su estilo entra por los ojos. Si a esto unimos el pulcro acabado, el buen equipamiento y su mecánica, la elección queda más que justificada.

Beba magia, estilo,
la clase de
la Crema Irlandesa.

Baileys,
la magia del sabor.



BREAK**TOP 100**

El Kadett Caravan es la opción más barata de cuantas se ofrecen en este trabajo

1 RENAULT 21 NEVADA TD

TRADICION FAMILIAR

CERCA de dos docenas de coches ofrecen versiones familiares (break o ranchera, que también se llaman así), en una tradición que en España ha gozado de buena aceptación. Hace ya muchos años que los Seat 131 o Renault 18 dejaron de fabricarse y, sin embargo, aún ruedan por nuestras carreteras. Porque, por norma general, los break son coches bien cuidados, que duran muchos kilómetros y años.

chera», normalmente cargada.

Entre los «elegidos», finalmente nos hemos inclinado por el R-21 Nevada y más concretamente por la versión turbodiesel. Creemos que a su excelente relación calidad-precio acompaña un muy bajo coste de utilización y una robustez muy adecuada a su concepción familiar. Además, el turbo ayuda a agilizar su marcha por carretera cuando rueda con carga.



VACACIONES SOBRE RUEDAS

Citroën BX 19 TRS: 2.334.473 ptas.
 Ford Sierra 4x4 Ghia, 3.806.602 ptas.
 Lancia Thema DST: 4.385.719 ptas.
 Mercedes TDT: 6.665.469 ptas.
 Opel Kadett 1.6: 1.717.789 ptas.
 Opel Omega 2.2 TD: 3.069.211 ptas.
 Peugeot 405 GR: 2.281.593 ptas.
 VW Passat 112: 2.887.120 ptas.
 Volvo 740 TI: 5.321.003 ptas.

por la de gasolina de 105 caballos, al menos hasta que exista en versión turbodiesel.

El Ford Sierra es uno de los pocos que ofrece la peculiaridad de una transmisión integral 4 x 4 en versión familiar (también disponible en el Alfa 33), pero sólo en la versión de 150 caballos, que son excesivos para una utilización familiar. Pese a ello, es una versión más que interesante y exclusiva. Y si hablamos de exclusivos, sin duda el Lancia Thema Station Wagon es un claro representan-

Sólo el Sierra 4x4 ofrece un sistema de tracción total, Alfa 33 al margen.

NOGUE & CIA.

SEGURO MULTIRRIESGO DEL HOGAR MNA



ASEGURE BIEN SU CASA. ES SU MEJOR INVERSION.

EL PELOTAZO EN EL VENTANAL DEL SALON.
 LA SARTEN QUE PRENDE FUEGO A LA COCINA.
 EL GRIFO MAL CERRADO, LA GOTERA DEL VECINO DE ARRIBA.
 LA GRIETA, EL INCENDIO, EL ESCAPE, EL ROBO...

Ocurren tantos y tantos imprevistos cotidianos, que merece la pena asegurar su inversión más apreciada: su propia casa.

El Seguro Multirriesgo Hogar de Multinacional Aseguradora le garantiza la más amplia cobertura de daños que usted pueda imaginar. Por un precio ridículo, comparado al valor de su casa y de sus cosas, Multinacional Aseguradora le ofrece mucho más que dinero y servicio para afrontar los «gastos extra» de su vivienda: la garantía de más de 40 años de solvencia profesional al frente del Sector del Seguro.

Se trata de su casa. Póngala a buen seguro.



Máximo Nivel Asegurador.

MULTINACIONAL ASEGURADORA Sede social: Calle Doctor Ferrán, 3 y 5 - Tel. 204 00 12 - 08034 Barcelona.

FICHA TECNICA
R21 NEVADA TD
 Cilindrada: 2.068 centímetros cúbicos.
 Potencia: 88 caballos.
 Velocidad máxima: 172 km/h.
 Precio: 2.626.718 ptas.

Suelen ser propiedad de propietarios de carácter tranquilo, con familias numerosas.

Desde hace algunos años, el coche break ha ido cumpliendo otra función no menos trascendente: la de llenar el ocio. Son frecuentemente los coches elegidos por cazadores, esquiadores o amigos de la naturaleza, que aprovechan los fines de semana para utilizar su «ran-

EL Citroën BX fue uno de los primeros familiares presentados en España. Por ahora, ofrece como particularidad destacable su suspensión hidráulica, que le permite una utilización por caminos forestales muy interesante. De las dos versiones, nos inclinamos

Pininfarina es también el diseñador del bonito Peugeot 405.



te. Cuesta cerca de 4 millones y medio de pesetas y entra a competir con los Mercedes y Volvo. La versión turbodiesel, con sus 100 caballos le hace rozar los 200 km/h con unos consumos razonables.

Si el Lancia es exclusivo, ¡qué decir del Mercedes T td Turbo! Realizado sobre la base de la serie W-124, los clase T de la marca germana son siempre excelentes. Junto con el Omega, es uno de los escasos tracción trasera, que siempre es interesante a la hora de arrastrar



una caravana. Con un motor diesel de 147 caballos, no hay peso que se le resista y aunque muy caro de precio (más de 6,6 millones), siempre tiene un buen precio de reventa.

De los 10 coches elegidos, el Opel Kadett Caravan 1.6 es el más barato. Es el único representante de la gama «4 metros» y auna su buen precio (1,7 millones) con el tradicional acabado de los coches germanos. Por si fuera poco, tiene uno de los motores más económicos y fiables del mercado.

Su hermano mayor, el Opel

El Volkswagen Passat hereda la robustez de las versiones anteriores.

TOP 100



El gran familiar es sin duda el Mercedes de la Serie T.

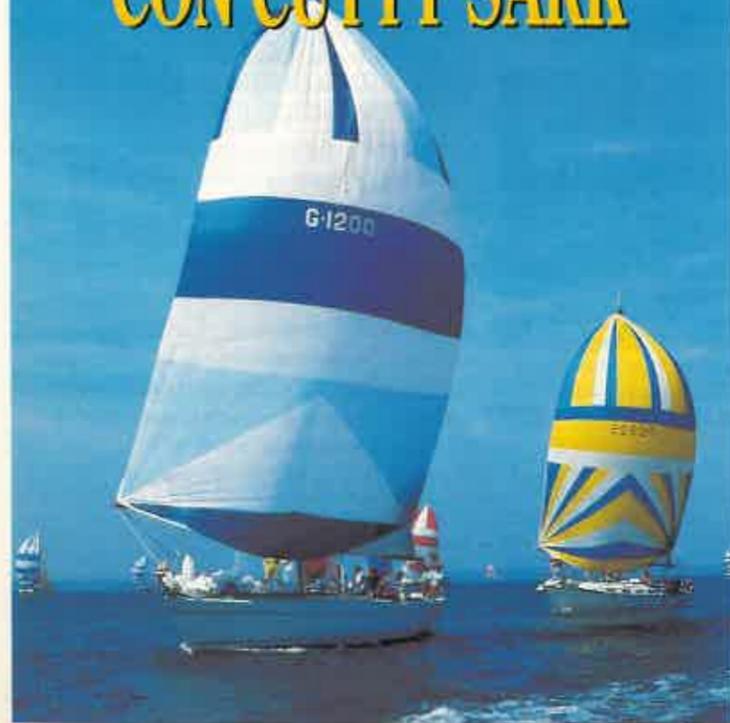
Omega Caravan 2.2 td es uno de los últimos en llegar al mercado. Es una generosa berlina, muy adecuada a quienes necesitan una carga casi descomunal. Cabe tanto como en un Thema, Volvo o Mercedes y nos ahorramos más de un millón, sin que sus prestaciones sean inferiores, al menos en la versión diesel.

En Francia el break más vendido es el Peugeot 405 Break

GR y podría serlo en nuestro país si tuviesen suficientes unidades. Acaba de llegar al mercado y tiene una línea muy atractiva. Utiliza el motor 1.900 del BX, al que supera en modernidad de diseño, aunque no ofrece la suspensión hidráulica. Uno de sus rivales más directos es el VW Passat Variant. Ya en la versión anterior conoció un notable éxito, que en esta debería multiplicarse si no

fuera por el precio y porque los 112 caballos pueden ser algo escasos a plena carga. No es este el problema del Volvo 740 Familiar Intercooler que, con sus 160 caballos de potencia, puede con todo. Lástima de su precio (5,3 millones), porque los cambios introducidos en el eje trasero han hecho mejorar mucho su comportamiento, antes algo delicado en malos pavimentos.

HAZTE A LA MAR
CON CUTTY SARK



EMBARCA EN NUESTRA ESCUELA DE CRUCERO

Si tienes entre 18 y 38 años, te ofrecemos una semana diferente, de convivencia y camaradería.

Disfruta de la aventura estas vacaciones, aprendiendo a navegar con los capitanes más experimentados, a bordo de un auténtico velero de 12 metros de eslora. Enrollate en la tripulación de la Escuela de Crucero Cutty Sark.

Escucha la llamada del mar y llámanos: **93-418 78 98**



El sabor de tu libertad

SOLICITA YA TU PLAN DE NAVEGACION

Cumplimenta este cupón y envíanoslo por correo a:
CUTTY SARK - A.N.A.M.
C/. Ríos Rosas, 11, Entresuelo 2.º 08006 Barcelona

Deseo recibir información sobre la Escuela de Crucero Cutty Sark.

NOMBRE Y APELLIDOS _____

DIRECCION _____

C. P. _____ LOCALIDAD _____

PROVINCIA _____ TELEFONO _____

EDAD SEXO: H M

DATE

el

capricho.

ST



- Desde los 14 años.
- Sin permiso de conducir.
- Sin matricula.
- Con arranque eléctrico.

Recomendamos



Lubricantes

RED DE IMPORTADORES DE PEUGEOT MTC

ANCA - Tel. (986) 23 26 03 - VIGO • AUCASA - Tel. (922) 23 20 77 - SANTA CRUZ DE TENERIFE • CIAI NAVARRO HNOS. - Tel. (952) 22 39 30 - MALAGA • COMERCIAL IMPALA - Tel. (93) 209 21 76 - BARCELONA • IREM AUTOMOCION - Tel. (96) 341 49 99 - VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERIA - Tel. (972) 20 76 03 - GIRONA • MOTO SERVICIO - Tel. (94) 431 85 95 - BILBAO • OSAKA MOTORS - Tel. (91) 730 27 77 - MADRID

PEUGEOT
MTC

ADMIRE EL VECTRA

U. puede admirar la última realización de la ingeniería alemana Opel: el nuevo Vectra. Un vehículo creado para los amantes de nuevas sensaciones.

Admire la armonía de sus líneas. Su perfecto diseño exterior con el coeficiente de penetración aerodinámico más bajo de su categoría: sólo 0,29.

Admire su completo equipamiento y el perfecto acabado interior.

Admire su variedad de modelos en 4 ó 5 puertas. La poderosa tracción total del Vectra GL 4 x 4 y la fuerza impresionante de los motores 1,7 Diesel, 1,6 y 2 litros inyección, que le permiten disfrutar de una potencia de hasta 150 CV.

Y muy pronto podrá admirar el Vectra 2000. Lo más alto de la gama Vectra. La más avanzada tecnología alemana aplicada a un vehículo con las

prestaciones y fiabilidad de un líder. Motor 16 válvulas, sistema antibloqueo de frenos ABS y tracción a las cuatro ruedas.

Nuevo Vectra. Admirelo.

¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

NURAL
QUALITY

Soluciones sobre la marcha



Especial para el pegado del espejo retrovisor a parabrisas, molduras o perfiles protectores de puertas, pilotos y carcasas, reparación de grietas en baterías, parachoques y depósitos de plástico, reparación de fugas de agua en manguitos, pegado de sensores de alarma, imanes, adornos interiores y exteriores, gomas de puertas, etc.



Industrias NURAL, S.A. • Vía Augusta, 48-54 • Tels. 237 62 85 - 237 91 62 • 08006 Barcelona

CATEGORIA LIDER

La aparición del Chamade hace revalorizar toda la gama del R-19.

TOP 100



1 RENAULT 19 TXE

LLAMADA AL EXITO

LIDER indiscutible de ventas desde que el R-19 salió al mercado, lo cierto es que el nuevo Renault aporta no pocos aciertos a quien tradicionalmente ha destacado por la seriedad con que pone en el mercado sus productos. No puede afirmarse en propiedad que el R-19 o sus hermanos de tres volúmenes, aporten soluciones vanguardistas, diseño espectacular o resultados excepcionales; pero el conjunto es de una gran homogeneidad, muy buena calidad de fabricación y se ofrece a un precio casi sin rival. ¿Qué mejores argumentos?

De las ya numerosas versiones de los R-19 (en conjunto cerca de docena y media de diferentes modelos), nos hemos

decantado por la TXE. Tiene una motorización moderna y muy capaz, con sus 90 caballos. No es que el moderno motor «Energy» no valga la pena, pero para arrastrar esta carrocería, con tres personas y equipaje, los 10 caballos suplementarios vienen muy bien y el motor es más elástico sin necesitar más gasolina de una manera evidente. Por último, el equipamiento es completo sin que por ello el precio se dispare.

UN POCO DE TODO

Alfa 33 1.5 Ti: 1.686.883 ptas.
Citroën BX 19 TRS: 1.956.721 ptas.

Fiat Tipo 1.6 DGT: 1.751.898 ptas.
Ford Escort 1.6 Ghia: 1.749.207 ptas.
Nissan Sunny 1.6: 1.900.000 ptas.
Opel Kadett 1.6 GT: 1.656.788 ptas.
Peugeot 309 SR: 1.748.462 ptas.
Seat Málaga Inject.: 1.567.788 ptas.
VW Jetta 90 CL: 1.798.864 ptas.

LOS coches de «4 metros» constituyen en España el grueso de las ventas. No hay constructor que no tenga en este grupo un modelo (e incluso dos, normalmente con diferentes carrocerías, berlinas o «fast-back», maletero separado o portón posterior, tres o cinco puertas e incluso versiones familiares o descapotables; por ejemplo, el Opel Kadett tiene nada menos que cinco carrocerías distintas y siete motores distintos. Esta enorme versatilidad junto a su excelente fiabilidad mecánica es la base de su éxito, que le ha llevado a ser el coche más vendido en los dos últimos años.

El Alfa 33 ha sido un coche muy apreciado en los últimos años, pero ahora conoce horas

FICHA TECNICA
RENAULT 19 TXE
Cilindrada: 1.721 centímetros cúbicos.
Potencia: 90 caballos.
Velocidad máxima: 178 km/h.
Precio: 1.707.539 ptas.



El Alfa 33 ofrece un espíritu próximo a los deportivos.

Motor 16/87

**CATEGORIA
LIDER**

**TOP
100**



El Seat Málaga y su motor Porsche de inyección, sigue siendo una posibilidad muy interesante.

más bajas. De todas las versiones, la 1.5 nos parece la más coherente, y donde su principal defecto, la falta de motricidad, se acusa menos. El Citroën BX ha mejorado mucho con el tiempo y los motores 1.900, carburadores o inyección son ejemplares. La versión TRS Athenas nos parece el mejor compromiso y no debemos desdeñar su peculiar sistema de suspensiones y frenos, muy apreciados por determina-

dos usuarios. Si el BX ofrece una imagen conservadora, puede decirse lo opuesto del Fiat Tipo. Sin duda, ha sido un reto importante que se hicieron en la marca italiana al decidir este diseño, que está tardando en ser aceptado por el público. El mayor problema es lo reducido de la oferta (sólo tres modelos) frente a la diversidad de coches competidores; un cuadro digital muy espectacular le confiere un atractivo suplementario

para algunos conductores. Y si el Tipo es la vanguardia, el Escort, con sus nueve años a cuestas, es el polo opuesto. Sin embargo, es un coche de enorme honestidad y, por encima de todo, fabricado con unos estándares de calidad verdaderamente altos. Es un coche que siempre agrada a sus propietarios y tiene un excelente valor residual. El único representante japonés es el Nissan Sunny, un co-

Coche más vendido del año, el Opel Kadett tiene muchas posibilidades de elección.

**TOP
100**

Un excelente precio, muy buen acabado y equipamiento completo son las grandes virtudes del Escort Ghia.

che que hasta ahora sólo se conocía en la versión GTi y que ahora llega a España con la novedad técnica de su culata de 12 válvulas. La tradicional meticulosidad en su acabado es su mejor arma. El Peugeot 309, con algún ligero cambio exterior, es un excelente automóvil que paulatinamente va acabando de gustar. El motor 1.600 de PSA es también un arma definitiva para las motorizaciones de tipo medio. El Seat Málaga se encuentra



en su fase «terminal». Acaba de recibir una cura de rejuvenecimiento que afecta sustancialmente al diseño de los interiores. La versión inyección y su elevado equipamiento, sigue constituyendo una oferta interesantísima en función del precio. Por el contrario, su «hermano mayor», el Volkswagen Jetta, es bastante caro pese a una importante reducción de precio, porque no podemos dejar de tener presente que el 90 tiene un equipamiento muy escaso. Su gran virtud es la gran calidad intrínseca del modelo.

Diseño vanguardista y el título de «Coche del Año en Europa» son dos buenas bazas a favor del Fiat Tipo.

NATURAL.

CON SABORES.



¡Nuevo!

Schnapps de melocotón Rives.

Con zumo de piña o naranja y mucho hielo. O solo, bien frío.

BAJO CONTENIDO EN ALCOHOL

La NSR de Sito Pons



Tu NSR 75-II



P.V.P. recomendado: 319.000 ptas.



NSR 75-II



MOTUL con HONDA

AGUSTI & PARTNERS

DESCAPOTABLES



1 MERCEDES 500 SL

AIRES INNOVADORES

Al nuevo Mercedes 500 SL le hemos dado la mejor nota, pues además de contar con la línea más estilizada y aerodinámica, nos han convencido sus soluciones técnicas desarrolladas en favor de la seguridad, tanto activa como pasiva. También nos ha gustado su capota eléctrica totalmente escamoteable, en menos de treinta segundos. Su potente motor V 8 de 326 caballos que, gracias a una caja automática de cuatro velocidades, se muestra totalmente dócil. Y una estructura muy reforzada que consigue los más bajos niveles de torsión, sea cual sea el terreno por el que circulemos.

Los últimos SL han sido preparados para no tener que renunciar a una utilización deportiva. La suspensión adaptable automáticamente, consigue la dureza justa en el momento preciso.

Pero quizás es más importante el esfuerzo de la marca germana en ofrecer la mayor seguridad en un cabrio. Lleva-

do a la práctica, con un arco de seguridad que de forma automática protege a los ocupantes en caso de accidente, con el antibloqueo de frenos de serie o con un Airbag que impide a los ocupantes golpearse con algo en un choque frontal.

DESMELENATE

- Alfa Spider 2.0 QV: 3.539.708 ptas.
- BMW 320i Cabrio: 4.674.014 ptas.
- Ferrari 328 GTS: 13.010.842 ptas.
- Escort Cabrio Ghia: 2.191.207 ptas.
- Kadett GSi Cabrio: 2.548.788 ptas.
- Peugeot 205 CJ: 1.921.661 ptas.
- Porsche 911 Cabrio: 10.666.003 ptas.
- Saab 900 16 Cabrio: 6.606.314 ptas.
- VW Golf Cabrio: 2.470.919 ptas.

DENTRO de la escasa oferta de vehículos cabrio existentes en nuestro país, diez de ellos han destacado de una manera o de otra en nuestro TOP. El Peugeot 205 CJ combina su habitual equilibrio como utilitario práctico, económico y de buen rendimiento, con la posibilidad de recoger el techo y convertirse en el descapotable más barato del mercado. Un acabado mejorable y una estanqueidad no del todo conseguida, son las críticas más importantes. El



Con orgullo el Golf GTI puede presumir de ser el cabrio más vendido.



El descapotable más barato de la oferta nacional es el Peugeot 205.

FICHA TÉCNICA
MERCEDES 500 SL
 Cilindrada: 4.973 centímetros cúbicos.
 Potencia: 326 CV
 Velocidad máxima: Limitada a 250 K/h.
 Precio aproximado: 13.500.000 ptas.



DESCAPOTABLES

TOP 100



El atractivo de los Porsche aumenta en las versiones descapotables, aunque pierden parte de su rigidez.

Ford Escort cabrio es otro modelo relativamente económico que juega sus mejores cartas en terminación y consumo. La capota es pesada de manejar y la carrocería peca de falta de rigidez, pero no cabe duda que es un modelo atractivo.

El Alfa Romeo Spider, con sus 21 años de vida, continúa en la brecha. Una línea muy acertada que ha aguantado el paso de los años, junto con un brillante comportamiento y unas buenas prestaciones, permiten que el veterano Spider no

haya perdido su posición destacada dentro de ese segmento, aunque sus incondicionales se encuentren con un portaequipajes muy pequeño y una capota que habría que perfeccionar.

Dos modelos del segmento GTi se ofrecen también con carrocería cabrio. El primero es el Volkswagen Golf, que puede presumir de ser el descapotable más vendido del mundo. Su atractiva carrocería y su fiabilidad demostrada durante años, se combina en el cabrio, con la posibilidad de disfrutar

del sol y del viento en los meses veraniegos. En él se ha conseguido una buena rigidez, pero el ajuste de la capota requiere bastante fuerza y el maletero es bastante reducido.

El segundo es el Opel Kadett GSi Cabrio. Un modelo presentado en la primavera de 1987 y diseñado por Bertone, que conserva el buen rendimiento del GSi cerrado. En él, se ha conseguido una habitabilidad y un maletero excelentes para tratarse de un cabrio. Pero tiene una capota algo pesada y una estanqueidad mejorable.

El Saab Cabrio destaca por su cómoda capota de accionamiento hidráulico, y por disponer de luna trasera térmica de cristal. La decepción viene de la mano de la falta de rigidez de la carrocería y de unos consumos y un precio elevados.

Una de las marcas que, junto a Mercedes, mejor ha resuelto el tema de la capota, es BMW. El 320i Cabrio guarda su techo de lona en un alojamiento especial tras los asientos traseros. También la rigidez de su carrocería, punto esencial en este tipo de coches, se ha vigilado en el BMW, consiguiendo un conjunto muy uniforme. En el lado negativo, tenemos una suspensión bastante dura.

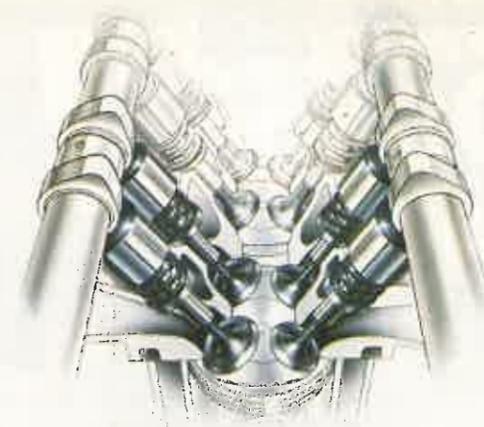
Por último, dos deportivos de alto nivel: los Porsche 911 y 944 Cabrio. Los dos mantienen sus excelentes prestaciones y un aspecto más llamativo, pero pierden parte de su rigidez, lo que les hace más difíciles de conducir.



Junto con Mercedes, BMW es quien mejor ha resuelto el tema de guardar la capota.



Pese a su mayoría de edad, el Alfa Spider cuenta con numerosos incondicionales.



CAUSA



INFORMESE DE LAS NUEVAS TARIFAS ¡LE SORPRENDERAN!

EFEECTO

La relación causa efecto mueve, desde hace milenios, la investigación y el desarrollo tecnológico y científico. En este caso, el efecto son los deportivos TOYOTA, ofreciendo mayores prestaciones y mayor economía que el resto de los vehículos de su clase. La causa hay que buscarla en su interior. Tecnología multivalvular a la máxima expresión y desarrollada íntegramente por nuestros investigadores, que fueron los primeros en apostar por esta nueva técnica, que

hoy comienzan a ofrecer, en opción, todas las marcas. Alta potencia, respuesta rápida, suavidad de funcionamiento, consumo por debajo del de los motores convencionales, estas son las características de los motores TOYOTA. Todo unido a la belleza de líneas, al confort, a los detalles interiores y a su conducción silenciosa, hacen de los deportivos de TOYOTA automóviles auténticamente excepcionales. En efecto, los motores multivalvulares son la causa.

TOYOTA
LA TECNOLOGIA DE LA SENCILLEZ

NOVENTA Y SEIS

TODO TERRENO

TOP 100

1 RANGE ROVER TD EL REY DE LA MONTAÑA

El Range Rover, desde el inicio de su andadura, ha marcado la pauta de lo que un todo terreno de uso cotidiano debe ser. En un principio, su motor de gasolina situó al Range Rover muy por encima de las posibilidades del usuario medio. Las progresivas mejoras que sufrió el modelo han ido acercándolo al público. Este proceso culminó con la tan esperada versión turbodiesel, que es la que ha recibido la denominación Top por parte de nuestra redacción.

Este Range Rover, que monta un motor turbodiesel de origen italiano, VM para ser exactos, disfruta de todas las virtu-

des de confort, comportamiento y capacidad para el todo terreno, con un mantenimiento y un consumo mucho más razonable que el resto de sus compañeros de gama. Las últimas mejoras adoptadas en la caja de cambios y en el sistema de tracción total permanente, mantienen al Range Rover un paso por delante de la competencia. Su reciente éxito de ventas, confirma su elección.

LOS MAS ALTOS

Daihatsu Rocky TD: 3.506.538 ptas.
Isuzu Trooper TD: 3.711.199 ptas.
Lada Niva: 1.351.526 ptas.
Mercedes 280 GE: 7.158.453 ptas.
Mitsubishi Montero TD: 3.068.208 ptas.
Nissan Patrol 6 cil.: 2.672.458 ptas.
Santana 2500 DC: 1.935.059 ptas.
Suzuki Sj 413 Samurai: 1.480.240 ptas.
Land Cruiser 250 TD: 2.299.204 ptas.

EN España hemos llegado tarde al fenómeno del todo terreno, pero en muy poco tiempo nos hemos situado en el ojo del huracán de este aconte-

cimiento de los ochenta. Tres de los modelos que mayor peso específico tienen el mercado mundial se fabrican en nuestro país, y en un futuro se puede decir que España será una potencia mundial del todo terreno. Entre los modelos nacionales hay que destacar al Suzuki Samurai, que con sus pequeñas dimensiones y su precio tan ajustado, ha sido el artífice de la popularización de esta faceta del automovilismo. El complemento al coche fabricado en Linares, pero en un segmento superior, es el Nissan Patrol 6 cilindros. En este modelo se ha conseguido aunar la funcionalidad que se exige a un instrumento para el trabajo duro, con las características de confort de un turismo. Por último, entre los productos nacionales, hay que mencionar a un histórico que sigue plenamente vigente, el Santana 2500 DC: a pesar de los muchos años de duro trabajo que lleva a sus espaldas, las últimas mejoras lo sitúan entre nuestros Top 100.

Dentro del panorama de los importados, la oferta es muy

El Suzuki Samurai, pequeño y ajustado de precio, ha sido el artífice de la popularidad del todo terreno en España.



NUEVO AVANCE EN CARGADORES DE BATERIA DE BATERIA

FERVE F-920

FERVE ha diseñado el F-920 utilizando las últimas novedades que nos ofrece la electrónica y bajo un cuidadoso estudio ergonómico que faciliten su manejo.

Trabajar con el nuevo cargador de baterías F-920 es sentir la satisfacción de poseer una rápida y eficaz herramienta que, junto a su bello diseño, reúne todas las ventajas de una avanzada tecnología.

Con el F-920 podrá cargar directamente las baterías sin necesidad de sacarlas del vehículo, evitando pérdidas innecesarias de un tiempo precioso. Aumentará la eficacia de su taller y podrá ofrecer a sus clientes un inmejorable servicio de asistencia.

- * CARGA RAPIDA
- * CARGA LENTA
- * AYUDA DE ARRANQUE



CARACTERISTICAS TECNICAS:

ALIMENTACION SECTOR. 220 V ~ - 50/60 Hz - 1.110 W
CARGA RAPIDA. 12 V - 55 A
CARGA LENTA. 12 V - 20 A
AYUDA DE ARRANQUE. 200 A
CAPACIDAD MIN. BATERIA. 28 Ah
DIMENSIONES. 750x215x165 mm.
PESO. 18 Kg.

Imprescindible en los talleres de reparación, estaciones de servicio, garajés, empresas de transporte y en cualquier lugar donde se preste servicio a los vehículos.



FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

FICHA TECNICA RANGE ROVER TD

Cilindrada: 2.393 c.c.
Potencia: 106 caballos.
Velocidad máxima: 152 km/h.
Precio: 3.686.948 ptas.



TODO TERRENO

Top 100



También el Daihatsu Rocky es un 4x4 a tener en cuenta.



Con un tamaño medio el Montero ha mejorado con la incorporación del Intercooler.

amplia y variada. Los japoneses se llevan el gato al agua tanto por variedad como por calidad. El Toyota Land Cruiser es otro mítico del todo terreno que está presente por méritos propios entre los mejores. Su fiabilidad y capacidad para el trabajo duro están fuera de toda duda. El Mitsubishi Montero, por su parte, es la opción que está situada en un término medio entre los grandes todo



terreno y la nueva generación de pequeños vehículos. Su nuevo motor con Intercooler potencia su situación en el mercado hasta las cotas más altas. La suspensión delantera independiente y el refinado acabado dan al Montero un tacto muy semejante al de un turismo. El Mercedes 280 GE lleva a sus espaldas la fama de ser uno de los todo terreno más eficaces del mundo. La suspensión es de

muelles helicoidales y permite unos recorridos bastante amplios. Su única pega reside en el precio demasiado alto, más de 7 millones de pesetas.

Continuando con los japoneses, tenemos el Daihatsu Rocky TD, que sin ser un coche con una tecnología excepcionalmente avanzada, da un resultado verdaderamente sobresaliente en su uso cotidiano o de campo. El Isuzu Trooper TD comparte con el Mitsubishi sus características técnicas, puesto que salvo pequeñas diferencias son muy semejantes. Su presencia en España está limitada por el escaso número de unidades que hasta la fecha se podían comercializar. En un futuro este cupo se ampliará al hacerse cargo General Motors de su importación. Por último, hay que mencionar al soviético Lada Niva. Vehículo muy peculiar y que ha marcado un hito entre los todo terreno al ser el primero en incorporar una carrocería autoprotectora, en lugar del clásico chasis de largueros. Sus cualidades de agilidad y ligereza lo sitúan entre los Top.

Otro japonés con clase, el Toyota Land Cruiser, que está entre los mejores.



Dureza y confort, perfectamente conseguidos en el Nissan Patrol.



SEDUCCION TOTAL

AFT 125 REPLICA



TUAREG 125 WIND



RED ROSE 125



Únicamente en los distribuidores oficiales **DERBI-APRILIA** pueden garantizarle su procedencia y actualidad. Son los únicos legalmente reconocidos en España por Aprilia S.p.A Italia y le ofrecen **GARANTIA INTEGRAL, CALIDAD Y SERVICIO.**

Al comprar su motocicleta APRILIA acuda siempre a los distribuidores oficiales DERBI-APRILIA



NUEVO LANCIA THEMA 16 VALVULAS.

Decisión Inteligente



MODELO	C.C.	CV.	Km/h.
Thema i.e.	1.995	119	195
Thema i.e. 16V	1.995	150	205
Thema Turbo 16V	1.995	185	225
Thema V6	2.849	150	205
Thema Turbo ds	2.499	118	195
Thema 8.32	2.927	215	240

En la nueva serie Thema todo está pensado con el máximo rigor, con la máxima inteligencia. Inteligencia aplicada a las Nuevas Motorizaciones 16 válvulas, exponente del desarrollo tecnológico Lancia.

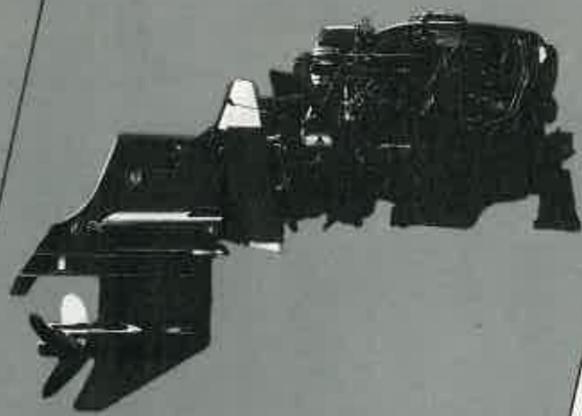
Inteligencia que se hace notar en la seguridad y confort de marcha, gracias a la nueva suspensión inteligente, exclusiva de Lancia, capaz de adaptarse a todas las superficies y estilos de conducción de forma instantánea.

Interior y exterior en los que la estética y el acabado Lancia se enriquecen con nuevos detalles inteligentes: Asientos de regulación electrónica con memorias, reposacabezas traseros que se incorporan al abrir las puertas y se abaten si el asiento no es ocupado; espejos exteriores regulables y retráctiles eléctricamente. En el nuevo Lancia Thema la inteligencia está presente hasta en el más mínimo detalle. Entre en la clase Lancia. Tomará la Decisión más Inteligente.

EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDEE® Fuera bordas

OMCobra™ Dentro Fuera bordas



OMC Sea Drive® Motores con Bracket

FOUR WINNS™ Embarcaciones



BARB CRAFT Botes de aluminio



MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO, distribuidor exclusivo de primeras marcas mundiales en náutica, le ofrece la más amplia selección en motores y embarcaciones para disfrutar la mar en exclusiva.

MOTORMASO y su amplia red de distribuidores, más de 150 en toda España, garantizan en todo momento y lugar un servicio y atención muy exclusivos.

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

MOTOS



**HARLEY DAVIDSON
SPORTSTER 883**

CLASICA POSMODERNA

LOS casos en que un objeto desafia al paso del tiempo sólo por su valor intrínseco, y no el añadido, suelen ser escasos. En el caso de Harley Davidson, ha ocurrido algo insólito a lo largo de sus ochenta años de historia, durante los cuales ha sobrevivido a toda clase de circunstancias y modas.

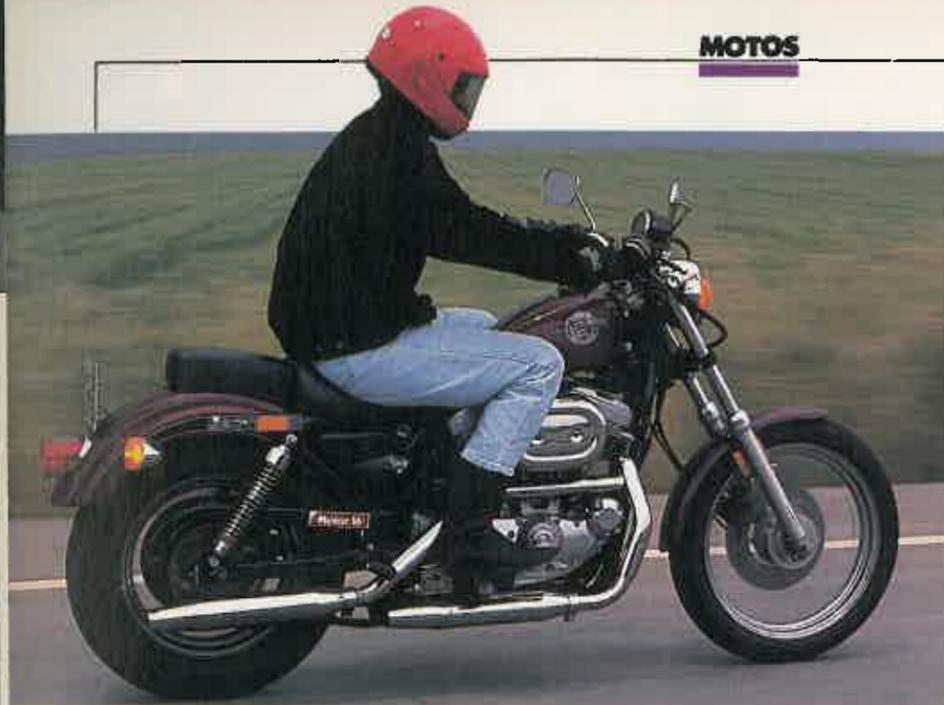
La Sportster 883 es la benjamina de la gama Harley y también la más sencilla y clásica en el sentido estricto de lo que es una moto. Su sencillez respon-

de a los cánones primitivos de estética motociclistica y la parte mecánica es también la más simple, de las Harley. El fabricante la considera ideal para los traslados urbanos o para aquellos motoristas que buscan la funcionalidad y la simpleza combinadas en función de lo práctico y lejos de todo lo que signifique ostentación. Al margen de estas apreciaciones, la Sportster se está convirtiendo en la moto de los «Yuppies» europeos y de quien quiere tener una Harley en su clave más simple.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

Los fabricantes japoneses no se han dormido en los laureles ganados con las motos «R», sino que han acosado seriamente a Harley con diferentes modelos del estilo «Cross boulevard» o Custom. Sin embargo, el único modelo que no ha copiado es el Sportster 883 en su versión básica. Por eso, y también por su línea estética, la Sportster 883 es una moto comparable sólo consigo misma.





La calidad de los materiales y el nivel del acabado son lo más destacable.

tratarse de un motor de arquitectura clásica, con mucho espesor en las paredes del cárter, así como en los cilindros, precisa un tiempo de calentamiento más prolongado de lo común. Buena prueba de ello es el tintineo que se produce cuando se para la moto debido a las contracciones de todas las masas metálicas. No es necesario rodar muchos kilómetros para entender que la Sportster 883 es una moto diferente que precisa un trato diferente. El sonido del motor es diferente al de cualquier otro y también al engranar las velocidades se da uno cuenta de que hay que tratarla sin brusquedades y de que la gracia de su conducción consiste exactamente en adaptarse al ritmo que ella impone. El conductor se encuentra sentado en una postura cómoda, aunque los reposapiés deberían estar un poco más retrasados en relación al asiento y al manillar.

El motor que la equipa no es el «Big V», sino un propulsor de la misma arquitectura pero más sencillo y ligero. Aunque la distribución de los cilindros sigue siendo en V a cuarenta y cinco grados con regulación hidráulica de las válvulas, es monocarter; o sea, el cambio y el motor están lubricados con un aceite común. A pesar del aspecto veterano de este propulsor, carece prácticamente de mantenimiento.

Al no ser necesario regular el encendido ni las válvulas, las puestas a punto se limitan al cambio de bujías, el tensado de las dos cadenas de transmisión y la periódica sustitución del aceite, así como la limpieza del filtro del aire. Cu-

riosamente, los cilindros de la Sportster 883 funcionan a diferente temperatura, el delantero a más grados centígrados que el posterior para intentar equilibrarlos entre sí, debido a que el anterior recibe el choque del aire, mientras que el posterior recibe el aire caliente del delantero. Si en algunos casos se ha producido un problema mecánico por exceso de temperatura, siempre ha sido en el cilindro delantero, al contrario de lo que se podría suponer.

La aventura Sportster 883 empieza con el preámbulo de la puesta en marcha, que en un principio no presenta el más mínimo problema; sin embargo, al

BMW R-100 GS PARIS-DAKAR

DISFRAZ AVENTURERO

DICEN que no hay edad para la moto y también es cierto que hay motos que no tienen edad. Las cuatro victorias en el Paris-Dakar le han valido a BMW, sobre todo, para respaldar la validez mecánica y funcional de sus modelos de todo terreno.

La R100GS es una prueba evidente, que por otra parte ha tenido un éxito comercial muy por encima de lo esperado. En vista de esto, los elitistas de BMW han equipado la R100GS con una serie de accesorios que la convierten en «versión Paris-Dakar». La parte mecánica y ciclística sigue siendo la misma, sin embargo se puede equipar con: refuerzos de la aleta

delantera, semi-carenado con protección lateral, quilla en material plástico y protector del cárter en aluminio, sillín mono y biplaza con portaequipajes y depósito en material plástico. Este último tiene una capacidad de treinta y cinco litros de combustible y un cajetín en la parte superior cerrado con llave. Por otra parte, el semi-carenado aloja un faro rectangular derivado de la K75. La barra de protección que la rodea está anclada al chasis para mayor solidez. A su vez, el protector del cárter está montado sobre aislantes de goma para absorber mejor los golpes. En cuanto al sillín se puede elegir uno monoplaza, que



da lugar a un portaequipajes amplio, o bien el clásico asiento biplaza que limita la capacidad del transportín. Por el momento, el «kit» se sirve en color blanco y rojo, o en color base para quien desee personalizarlo al estilo

de su moto. Esta transformación es adaptable a cualquier modelo BMW de todo terreno. En cuanto al precio, no se sabe todavía cuál es su costo en nuestro país, aunque la venta está prevista para finales de esta primavera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Bicilíndrico en V a 45° longitudinal a la moto. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cilindro. Distribución por varillas y balancines. Reglaje de válvulas con sistema hidráulico. **Diámetro por carrera:** 76,2 x 96,8 mm. **Cilindrada total:** 883 c.c. **Relación de compresión:** 9:1. **Potencia máxima:** 58 CV a 6.200 rpm. **Par máximo:** 8,76 mkg a 4.000 rpm.

ALIMENTACION: Un carburador de 40 mm con bomba de aceleración. Encendido transistorizado de avance variable. Alternador 297W. Batería 12V-19AH. Arranque eléctrico.

TRANSMISION: Primaria por cadena Triplex. Transmisión secundaria por cadena sencilla. Cambio con cuatro velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR: Doble cuna en tubos de acero de sección rectangular. Basculante de sección rectangular en tubos de acero. Horquilla delantera hidráulica telescópica con 175 mm de excursión. Suspensión trasera de doble amortiguador con 91,9 mm de excursión de la rueda. Freno delantero monodisco de 292 mm de diámetro. Freno trasero de las mismas características. Llanta delantera de 19" y trasera de 16".

DIMENSIONES: Longitud máxima: 2.223 mm. Altura del sillín: 724 mm. Distancia mínima desde el suelo: 170 mm. Distancia entre ejes: 1.524 mm. Peso en seco: 210 kgs. Capacidad del depósito: 8,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Máxima	157
Máxima con dos personas	140
Aceleración de 0 a 400 m	15,8

CONSUMO

Ciudad en 1.ª, 2.ª y 3.ª	6,3
Carretera en conducción tranquila	5,8
Autopista a velocidad máxima	7,5

VIRTUDES

- Línea estética personal
- Buen acabado general
- Conducción peculiar

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Poca autonomía
- Cambio ruidoso

PRECIO EN LA CALLE:

1.180.477 ptas. con IVA.

FICHA DEL COMPRADOR

IMPORTADOR: Electro Motor C/ Conde de Altea, 54 (Valencia)

GARANTIA: 1 año

PLAZO DE ENTREGA: Inmediato

ACABADO ★ ★ ★ ★

Aunque el motor tiene la modesta cilindrada de ochocientos ochenta y tres centímetros cúbicos, se aprecian los pistonazos como si se tratara de un «Siete litros made in USA». En la Sportster 883 todo el manejo tiene como denominador común una pausa intermedia. Se cambia con parsimonia, se suelta el embrague con suavidad y no se acelera más de lo que el motor puede acelerar.

En carretera, la velocidad de crucero ideal está comprendida entre los noventa y los ciento veinte kilómetros por hora. Dentro de este margen, todo su

Manejar una Sportster 883 no significa solamente disfrutar de una moto diferente en todos sus conceptos, sino también estar sentado en un vehículo en el que los materiales plásticos tienen un empleo mínimo. Detrás de su clasicismo esconde un nivel de acabado artesanal, desde la manipulación de la pintura hasta la terminación de las piezas mecánicas, pasando por las partes cromadas. Una Sportster 883 es una de las pocas motos —junto a otras Harley— que pueden permanecer cerca del



El comportamiento es fiable, siempre que el conductor se adapte al carácter de la Sportster 883.

comportamiento y funcionamiento es el más equilibrado. En caso de necesidad se pueden alcanzar sin esfuerzos los ciento sesenta kilómetros por hora aproximadamente; sin embargo, el sonido del motor no es agradable y el comportamiento de la moto deja de ser confortable.

La Sportster 883 es una moto que se conduce «con la rueda trasera» y con poco apoyo de la delantera. Por otra parte, resulta gracioso conducir una moto a la que estás viendo los cilindros y con un depósito tan pequeño.

En autopista, si se conduce dentro de los márgenes anteriormente explicados, la estabilidad es buena y los frenos cumplen su cometido sin problemas.

A pesar de su estructura clásica, el motor demuestra tener buena espontaneidad después de un primer apretón de toda la tornillería exterior. Durante la prueba se pudo comprobar que el consumo del lubricante es igual al de un motor moderno, aunque se rueda por ciudad, lugar en el que resulta especialmente manejable por el ángulo de giro de la dirección y por el reducido volumen de la moto en sí.

mar o en lugares de mucha humedad sin que el óxido aparezca en sus partes metálicas. Incluso los componentes en materiales plásticos tienen un alto nivel de calidad. Todo esto contribuye a que siempre pueda recobrar su aspecto original con un simple lavado.

VALOR-PRECIO ★ ★ ★

El tiempo en el que los poseedores de una Harley eran jóvenes adictos a las tachuelas y al cuero negro ha pasado. Ahora, ser propietario de una Harley es ser un señor —no importa la edad— de buen gusto, distinguido y amante de lo clásico. A cambio de 1.180.477 pesetas, una Sportster 883 ofrece un nivel de acabado inmejorable y una línea estética de lo más personal. A todo esto se suma el placer de conducir «a la antigua», pero en clave moderna. Su valor no consiste en elevadas prestaciones comparables a las de otras motos, sino en la satisfacción de montar en una Harley, una mezcla de clasicismo, esnobismo o quizá de posmodernidad.

Gigi Corbetta
Fotos: José Robledo

Gane un Curso de Conducción Deportiva

¡EN EL JARAMA CON EMILIO DE VILLOTA!



Los KITS MEDINABI cumplen 10 años de plena aceptación en el mercado. Miles de usuarios han confiado su seguridad a los KITS de Rodamientos de Ruedas con la calidad y garantía de SKF.

Para celebrar el 10º aniversario de los KITS MEDINABI, queremos sortear Cursos de Pilotaje con Emilio de Villota en el Circuito del Jarama.

¡Para el vendedor,
para el mecánico,
para el usuario!

Al comprar su KIT MEDINABI,
recorte su etiqueta y participe
en el Sorteo.

Le regalamos un Viaje para
dos personas y el Curso
de Conducción con Emilio de Villota.

KITS medinabi
Para sustitución de Rodamientos de Rueda.
Los únicos con Rodamientos SKF.

PIDA A SU RECAMBISTA LOS KITS MEDINABI

KITS medinabi

Para sustitución de Rodamientos de Rueda.
Los únicos con Rodamientos SKF.

CONCURSO DE CONDUCCION DEPORTIVA

Con motivo de cumplirse diez años en el mercado de los Kits para sustitución de Rodamientos de Ruedas, MEDINABI RODAMIENTOS, S.A. ha patrocinado un Concurso para premiar a las personas que intervienen en el consumo de KITS MEDINABI.

En este Concurso se establecen Premios para:

- Vendedores de tiendas
- Mecánicos
- Usuarios

LOS PREMIOS

Cursos de Pilotaje en el Circuito del Jarama, impartidos por la Escuela Emilio de Villota. Desplazamiento y estancia de Fin de Semana en Madrid para los agraciados y un acompañante por cada uno.

Los **Cursos de Pilotaje**, que serán presentados por Emilio de Villota y su Equipo de Profesionales, consisten básicamente en:

- Análisis de trazados.
- Curvas enlazadas
- Conducción en terrenos deslizantes y control de derrapajes.
- Prácticas de cambio y técnica de doble embrague y punta-tacón.
- Conocimiento técnico de los vehículos.
- Cinco tandas de prácticas sobre los Monoplazas de la Escuela.
- Diploma que acredita haber superado el Curso de Pilotaje.

FORMA DE PARTICIPAR

Hasta el próximo día 2 de Octubre de este año, todos los KITS MEDINABI llevarán una etiqueta con un número. Este número figurará por triplicado, acompañado de las siguientes identificaciones:

- Vendedor
- Mecánico
- Usuario

Cada interesado deberá recortar la parte de la etiqueta que le corresponda y conservarla hasta la fecha del Sorteo de los Cursos de Pilotaje.

Los ganadores serán los poseedores de los números de etiqueta que coincidan con el Sorteo de la O.N.C.E. del día 2 de Octubre de 1.989.

Los agraciados deberán comunicarlo por teléfono o por escrito a:

MEDINABI RODAMIENTOS, S.A.
Juan de Urbieto, 5
28007 Madrid
T.F.: 900-13.14.15

En el Décimo Aniversario de KITS MEDINABI...

¡Suerte a todos los usuarios, mecánicos y vendedores!

Abril, 1.989.

Nota: Caduca a los 30 días del Sorteo.

REGATEANDO EN LAS RÍAS

GALICIA,
PARAÍSO
DE LA VELA

EXISTEN importantes diferencias entre las regatas de cruceros que se celebran en los distintos mares españoles. Desde el elevado nivel técnico de las flotas que compiten en Cataluña y Baleares (lo que ha desanimado a los barcos medianos y por tanto restado participación), o las multitudinarias, divertidas y populares regatas que se celebran, por ejemplo, en las Rías Bajas gallegas. Aquí conviven en armonía las máquinas de competición, junto a los barcos de mayor edad, con glorioso historial, o los sencillos cruceros familiares, con el añadido de numerosos barcos portugueses atraídos por estas regatas.

Un ejemplo claro es la ya tradicional

Regata General Optica que organiza el Monte Real Club de Yates de Bayona, y que en su última y reciente edición reunió más de setenta cruceros para realizar tres pruebas en línea, con recorridos de una veintena de millas cada una.

Partiendo de Bayona, la flota recaló en Vigo, para continuar hacia Sanxenjo, ya en la Ría de Pontevedra, y regresar al punto de partida. Las dos primeras se realizaron con vientos del norte, suaves, y por tanto en ceñida, lo que favoreció a los más grandes. Así Larios y Seur, los dos únicos Una Tonelada, se apuntaron cada uno una victoria. A la zaga y esperando el regreso con vientos abiertos, el Puerto de Gijón, un

Tres Cuartos, patroneado por Pedro Campos, mantuvo sus opciones, con un tercero y un segundo, para adjudicarse la última y con ella el trofeo.

Este dominio de los barcos de competición pura es razonablemente aceptado por los más acruceados (unidades más confortables con tripulaciones familiares), que a su vez mantienen intensos piques entre ellos a lo largo de las sucesivas temporadas. Esto es lo que mantiene el espíritu de competición y el aliciente que proporciona la elevada participación que se registra en las regatas de esta zona.

Una flota de este tamaño siempre plantea problemas en las salidas, de tal manera que al tratar de coincidir todos

los participantes, en el mismo segundo y en la mejor zona, de la siempre estrecha línea de salida, se produjeron algunos abordajes y varias salidas anuladas. Estos pequeños incidentes y los diferentes acontecimientos ocurridos durante las pruebas son materia imprescindible para los comentarios a pie de barra, que son consustanciales a un acontecimiento de este tipo.

Fuera de regata, y por primera vez desde su regreso de América, se pudo ver navegar al Maxi Fortuna Extra Lights, barco diseñado por Javier Viñers y que se prepara para acometer la tercera participación española en la Regata Vuelta al Mundo.

Texto y fotos: José Luis de la Viña



Los dos más grandes
Su duelo les privó de la victoria



Multitudinaria salida de una de las pruebas
Todo el mundo pretende arrancar por el mejor sitio



La flota ceñendo a la brisa
Al fondo, el castillo-parador de Bayona



Con las islas Cies en el horizonte
Las Rías Bajas son uno de los mejores sitios de la península

Este domingo lleve gente a casa.

Gente de actualidad.
Importante. Que triunfa.
Bien informada y con futuro.
GENTE DEL FIN DE SEMANA.

La revista de más actualidad que regala Diario 16 cada domingo.

Además lea en los suplementos de Diario 16 de los domingos, el Dossier de la semana con temas monográficos de interés y todo sobre el mundo del automóvil, el hogar, los negocios y las ofertas de empleo.



Diario 16
Cada día más cerca.

RADIOGRAFIA DE UN ALTAVOZ Y (2)

HAY distintos tipos de altavoces, que van desde los de doble membrana, pasando por los de dos, tres y hasta cuatro vías con filtros divisores incorporados. La elección de un tipo u otro dependerá de los gustos de cada uno ya que altavoces de dos vías pueden sonar mejor que otro de tres.

Hay altavoces de diseño en «nido de abeja» con membrana muy plana y que proporcionan una amplia y homogénea radiación en todo el rango de frecuencias. También algunos fabricantes incorporan a sus tweeters cúpula de titanio con la que se logra una excelente radiación y unos agudos delicados y de gran calidad. También existen altavoces orientables en sentido vertical y horizontal como los de la serie multidireccional de Blaupunkt.

Otra característica a tener en cuenta es el tipo de materiales que hagan al altavoz resistente al agua o en su defecto que incorporen hidroflectores para desviarla.

Finalmente un eslabón importante lo constituyen los terminales y cables del altavoz. La mayor calidad se obtendrá utilizando terminales bañados en oro, para tener la máxima conductividad y cables OFC del cobre más puro y libre de oxígeno para garantizar la respuesta en altas frecuencias.

La instalación de un sistema de altavoces permite



El altavoz es el eslabón más artesanal de un equipo Hi-Fi. El empleo de tecnología punta ha logrado unos altos niveles en cuanto a potencia y respuesta frecuencial. En el gráfico, la radiografía de un altavoz Pioneer.

1. Rejilla metálica
2. Tweeter de cúpula de titanio
3. Soporte del Tweeter
4. Suspensión vertical
5. Woofer de fibra de carbón/Polipropileno
6. Amortiguación
7. Armadura de acero de libre resonancia
8. Bobina móvil para alta temperatura
9. Conjunto del imán
10. Filtro de cruce
11. Cubierta del imán

múltiples configuraciones que van desde dos altavoces (conectados bien al salpicadero o en su parte inferior, o bien en las puertas anteriores) a los cuatro altavoces (que amplían con dos altavoces más conectados generalmente a las puertas posteriores o en la bandeja posterior o en sus laterales) o conexiones con 6 o más altavoces (para reforzar las altas frecuencias —tweeters— o las bajas frecuencias —subwoofers— o ambas) lo que conllevará al empleo de amplificadores de refuerzo.

Pioneer junto con Philips presentan la gama más amplia de altavoces tanto en modelos especiales para distintos tipos de automóviles y marcas, como los de uso general.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
ALMERIA			COPE (R. Pop. Gijón)	1.026	103.6
RNE/R-1	639		COPE (R. Pop. Mieres)		98.1
COPE (Radio Popular Almería)	1.134	97.1	A-3/Radio 80		91.1
A-3		96.2			95.2
SER (Radio 40)		101.8	RUEDA RATO (R. Mar), Gijón		93.5
RUEDA RATO (Radio Almería)	1.341	93.6	RUEDA RATO (Radio Siero)		97.0
RUEDA RATO (Radio Mar)		106.0	RUEDA RATO (Radio Luanca)		91.4
RUEDA RATO (Radio Alborán)		91.3	RUEDA RATO (Radio Llanes)		104.0
RNE/R-2		92.4	RNE/R-2		92.2
RNE/R-3		94.9	RNE/R-3		94.4
RNE/R-4		100.9	RNE/R-4		102.5
RNE/R-5	1.476		RNE/R-5	531	
ASTURIAS			AVILA		
RNE/R-1	729		RNE/R-1	621	
SER (Radio Asturias)	1.521	97,5	A-3		94,2
SER (Radio Minuto)		96,5	RADIO 80		96,4
COPE (R. Pop. Oviedo)	1.134	9,28	RNE/R-4		87,6
COPE (R. Pop. Avilés)		89,1	RNE/R-5	1.503	

El eslabón final

Cuando su radiocassette debe reproducir perfectamente su música preferida, se la juega en el eslabón final.

Kindvox le ofrece la más amplia gama de altavoces adaptada a cada radiocassette y a cada automóvil.

Pida que le instalen Kindvox PROFESSIONAL LINE. El eslabón final ... El secreto del buen sonido.



RADIOVOX
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tels. (93) 410 61 22 • Telefax (93) 205 40 07





No se quede al margen de la economía.

SUSCRIBASE A LA ECONOMIA y recibirá gratis un lingote de plata fina de 100 grs.

Nombre

Apellidos

Domicilio

Ciudad

Provincia

Teléfono

FORMA DE PAGO:

Cheque nominativo

Giro postal n.º

Enviar a:

Información Financiera y Económica, S.A.

Dpto. de Suscripciones A.C. n.º 940

TARIFA ANUAL

CORREO: Península 26.350. Canarias 28.200

ENTREGA EN MANO: Madrid, Barcelona, Bilbao, Salamanca, Sevilla, Valencia, Zaragoza. 32.000.

Independientemente del tipo de profesión que tenga. De si usted se dedica o no a los negocios. De si invierte o no en bolsa. O si necesita tomar decisiones de empresa, a usted no puede faltarle una buena información económica. **la economía** le ofrece una información

veraz e independiente, elaborada por un equipo de profesionales altamente especializados en información económica, con todo el rigor característico del Grupo 16. La más completa información sobre la

empresa, la bolsa y las finanzas contada con toda objetividad y detalle. Usted necesita la información más práctica para no quedarse al margen de la economía.

la economía
Su diario de información económica.

Comprar y vender

Motor Retiro

LLEGAR EL PRIMERO NO ES LO MAS IMPORTANTE, PERO ALGUIEN TIENE QUE HACERLO



• Somos especialistas VW, AUDI
• La financiación y el Leasing más rentable

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

CARLO SA

- FORD Escort 1.3 CL, año 88, color negro, 3 meses de garantía. 1.025.000 ptas.
- FORD Fiesta 1.1 C, año 88, color granate, 3 meses de garantía. 750.000 ptas.
- OPEL Corsa 1.0, año 87, color rojo, 3 meses de garantía. 640.000 ptas.
- RENAULT 21 A.a., año 88, color verde metalizado, 3 meses de garantía. 1.500.000 ptas.
- SEAT Ibiza 1.2 Sp, año 88, color rojo, 3 meses de garantía. 930.000 ptas.
- SEAT Panda Movida, año 87, color negro, 3 meses de garantía. 535.000 ptas.
- FORD Sierra 2.3 GL A.A., año 85, color rojo, 3 meses de garantía. 1.150.000 ptas.
- RENAULT 21 GTS A.A., año 88, color verde metalizado, 3 meses de garantía. 1.500.000 ptas.
- OPEL Corsa Swing 1.2, año 88, color blanco, 3 meses de garantía. 875.000 ptas.
- RENAULT 21 Nevada, año 87, color azul metalizado, 3 meses de garantía. 1.425.000 ptas.

C/ INFANTA MARIA TERESA, 10
T.L.S. 563 27 88/28

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema. Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella GLX	88	6.000	625.000	Renault 21 TXE	86	30.000	1.425.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	19.000	775.000	Renault 21 Nevada TXE	88	13.000	1.690.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	87	23.000	845.000	R-21 Nevada GTS A.A.	87	15.000	1.550.000
Seat Ibiza Diesel	85	37.000	725.000	Renault 25 TX A.A.	87	26.000	2.150.000
Opel Corsa 1.2 S	84	41.000	690.000	Peugeot 205 GR	87	13.000	845.000
Opel Senator 3.0 E A.A.	82	75.000	1.100.000	Peugeot 205 SRD A.A.	86	41.000	1.150.000
Opel Kadett GTE 1.8 I	84	43.000	925.000	Peugeot 205 GTX	87	14.000	1.100.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	19.000	1.225.000	Peugeot 309 SR	87	17.000	1.250.000
O. Kadett 1.6 GLS A.A.	87	22.000	1.325.000	Peugeot 309 GT A.A.	87	21.000	1.475.000
Opel Kadett 1.6 Top	88	15.000	1.325.000	Peugeot 405 GL	88	16.000	1.525.000
Opel Kadett GSI 1.8 I	85	35.000	1.350.000	Citroën BX GTI A.A.	87	23.000	1.550.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	87	19.000	1.560.000	C. BX 19 TRD Fam.	87	14.000	1.650.000
Renault Express Diesel	87	31.000	875.000	Citroën CX Fam. Turbo Diesel A.A.	87	22.000	2.350.000
R. Supercinco GT T	86	38.000	990.000	Ford Fiesta 1.1	88	6.000	790.000
R. Supercinco GTL	86	35.000	745.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	9.000	875.000
Renault 11 GTL	85	37.000	745.000	Ford Escort 1.4	86	40.000	995.000
Renault 11 GTD	87	17.000	1.125.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	27.000	1.125.000
R. Trafic Microbus 9p	87	25.000	1.770.000	Ford Escort RS T ABS	87	23.000	1.925.000
Renault 21 GTS A.A.	87	31.000	1.390.000	Ford Orion 1.6 Ghia I	87	18.000	1.350.000
Renault 21 TD A.A.	88	19.000	2.000.000				



La ocasión la pone Mercedes

Ahora es su oportunidad para comprar todo un Mercedes, con una sola matrícula, con garantía oficial, revisados de mecánica, chapa y guarnecido. Sin trámites internacionales. Hacemos para usted un mercado común de ocasiones Mercedes y otras marcas procedentes de cambio. Visítenos.

Usted la decisión



— Hall de exposición vehículos nuevos, Alcalá, 101. Tel.: 435 11 83
— Servicio Ventas Ocasión, Núñez de Balboa, 3. Tel.: 276 46 68

O P E L K A D E T T ' 8 9

¡ N U E V O S P R E C I O S !

¡ N U E V A F I N A N C I A C I O N !



Desde 145.400 pts. de entrada, disfrute ya de su nuevo Kadett; ahora con nuevos precios y nueva financiación. Además, le instalamos un magnífico equipo estéreo completamente ¡gratis!. Venga antes de fin de mes a por su Kadett 89 y saldrá ganando..

Excepto ventas a flotas y vehículos comerciales. | Promoción válida durante este mes.



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. 274 78 04 / 273 48 49

DASAUTO
Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 552 53 00.
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)

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

MOTOR GAS
Victor de la Serna, 12 (Parque de Berín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

MOVILAUTO
Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río 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)
Ferrocarriil, 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 32 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 LAS ROZAS
ARAGUAS, S.L.
Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.
Tel. 637 05 79
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

EN TORREJON DE ARDOZ
TURISMOTOR, S.A.
Avda. Constitución, 136 Tel. 6 56 47 13
Ronda de Poniente, 4 Tel. 6 56 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

SEAT Valderribas Motor, S.A.

C/ Valderribas, 75. Tel. 551 48 00. 28007 MADRID

VENTAS TALLER - RECAMBIOS

TODOS LOS MODELOS



PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS



AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

ROVER 2600 muy buen precio. Telfs.: 248 08 00/1/2. Preguntar Sr. Mora o Sr. Millán.

RENAULT Super-5, M-HB, 31.000 km. 685.000 ptas. Telf.: 439 05 45.

FABRICAMOS remolques para camping, comercial, motos, embarcaciones y caballos. Consultar precios. Telf.: (954) 86 10 29.

MERCEDES, BMW, Porsche, Audi, directamente y económicos, desde Alemania. Lista de precio e información, Sr. Staber, Hannoversche, STR 169. D-3008 Garbsen 1. Telf.: 07 49 5137. 75096. Lunes a viernes. 19,30 h. 22.00 h.

205 GRD, B-IM como nuevo, radiocassette. Telf.: (93) 432 21 01. Noches.

DOS Seat 850, descapotables. Telf.: (976) 39 97 71.

VENDO Fiat Croma Turbo IE, todos extras. 22.000 km. 2.650.000 ptas. De 15,30 a 17 h. Telf.: (968) 29 50 98.

BMW 316 rojo, cuatro puertas, aire. 30.000 km. Impecable. 1.900.000 ptas. Llamar teléfono 715 03 27.

OCASION, Volvo 244 moderno, extras. 660.000 ptas. Telf.: (93) 784 06 40. Barcelona.

LIQUIDO Kit 4 faros Peugeot 205. 19.000 ptas.; aletines Ibiza, 7.000 ptas.; spoiler faros Ibiza, 12.000 ptas.; alerón biplano Super 5, 9.900 ptas.; parrilla 4 faros Ritmo, 9.500 ptas. 455 81 23.

VENDO motor Mercedes 240-D, muy pocos km. Telf.: (924) 31 56 60. José. Horas oficina.

OPEL Kadett GSI M-GH, impecable. Telfs.: 447 57 22 y 241 99 47.

MOTOR Nissan Vanet Diesel.

MOTOR Ford Orion Diesel.

MOTOR Ford Fiesta Diesel.

MOTOR Seat Ritmo Diesel.

MOTOR Renault R-9 Diesel.

MOTOR Renault R-9 Gasolina.

MOTOR Renault Supercinco.

MOTOR Opel Corsa 1.200.

MOTOR Opel Corsa 1.300.

TENEMOS motores todos los modelos.

TENEMOS todo tipo de piezas revisadas y con garantía.

TRAMITES actuales para importar vehículos desde el Mercado Común. Conozcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500). Murcia. Telf.: (968) 61 21 26. Oficina.

OPEL Kadett GSI M-GG, pocos kms. Telfs.: 248 08 00 y 447 53 43.

LIQUIDACION parrillas bifaro Alfa 33, Ritmo 205. Bajos, aletines y spoiler Ibiza. Llantas Braid, volantes, etc. Noches. 455 81 23.

PARTICULAR Golf GTI-16 válvulas, impecable, 38.000 km. Horas oficina. Telf.: (919) 435 32 52.

PARTICULAR Mitsubishi Montero corto full equip. Impecable. 22.000 km. Horas de oficina. Telf.: (91) 435 78 03.

HONDA Prelude 1.8 EX 105 CV. Año 86. 36.000 km reales. Deportivo precioso. Telf.: (91) 233 48 02.

COVA AUTOS PERECAR

C/ José María de Pereda, 46, entrada por Alcalá, 310. Telf.: 407 30 48 - 408 39 55. Máximas facilidades, mínimo interés. Recuerde: nuestro lema es hacer amigos.

Abierto sábados tarde y domingos mañana.

Table with columns: MARCA Y MODELO, MATRIC., ENTRADA, MES. Lists various car models and their prices.

Compramos coches sólo buen estado. Pago contado

190-SL, excelente estado. 3.900.000 ptas. Telf.: (96) 373 13 58.

KARTS competición, nuevos, usados, recambios, reparaciones de motores. Telf.: (93) 692 18 24.

MASERATI 3500 GT. Altamirano, 25. Facel Vega descapotable. Altamirano, 25. Renault Florida.

LANCIA Y-10 turbo gran ocasión. 23.000 km. Todos extras. Radiocassette digital. (91) 207 84 12.

VENDO descapotable Triumph Spitfire 1500, todas capotas, impecable. Mediodía, noches. Telf.: (96) 373 79 53.

ALFA Spider 2000 Cabriolet, extras, 5 V. Particular. 1.500.000. B-V. Telf.: (945) 28 60 25.

ROVER 820 SI, aire, techo, alarma ultrasónicos. 40.000 km. M-HY, 2.200.000 ptas. Telf.: (976) 212 64 48. Zaragoza.

BMW 320 I, 4 puertas. Muchos extras. Año 86. 50.000 km. 2.000.000 ptas. Telf.: 30 68 24. Valladolid, sólo noches.

VENDO furgoneta Volkswagen autorizada vivienda, techo elevable. MU-AJ. 575.000. Telf.: (968) 74 02 09.

SUPERCINCO GT Turbo Copa, año 87. Techo, radiocassette buen estado. 1.250.000 ptas. Telf.: (93) 311 33 48. Noches.

VENDO Peugeot 205 GTI 1900, M-ID, rojo, aire acondicionado. Telfs.: 270 36 14 y 270 54 28.

PARTICULAR vende Volvo 244 GLE turbo, B-FT, todos los extras. Impecable. Doy garantía. Razón telf.: (973) 23 69 48.

VW Jetta, dirección asistida, cierre eléctrico, 8.000 km. 1.200.000. Telf.: 250 07 03.

RECARO RALLYE MANZANARES. Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX 476 90 77. ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES. SU ASIENTO HECHO A MEDIDA RECARO. Respaldo regulable y abatible a mano y eléctrico.

FEYDO

AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS ELECTRONICAS. LAMINAS DE SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL. ACCESORIOS. AVDA. FELIPE II. S/N (APARCAMIENTO) TFNO. 276 97 67. 28009 MADRID. VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

TRES PICOS

Y TELEFONO MOVIL VENTA Y MONTAJE EN TRES PICOS

C/ José M.ª de Pereda, 42 Teléfono 408 32 41 ABRIMOS SABADOS MAÑANA

AUSTIN ROVER

Zurbarán, 95 234 58 72



TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardillas, 3 Dpdo. Tel. 275 18 38 - 275 12 17. 28801 MADRID.

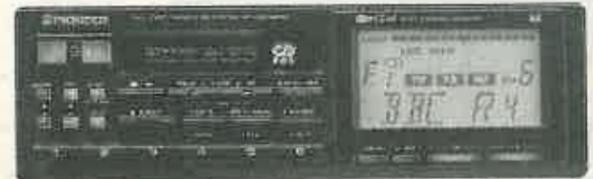
¡LE OFRECE NOVEDAD EN ESPAÑA! SISTEMA RDS MODELO KEH-9000

SEGUIMIENTO Y VISUALIZACION DE EMISORAS

ALTA POTENCIA: 4 x 25 W

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO PIONEER

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



AUTOMOVILES ALTO! TEO

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

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



¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, haganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

Grid for word advertisement with 5 columns and 6 rows

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de Motor 16

Nombre y apellidos Domicilio Teléfono Firma

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



La obligación de esta empresa es hacer de un cliente, un cliente satisfecho.

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VAGMA EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

López de Hoyos, 62
Teléfono: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02

TALLERES Y SERVICIOS:

Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13
Santa Rita, 12
Teléfono: 416 80 89
Concha Espina, 63
Teléfono: 259 72 66

TURBO GT Super-cinco, perfecto estado, M-GX, año 86. Alarma cassette-radio Pioneer, gris metalizado, siempre garaje. Telfs.: 766 69 59. 202 18 37. Alvaro García Loygorri.

PARTICULAR vendo Seat Panda 40 M-HB, rojo. Garantía oficial Seat hasta septiembre 89. 525.000 ptas. Telf.: 256 06 74.
VENDO Alfa 33 1.5 toda prueba. Año 86. 46.500 km. Llantas, radiocassette, alerón. 1.090.000 ptas. 455 81 23.

LIQUIDO Kit 4 faros Peugeot 205, 19.000 ptas.; aletines Ibiza, 7.000 ptas.; spoiler faros Ibiza, 12.000 ptas.; alerón biplano Super 5, 9.900 ptas.; parrilla 4 faros Ritmo, 9.500 ptas. 455 81 23.

ALFA 33, campeón circuito, dos motores y dos cambios, circuito y montaña. Vendo o cambio por coche calle nuevo o semi. Aldo Alberto. (985) 56 55 61 y 56 55 69.
ALFA 33 campeón circuito, dos motores, dos cambios, circuito y montaña. Vendo, cambio por coche nuevo o semi. Aldo (985) 56 55 61.

PARTICULAR vendo Alfa GTV 2.5 V6 perfecto estado. 50.000 km. Telf.: (93) 307 35 59. Horas oficina.

BMW 528 i 1964, 6 cilindros, 4 puertas, frenos ABS, techo practicable, perfecto estado, revisado economómetro, vende particular. Teléfono: 202 48 20.

LANCIA Y-10 Turbo modelo Martini, perfecto estado. 25.000 km. Mat. B-IY. Muchos extras. Telfs.: 203 29 37 y 307 16 93. Barcelona.
VENDO Porsche 911, 1974. ITV, alerón, turbo. 2.400.000. Telf.: 430 18 70.

VENDO R-21 GTD año 87. Gris ceniza,

RANGE ROVER

Calidad y rapidez.
20 años de experiencia,
amplia gama de accesorios. C/ Juan de Oñas, 15.
Madrid. Telf.:
270 54 28-270 36 14



APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid

Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas

Ford Credit Ford Leasing

SU SERVICIO EN ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37

244 11 91-449 72 86-544 64 54
CARVAN. S.A. 28015 - MADRID

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

MERCEDES-PORSCHE-BMW-AUDI
OPLADENER Str. 219-40 19 MONHEIM
(Entre DUSSELDORF Y COLONIA)
Tel.: 07-49 21 73/51081. Sta. Pérez Abad.
Télex: 851 59 41. Fax: 07-49 21 73/31614 ALEMANIA.

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES
Stock permanente de más de 100 vehículos

Llámenos a nuestras oficinas en Madrid.
Tel.: (91) 314 05 35 ó 314 13 63. Télex: 27245.
Fax: (91) 314 03 31.

Paseo de la Castellana, 286, 5.º D (MADRID)

OFERTAS MES DE JUNIO

190 E	84	MERCEDES	1.950.000 ptas.
190 E 2.3	11/86	5 Velocidades	2.975.000 ptas.
190 D	84	A/Acondicionado	2.025.000 ptas.
230 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
300 D	85	Automático	2.975.000 ptas.
628 CSI Coupé	84	BMW Full Equip	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	AUDI 5 velocidades	1.250.000 ptas.

IMPORTEANTE
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

40.000 km, por adjudicación de otro en fábrica. Extras, música, seguro TR hasta mayo del 90. 1.650.000 ptas. Valladolid (983) 39 67 47.

R-21 Turbo, impecable, full equip, M-IX. (91) 891 84 78.

VENDO Citroën

BX-16 TRS. Impecable. M-FK. 800.000 pesetas.
BMW 735 i. Ejecutivo Full Equip. 3.900.000. (91) 458 17 76.

BMW 323 i, particular, impecable, techo. 60.000 km. 1.650.000. Telf.: 273 49 37.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
-Revisados
-Con garantía hasta 12 meses
-Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echevarría Corpas Peñacoba



Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telef. 315 31 40
Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

FIAT UNO 70 S1

5 p, perfecto estado, burdeos, M-GS. 800.000 ptas. 23 kilómetros. Telf.: 413 05 26. Tardes

do, motor diesel, año 88. Muchos extras (de película). 1.260.000. Telf.: (93) 718 66 53.

R-5 GT Turbo metalizado, cuidadísimo, cristales tintados, techo, alarma. 1986. 900.000. 58.000 km. Telf.: 200 60 12.

LANCIA Delta HF Turbo, año 87, rojo, extras. 48.000 km. Telf.: (964) 16 08 88. Vendo.

MERCEDES 2.3. 16 V. 46.000 km. 4.400.000 ptas. Porsche 924-S Targa, Full. 3.250.000 ptas. Telf.: 308 21 66. Sr. Braun. Año 86.

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



- LUNAS DE AUTOMOVIL
- TECHOS SOLARES
- LAMINAS DE SEGURIDAD
- AUTORRADIO

C/ LINDO, 11. Tel. (91) 270 68 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)

MADRID. Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA, 18. Tel. (91) 654 24 89
(Entrada por Marques de Valdeav. 29)

ALCOBENDAS

PORSCHE 924-S matriculado diciembre 1988. No importado. Nuevo, garantía oficial de Porsche España. Telf.: (948) 24 07 92.

FERRARI 365 GT4. 2+2. Semejante 412, sólo 515 fabricados. Rojo, tapicería blan-

ca, aire, hifi, dirección asistida. 340 CV. Ptas. 8.000.000. Telf.: 435 67 05.

VENDO Renault Alpine A-108, año 1963. Cabriolet, perfecto estado. Precio 1.200.000. Telf.: (942) 33 18 51.

JEEP Willys restaura-

BMW M3 Evolución, n.º 388/500, nov. 88 A/A, ordenador, radio alarma, etcétera. 8.000.000 ptas. Telf.: (94) 463 48 77.

PARTICULAR vendo Volkswagen Golf GTI Cabrio, año 88. 30.500 km. Muy cuidado, azul metaliza-

do, interior blanco. Antonio. Teléfono 234 95 89.

FORD Cosworth, GR-N, motor 3000 km, 200, neumáticos, motor cambio repuestos, blanco. Ver circuito Jarama, J. Duras o Alejandro. (91) 653 57 15.



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al limite del accesorio

ALICANTE
VALENCIA
BALEARES
MADRID-NORTE
MADRID-SUR
SALAMANCA
BILBAO
GUIPUZCOA

EUROPARTS
ESCARTI S.A.
AUTOSCRATCH
RAISA
LAMINAUTO
PROTECFILM
SUNORTE
TECSER

Tel. 96-588 71 54
Tel. 96-374 62 61
Tel. 971-46 80 00
Tel. 91-850 77 82
Tel. 91-617 03 16
Tel. 923-22 70 54
Tel. 94-476 17 58
Tel. 943-28 10 11

ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

GUALSAN
GRAELX
EXPOMOVIL
SEMAUTO S.A.
DUOS AUTOMOVIL
SPORT AUTO
SERVIAUTO

Tel. 985-28 39 00
Tel. 958-28 59 05
Tel. 957-41 09 06
Tel. 987-41 05 95
Tel. 93-424 34 11
Tel. 947-21 46 16
Tel. 945-13 12 41

ACCESORIOS TODO TERRENO 4x4



Escarti

AVD. ANTIGUO REINO DE VALENCIA, 26 (VALENCIA)
TEL (96) 374 69 07 - FAX (96) 374 89 72

PROMOCION ESPECIAL LLANTAS AMAZONAS CON EL 20% DESCUENTO

VISA y AB

AJIESA

• MERCEDES 190 E 2.3 16v. Diciembre 85. Full. 4.850.000.
• MERCEDES 230 E. Año 85. Full. 3.800.000.
• MERCEDES 190 E. Año 84. 2.550.000.
• PORSCHE 944. Full. Año 85. 4.000.000.
• BMW 735. Año 82. 1.950.000.
• BMW 735. Año 87. Full. 5.900.000.
• BMW 323. Año 84. 2.200.000.
• AUDI 200 Turbo. Año 85. Full. 2.300.000.

Si lo prefiere le traemos de Alemania el coche que usted desee
HASTA UN AÑO DE GARANTIA EN PIEZAS Y MANG DE OBRA.
TEL.: (91) 442 38 92

MERCEDES 300 E W-124, año 87. Nuevo ABS, techo eléctrico, cerradura centralizada, llantas, volante palanca, cuero, dirección asistida, radio, cristales tintados, espejos laterales eléctricos, etc. Precio inmejorable. Telf.: 469 89 11.

BMW 325 i año 86. ABS. Techo, c. centralizada, radio, llantas, ruedas TRX, espejos eléctricos. 2.900.000. Telf.: 262 82 47.

ALFA Romeo 33 QV rojo, B-HG, Full. Equip. 42.000 km. Como nuevo. Telf.:

(93) 417 90 56. Horas comida, cena.

MERCEDES 420 SEC 10/86 A, matrícula, AB-S, techo, asientos eléctricos, elevallas, caja automática, interior cuero, alarma instalada. Madera llantas. 7.150.000 contado. Telf.: (93) 300 24 74. Sr. Mario.

BMW-325 particular, sept-87. Grafito suspensión llantas y volante M-Technic. Techo eléctrico, asientos Recaro, alarma, mando distancia ABS, elevallas, radio 3.300.000 ptas. Teléfonos (91)

532 63 55/273 26 03.
PORSCHE 944 blanco, año 83. Techo Targa, radiocassette, retrovisores eléctricos, impecable. 2.950.000. Sandra. 204 45 00 (horas oficina).

FIESTA 1.35, como nuevo. 375.000. Telf.: (93) 325 20 70.

FIAT Uno Turbo, M-GX. 30.000 km. Plomo metalizado, perfecto estado, 1.050.000 ptas.

POR traslado, Alfa 33 1700, nov. 1986. 30.000 km., sin golpes, seguro TR hasta diciembre. Telf.: (91) 239 62 76. 1.350.000 pesetas.

BX 16 TRS Athena, año 88. V-CL. 18.000 km. 1.350.000 ptas. Telf.: (91) 476 35 20.

ESCARABAJO 1303S, 1.600 c.c. americano, GE-E, perfecto estado. 880.000. Telf.: (972) 23 61 30. De 14 a 16.

RENAULT 11 TURBO

Impecable, neumáticos PG nuevos, 53.000 kilómetros.
Tel.: (91) 415 33 81.

ANUNCIESE EN MOTOR 16

LEVANTE
Teléfono: (96) 352 26 18

MERCEDES 190-E

Año 84, color antracita, aire acondicionado, ABS, techo eléctrico. 2.100.000 ptas. Telf.: 638 97 88.

MERCEDES 190-E 2.3 16V

De finales del 86, todos los extras, color negro azulado. 1.100.000 ptas. Telf.: 638 97 88.

año 88, azul, interior blanco. Equipo de radiocassette, 28.500 km. Precio 2.150.000. Telf.: (91) 234 95 89.

De 14 a 16 y 21 en adelante.
PORSCHE 924 particular, perfecto estado, extras. Telf.: 401 76 08.

LANCIA Delta HF 4WD, año 87, rojo, extras, 2.400.000 ptas. Telf.: (94) 456 01 00. Iñaki, horas de oficina.

SEAT Ronda 1.2 P GL, M-GN. Impecable, radio, seguro, 595.000 ptas. Alvaro. Telf.: 234 16 07.

VENDO Renault 5

GT, turbo, gris metal; cuidadísimo, cristales tintados, techo, alarma, 53.000 km. 1986. 1.000.000 ptas. Telf.: 200 60 12.

CITROËN BX-19 GT, M-GW, aire y extras. 1.400.000. Telf.: (91) 653 65 20.

VENDO amortiguadores para Fiat Uno Turbo, seminuevos, precio veinte mil. Telf.: (985) 21 05 21.

MERCEDES 190 E 8/87, full equipo nuevo, gris metalizado, 32.000 kilómetros. 4.000.000. Escucho ofertas. Francisco. Telf.: 442 45 00 y 654 11 66.

Master Car

HASTA 2 AÑOS GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES TODA ESPAÑA

Marca y modelo	Año	Total (ult. matr.)
MERCEDES 230 E	86	2.975.000
MERCEDES 300 D	86	3.475.000
MERCEDES 200 D	86	2.950.000
MERCEDES 200 G	85	2.975.000
MERCEDES 190 E	87	2.975.000
MERCEDES 190 E 16V	85	3.900.000
MERCEDES 280 E AMG	87	4.650.000
AUDI 200 T QUATTRO	86	3.250.000
AUDI 100 CD 136 CV	87	2.275.000
BMW 524 TD	85	2.175.000
BMW 328 i 2/4p	85	1.650.000
BMW 320 i	85	1.975.000
BMW M-535 i		
DEPORTIVOS		
JAGUAR COUPE XJ5	85	4.200.000
PORSCHE 928	83	3.500.000
PORSCHE 911 TARGA	82	3.950.000
PORSCHE 924 A/A	83	2.275.000
BMW 635 CSI	83	3.250.000
MERCEDES 350 SLC	76	2.650.000

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: (91) 256 62 22. C/ Victor de la Sema, 8-10 (S. Bernabeu). Tel.: (91) 583 30 21. Fax: 256 83 82.

S R A, S.A.

RAPIDEZ Y CALIDAD
TALLERES EN
C/ Juan de Oñas, 15 Madrid.
Telf.: 270 36 14-270 54 28

BMW 745 ia

Todos extras, motor 12.000 km.
Tel.: (91) 571 38 23.

ANUNCIESE EN MOTOR 16

MADRID
Teléfono: (91) 268 00 69

SU COCHE... A SU PRECIO

LAS PRIMERAS MARCAS DE IMPORTACION EN SUS ULTIMOS MODELOS.

- GARANTIA CIERTA.
- AUTOMOVILES DE ABSOLUTA CONFIANZA. COMPRUEBELO.



CASTILMOTOR

CASTILMOTOR, S.A. Exposición y Venta: Félix Boix, 8. ABIERTO DE 9 A 21 HORAS.

¡NO ESPERES MAS! DALE MARCHA A TU COCHE....

Te ofrecemos el mejor asesoramiento posible para la elección e instalación de tu equipo de alta fidelidad o sistema de alarma para tu automóvil.

Te financiamos la adquisición de tu equipo de sonido o alarma desde 50.000 pts. con crédito instantáneo previa presentación de nómina y DNI.

Servicio oficial todas las marcas.

Instalamos en 24 horas. Nuestra mejor garantía es ser la empresa que más equipos de alta fidelidad monta en Madrid porque en RADIO AUTOMOVIL

Venga a conocernos, le esperamos.

Somos especialistas



Meléndez Valdés, 28 - Tel.: 445 41 50 - 447 58 01
Madrid 28015

Conde de Aranda, 14 - Tel.: 431 83 15/86
Fax: 564 17 36 - Madrid 28001



8 MODELOS DIFERENTES PARA «ALCANZAR TU TECHO» A CUALQUIER NIVEL

"Sigue al Sol"

1970

Han transcurrido 19 años desde que en aquel 1970 iniciamos la fabricación del primer TECHO SOLAR para automóvil.

1989

La experiencia acumulada hasta hoy y el vivir día a día la evolución del TECHO SOLAR nos permite ahora presentar nuestra CARTA DE TECHOS.



SOLICITE CATALOGO GENERAL

Lexton
sind. lida

Alejandro Bell, 11. Apartado 5067. Teléfono (976) 29 98 39
50014 ZARAGOZA (ESPAÑA)

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...



...RENAULT, OPEL, AUDI V W, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.
LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

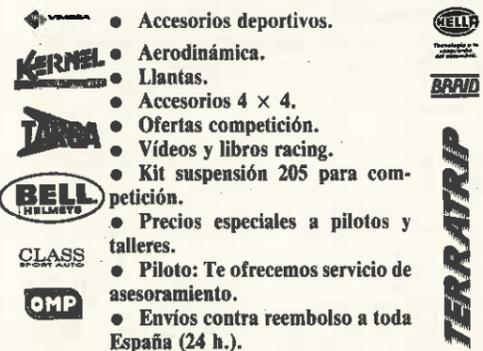
labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona. Tel.: (93) 321 65 25



CLASS
SPORT AUTO



- Accesorios deportivos.
- Aerodinámica.
- Llantas.
- Accesorios 4 x 4.
- Ofertas competición.
- Vídeos y libros racing.
- Kit suspensión 205 para competición.
- Precios especiales a pilotos y talleres.
- Piloto: Te ofrecemos servicio de asesoramiento.
- Envíos contra reembolso a toda España (24 h.).



C/Muntaner, 83. 08011 Barcelona. Telf.: (93) 253 25 53

BBS

Llantas de aluminio
Programa aerodinámico

Puntos de Venta BBS		País Vasco		TORIA AUTOSPORT S.A.	
Madrid	A.T. Accesorios del Automóvil S.A. (91) 234 07 46	Galicia	SEMAUTO (987) 41 05 95	(94) 444 03 41	
Barcelona	TURINI S.A. (93) 209 67 33	Andalucía	NEUMATICOS TENERIFE (958) 40 00 57		
Valencia	STYLAUTO (96) 366 08 61	Rioja	RGE-MOTOR (941) 20 12 26		



IMPORTADOR PARA ESPAÑA **Turtisport** BARCELONA

ANUNCIESE EN MOTOR 16 CATALUÑA
Teléfono (93) 418 47 79

VENDO Renault Supercinco GT Turbo. Muchos extras, año 88. 1.260.000. Buen estado. Llamar mañanas (96) 520 83 18.

VENDO aire acondicionado, nuevo, sin montar, para serie 3 BMW, marca Diavia, precio convenir. García. Telf.: 201 15 48. 21 horas.

MERCEDES vendo 280 E, azul, impecable, revisado, techo practicable. 1.750.000. Javier. Telf.: (637) 61 05 91.

BMW 528i, rojo fuego, llantas, BBS, servodirección, retrovisores eléctricos, calefacción en asientos, cierre centralizado, check control, impecable. 1.600.000 ptas. negociables. Pocos km. Telf.: (91) 777 92 35.

VENDO Opel Omega 2.0i. Telf.: (976) 41 02 33.

BMW 323i, particular, 45.000 km. Pintura metalizada, techo, otros extras, impecable. 1.950.000 ptas. Telf.: 250 43 50. Madrid.

HONDA Prelude, 1.8 EX, 105 CV, año 84, 64.000 km reales. M-JF, último diseño, inspecciones realizadas por Honda, estado inmejorable, seguro por 8 meses, extras. 1.550.000 ptas. Telf.: (91) 674 13 21.

MERCEDES 240 D, impecable, año 81, buen precio. 123.000 km. Techo, ABS, llantas, cierre, etc. Telf.: (923) 26 99 75.

VENDO Porsche 914 iny., descapotable, perfecto. 4.000.000. Telf.: (96) 285 16 20.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad

La verdadera antena NIPPON automática

TS 40 S y TS 40 SB (negra)



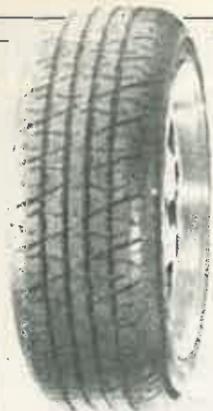
Más silenciosa y ligera

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM, S.A.



Francesc 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



AVON

EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES SERIES 50, 60, 65, 70

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



C/ VALLESPÍR, 189-91
TELS.: (93) 321 85 25 (6 líneas)
TELEX: 54318. FAX: 322 29 20
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

- A. Novedad Tel.: (942) 21 53 18
- * Discero Tel.: (957) 25 81 98
- * Motos Caparrós Tel.: (93) 253 53 83
- * Neum. Can Pau Tel.: (971) 75 52 19
- * Neum. Juan Mut Tel.: (971) 27 75 66
- * Silencar Tel.: (985) 34 26 80
- * Super-Bike Tel.: (91) 474 33 09
- * Vadisa Tel.: (943) 21 07 08
- * Sólo moto

- Santander
- Córdoba
- Barcelona
- P. Mallorca
- P. Mallorca
- Gijón
- Madrid
- San Sebastián

R-11 Turbo 1985. 55.000 km. 900.000. Tardes. 754 44 25.
VENDO recambios Seat 850, Spider, capota, asientos, motor y demás piezas. Telf: (942) 66 08 18.
FIAT Uno Turbo 30.000 km., antracita metalizado, impecable. 1.050.000. Telf.: (91) 233 31 06.
VENDO BMW 323 inyección, importación, año 82, 1.400.000 ptas., nuevo. Maite. Telfs.: (91) 308 30 44, a partir 21 horas. (91) 203 07 64.
BMW 320 I, 1986, muchos extras, 4.800 km., impecable, 2.390.000. Telf.: (91) 458 63 60.
PORSCHE 944 S, año 1987, impecable, original Porsche España, M-HY, garantía cuatro meses. 25.000 km. Color negro, aire, techo, alarma autoblocante. Ptas. 5.100.000. Telf.: (96) 286 94 95, Salva, de 20 a 23 horas.
OPEL Kadett GTS 1800. 50.000 km., blanco, perfecto estado, muchos extras, 1.100.000 ptas. Telf.: 201 52 95. Barcelona, Alfonso.
220 SE Coupé, el mejor posible. 1.900.000. Telf.: (96) 373 13 58.



- Mecánica y accesorios deportivos.
- Kits aerodinámicos carrocería.
- Competición: rallyes, circuitos.
- Distribuimos las mejores marcas europeas: Arm, Ansa, Bilstein, Braid, Delta Mics, Hella, Iresa, Italvolanti, Kamei, Leconte, Momo, Mangels, Motolita, Michelin, Ocam, Polipieces, Recaro, Rama, Selex, Sparco, Targa, Zender.

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.



Rambra de Catalunya, 127
Tel.: (93) 218 53 78. FAX: 218 21 41. 08008 BARCELONA.

HERMAR GMBH Co.

Empresa germano-española, ubicada en Alemania, «localiza y suministra» su vehículo usado de origen alemán con plazo de entrega inmediato.
 Contactar al tel.: 07 49 5247 ó 6753 (International call)

SE vende automóvil gran turismo marca Buick Lasabre Automatic, dirección asistida, aire climatizado, radiocassette estéreo, 4 altavoces, seminuevo, color azul, lunas, asientos y puertas regulables con mando eléctrico, gran confort. Telfs: (926) 87 50 48 o el (96) 585 77 68.

FIAT Uno Turbo M-IH, color negro. 1.200.000 ptas. Telf.: 270 04 68.

FORD Sierra XR 4, V-BP, 1.800.000 ptas. Telf.: 270 04 68. Todos extras.

KAWASAKI GPZ, compo nueva, M-HY. 900.000 ptas. Telf.: 270 04 68.

VENDO Seat Panda 40, muy cuidado, 1986. 450.000 ptas. Telf.: 261 61 81.

OPEL Corsa 1,2 TR, gris metalizado, dos puertas. M-FT. 70.000 km. 625.000. 445 05 64. Particular.

MERCEDES 190 Diesel, M-JU, nuevo comprado casa Mercedes, pocos km., extras. (91) 461 31 77. Noches, días laborales.

MINIS 1275 GT, uno blanco y uno negro, magnífico estado. Ptas. 400.000, los dos. Señorita Toñi. Horas oficina. 435 01 69. Madrid.

FIAT Uno Turbo, M-GX, 30.000 km. Plomo metalizado, ruedas con 200 kms. Impecable, 1.050.000 pesetas.

OPEL Kadett GTE 1,8, blanco, impecable, pocos kms. M-RL. 1.000.000 ptas. (91) 216 43 93.

OPEL Kadett GTE 1800 I, blanco, B-FX, muchos extras, 1.050.000 ptas. Mediodía, noches. Telf.: (93) 209 71 80.

VENDO motor y cambio R-Fuego. 24.000 kms. Telf.: (96) 555 23 35.



DACIA

BARON S.A.
Antonio Leyva, 23
Tel.: 269 34 15. Madrid

TODO TERRENO

- Motor 1.400 c.c. de tecnología Renault
- Suspensión independiente delantera con muelles
- Llantas, enganche bola, defensas delanteras, etc. (incluido en el precio)

EL 4x4 MEJOR EQUIPADO Y MAS BARATO

AUTOMOVILES YALE, S. L.

AUTOMOVILES YALE, S. L.

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (semiesquina Fco. Silvela)

C/ MARTINEZ IZQUIERDO, n.º 6

Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES TENEMOS EL QUE VD. ESTA BUSCANDO. ¡¡¡INFORMESE!!!

Marca	Modelo	Año	Precio
Alfa Romeo	33 TI	1987	1.225.000
Alfa Romeo	2.5 GTX	1985	1.350.000
Nissan Patrol	4 cil. Diesel	1985	1.300.000
Opel	Omega CD AA ABS	1987	2.300.000
Opel	Kadett GSI	1986	1.375.000
Opel	Kadett 1.6 GL	1987	1.150.000
Ford	Fiesta XR2	1985	890.000
Volkswagen	Golf CL 4p	1986	1.250.000
Volkswagen	Golf GTI	1984	1.100.000

ESCARABAJO Semi Cabriolet, año 1954, ITV, color negro, estado impecable. Telf.: (93) 205 47 76. Noches.
FORD Granada 2.8 Ghia. Automático, aire, full, extras, neumáticos nuevos, único dueño, impecable,

única oportunidad. Noches. Telf.: (91) 715 58 24. 690.000 pesetas.

ALFASUD 1.5 TI, perfecto estado. B-EG. 475.000 ptas. Telf.: (93) 337 07 26.

PARTICULAR vende Mercedes 350 SLC, gris metalizado,

elevunas eléctricos, techo corredizo eléctrico, puertas centralizadas, radiocassette, inyección, dirección asistida, estado impecable. Telf.: (96) 579 15 70.

BMW 316 318 I, nuevos modelos, BMW 528 I, Mercedes 240

D. Extras, seminuevos, a matricular. Mediodía y noches. (924) 69 61 26. Badajoz.
FIAT Croma Turbo D impecable, buen precio. Alfonso. Telf.: 419 53 07.

SPIDER Alfa Romeo vendo, seminuevo, alarma, música Hara-

top, último modelo. (93) 257 02 63. Con- testador.
SUPERCINCO GT Turbo, negro, año 86. 55.000 km. Cristales negros, techo solar, elevallunas eléctrico, cierre centralizado. 1.100.000 ptas. Telf.: 616 27 56.

¡ NO ESPERE A QUE SE PONGAN DE MODA !

Ver por nuestras carreteras el avanzado diseño de los portaequipajes de techo KAMEI, todavía no es muy habitual. No obstante, estamos convencidos que esta situación cambiará en breve. ¿ Por que? porque las necesidades del conductor en España, no son esencialmente distintas al resto de los conductores europeos y porque los portaequipajes KAMEI son líderes en calidad. Su diseño aerodinámico y una gran capacidad de carga, le hacen el portaequipaje ideal para todo el año y para todo uso lúdico o laboral. No importa si llueve o nieva, si hace frío o calor. No importa si ud. quiere ir al mar, a la montaña o a visitar a sus clientes. El portaequipaje KAMEI permite llevar sin problemas equipos para practicar el Surf, el Esquí, ir de Camping o transportar toda clase



de muestras profesionales. Además le garantiza una absoluta discreción, seguridad y conservación de los objetos contenidos. NO ESPERE A QUE SE PONGAN DE MODA, VIAJE YA CON LOS MEJORES PORTAEQUIPAJES DEL MERCADO, VIAJE CON LOS PORTAEQUIPAJES KAMEI.

Medidas disponibles: 235 x 68 / 230 x 47 / 140 x 66



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles "sport" y competición. Polígono Industrial "El Segre" Telf. 9731 201662 y 201666. telex 51492
 Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)



Recomendado para el uso laboral y publicitario de empresas y viajantes (transporte de mercancía, muestras etc.).

A poco más de un año de su homologación el Toyota Celica GT-Four no ha cumplido, al menos por el momento, con las expectativas que en el vehículo japonés habían depositado tanto Carlos Sainz como el resto de sus compañeros de equipo, resultando el saldo hasta la fecha de cuatro «pinchazos en hueso» para el piloto español.

Sin embargo, el Toyota Celica GT-Four lo tenía casi todo a su favor en el momento de su homologación el 1 de mayo de 1988. Diversos ensayos en Holanda y Grecia y más de cinco mil kilómetros en tierras africanas habían permitido al ingeniero jefe, Karl-Heinz Goldstein, poner a punto suspensiones y transmisión. Pero nunca ha habido nada como la propia competición y esto lo sabía perfectamente Ove Andersson, responsable del Toyota Team Europa, a la hora de inscribir el nuevo modelo desarrollado por el equipo en una prueba tan específica como el Tour de Corse, desarrollada enteramente sobre asfalto, pero



era cuestión de aprender rápidamente.

Pronto quedó claro que las suspensiones eran demasiado suaves para las estrechas y viradas carreteras corsas, iniciándose con la rotura de motor en el vehículo de Juha Kankkunen una serie de averías mecánicas que probablemente le costaron una plaza de honor en Grecia y posteriormente un casi seguro triunfo en el rallye de los 1000 Lagos, tras un espectacular mano a mano con Markku Alen y su Lancia Delta Integrale. Las roturas de los motores, preparados en Japón, continuarían en el RAC de Inglaterra hasta la presente temporada, dada la necesidad de extraer hasta el más insignificante caballo a una planta motriz limitada por las dimensiones del intercambiador aire/agua de serie, a pesar de los trabajos realizados en el sistema de admisión desde Finlandia.

El problema de las transmisiones ha corrido de forma paralela. Hace un año, en Córcega, fue el mal mecanizado de un semieje en el vehículo de Eriksson, para pasar después por un incorrecto funcionamiento de la transmisión a causa de la extraña presencia de polvo en el fluido del sistema en Grecia y continuar con problemas en la caja de cambios en Finlandia donde Kankkunen debió sus-

TOYOTA CELICA GT-FOUR GRUPO A

LA ESPADA DE CARLOS SAINZ



tituirlos en dos ocasiones el primer día.

El problema del resquebrajamiento de los chasis ocurrido este año en el rallye Acrópolis se remonta a 1988 en idéntico lugar, así como la rotura de semiejes y suspensiones. La cura de adelgazamiento tan necesaria se ha llevado a cabo poco a poco, pasando de los 14 kilogramos de las dos piezas de un semieje en acero, a los 7,4 kilogramos del mismo elemento en titanio hasta los 3,9 kilogramos de un semieje en una sola pieza en fibra de carbono. Pero todo esto debe ser compensado con un seguimiento de cerca de su estado y correspondiente sustitución periódica como medida de precaución. Y esto no fue así, según pudieron comprobar en la prueba griega los «espías» de Lancia.

Todo esto ha llevado a los pilotos a arriesgar en exceso, conociendo Juha



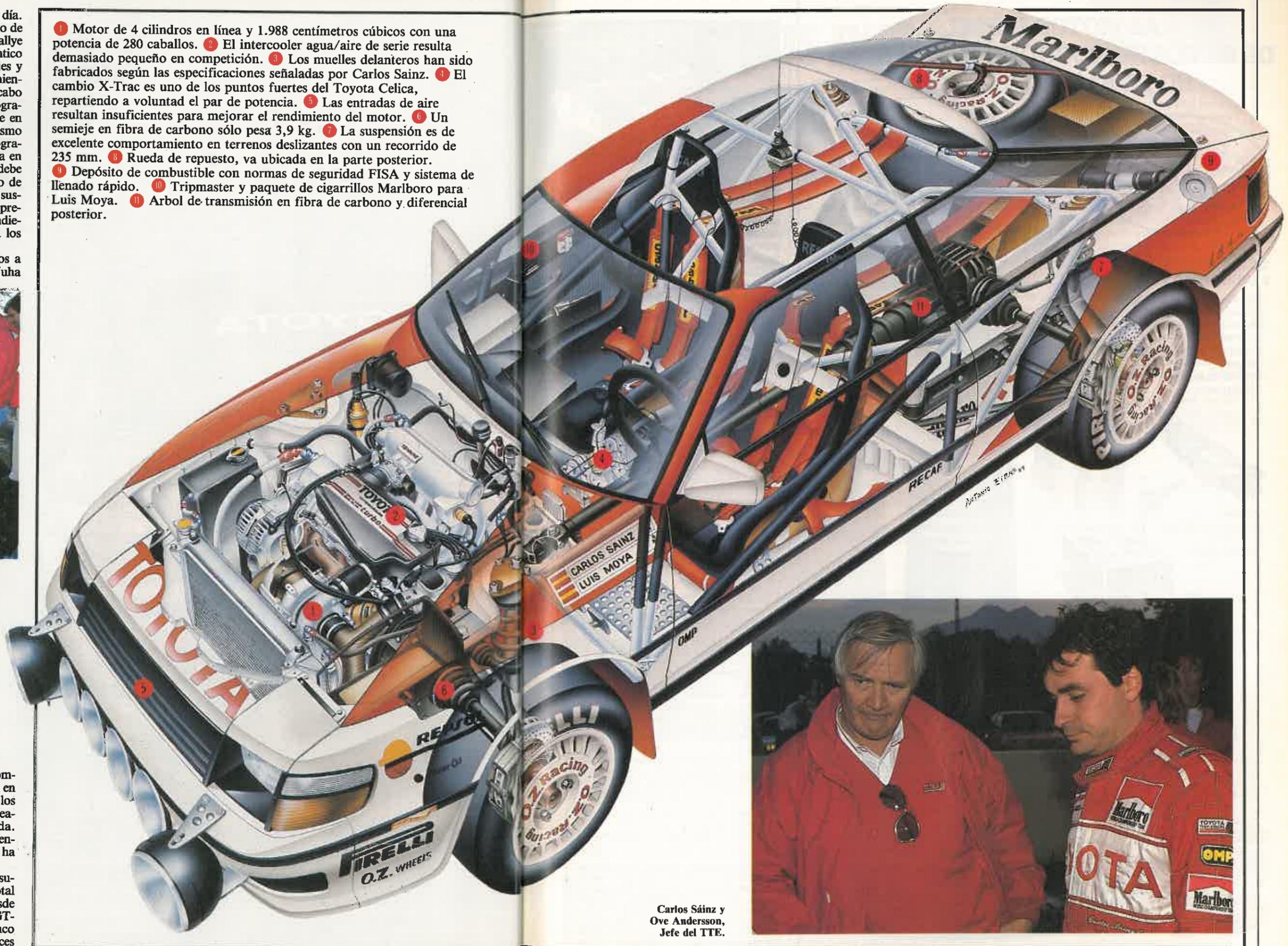
Los neumáticos del Toyota
Un quebradero de cabeza más

Kankkunen en el pasado rallye San Remo su primera salida de carretera en mucho tiempo. Algo comprensible en un último intento de dar alcance a los pilotos de Lancia a la espera de la tan ansiada fiabilidad mecánica que no parece haber llegado.

Queda también por hablar de los neumáticos. El entendimiento entre la casa de Milán y el Toyota Team Europa parece ser el mínimo para cumplir los acuerdos comerciales estando cantado el deseo de los hombres de Pirelli de dejar la competición en rallies al máximo nivel. Tampoco los ensayos de neumáticos han venido realizándose con la asiduidad deseada. Además, el nivel técnico de la competencia tanto en Montecarlo como Grecia ha sido más que evidente.

Todo lo anteriormente dicho se resume en unas pocas cifras: sobre un total de 25 participaciones a contar desde Córcega del 88, el Toyota Celica GT-Four sólo ha llegado a la meta en cinco ocasiones, abandonando en quince veces

- 1 Motor de 4 cilindros en línea y 1.988 centímetros cúbicos con una potencia de 280 caballos.
- 2 El intercooler agua/aire de serie resulta demasiado pequeño en competición.
- 3 Los muelles delanteros han sido fabricados según las especificaciones señaladas por Carlos Sainz.
- 4 El cambio X-Trac es uno de los puntos fuertes del Toyota Celica, repartiendo a voluntad el par de potencia.
- 5 Las entradas de aire resultan insuficientes para mejorar el rendimiento del motor.
- 6 Un semieje en fibra de carbono sólo pesa 3,9 kg.
- 7 La suspensión es de excelente comportamiento en terrenos deslizantes con un recorrido de 235 mm.
- 8 Rueda de repuesto, va ubicada en la parte posterior.
- 9 Depósito de combustible con normas de seguridad FISA y sistema de llenado rápido.
- 10 Tripmaster y paquete de cigarrillos Marlboro para Luis Moya.
- 11 Arbol de transmisión en fibra de carbono y diferencial posterior.



Carlos Sainz y
Ove Andersson,
Jefe del TTE.



AL MOTOR DIESEL
DE SU COCHE, FURGONETA O CAMION
NO LE BASTA EL GASOIL



DIESEL
FUEL TREATMENT
ADITIVO PARA GASOIL

**MEJOR COMBUSTION
RENDIMIENTO Y PROTECCION:**

- Mantiene limpios los inyectores.
- Dispersa el agua.
- Mejora la circulación del combustible y combate la congelación del gasoil.
- Evita la oxidación y la corrosión.

- Reduce los gases de escape y su efecto contaminante.



MEJORA EL ARRANQUE EN FRIO

Importado por
DYNAMIC, S.A.
Polígono Ind. Santa Rita
08755 Castellbisbal (Barcelona)
Teléfono: (93) 772 11 12
Fax: (93) 772 06 75



por avería mecánica y sumando sólo cinco salidas de carretera por parte de sus pilotos, un bagaje no demasiado brillante.

Ello debería haber dado pie a Ove Andersson, responsable del equipo, a cuidar más las preparaciones de sus vehículos y de reducir sus participaciones para poder garantizar una asistencia técnica adecuada. Inscribir cuatro vehículos en Montecarlo y Grecia sólo puede acabar, como los resultados de la prueba griega atestiguan, cuatro a cero, dada la dificultad de poner en solfa una torre de Babel como es el equipo de Colonia y de dotarle de los medios de asistencia necesarios. Todavía queda mucho trabajo por realizar en el seno del Toyota Team Europa y en el propio vehículo, el Celica GT-Four, que deberá cuando menos encontrar un pronto y mejor sustituto ya que la competencia ya ha dado a conocer sus cartas para la temporada de 1990 y mucho nos tememos que las cosas van a continuar más o menos igual. Y a nadie nos gustaría más que a nosotros el hecho de equivocarnos.

Esteban Delgado

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.988 c.c. (86x86 mm). N.º de válvulas/cilindro: 4. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza. Alimentación: Inyección electrónica y turbo con intercooler. Relación de compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 280 CV a 6.800 rpm. Par máximo: 32,5 mkg a 3.600 rpm.

TRANSMISION. Tracción: A las cuatro ruedas. Reparto de potencia entre ambos ejes variable automática o manualmente. Caja de cambios: Manual, de seis marchas.

SUSPENSION: Delantera, independiente, tipo McPherson, con amortiguadores Bilstein y barra estabilizadora.

FRENOS: Discos ventilados en las cuatro ruedas, sin servo.

NEUMATICOS: Pirelli, en tres medidas diferentes: 185/65x16, 195/65x16 y 230/610x16.

DIMENSIONES Y PESO: Longitud/anchura/altura: 4.365/1.700/1.300 mm. Vías delantera/trasera: 1.510/1.519. Distancia entre ejes: 2.525 mm. Peso: 1.100 kilos. Capacidad depósito de combustible: 80 litros.

PRESTACIONES: Velocidad máxima: De 160 a 240 km/h, en función del grupo. Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,0 seg.



«TENGO MIS DUDAS»

DESPUES de mi contrariedad en México, tanto por mi propio error en la elección de los neumáticos como por los malos consejos de mi equipo, tenía verdadera curiosidad por ver qué nos reservaban los organizadores de Phoenix, donde llegaba por primera vez la Fórmula 1.

Y la verdad es que no fue ninguna decepción. El trazado no es demasiado interesante, pero hay que destacar los esfuerzos de la ciudad de Phoenix para lograr que esta empresa fuera viable, práctica e incluso simpática. Nada que ver con Detroit, donde, tal vez lo recuerden, no se nos ahorró ninguna di-

había hecho con el circuito. Otra cosa que me preocupaba era la fiabilidad de McLaren. Las transmisiones y la caja de cambios iban a ser sometidas a una dura prueba.

La jornada del sábado fue mucho más movida. Una hora después de iniciados los entrenamientos, golpeé violentamente contra el muro. Sucedió en una curva a izquierdas, de doble radio, poco antes de los boxes, la más larga de todo el circuito. El coche quedó irremediabilmente dañado y los músculos de la espalda se resintieron del impacto.

La carrocería de repuesto se había devuelto a Europa, por lo que no quedaba más remedio que reparar mi coche en Hércules, no lejos de Phoenix. Mientras tanto, utilicé el muleto, que para esta carrera estaba adjudicado a Senna. El sábado por la tarde en las calificaciones realicé un trompo. Pese a ello, marqué mi mejor tiempo, detrás de Senna, en la parrilla de salida.



Tuve la oportunidad de comprobar que el coche tenía un motor excelente, lo que no me había ocurrido en la carrera anterior de México. ¿Se mantendría esta excelencia durante toda la carrera? Me hacía también otras tres preguntas. Los frenos habían perdido mucha eficacia y fueron la causa del trompo ya relatado. La elección de los neumáticos era un tema muy problemático, ya que nin-

guno sabíamos cómo iba a comportarse el nuevo asfalto. Lo lógico era montar neumáticos duros, ya que la temperatura ambiente era muy elevada, pero si el circuito se degradaba, estos neumáticos no serían los adecuados; y, por último, había que contar con la preparación física. Una carrera de dos horas bajo cuarenta grados a la sombra, y en una pista incómoda, iba a ser muy fatigosa, y yo no me encontraba en las mejores condiciones físicas. El «warm-up» no me aportó ninguna respuesta, los frenos parecían eficaces, se habían modificado algunos detalles, pero no pude comprobar los resultados, no ha-

AUNQUE estaba preocupado por las decisiones que tengo que tomar para asegurar mi futuro, me dediqué intensamente a mi trabajo desde el primer minuto de las pruebas del viernes por la mañana. Había decidido ablandar las suspensiones, aunque no tenía ninguna referencia; el resultado me dio la razón, porque al final de la primera sesión de entrenamientos libres ya me

bía tenido tiempo, ya que tuve que pararme mucho tiempo en mi box porque se había trabado el pedal del acelerador. Cuando quise hacer una serie de vueltas rápidas y probar los frenos, Nannini golpeó contra el muro de los boxes y, con bandera amarilla, el «warm-up» terminó al ralentí.

La carrera no fue especialmente interesante; al menos en mi opinión personal. Pero se saldó bien porque ha supuesto mi trigésimo sexta victoria en un Grand Prix, lo que no es nada desdeñable. También ha sido mi primer triunfo en Estados Unidos. Hice una excelente salida, mejor incluso que la de Senna, pero en plena aceleración un bache hizo saltar al coche, perdiendo aceleración, y Senna me pasó sin problemas. A la llegada todo el mundo me preguntó por este adelantamiento y tuve que tranquilizarlos: tenía un motor excelente, tan bueno como el de mi compañero de equipo.

Desde la primera vuelta me instalé tras Senna, pero pronto tuve que levantar el pie, porque las temperaturas del agua y aceite estaban al máximo.

SIN embargo, mantenía la confianza, estaba seguro de haber hecho una buena elección de neumáticos (cuatro «B», mientras que Senna había puesto dos «B» en el lado derecho y dos «C» en el lado izquierdo) y esperaba que la segunda parte de la carrera me resultaría ventajosa, pero transcurrida apenas la cuarta parte del total de la carrera, pude notar que la distancia con Senna disminuía rápidamente. Adelantarlo no fue más que un juego de niños, me hizo incluso una señal lo que le agradezco; inicié, entonces, una larga carrera en solitario.

Más tarde, durante la rueda de prensa, me preguntaron si esta victoria cambiaba las cosas; respondí que habría preferido ganarle a Senna normalmente y no por sus problemas, pero esto no cambia en absoluto la decisión sobre mi futuro: más incierto que nunca.

Alain Prost

Marlboro



INDIANAPOLIS: GRANDES GOLPES POR UN MILLON DE DOLARES

La prueba más espectacular del automovilismo americano, las 500 Millas de Indianápolis, ha hecho honor a su fama: choques espectaculares, accidentes increíbles, lucha despiadada hasta el final y un vencedor, el fabuloso Emerson Fittipaldi, han dado el sabor más intenso a una carrera capaz de atraer en su última edición a más de un cuarto de millón de espectadores, una competición que ha puesto más de un millón de dólares, más de ciento veinticinco millones de pesetas, en las manos del piloto brasileño, dos veces campeón del mundo de Fórmula 1.

El circuito oval de Indianápolis ha sido testigo, una vez más, de la mejor fiesta del motor, de una fiesta que ha contado con la presencia del propio vicepresidente de los Estados Unidos, Dan Quayle, que siguió la prueba junto a su familia desde una suite blindada, a prueba de bombas.

Dos pilotos, Kevin Cogan y Al Unser Jr., tuvieron que hacer frente a explosiones más violentas, tuvieron que hacer frente a unos choques secos, desgarradores, contra el muro de protección cuando rodaban a velocidades superiores a los trescientos por hora.

Sus golpes fueron bastante más violentos que el choque experimentado por Gerhard Berger en Imola duran-



Los restos del coche de Kevin Cogan han detenido ya su carrera incontrolada. El piloto americano está todavía dentro de su coche, como puede verse en la parte superior. Pese a la espectacularidad del golpe, no ha habido que lamentar ninguna desgracia.

Al Unser Junior pierde el control de su Lola y sale disparado hacia el muro de protección. El monoplaza viajaba en esos momentos a más de trescientos por hora. Fittipaldi se mantiene en la trayectoria después de pelearse con el volante de su Penske.



te el último Gran Premio de San Marino, pero se saldaron, en ambos casos, sin lesiones, sin daños para ninguno de los dos pilotos.

Kevin Cogan, el primero de los accidentados, desintegró su March 88 C a la tercera vuelta, tras una colisión violentísima contra la pared que bordea la pista, su coche rebotó y siguió su carrera descontrolada para chocar de nuevo con el muro que separa los boxes del anillo de velocidad. Cogan se bajó de los «restos» por su propio pie, conmocionado por la violencia del impacto, blanco de pánico ante la magnitud del destrozo, pero íntegro, sin la menor fractura.

El accidente de Al Unser Junior, el menor de una dinastía de vencedores, fue aún más sobrecogedor. Unser y Fittipaldi estaban en plena lucha por la primera posición cuando sus monoplazas se engancharon a cinco vueltas del final. El Lola T 8900 azul y blanco de Al Unser salió despedido hacia la parte superior del peralte, tras golpear la rueda trasera derecha del Penske PC-18 Marlboro, pilotado por Fittipaldi, con la rueda delantera izquierda de su monoplaza. El joven americano no fue capaz de controlar el «latigazo» de su Lola, mientras que el piloto brasileño debió luchar duro para que su Penske no perdiera la trayectoria. Los dos contendientes rodaban en ese instante a más de 310 por hora, y la victoria, la lluvia de millones, estaba al alcance de sus manos.

La carrera se decidió en ese lance, y el campeón de Fórmula 1, el precursor de ese «monstruo» de la naturaleza llamado Ayrton Senna, cumplió los sueños de su infancia al imponerse en la clásica mejor pagada del mundo.

Los fajos de dólares rodearon al binomio triunfal. El campeón del mundo de Fórmula 1 en 1972 y 1974 mostró sus dotes intactas a los cuarenta y tres años, una edad en la que otros pilotos han tomado ya el camino del retiro. El «ratón» ha clavado sus dientes en el pastel más delicioso.

Angel Marco

MINARDI M 189

LA MODESTA ESPERANZA

Dibujos: **Giorgio Piola**

Texto: **Gigi Corbetta**

DESPUES de un sinfín de malos tragos causados por el monoplaza M188, diseñado por Giacomo Caliri, en el seno de la escudería Minardi ha llegado un cierto aire de modernismo, firmado por Nigel Copperthwaite.

El M189 es su primer proyecto en sentido absoluto, ya que hasta la fecha

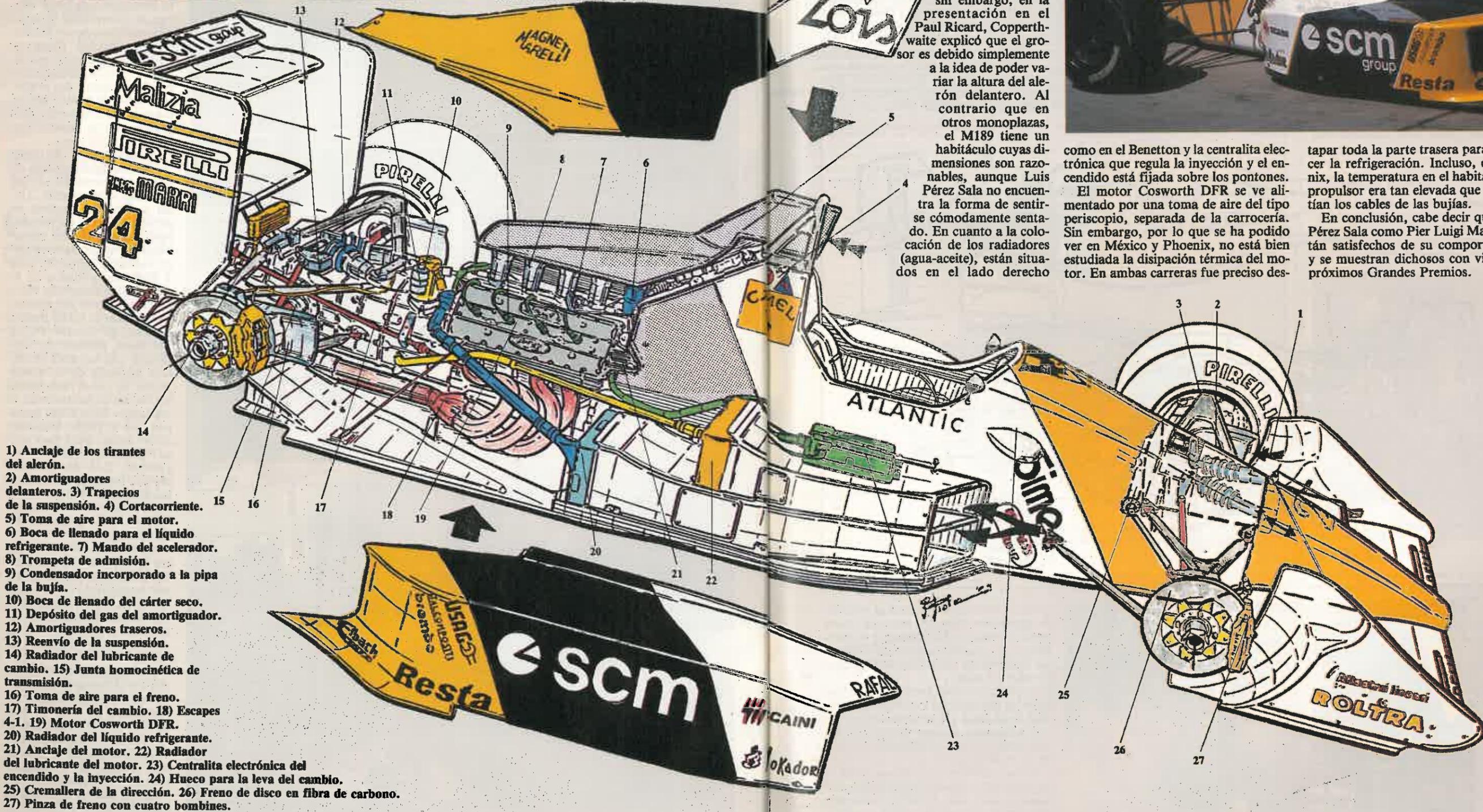
nunca antes había diseñado un fórmula 1. El M189 es un coche de corte clásico, sin soluciones revolucionarias ni secretos. Por razones económicas, Copperthwaite ha conservado la suspensión modelo anterior, con la única modificación de la colocación de los amortiguadores anteriores en relación con el nuevo chasis. En la parte delantera, llama la atención el grosor del morro; sin embargo, en la presentación en el Paul Ricard, Copperthwaite explicó que el grosor es debido simplemente a la idea de poder variar la altura del alerón delantero. Al contrario que en otros monoplazas, el M189 tiene un habitáculo cuyas dimensiones son razonables, aunque Luis Pérez Sala no encuentra la forma de sentirse cómodamente sentado. En cuanto a la colocación de los radiadores (agua-aceite), están situados en el lado derecho



como en el Benetton y la centralita electrónica que regula la inyección y el encendido está fijada sobre los pontones. El motor Cosworth DFR se ve alimentado por una toma de aire del tipo periscopio, separada de la carrocería. Sin embargo, por lo que se ha podido ver en México y Phoenix, no está bien estudiada la disipación térmica del motor. En ambas carreras fue preciso des-

tapar toda la parte trasera para favorecer la refrigeración. Incluso, en Phoenix, la temperatura en el habitáculo del propulsor era tan elevada que se derretían los cables de las bujías.

En conclusión, cabe decir que, tanto Pérez Sala como Pier Luigi Martini, están satisfechos de su comportamiento y se muestran dichosos con vista a los próximos Grandes Premios.



- 1) Anclaje de los tirantes del alerón.
- 2) Amortiguadores delanteros. 3) Trapecios de la suspensión. 4) Cortacorriente.
- 5) Toma de aire para el motor.
- 6) Boca de llenado para el líquido refrigerante. 7) Mando del acelerador.
- 8) Trompeta de admisión.
- 9) Condensador incorporado a la pipa de la bujía.
- 10) Boca de llenado del cárter seco.
- 11) Depósito del gas del amortiguador.
- 12) Amortiguadores traseros.
- 13) Reenvío de la suspensión.
- 14) Radiador del lubricante de cambio. 15) Junta homocinética de transmisión.
- 16) Toma de aire para el freno.
- 17) Timonería del cambio. 18) Escapes 4-1. 19) Motor Cosworth DFR.
- 20) Radiador del líquido refrigerante.
- 21) Anclaje del motor. 22) Radiador del lubricante del motor. 23) Centralita electrónica del encendido y la inyección. 24) Hueco para la leva del cambio.
- 25) Cremallera de la dirección. 26) Freno de disco en fibra de carbono.
- 27) Pinza de freno con cuatro bombines.

FERRARI 640

LOS RETOQUES DE BARNARD

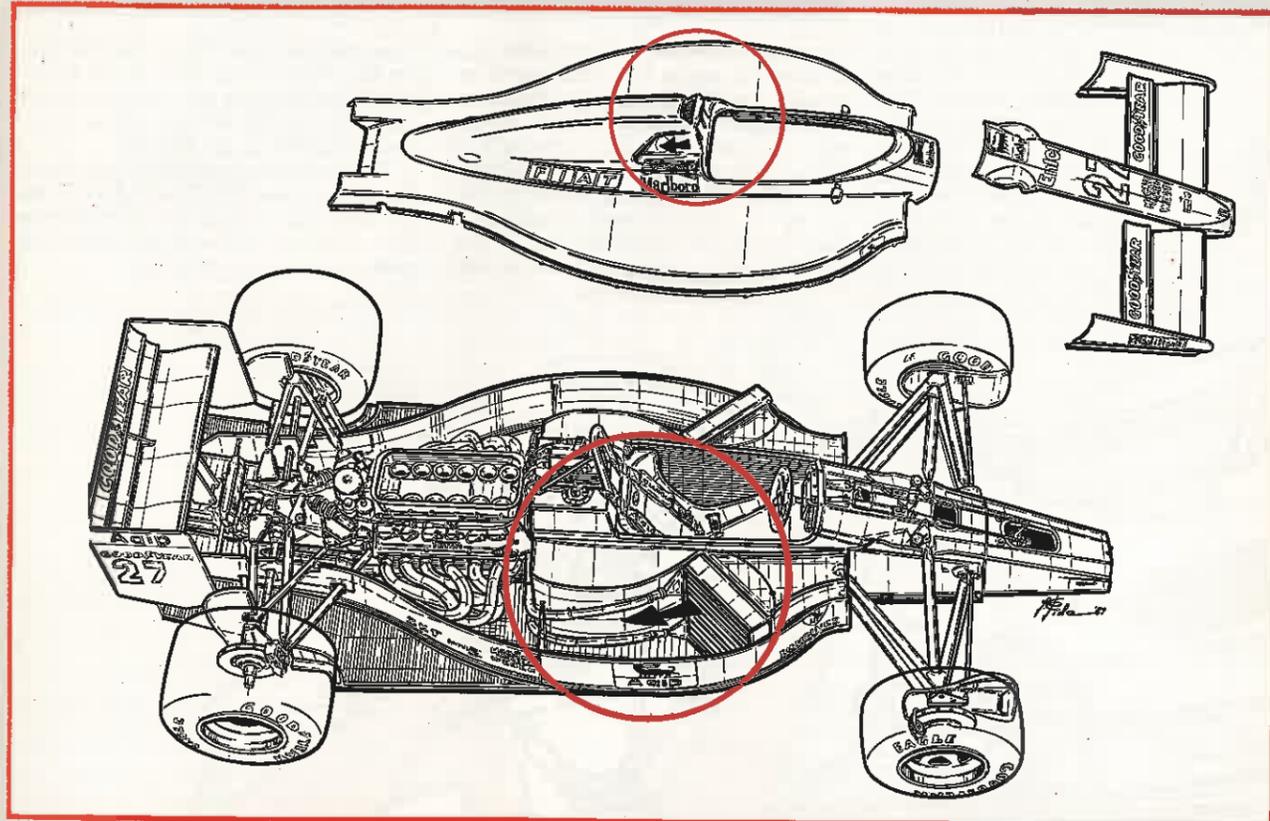
Al parecer, uno de los puntos críticos del Ferrari 640 era la toma de aire para la respiración del motor. En un principio, John Barnard eligió dos tomas de aire laterales con el fin de reducir al máximo las turbulencias aerodinámicas sobre el alerón trasero. Sin embargo, por las dos hendiduras exis-



tentes a los lados de la zona piramidal a las espaldas del piloto, no entraba la cantidad de aire suficiente para que el propulsor diera el máximo de sus posibilidades.

Por esta razón, Barnard modificó el sistema, adoptando el tradicional en forma de periscopio que utilizan todos los monoplazas a excepción del Benetton.

Esta modificación ha dado lugar a una nueva barra antivuelco unos cuantos centímetros más alta y también más estrecha y reforzada con dos travesaños en la parte interior central. Al contrario de lo que ocurre con otros coches, en el Ferrari 640 la toma de aire no está separada de la carrocería, sino que forma parte de la estructura y se cierra sobre las tomas de aire de los ci-

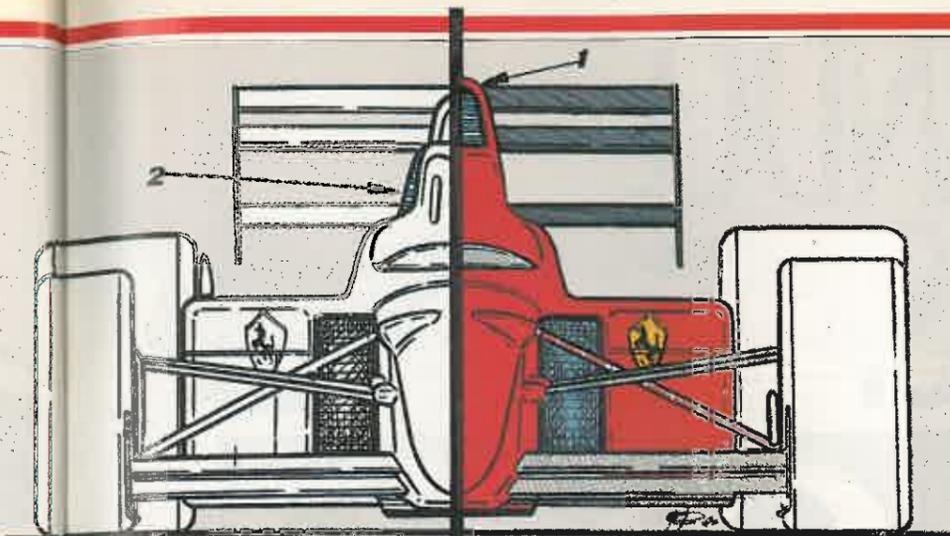


Gerhard Berger y el ingeniero Barnard, preocupados por el rendimiento del Ferrari.

lindros cuando ésta se ciñe al resto de la carrocería. Por otra parte, la nueva toma de aire ha forzosamente aumentado unos quince centímetros la altura de la carrocería en la zona de las tomas de aire del motor.

A partir del Gran Premio de San Marino, el depósito del combustible tiene más capacidad y los intercambiadores del lubricante se han situado en los pontones, en lugar de estar en el medio de la V de los cilindros.

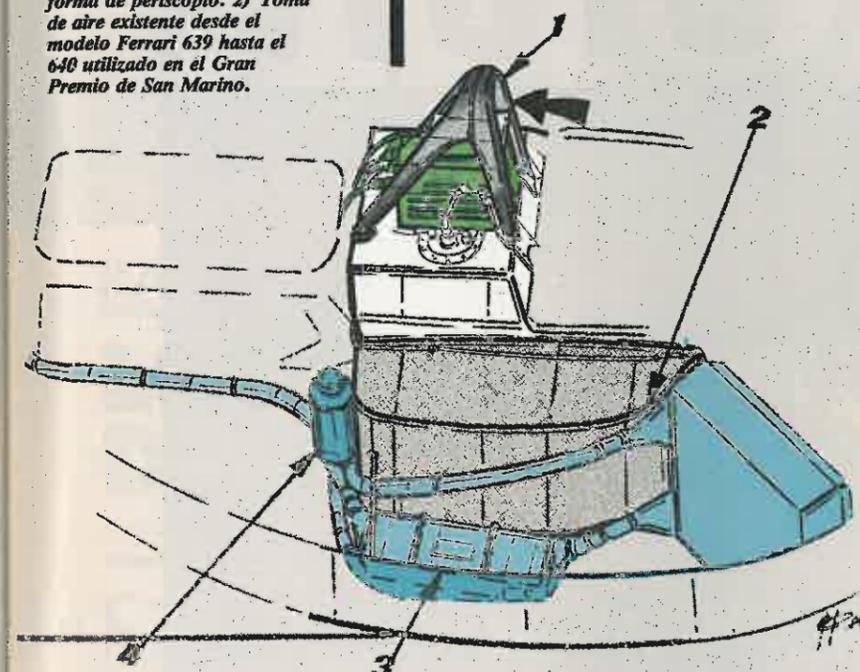
Otra modificación aportada al 640 es un depósito adicional del líquido refrigerante destinado al motor, colocado por detrás del depósito de la gasolina.



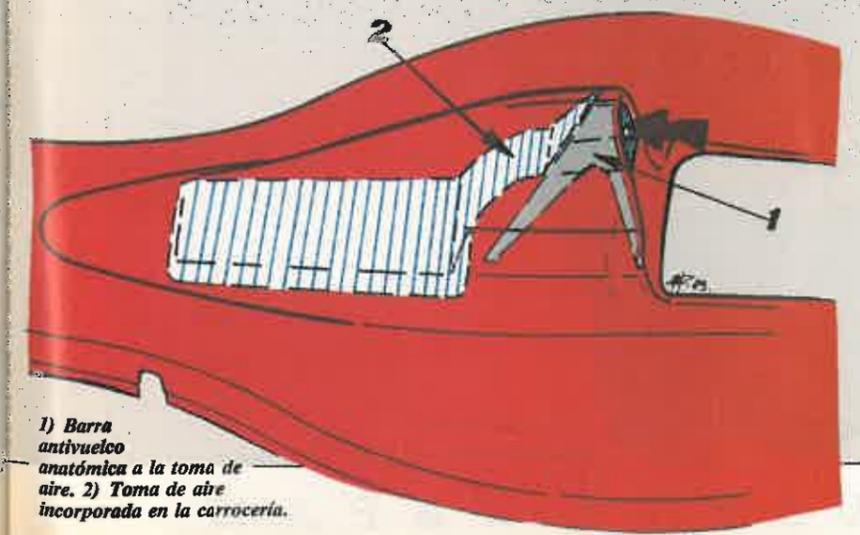
640 IMOLA

640 MEXICO

1) Nueva toma de aire con forma de periscopio. 2) Toma de aire existente desde el modelo Ferrari 639 hasta el 640 utilizado en el Gran Premio de San Marino.



1) Nuevo arco antivuelco. 2) Depósito de la gasolina con más capacidad. 3) Actual colocación de los intercambiadores. 4) Depósito adicional del líquido refrigerante destinado al motor.



1) Barra antivuelco anatómica a la toma de aire. 2) Toma de aire incorporada en la carrocería.

¿SEXTA MARCHA EN UN COCHE?

Se está oyendo hablar mucho últimamente de SLICK 50 «LA SEXTA MARCHA DE TU MOTOR». El slogan es sugerente y atractivo, pues todos entendemos lo que puede significar una sexta marcha en un coche y las connotaciones y mejoras que conlleva.

¿MOTORES TEFLONIZADOS?

¿Qué es SLICK 50? SLICK 50 es un preparado a base de P.T.F.E. (Politetrafluoretileno) Activado que aplicado de una forma muy sencilla (simplemente al cambiar el aceite) transforma las superficies metálicas, que están sujetas a una alta fricción y desgaste, en superficies teflonizadas. De esta forma el funcionamiento del motor es mucho más suave, al reducirse enormemente la fricción, y por tanto alarga la vida de las piezas de dicho motor. El P.T.F.E. viene recogido en el Libro de los Récords «Guinness» que lo cataloga como el producto con más bajo coeficiente de fricción conocido en el mundo.

¿REALMENTE FUNCIONA?

Todos estos beneficios que proclama el fabricante están respaldados por pruebas de Organismos e Institutos Nacionales y Extranjeros, entre los que destaca el de mayor prestigio en la C.E.E., el TUV de Alemania.



¿CUANTO DURA?

Todo esto es muy interesante, pero lo más sorprendente es que estos beneficios que aporta SLICK 50 duran mucho tiempo. Es suficiente una única aplicación normalmente en la vida de un motor, ya que las pruebas realizadas así lo testifican, una aplicación es suficiente para más de 100.000 kms.

No cabe la menor duda de que SLICK 50 no es un producto más en el mercado, sino que aporta unas ventajas únicas. SLICK 50 es un producto totalmente acreditado en el mundo del motor, siendo único en su género.

DISTINTOS PREPARADOS

Todas las ventajas y garantías de SLICK 50 son válidas para las distintas presentaciones de este producto: Para motores de 4 tiempos, dos tiempos, cajas de cambios y diferenciales.

Queda pues justificado con creces el slogan de SLICK 50 «LA SEXTA MARCHA».

SUPERANDO MARCAS.

RACER



Servicio técnico
garantizado en toda España.

RELOJ · QUARTZ · JAPAN



Bruno Saby logra su segunda victoria consecutiva en el campeonato francés conduciendo el Lancia Delta Integrale.

RALLYE GARRIGUES

LOUBET, CAMINO DE EUROPA

Enviado especial
Esteban Delgado

CON su segunda posición en el Rallye Garrigues, cuarta prueba del Campeonato de Europa de máximo

CLASIFICACIONES	
1.º	Saby-Grataloup (Lancia Delta Integrale), 6 horas, 8 minutos, 14 segundos.
2.º	Loubet-Andrie (Lancia Delta Integrale), a 39".
3.º	Chatriot-Perin (BMW M3), a 2'35".
4.º	Baroni-Rouseau (Ford Sierra Cosworth), a 9'56".
5.º	Delecour-Tilber (Peugeot 309 GTI), a 17'09".
6.º	Vincent-Huret (BMW M3), a 28'29".
7.º	Touren-Neyron (Peugeot 205 GTI), a 30'59".
8.º	Ivens-Croquesel (Peugeot 205 Rallye), a 35'08".
9.º	Orelle-Thimonier (R-5 GT Turbo), a 37'7".
10.º	Bourion-Palagi (VW Golf GTI 16V), a 40'57".

CLASIFICACION EUROPEO DE RALLYES:	
1.º	Loubet, 1.000 puntos.
2.º	Droogmans, 700.
3.º	Cerrato, 600.
4.º	Liatti, 480.
5.º	Saby, 400.
6.º	Tabaton, 375.
7.º	Chatriot, 340.
8.º	Vanderwauwer, 210.
9.º	Puras, Noberasco, Ferjanz y K. Eriksson, 200.

coeficiente, el piloto corso Yves Loubet vuelve a encabezar de nuevo la clasificación, en cerrada lucha con el piloto belga Robert Droogmans y su Ford Sierra Cosworth.

Ambos protagonistas se sumaban de esta forma al duelo similar que vienen manteniendo Bruno Saby y su Lancia Delta Integrale con los hombres del equipo BMW-Prodrive, François Chatriot y Bernard Beguin. El piloto de Grenoble no daba opción ni a sus rivales ni a los hombres del Europeo, imponiéndose desde el primer tramo a un Loubet que, sobre un vehículo similar, se quejaba de problemas de frenos, y en especial el de mano, que le había obligado a tomar rectos diversos virajes en los dos primeros tramos de la competición.

Entre los pilotos de BMW, Beguin rompía la caja de cambios de su M3, viéndose obligado a montar una de cinco relaciones, antes de salirse de la carretera; mientras que Chatriot se alzaba hasta la segunda plaza a pesar de verse penalizado por las relaciones de cambio en la salida de los virajes cerrados, cediendo únicamente cuando la lluvia volvió a jugarle una mala pasa-



Ventaja para Loubet frente a Droogmans. El belga no tuvo demasiada fortuna.



da como en Córcega. Por su parte, Robert Droogmans se mantenía en la cuarta posición, sin arriesgar, dado su stock limitado de neumáticos, perdiendo dos minutos respecto a Saby a raíz de la ruptura del turbo, pero controlando al francés Cesar Baroni con un vehículo similar. Desafortunadamente, a tres tramos del final se incendiaba su Sierra Cosworth a raíz de una fuga de aceite, quedando completamente destruido, comprometiendo seriamente sus aspiraciones al Europeo. ■

GRAN AUTO 16

AÑO 1 • NÚM. 4 • JUNIO 1989 • 475 PÁGS.

RETRATOS DE SALÓN

PRUEBAS
Lamborghini
Countach
y Daimler 3.6

ESCRIBEN
Juan Benet
y Rafael
Alberti

COCHES DE SALÓN

Disfrute en el número 4 de Gran Auto 16 con las mejores fotos de los coches presentados en el Salón de Barcelona. Los más modernos, los más innovadores, los más espectaculares. Y las pruebas del Lamborghini Countach 25 Aniversario y del Daimler 3.6, los artículos de Rafael Alberti y Juan Benet, todo sobre la nueva moto BMW K1 y la personalidad de los genios como Enzo Ferrari y Soichiro Honda. Disfrute de todos estos temas en el último número de Gran Auto 16. La revista de coches... con clase.

G.P. DE YUGOSLAVIA

LA LEY DEL MAS FUERTE

Enviado especial
J. L. Aznar

CON su cuarta victoria consecutiva y la quinta que consigue esta temporada, Sito Pons ha demostrado una vez más quien manda en la categoría del cuarto de li-

tro. La victoria no fue fácil, pero antes de que terminase ya se conocía el nombre del vencedor. Como siete días antes en Austria, el piloto de Honda Campsa ha hecho una demostración de poder: pole-position y victoria. En 80 centímetros cúbicos victoria de Oertl en la Krauser oficial, mientras que el se-

gundo puesto de «Champi» Herrerós le coloca líder, aunque la decepción se llama Torrontegui puesto que una avería le apartó de una segunda plaza y de una victoria probable. Para finalizar, en 500 se impuso Schwantz a Rainey y Lawson. Tres Krauser ocupaban las tres pri-



RIJEKA DESDE EL BOX

- **Sito Pons** estuvo inspeccionando los trabajos en el circuito de Spa. Todavía no están terminados, pero han prometido completarlos a tiempo. Por el contrario, parece que no van a efectuarse las modificaciones requeridas en Suecia, con lo que podría no celebrarse ese Gran Premio.
- **Stephan Dorflinger** rompió su mejor motor en la tercera tanda de entrenamientos: sus mecánicos no habían puesto agua en el radiador.
- En Assen reaparecerá **Carlos Lavado**. Pilotará una **Aprilia**, la que era de Barchitta, del equipo Rudy Project, cuyo propietario, **Rudy Barbazza**, es viejo amigo de Johnny Ceccotto, que de este modo ha echado una mano a su compatriota.
- A **Cardús** se le desprendió un trozo de banda de rodadura de su neumático en los entrenamientos. A Carlos, el doctor Costa le trata con **acupuntura** para evitar la **tendinitis**.
- En la reunión del **IRTA** se habló, entre otras cosas, del posible **cambio de reglamentación** de la máxima categoría. Se admitirían motos de dos cilindros con menos peso que las motos actuales.
- La pista de **Rijeka** ha sido **mejorada** en sus instalaciones para este Gran Premio. En algunos lugares se ha retirado más atrás el guarda raíl y se han ampliado las escapatorias. Los periodistas hemos estrenado una sala de prensa con aire acondicionado.
- El **chasis** de la moto de **Garriga** ha sido **reforzado** por su equipo con el visto bueno de Japón. El piloto se encontraba muy satisfecho con ello: «Por fin vuelvo a pilotar a gusto.»
- **Miralles** participaba con una moto nueva, pero se le trajo una de Aspar en la que el piloto de Albarque no se encontró cómodo.



Garriga no consigue coger el tren a un Mundial que entra en su fase decisiva. El catalán continúa realizando carreras sin ritmo

meras posiciones de salida en la carrera de 80 c.c., pero en la primera frenada era «Champi» Herreros el que encabezaba la larga fila de pilotos. Pegados tras él, Nikolov, «Pitufo» Alvarez y Herri Torrontegui le disputaban el liderato, al tiempo que los dos oficiales de Krauser, Dorflinger y Oettl, arrancaban mal y se encontraban en decimosexta y decimotercera posición, respectivamente. En cabeza, pronto la lucha se planteó como un mano a mano entre «Champi» y Torrontegui, seguidos por «Pitufo», pero entre tanto Oettl estaba remontando a ritmo de carga. Tanto es así que a un giro de cumplirse la mitad de carrera se colocaba en cabeza, sin que los dos españoles pudiesen ofrecer resistencia. Dos giros más tarde «Pitufo» Alvarez se salía, y si bien era trasladado al hospital con un traumatismo craneal, el joven andaluz se recuperaba rápidamente, pero debía quedar ingresado en observación durante 24 horas. En cabeza, la emoción estaba por el segundo puesto, ya que Herreros y Torrontegui luchaban denodadamente, aunque giro a giro el vasco lograba cierta ventaja sobre el piloto de Derbi que prefería no arriesgar.

Tras ellos estaban ascendiendo posiciones Miralles y Dorflinger, pero era el suizo el más veloz y se imponía al ex campeón de Europa de la especialidad. Cuando todo parecía decidido, saltó la sorpresa: Herri Torrontegui llegaba al ralenti cuando faltaban cuatro vueltas para el final. La moto había enmudecido y el piloto en lugar de entrar en boxes se detenía junto al muro en el que se encuentran los señalizadores. Desde allí le pasaban una batería y al no poder sujetarla convenientemente en su alojamiento por culpa de los guantes, raudo saltaba su mecánico «Peru» para hacerlo. Ello implicaba la descalificación y, aunque Torrontegui reemprendía la marcha y lograba entrar en octava posición, el esfuerzo era baldío. El hasta entonces líder del Mundial estaba decepcionado: «Pensaba poder pasarlo al final de la carrera...», suspiraba. Así pues, era Oettl el primero en cruzar bajo la bandera a cuadros con «Champi» segundo, que de este modo se aupó a la primera posición del Campeonato con un exiguo margen de tres puntos sobre Oettl, cuatro sobre Dorflinger, que completaba el podio, y ocho sobre Torrontegui. Cuarto era

Un error casi infantil fue la causa de la descalificación de Torrontegui. El vasco ha perdido el liderazo del Campeonato y ha quedado relegado a la cuarta plaza. Oettl se ha convertido en el único rival con posibilidades de arrebatarse el título a «Champi».



En esta ocasión Cardús no pudo con Ruggia y se tuvo que conformar con la sexta plaza.



La inteligencia de Sito le dio un nuevo triunfo. El piloto de Honda está demostrando una agresividad desconocida

Miralles, tras una carrera de recuperación por culpa de la mala salida. Ahora, con la apretada situación en la tabla clasificatoria, las dos carreras que restan por disputar en esta categoría prometen ser de infarto.

Por tercera vez en su carrera deportiva Sito Pons lograba el mejor tiempo en los entrenamientos, y eso lo conseguía en la segunda sesión del primer día. Su superioridad era manifiesta y cabe atribuirle a varios factores: el primero, su estado actual de forma, de pi-

lotaje y, por qué no, de moral. Por otra parte, no cabe duda de que su Honda es la más competitiva de la parrilla de salida, y por fin, su equipo es el que más trabaja: por dos veces habían venido al circuito de Rijeka para efectuar ensayos privados.

En la salida, como ya es costumbre en la categoría, se formaba pronto un grupo de escapados. Lo componían Roth, Sito, Cornú, Bradl, Reggiani, De Radigues y Cadalora, mientras que algo más atrás venía Cardús, quien por

una vez no efectuaba una buena salida. Peor le iban las cosas a Garriga, el cual, encajonado por varios pilotos, se veía relegado a la cola del pelotón, mientras que por el contrario al que le habían salido bien las cosas en la arrancada era a Amatriain, quien había pasado en séptima posición en el primer giro, aunque en el octavo se iba por los suelos al ser molestado por Zeleleberg cuando se encontraba en undécimo lugar. El grupo de cabeza pronto se iría desmembrando. La primera baja era Reggiani al sufrir una caída en la sexta vuelta, tres antes de que Bradl se llevara por delante a Cadalora, mientras que en la siguiente De Radigues entraba en boxes. Así, la victoria se jugaría entre tres: Roth, Sito y Cornú, mientras que más atrás se encontraba Ruggia que había dado cuenta de Cardús, cuyo amor-



Pese a los años, Cornú sigue estando en la brecha. Con su tercer puesto, el suizo ha subido posiciones en la clasificación

tiguador trasero tenía un comportamiento irregular. También remontaba Garriga, por fin satisfecho de su chasis, aunque no del motor que, aparte de estar falto de potencia, fallaba en los últimos giros, aunque a ocho del final lograba pasar a Cardús.

Toda la emoción estaba en la cabeza, en el terceto de Hondas que habían dejado atrás a todos los demás participantes. De los tres era Roth y Sito quienes se disputaban la primera plaza, mientras que Cornú se mantenía a la

¡Qué Bofetadas!

5



video racing

RESUMEN MUNDIAL



RESUMEN MUNDIAL RALLYES 88

- COSTA DE MARFIL-MANX-CHIPRE-88 5.950
- SAN REMO-RAC-88 5.950
- RESUMEN MUNDIAL F-1-88 5.950
- RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88 4.950
- MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 c.c. 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c. 4.950
- BOFETADAS 5 5.950

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

TELEF.:

ENVIAR A: VIDEO RACING

APARTADO

2119

28080 MADRID

TELEF.:

(91) 457 05 53. FAX: 457 06 00



La categoría reina volvió a concentrar la atención de los espectadores. El esperado duelo Rainey-Schwantz tuvo como vencedor al piloto de Suzuki, que, aunque no tiene posibilidades cara al título, continúa ganando carreras.

expectativa tras ellos. Sito en algunas ocasiones se colocó líder, pero al no poder escaparse de Roth, estudiaba los puntos flacos de éste y planeaba su estrategia para vencer en el último giro. Todo pudo, sin embargo, venirse al traste cuando a dos vueltas del final doblaron a Matteoni. Este, suponemos que involuntariamente, dejaba pasar a Roth, pero taponaba al español, que perdía unos dos segundos con respecto al germano. Ahí el español sacó todo su genio, y en un último giro magistral dio caza a Roth. Una vez hecho esto, ejecutó su última jugada. Pegado al colín amarillo de la Honda de Roth, aprovechó su rebufo y agazapado tras él esperó al viraje de entrada en meta. En el último instante la Honda azul dejaba la estela de la moto de Roth y entraba vencedor. «La última vuelta ha sido muy difícil —decía—. Creí que no podría alcanzarle y me la he tenido que jugar, porque sabía que si salía de su rebufo lo pasaba.» Respecto al Mundial, el vencedor sigue cauteloso pese a los 48 puntos con que aventajaba a Ruggia.

Con Garriga quinto y Cardús sexto se completaba el resultado de los españoles, mientras que la mala suerte persigue a Puig.

En 500, la lucha por la primera posición también fue entre tres. En principio Rainey se destacaba en cabeza, pero enseguida se le pegaban Lawson y Schwantz. En el decimocuarto giro Lawson tomaba la cabeza de la prueba, pero uno más tarde una excursión por la hierba le relegaba a la tercera plaza, mientras que en la confusión

Schwantz adelantaba a Rainey. Ya estaba la carrera decidida, aunque sólo al final, y a causa de los doblados, Schwantz lograba una ligera ventaja sobre el pupilo de Roberts. Cuarto era Magee tras cazar a Sarron, que precedía a Doohan y Mamola y que lograba su mejor resultado de la temporada. ■

CLASIFICACIONES

- 80 c.c.: 1.º Peter Oettl (Krauser), 37-43-794. 2.º Herreros (Derbi), a 13 seg. 444. 3.º Stefan Doerflinger, a 27 seg. 690. 4.º Julián Miralles (Derbi), a 39 seg. 701. 5.º B. Nikolov (Krauser), a 43 seg. 801.
- 250 c.c.: 1.º S. Pons (Honda), 40-37-119. 2.º R. Roth (Honda), a 151 décimas. 3.º Jacques Cornú (Honda), a 1 seg. 520. 4.º J. F. Ruggia (Yamaha), a 22 seg. 774. 5.º Juan Garriga (Yamaha), a 36 seg. 076.
- 500 c.c.: 1.º Kevin Schwantz (Suzuki), 45. 10. 967. 2.º Wayne Rainey (Yamaha), a 1 seg. 192. 3.º Eddie Lawson (Honda), a 15 seg. 670. 4.º Kevin Magee (Yamaha), a 41 seg. 545. 5.º Christian Sarron (Yamaha), a 41 seg. 673.

ASI VA EL MUNDIAL

- 80 c.c.: 1.º M. Herreros, 58 puntos. 2.º P. Oettl, 55 puntos. 3.º S. Doerflinger, 54 puntos. 4.º H. Torrontegui, 50 puntos. 5.º G. Gnani, 37 puntos.
- 250 c.c.: 1.º S. Pons, 147 puntos. 2.º J. F. Ruggia, 99 puntos. 3.º J. Cornú, 85 puntos. 4.º R. Roth, 83 puntos. 5.º Carlos Cardús, 72 puntos.
- 500 c.c.: 1.º W. Rainey, 123 puntos. 2.º E. Lawson, 110 puntos. 3.º Christian Sarron, 82 puntos. 4.º K. Schwantz, 77 puntos. 5.º Kevin Magee, 70 puntos.

RAID ALTA ALCARRIA

PRIETO CONTRA TODOS

Pocas veces se ve en un raid una lucha tan cerrada como la que se ha visto en esta cuarta edición del Alta Alcarria. Miguel Prieto se ha tenido que ver las caras con los rivales más duros de la modalidad. Además, lo que no se esperaba Miguel era que los Volkswagen

Golf de Servia y Rius se iban a aprovechar de lo favorable del terreno para plantear una dura lucha que duró hasta casi 60 kilómetros del final. Por primera vez en la historia de la prueba, las condiciones meteorológicas no han sido adversas y el temido barro sólo ha hecho su aparición en algunos

puntos específicos. Esto ha permitido que la lucha haya estado muy igualada en las rapidísimas pistas alcarreñas. En la etapa prólogo, el Nissan de Miguel Prieto se impuso a sus rivales, pero ya se vio que la lucha iba a ser muy cerrada. Tan sólo 18 segundos separaban al primero del sexto, y entre estos



REPSOL

REPSOL MIGUEL

MICHELIN

MICHELIN

B-4702-JT

Torrá y Selga realizaron una carrera muy regular. Se vieron compensados con un excelente tercer puesto.



José María Serviá aprovechó las rápidas pistas de la Alcarria. En la segunda etapa dio un buen susto al Nissan de Prieto.



DEPORTE

CLASIFICACION FINAL

COCHES

1.º Prieto-Juncosa (Nissan Patrol gasolina), 10h12'24". 2.º Serviá-Romani (VW Golf GTi 16V), a 25'46". 3.º Selga-Torrá (Suzuki Santana), a 50'47". 4.º Rius-Casanova (VW Golf GTi 16V), a 10h1'20". 5.º Vila-Roqueta (Nissan Patrol diesel), a 1h11'33". 6.º Collin-Collin (Suzuki Santana), a 1h11'46". 7.º Hernández-Hernández (Suzuki Santana), a 1h30'24". 8.º Castro-García (Suzuki Santana), a 1h33'35". 9.º Sanjuán-Brustens (Suzuki Santana), a 1h49'31". 10.º Surroca-Vega (Suzuki Santana), a 1h59'25".

MOTOS

1.º Agustín Vall (KTM 350 2T), 9h11'26". 2.º Jordi Arcarons (KTM 600 4T), a 3'24". 3.º Guillermo Moreno (Kawasaki 500), a 17'03".

Guillermo Moreno de Carlos llegó tercero. Su moto no era de las más apropiadas

disima tercera posición. Vila fue finalmente quinto y primer clasificado con motor diesel, mientras que los hermanos Collin, después de haber tenido un ligero encuentro con una casa en la primera etapa, se hicieron con la sexta posición.

En cuanto a motos, hay que destacar lo rapidísimo que se ha rodado en esta edición. Agustín Vall ganó, por delante de Jordi Arcarons y de Guillermo Moreno de Carlos.

Texto y fotos: Víctor Piccione



Vila se colocó el primero entre los diesel. Fue quinto en la general tras una carrera muy regular



José Vicente Quiles no pudo acabar su carrera. Había sido el vencedor de las tres ediciones anteriores

seis estaban los que iban a ser los principales protagonistas. Desde un principio se vio claro que el Nissan oficial estaba en el punto de mira de todos los favoritos. Primero fue Solé con el Suzuki Proto el que le puso las cosas difíciles a Prieto. Por detrás, Quiles y Serviá no perdían la estela de los primeros, mientras que Juvanteny y Rius tenían diversos problemas y pinchazos que les descolgaban ligeramente. Prieto perdió algunos minutos con un pro-

blema eléctrico, y Solé, implacable, llegó a estar muy cerca suyo, y por lo tanto líder en la carrera. A unos treinta kilómetros de la llegada de la primera etapa, Solé rompe el motor del Suzuki y Prieto gana la etapa, pero con apenas dos minutos de ventaja sobre Quiles y Serviá. Rius pinchó dos veces, por lo que el segundo Volkswagen Golf quedó algo más retrasado.

La segunda etapa comenzó a un ritmo muy fuerte. Quiles remontó hasta

acercarse a Prieto, pero un ligero golpe desplazó el radiador de aceite de su Suzuki, lo que provocó que al cabo de algunos kilómetros se rompiera y acabase rompiéndose el motor.

Poco a poco, un imperturbable Prieto iba quedándose sin rivales. Ahora le tocaba a José María Serviá el turno de atacar al líder. A pesar de las limitaciones del Golf de dos ruedas motrices, Serviá fue limando segundos a Prieto, hasta colocarse a sólo veinte segundos del líder y, por lo tanto, primero en la clasificación provisional. No obstante, quedaba todavía la zona más difícil de la prueba en los alrededores del embalse de la Tajera. En esta zona el Nissan aventaja al Volkswagen en cinco minutos, con lo cual todavía hay posibilidades para Serviá, que sabe que los últimos kilómetros de pista son bastante buenos y puede recuperar algo de tiempo. Para su desgracia, a sesenta kilómetros del final un problema eléctrico en la bomba de gasolina hace perder a Serviá más de veinte minutos. Finalmente, quedaría segundo. Por detrás la batalla también es muy dura. Por una parte, Juvanteny se despista un par de veces y pierde bastante tiempo. Para colmo de males se queda atrapado en una poza de barro durante más de un cuarto de hora. Rius vuelve a pinchar y pierde una posición en favor de Torr , que realizó una carrera muy regular y consiguió llegar en una mercedi-

certamen. La prueba también puntúa para el Campeonato Nissan 4x4.

- El madrileño Alvarez fue el primero entre los del Campeonato Nissan 4x4.

- Ante el temor de que el barro volviese a ser el principal problema, los dos Volkswagen Golf oficiales de Serviá y Rius llevaban un cabrestante.
- Entre los Suzuki la lucha ha estado siempre controlada por Torr . Por detrás, el duelo entre los hermanos Collin y los hermanos Hernández se decantó finalmente hacia los primeros.

- El recorrido de esta edición era semejante al de años anteriores. Un bucle de 350 kilómetros que se repetía dos veces. La salida y la llegada se realizaban en las proximidades de Guadalajara.

LA ALCARRIA EN BREVE

- Por una vez el polvo sustituyó al barro en la prueba alcarreña. El buen estado de la mayor parte del recorrido permitió rodar muy deprisa.

- A pesar de haber roto el motor en la primera etapa, el Suzuki de Solé tomó la salida en la segunda en último lugar para probar el coche. Sus tiempos estuvieron entre los cinco primeros.

- El próximo fin de semana se celebra la Baja Portugal, con una inscripción de lujo. Además de los Nissan oficiales de Prieto y Porcar, estarán los Mitsubishi de Lartigue, Tijsterman y otros muchos habituales del

SEMPERIT



Progreso por innovación TOP SPEED

SIMPLEMENTE SEGURO POR...

Perfecto desalojo del agua en aquaplaning

Óptimo agarre en mojado

Comportamiento dinámico en la conducción

Exacta maniobrabilidad

Silencioso en la marcha

TOP SPEED

**LO MAS IMPORTANTE ENTRE TU COCHE
Y LA CARRETERA**



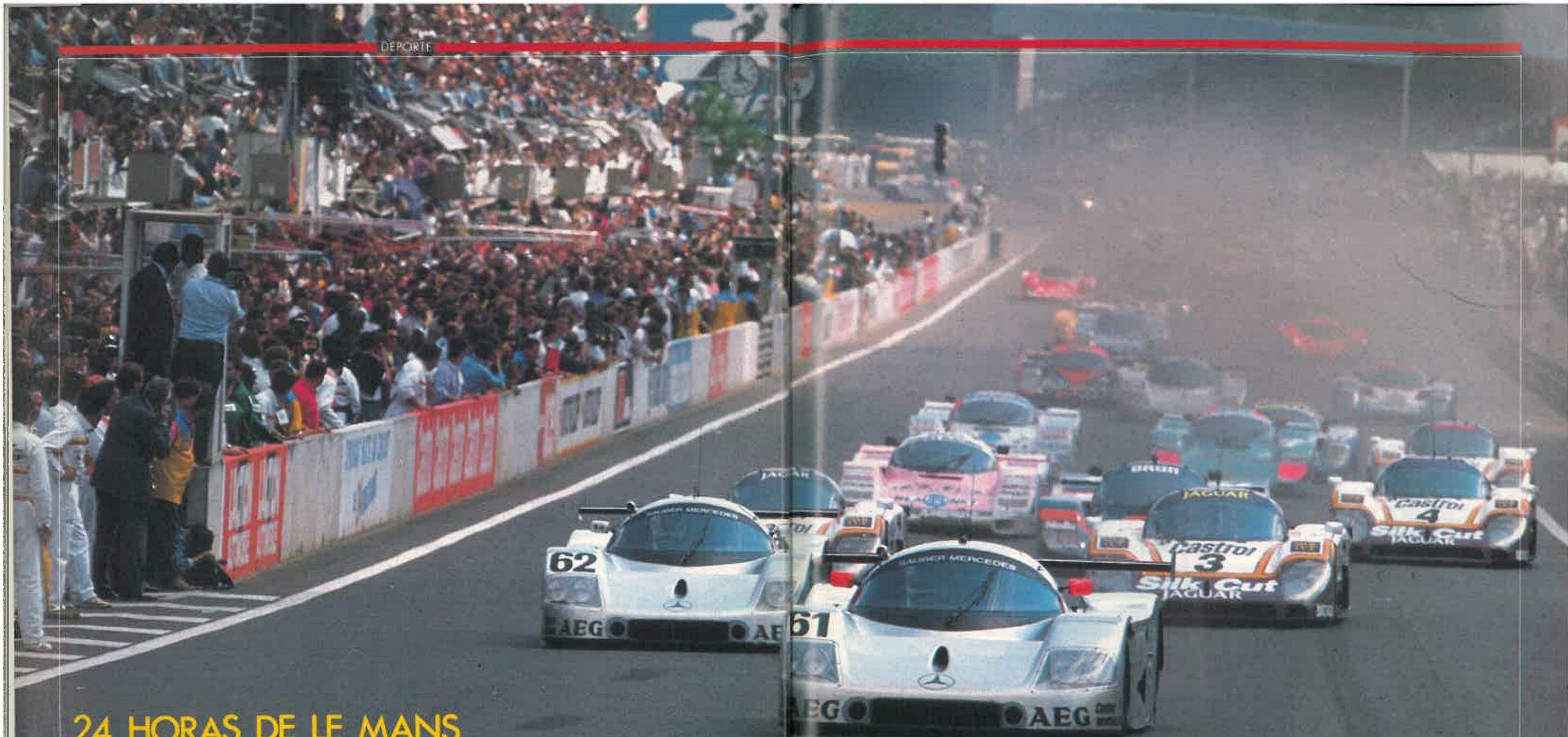
Distribuidor para España



IBETSA

Plaza Urquinaona, 6 - 10.º A
08010 BARCELONA
Tel. (93) 318 28 76
Telefax (93) 317 70 29
Telex 52542 MEREK E





24 HORAS DE LE MANS

LECCION DE ESTRATEGIA

Han tenido que pasar treinta y siete años para ver ganar un Mercedes en las 24 Horas de Le Mans. Si en 1952 Lang y Riess se imponían a los mandos de un Mercedes 300 SL, ahora ha sido un motor Mercedes montado en un chasis Sauber el que ha permitido inscribir su nombre en el palmarés de la prueba francesa a tres hombres, los alemanes Jochen Mass y Manuel Reuter y el sueco Stanley Dickens.

Enviados especiales

J. A. Díaz, M. Doménach, M. Madrid

CON su victoria en esta cincuenta y siete edición de las 24 Horas de Le Mans, el equipo Sauber Mercedes ha demostrado tres cosas: que lo sucedido el año pasado fue tan sólo una lamentable anécdota, que sus coches son en la actualidad los mejores y que han sabido preparar la estrategia de la prueba francesa tan bien, que ni siquiera el equipo Joest (con su desconocida «receta mágica») ha sido capaz de sorprenderles. Si en 1988 los ingleses festejaron ruidosamente el histórico doblete de los Ja-

guar, este año los alemanes también han podido celebrar, más moderadamente, eso sí, el maravilloso doblete de las «flechas plateadas» de Mercedes.

Esta edición de Le Mans contaba con un impresionante plantel, nada menos que 38 C1, 14 C2 y 3 IMSA GTP iban a conformar la parrilla de 55 coches en la salida tras el descarte de cinco coches más tras los entrenamientos. Cuatro Jaguar, tres Mercedes, tres Nissan, tres Toyota, tres Mazda, cinco Porsche Brun, tres Porsche Joest, dos Porsche Kremer, dos Porsche Schuppan, dos Aston Martin, dos WM y los Spice de C1 y C2 eran los coches más a tener en cuenta para las distintas categorías. De

todos ellos, los Mercedes dejaban bastante claras las cosas tras los entrenamientos. Jean Louis Schlesser, ese hombre que «odia» Le Mans, quería demostrar que si estaba en el circuito de La Sarthe era para algo, y así no sólo batía el récord de entrenamientos que poseía Stuck desde el pasado año, sino que lograba poner su Mercedes a 400 kilómetros por hora en la larga recta de Hunaudières. Los entrenamientos eran cosa de Mercedes... y de Toyota, gracias al de Lees, que al ser el muleto no podía utilizar el tiempo realizado para tomar la salida en primera línea. Así las cosas, la primera línea era ocupada por dos Mercedes delante de dos

Jaguar y del primer Porsche (naturalmente el Joest de Stuck y Wollek), que a su vez era más rápido que otro Jaguar. En la cuarta línea, un impresionante Larrauri (que durante mucho tiempo tuvo en sus manos el tercer mejor registro) adelantaba al cuarto Jaguar. Los Nissan y los Toyota se mostraban rapidísimos pero poco regulares, por lo que sus tiempos sólo fueron mediocres. En la categoría pequeña el Spice de Vélaz demostraba su condición de favorito a pesar de ser sobrepasado a última hora por el Spice gemelo de Grand.

A las cuatro de la tarde, según manda la costumbre y tras los ceremoniales



El Mercedes ganador, quizás el que menos se esperaba, pero que logró su triunfo con una gran brillantez.

La perfecta organización del equipo Sauber Mercedes logró el milagro de llevar sus tres coches al final de la prueba.



de rigor, los Mercedes salían disparados desde su privilegiada posición (para la foto, pensábamos nosotros al ver que al paso de la primera vuelta se retrasaban considerable e incomprensiblemente), perseguidos por las «liebres» de Jaguar y los Porsche de Wollek y Larrauri. Cuando poco después eran sobrepasados, ya no sólo por los Jaguar sino por los dos Porsche y uno de los Nissan, en el pensamiento de todos quedaba el sentimiento de vivir un segundo «bluff» de los coches de Stuttgart.

De hecho, su retraso se iba acumulando al paso del tiempo mientras en cabeza se encontraba el sorprendente Jaguar «americano» de Daly, Jones y Kline en una lucha a muerte con el Porsche de Wollek y Stuck. De esa lucha salió vencedor el Porsche, que se colocó en cabeza en la cuarta hora para mandar la prueba sin respiro hasta las dos de la madrugada acosado por los Jaguar; que ya habían experimentado los típicos problemas de caja de cambios y entre los que ya faltaba el primer líder víctima de una fuga de acei-

ESPAÑOLES: CARA Y CRUZ

UNA vez más los españoles participantes en las 24 Horas de Le Mans han tenido una actuación brillante a pesar del título que hemos dado a estas líneas. La cara de su carrera fue el buen rendimiento que dieron todos ellos, y la cruz, el hecho de que los tres se tuvieran que retirar cuando ocupaban unas posiciones excelentes.

Jesús Pareja, el más veterano de los tres, hacía equipo una vez más con Oscar Larrauri en el Porsche de la escudería Brun. Esta vez su coche estaba asistido directamente por fábrica y eso se notó. Desde el primer momento Pareja nos comentó que ese coche era el mejor que había conducido nunca, lo

que se puso de manifiesto desde los entrenamientos en los que se clasificó séptimo. Oscar Larrauri llegó a tener el tercer mejor tiempo durante muchos minutos. En carrera, fue el argentino el que tomó la salida y pronto se situó entre los mejores, en lucha con los Jaguar y por delante de los Mercedes. Larrauri se mostró rapidísimo y tan sólo cuando Walter Brun tomó su relevo el Porsche bajó bastantes posiciones. Por su parte, Pareja realizó unos relevos brillantísimos, manteniendo e incluso mejorando la posición heredada de sus compañeros. Sin problemas durante todo el tiempo que duraron en carrera, en la madrugada se encontraban clasi-

ficados en cuarta posición y, según iban las cosas, el podio parecía asegurado. Sin embargo, a las siete y media, en plena recta de Hunaudières y mientras conducía Pareja, el motor se rompía. Era el abandono y el fin de unas ilusiones bien fundadas.

Por su parte, Fermín Vélez demostró en todo momento por qué es líder en la categoría C-2 en el Mundial de Sport Prototipos. En el primer día de entrenamientos se encargó de hacer el mejor tiempo en su categoría distanciando ampliamente a sus rivales. Sin embargo, el jueves, al tener que cambiar el motor por uno nuevo, no rodaron apenas, por lo que fueron adelantados por el también Spice del francés Grand. Si en entrenamientos Vélez fue brillantísimo, más lo fue en carrera. Desde la

misma salida se colocó en primera posición de su categoría poniendo tierra por medio frente a sus rivales y superando incluso a muchos C-1. Durante las casi veinte horas que el coche aguantó, el piloto catalán fue sacando más y más vueltas al segundo clasificado de su categoría, hasta que, a las nueve y media de la mañana del domingo, su compañero Adams entraba en boxes con una válvula dañada. Se intentó todo para solucionarlo, dada la ventaja de once vueltas con que contaban pero resultó inútil, y si en principio pensaban salir a cubrir la última vuelta de la carrera para poder clasificarse, a las doce del mediodía el Spice SE89 era retirado hacia los stands. Una verdadera lástima.

Por último, Andrés Vilariño debuta-

ba en Le Mans sobre un segundo Porsche Repsol de la escudería Brun. El piloto vasco tampoco conocía el coche, y así su actuación cabe calificarla de toma de contacto brillante, por otra parte. En entrenamientos se clasificó en mitad de parrilla y en carrera mantuvo más o menos posiciones entre el veinte y el veinticinco lugar. Hay que decir que sus compañeros tampoco contaban con demasiada experiencia, ya que el más veterano, Konrad, corre esporádicamente. La carrera de Vilariño, plena de regularidad, parecía poder concluir felizmente, pues su coche no experimentaba problemas importantes, pero, sin embargo, con la llegada de la noche, Seher entreba en boxes con un turbo fuera de uso. Era el primer español en abandonar la prueba francesa.

Andrés Vilariño debutó en Le Mans
Le acompañaron Rudi Seher y Franz Konrad

Vélez demostró, una vez más, ser el más rápido en C2
Una rotura de válvula le apeó de una victoria segura



te. Sin embargo, poco antes de las dos de la madrugada era de nuevo un Jaguar el primero, el conducido por Lammer, Tambay y Gilbert Scott; en esos momentos ya con los Mercedes dispuestos a dar la batalla. En tal situación, el Porsche de Stuck iba perdiendo terreno en favor, precisamente, del de Larrauri, que ostentaba una cómoda y brillantísima cuarta posición.

Con la llegada de las primeras luces del domingo y después de una recupe-



Los Mercedes se retrasan al inicio
Los Porsche de Wollek y Larrauri acechan



Un podio que ya ha hecho Historia
Tres nuevos pilotos brindan por su victoria

ración en la que aprovechaban el ahorro de combustible que habían ido acumulando y el fresco de la madrugada, los Mercedes se colocaban en las primeras posiciones para no dejarlas ya hasta el final de la prueba a pesar de los problemas de cambio de los últimos compases del Mercedes de Baldi. Por detrás de los Mercedes se situaba siempre el Porsche Joest, ya sin el acoso del Porsche de Pareja y Larrauri, y el primer Jaguar, pero ambos sin la menor posibilidad de alcanzar a los coches plateados.

La mañana del domingo iba a ser poco propicia para algunos equipos de los pocos que ya quedaban, pues durante la noche se retiraba casi la mitad de los participantes. Tres coches ardían en el circuito, el Porsche Kremer de Takahashi, el WM de Gache y el Porsche Lloyd de Derek Bell, sumándose así a los incendios del Lancia de Mussato y del otro WM en entrenamientos, y al sufrido tras un accidente a última hora de la tarde del sábado por el Porsche

ES IMPORTANTE BEBER MUCHO

El deportista puede perder sin dificultad hasta 2 litros de líquido por hora con el sudor. Esta pérdida de líquido puede tener consecuencias devastadoras, pues no sólo se extrae líquido del cuerpo, sino también las sales minerales y vitaminas, que



son muy importantes. Con una pérdida de líquido de tan sólo el 2 por 100 del peso corporal, y de vitaminas y sales minerales, no sólo se reduce el rendimiento en un 20 por 100, sino que también se acelera la fatiga y aparecen problemas de concentración y coordinación. Pero este problema es fácil de subsanar con las bebidas isotónicas, pues únicamente con una bebida isotónica se sustituyen por la vía rápida las vitaminas y sales minerales perdidas con el sudor. Por ello es conveniente ingerir antes y sobre todo durante toda actividad deportiva una bebida isotónica para prevenir la disminución del rendimiento.



El Porsche Joest de Stuck y Wollek fue rapidísimo. Pero no pudo aguantar el ritmo impuesto por Mercedes.



Los Mazda de IMSA GTP dieron toda una lección de ruido y de nueces. Los tres llegaron a meta muy bien clasificados.

LE MANS EN BREVE

- La comunicación de que las 24 Horas no puntuaban para el Mundial de Sport fue un aliciente más para la prueba francesa, como se demostró al alcanzar una de las mejores inscripciones de los últimos años por la respuesta del público, que una vez más llenó los casi catorce kilómetros del circuito de La Sarthe.
- Uno de los equipos que se inscribieron a última hora fue el WM Peugeot, que el pasado año lograra el récord de velocidad. Este año no sólo no pudieron mejorar su registro, sino que los dos acabaron incendiándose, el primero, en entrenamientos, y el segundo, a poco de finalizar la prueba. Los responsables del equipo manifestaron que este año querían terminar entre los diez primeros...
- Como en los últimos años, los espectadores más bulliciosos (y numerosos) eran los ingleses, pero los japoneses aparecieron este año por todas las esquinas y, curiosamente, no todos eran fotógrafos. Estos últimos volvían a ser un espectáculo adicional en las 24 Horas.

● Jean Marie Balestre, presidente de la FISA, también estuvo en Le Mans, donde como es tradicional dio una rueda de prensa a todos los periodistas acreditados. Se mostró firme en sus contestaciones sobre el pretendido paralelismo entre la Fórmula 1 y el futuro Campeonato de Sport-Prototipos —desmintiéndolo— y bastante inflexible frente a los periodistas franceses, con los que parece no llevarse muy bien.



Schuppan conducido por Alesi. La presencia japonesa en estas 24 Horas ha sido más efímera de lo esperado. Los tres Toyota, rapidísimos, abandonaban en los primeros compases sin demostrar prácticamente nada, mientras que los Nissan, que aguantaron más e incluso se intercalaban entre los mejores de la carrera, tampoco tenían la resistencia suficiente para



Decepción en el equipo Jaguar. Su mejor coche sólo pudo ser cuarto

aguantar una carrera tan larga. Sin embargo, los Mazda de categoría IMSA efectuaban una carrera «a lo Mercedes» con una perfecta organización y un resultado brillantísimo... y con un ruido agudísimo que estuvo a punto de acabar con los tímpanos de todos los espectadores. Distinto ruido, este muy grave, era el de los Aston Martin, que, si bien no demostraron nada, consiguieron clasificar un coche en undécimo lugar..., algo que no sucedía desde los primitivos años de Le Mans.

- Este año el espectáculo previo a la salida fue más soso que otros años, quedando reducido a las chicas de Hawaiian Tropic y a las japonesitas que adornaban los coches nipones.
- Televisión Española retransmitió la prueba francesa con más conexiones que de costumbre y con un comentarista de excepción acompañando a Jesús Alvarez. Carlos Sáinz, que al final no corrió la prueba, estuvo integrado en ella desde los micrófonos.



PARRILLA DE SALIDA

61. Baldi-Acheson-Brancatelli Sauber Mercedes C9 3 15 07	62. Schlessler-Jabouille-Cudin Sauber Mercedes C9 3 15 04
3. Jones-Kline-Daly Jaguar XJR9 LM 3 19 48	1. Lammers-Tambay-Gilbert Scott Jaguar XJR9 LM 3 19 35
4. Ferté-Ferté-Salazar Jaguar XJR9 LM 3 20 19	9. Wollek-Stuck Porsche Joest 962 3 19 80
2. Nielsen-Wallace-Cobb Jaguar XJR9 LM 3 20 65	17. Larrauri-Pareja-Brun Porsche Brun 962 3 20 26
11. Sekiya-Okada-Fouché Porsche Kremer 962 3 22 70	5. Grohs-Nakaya-Van der Merwe Porsche Brun 962 3 21 51
14. Huley-Bhandel-Donnelly Nissan 3 24 09	63. Mass-Reuter-Dickens Sauber Mercedes C9 3 22 86
10. Takahashi-Giacomelli-Lavaggi Porsche Kremer 962 3 24 92	7. Jekinski-Winter-Raphanel Porsche Joest 962 3 24 77
302. Yorno-Regout-Forbes Mazda 767 B 3 25 45	25. Brabham-Roberson-Luwendik Nissan 3 25 38
55. Schuppan-Elgh-Brabham Porsche Schuppan 962 3 26 89	37. Lees-Domfries-Watson Toyota 88/89 CV 3 25 60
6. Lechner-Sala-Ratzenberger Porsche Brun 962 3 27 07	23. Hasemi-Hoshino-Suzuki Nissan 3 26 95
33. Hoy-Ales-Dobson Porsche Schuppan 962 3 27 79	14. Bell-Nendell-Weaver Porsche Lloyd 962 3 27 75
36. Ogawa-Barilla-Cheever Toyota 88/89 CV 3 28 32	15. Hobbs-Andriar-Hill Porsche Lloyd 962 3 27 97

En total, hasta 55 clasificados. Los pilotos nombrados en primer lugar son los que tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1.º Mass-Reuter-Dickens (Sauber Mercedes C9), 389 vueltas en 23 h. 56'00"33, a un promedio de 219,990 km/h. 5.265,115 kilómetros recorridos. 2.º Baldi-Acheson-Brancatelli (Sauber Mercedes C9), a 5 vueltas. 3.º Stuck-Wollek (Porsche Joest 962), a 7 vueltas. 4.º Lammers-Tambay-Gilbert Scott (Jaguar XJR9 LM), a 9 vueltas. 5.º Schlessler-Jabouille-Cudin (Sauber Mercedes C9), a 11 vueltas. 6.º Pescarolo-Ricci-Ballot-Lena (Porsche Joest 962), a 18 vueltas. 7.º Hodgetts-Kennedy-Dieudonné (Mazda 767 B), a 21 vueltas. Primero en categoría IMSA-GTP. 8.º Ferté-Ferté-Salazar (Jaguar XJR9 LM), a 21 vueltas. 9.º Yorno-Regout-Forbes (Mazda 767 B), a 24 vueltas. 10.º Huysman-Lacaud-Schäfer (Porsche Brun 962), a 38 vueltas. 11.º Redman-Roe-Los (Aston Martin), a 49 vueltas. 12.º Terada-Duez-Weidler (Mazda 767 B), a 50 vueltas. 13.º Schuppan-Elgh-Brabham (Porsche Schuppan 962), a 68 vueltas. 14.º Andruet-Farjon-Kasuya (Cougar Porsche), a 77 vueltas. Primero en categoría C-2. 15.º Davey-Iketani-Dodd Noble (Porsche Davey 962), a 81 vueltas. 16.º Sheab-Sirling-Hyett (Spice SE88 C), a 82 vueltas. 17.º De Henning-Wood-Clements (Spice SE 87 C), a 86 vueltas. 18.º Lecerf-Rousselot-Messaodui (Argo JM 19), a 92 vueltas. 19.º Grand-Pochauvin-Roy (Spice SE 89 C), a 98 vueltas. La vuelta más rápida la dio Alain Ferté (Jaguar), en 3'21"27, a un promedio de 242,093 km/h.

Restaurante

La Gamella

Un buen marco
para una
buena comida

La cocina inventiva
y moderna de
Richard Stephens



Alfonso XII, n.º 4,
frente al Parque del
Retiro

Reservas: 532 45 09
Abierto mediodías de 1,30
a 4 (excepto sábados)
Cenas todas las noches



**«ASPAR»
EL CAMPEON
SE RECUPERA**

JORGE Martínez «Aspar» se recupera de su fractura de clavícula tras haber sido operado en Barcelona por el doctor Vilarrubias. La mayor complicación se refiere al hueso del pulgar derecho, que ha requerido una placa y cinco tornillos para su fijación. «Aspar» afirma: «Es falso

que fuese demasiado rápido. Estaba rodando a seis segundos de mi tiempo en mojado y Gianola era en ese momento un segundo más rápido que yo.» En cuanto al accidente: «No me di cuenta de nada. La moto se me escapó de repente de entre las piernas.» Su retorno en el GP de Holanda parece poco probable, prefiriendo pensar en 1990 donde ya tiene contactos para correr en 250 centímetros cúbicos con equipos de Honda, Yamaha o Kawasaki.

Boxes

FRANCESC Bofarull, que detenta el récord Guinness de mayor distancia recorrida en solitario en el Sahara en ciclomotor, siguiendo el París-Dakar de 1988, prepara la edición del 90, en la que tiene intención de imponerse en el octavo de litro en la categoría Marathon. Bofarull, que cuenta con enorme experiencia en estas travesías, espera disponer con la asistencia adecuada para cumplir con éxito su propósito, aunque necesita conseguir el apoyo de alguna marca.

ANTE los últimos rumbos surgidos en cuanto a la posibilidad de dejar la prueba, Valeo ha anunciado oficialmente su deseo de mejorar y potenciar el rallye del campeonato de España que lleva

su nombre, ratificando su apoyo al mundo de la competición y agradeciendo a los aficionados su colaboración en una prueba que este año estrena puntualidad para el Europeo de rallyes.

DESPUES de su ausencia en Grecia, el Mazda Rallye Europa acaba de anunciar sus participaciones de esta temporada. En Finlandia e Inglaterra estarán presentes Timo Salonen y Hannu Mikkola, mientras que el sueco Ingvar Carlsson acudirá a Australia y Nueva Zelanda. Igualmente, se ha anunciado la continuidad en la colaboración entre la firma japonesa y el equipo dirigido por Achim Warmbold.

VICTORIA para Rick Mears en las 200 millas de Milwaukee con el Penske-Chevrolet, la vigésimo quinta de su carre-



ra en el campeonato CART, por delante de Michael Andretti (Lola-Chevrolet) y del sorprendente March-Porsche de Teo Fabi. Y es que el nuevo Alfa está a punto de llegar.

EL Peugeot 309 GTi, conducido por Arenillas-Jover, venció en el Rallye Costa de Almería, 3.ª prueba puntuable para la Copa de España. Por detrás del



Peugeot se clasificaron los R-5 GT Turbo de Velasco-Velasco y Dávila-López entre un total de 40 inscritos.

SIGUEN adelante los participantes en el I Rallye Barcelona-Moscú, que están cumpliendo escrupulosamente su plan de ruta, a pesar de que algunos han sufrido diversos problemas. De todas formas, esperan llegar a la capital rusa el 21 de este mes.

REGRESO de Peugeot a los rallyes nacionales. En Orense, Pío Alonso conducirá el 309 grupo A de Villaverde. Es intención de Alicia Romero inscribir en cada rallye de los que faltan (menos en el de las Islas Canarias) a un piloto notorio, preferiblemente vinculado al Desafío en años anteriores.

TRIAL SUPER INDOOR

TARRES TAMBIEN EN MADRID

SE ha celebrado en el Palacio de los Deportes de Madrid el segundo Trial Super Indoor que organiza la Comunidad Madrileña. Siete fueron los pilotos que con

espectaculares piruetas y magnífico sentido del equilibrio deleitaron al numeroso público que acudió a la velada. De los siete participantes, seis están disputando actualmente el Campeonato del Mundo, y el séptimo, el italiano Cannobio, que junto con Tarrés hizo vibrar a los asistentes, para finalizar el «show» quitó la horquilla de la moto y se despidió del público con



E. GARCIA-HIDALGO



GARCIA HIDALGO

grandes «caballitos», todo ello sin rueda delantera y sin horquilla.

Tarres llegaba a la capital de España como líder del mundial de Trial después de sus victorias conseguidas en los Estados Unidos y Canadá y confirmó su excelente momento de forma en la actualidad, imponiéndose en el Super Indoor con sólo siete puntos de penalización. El francés Michaud le siguió muy de cerca, diez puntos, y tercero fue el joven cántabro Amos Bilbao, que contabilizó un total de veintidós puntos.

HEUER The time for action

Ref. 962.213

Cronógrafo y reloj de buceo de cuarzo. Impermeables hasta 200 mts.

Ref. 250.006

Cabrera

JOYEROS
AGENTE OFICIAL

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



TEAM REPSOL-NISSAN SIEMPRE EN CABEZA.

Después de jornadas de aventura y riesgo.
De esfuerzo y fe en la victoria.
El vencedor del IV RAID ALTA ALCARRIA ha sido el PATROL del TEAM REPSOL-NISSAN conducido a la victoria por PRIETO-JUNCOSA.





BALLESTA

AHORA QUE HABÍA ENCONTRADO UN SITIO PARA APARCAR...



Si yo fuera Prost... me iría



J. M. CASANOVAS

A LAIN Prost está meditando seriamente la decisión más importante de su vida. ¿Qué hacer? **Seguir o retirarse.** Continuar en McLaren o cambiar de escudería. Aceptar ser el número dos tras Senna o intentar volver a ser campeón con otra marca puntera. No nos sorprende ni un ápice que confesara la pasada semana de su puño y letra en **MOTOR 16** que está muy preocupado ante su futuro.

Si yo fuera Prost... me iría de McLaren. El francés no está cómodo a la sombra de un indiscutible número uno. Mientras el brasileño va a más, Alain, a sus treinta años, va a menos. Es ley de vida. Ayrton se la sigue jugando y el galo se ha vuelto **conservador.** Es la gran diferencia entre dos pilotos excepcionales. Uno sigue desafiando el riesgo, el otro intenta evitarlo.

Prost está de vuelta de muchas cosas. Tiene dos títulos mundiales. Tiene mucho dinero. Se calcula su fortuna en más de **1.500 millones de pesetas**, por tanto, su vida económica está más que asegurada. Tiene un **récord** difícil de igualar, es el hombre que ha ganado más Grandes Premios de la historia. Tiene proyectos de futuro, **crear su propia escudería.**

Por todo esto y por muchas cosas más, en la cabeza

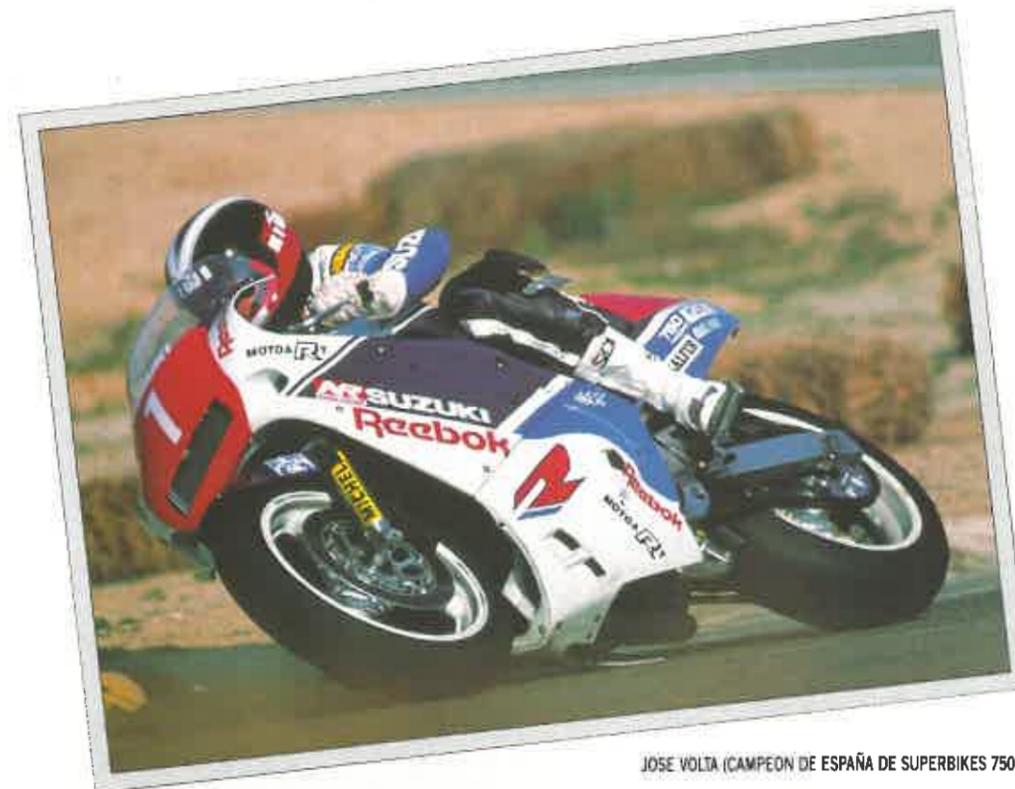
de Prost bulle seriamente la posibilidad de abandonar la **Fórmula 1.** Quizás sólo sería una retirada momentánea al estilo del austriaco Niki Lauda, que tras dos años de descanso volvió a ser Campeón del Mundo.

No le será fácil tomar la decisión de irse a casa. Le llueven las ofertas. **Ferrari** las quiere a toda costa para salir del pozo de los segundones. **Williams y Renault** le acogerían con los brazos abiertos. **Peugeot**, que vuelve a los prototipos como primer paso de cara a la F-1, le ofrece un contrato en blanco. También cabe la posibilidad de continuar en McLaren ganando muchos millones y teniendo prácticamente asegurado el subcampeonato.

En estos momentos, lo que nos parece más claro, a pesar de su triunfo en USA y su momentáneo liderato del Mundial, es que **decida dejar McLaren.** Los japoneses se han decidido por la carta Senna y esto pesa decisivamente. Por si fuera poco, sus relaciones personales con el brasileño son tan tirantes que se rehúyen como dos enemigos.

Uno piensa que Prost sólo seguirá si tiene la seguridad de volver a **ser Campeón del Mundo.** Y esto, hoy por hoy, lejos de los motores Honda, parece una quimera.

MOTORISTA FAMOSO



JOSE VOLTA (CAMPEON DE ESPAÑA DE SUPERBIKES 750 cc.)

ZAPATILLA DE «SPORT CONDITIONING» FAMOSA



Famosa porque la tecnología desarrollada por Reebok ha llevado a unos resultados definitivos en la elaboración de zapatillas deportivas. Todo deportista requiere una preparación física adecuada a su disciplina deportiva. La «Sport conditioning» de Reebok reúne todas las condiciones para adaptarse

a cualquier tipo de ejercicios atléticos, protegiendo de posibles torceduras, lesiones o agotamiento muscular. Todos los sistemas y materiales usados en la fabricación de unas Reebok, van encaminados a mejorar la seguridad y rendimiento de los deportistas. Esta es nuestra fama.

 **Reebok**
En el corazón del deporte.

POTROS SALVAJES



- BOURBON
- WHISKEY



Motor 16

SEMANAL

GRUPO

17 de junio de 1989 • Núm. 295 • 300 ptas.



LOS MEJORES

Descapotables • Breaks • Deportivos • Económicos • Berlinas rápidas • Berlinas de lujo • Familiares • Compactos • GTI • Todo terreno

NOVEDADES
FERRARI 348



PRUEBAS

TODOS LOS FORD FIESTA

SUZUKI SWIFT



CRUCIGRAMA GIGANTE