

RALLYE DE ORENSE Y G.P. DE CANADA DE F-1

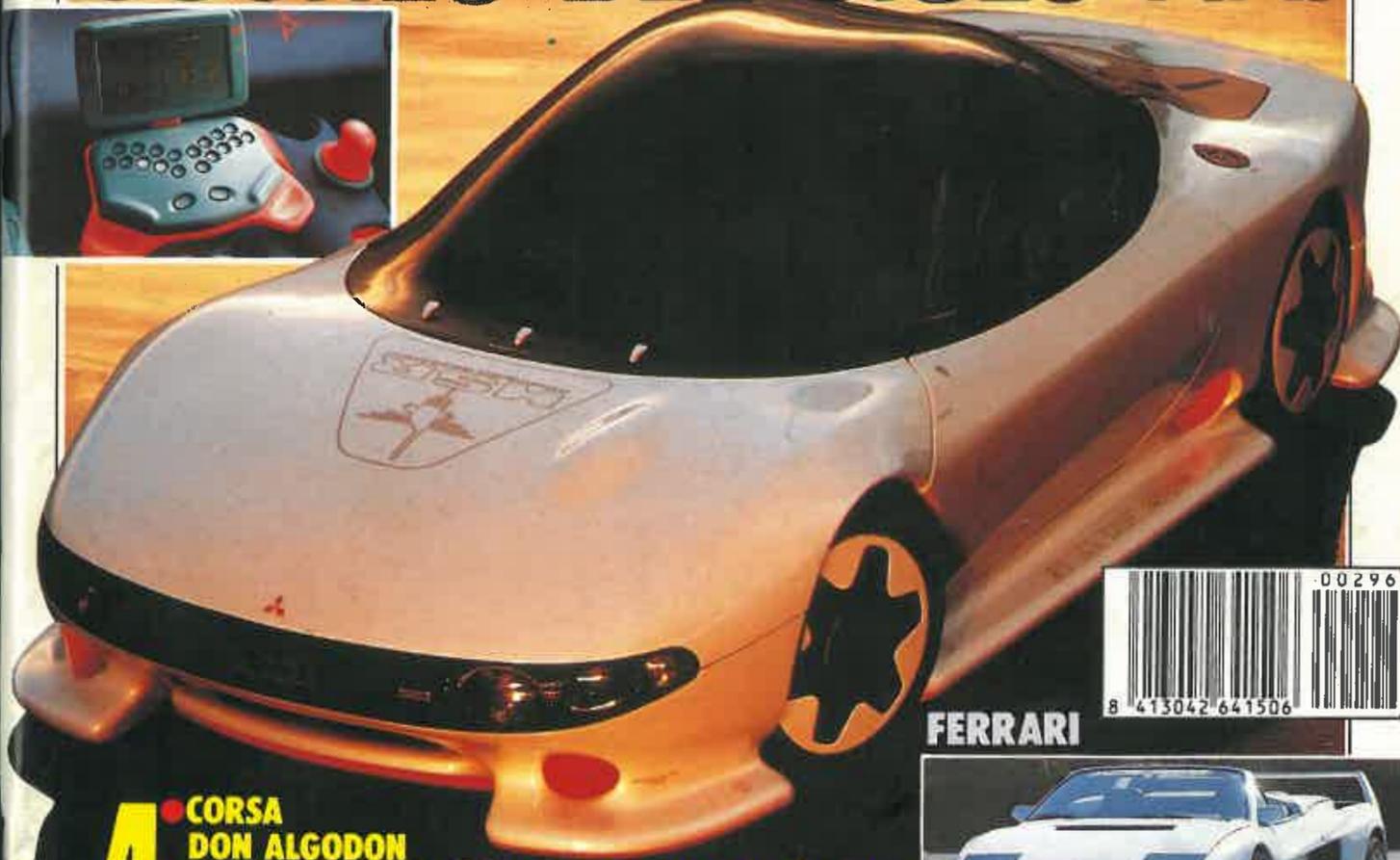
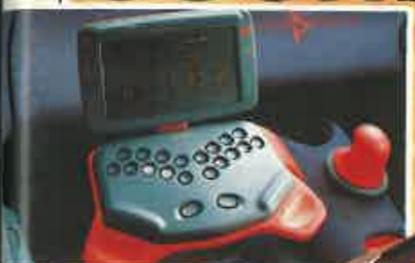
SEMANAL Motor 16 GRUPO



INFORME

24 de junio de 1989 • Núm. 296 • 275 ptas.

COCHES DEL SIGLO XXI



FERRARI



4
PRUEBAS

- CORSA
- DON ALGODON
- JEEP MAHINDRA CONTRA UAZ
- ALFA 75 2.4 TD
- AUDI V-8



- TESTAROSSA KOENIG, EL CABRIO MAS VELOZ
- PROPIETARIOS ILUSTRES DE F-40

CARRETERAS / DONDE ESTAN LAS OBRAS

CRUCIGRAMA GIGANTE

COPA DE ESPAÑA DE RAIDS ALTA ALCARRIA



Clasificación

- 1º F. Selga (Suzuki - Santana)
- 2º J. Collin (Suzuki - Santana)
- 3º C. Hernández (Suzuki - Santana)
- 4º A. Castro (Suzuki - Santana)
- 5º F. Sanjuan (Suzuki - Santana)
- 6º R. Surroca (Suzuki - Santana)



Con todas las de ganar



ESTA SEMANA

La batalla de la calidad

PAG. 80: OPEL CORSA DON ALGODON

LOS conductores españoles reivindican calidad. Calidad para nuestras carreteras, para nuestros talleres, para nuestros aparcamientos... La calidad de vida del automovilista medio es baja. La administración no juega en nuestro favor y la única alternativa es la que pueden ofrecernos los fabricantes de automóviles.

Los coches de hoy tienen una tecnología de punta que se traduce en unas prestaciones de primer orden. Andan, frenan y se tienen lo suficientemente bien como para no defraudar en la mayoría de los casos las esperanzas que se ponen a la hora de comprar un automóvil nuevo. Los matices los tienen nuestros lectores todas las semanas en nuestras pruebas dinámicas, en las que ayudados por los medios electrónicos más avanzados, estamos en condiciones de ofrecerles las valoraciones más precisas en todo lo referente al comportamiento de un modelo.

Ahora bien, los grandes fabricantes tienen todavía una baza que jugar y es la de la calidad. No basta con que las suspensiones de un coche sean capaces de absorber las irregularidades del terreno y de proporcionar un buen

agarre. Las rótulas, los amortiguadores, etc. tienen que durar un mínimo de kilómetros. La calefacción tiene que ser potente, pero su radiador debe serlo aún más para que no le salgan fisuras y pérdidas. Dos años de vida no son motivo de que los ruidos invadan el interior del vehículo. No hablemos ya de los elementos que afectan a la seguridad del coche...



El problema de la calidad preocupa a las marcas y se van poniendo los medios para atajarlo, pero es un problema lo suficientemente grave como para estar el primero en una lista de prioridades. Últimamente hemos visto ejemplos poco halagüeños en tanto que algunas tradicionales «ovejas negras» han mejorado de manera notable.

El prestigio de un coche se basa en la publicidad que le hagan sus propios usuarios. Afortunadamente, también estos son cada vez más conscientes del rendimiento que debe dar un automóvil y valoran en la magnitud que procede su calidad. La lectura de esta reflexión es clara: Los fabricantes que más cuiden la calidad se harán la mejor publicidad.

Alberto Mallo

SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
11	ECONOMIA	Toda España en obras
16	LO ULTIMO	Coches del siglo XXI
30	A FONDO	Alfa 75 2.4 TD
35	MERCADO	Nuevos productos
36	PRECIO COCHES NUEVOS	
40	PRECIO COCHES USADOS	
50	A FONDO	Audi V-8
66	AUTODEFINIDO	
68	FRENTE A FRENTE	Mahindra contra UAZ



84	GENTE SOBRE RUEDAS	Albert Uderzo
87	COMPRAR Y VENDER	
100	LO ULTIMO	Ferrari Koenig
107	MOTOS	Fantic Koala
110	DEPORTE	Las razones de Barnard
115		Campeonatos/Copas España
118		F-1: G. P. de Canadá
124		Rallye de Orense
129		A todo gas
130	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 Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, José Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsales en España: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meilleray (París); Daniel Montevede (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Ascó, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Fotografías: José Antonio Díaz, Ramón Rodríguez. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: J. 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 (Diseño); 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), Loles 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: Proconsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, 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.



ADMIRE EL VECTRA

Ud. 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 o 5 puertas. La poderosa tracción total del Vectra GL 4x4 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. Admírelo.

¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.



En voz baja

- La semana pasada informábamos de los planes de Fiat para su futura sede en España y hemos de rectificar que no son diez mil metros cuadrados, sino nada menos que cien mil.
- Estos últimos días han estado en Madrid los máximos dirigentes de Alfa Romeo, con el consejero delegado, Giovanni Battista Razzelli, al frente, decidiendo sobre el futuro de la red de distribución en nuestro país. Durante los últimos meses, la red había conocido algunas bajas importantes y ahora se pretende optimizar la ubicación de los doscientos puntos, buscando también una mayor selectividad.
- Y continuando con Alfa, mencionar que el lanzamiento de los nuevos 33 no

se llevará a cabo en septiembre, como se había rumoreado, sino que el «restyling» verá la luz en la primavera del 90.

- Tras bastantes meses de interinidad, al fin parece que va a ser cubierto el puesto de Director de Comunicación en Seat-Volkswagen, dejado vacante por Evelin Cieslak. Nuestro compañero en las tareas informativas, Enrique Zorzano, es la persona elegida.
- En este próximo otoño se presentará el nuevo Peugeot alto de gama, sustituto del 605 y que a última hora ha sido bautizado con la denominación «705».
- El Grupo Valeo y Nippodens van a crear en España un «joint venture» de producción en la actividad del encendido del automóvil. La nueva sociedad, que se denominará VND, S.A., será propiedad de los dos socios al 50 por ciento cada uno. VND va a construir una planta en las cercanías de Barcelona para la producción de bobinas de encendido multisalidas.

de mil setecientos millones de francos concedidos en su día, de los cuales sólo fueron autorizados por la Comisión la cifra citada.

COMPETENCIA

MULTAS A AUTOESCUELAS

EL Gobierno va a imponer sanciones de 250.000 pesetas cada una a un total de cuarenta autoescuelas de la provincia de Guipúzcoa por infringir la Ley de Prácticas Restrictivas de la Competencia. Estas multas son consecuencia de una resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia en la que se declara probada la fijación concertada de precios y la aplicación de los mismos a los servicios de enseñanza de la práctica totalidad de las autoescuelas guipuzcoanas, práctica que «tiene graves efectos anti-competitivos y que ha generado perjuicios para los consumidores».



GM EUROPA

TALLERES DEL 2000

GENERAL Motors estudia en estos momentos la viabilidad de un proyecto para ofrecer un servicio de mantenimiento rápido al cliente y usuario de la marca dentro del territorio europeo. El aumento de concesionarios GM y la necesidad de ofrecer al cliente la mejor atención en cada momento, son las claves de la puesta en marcha de este nuevo servicio al cliente denominado Masterfit. Básicamente este sistema obligaría a los servicios técnicos al mantenimiento y reparación

SUPER UTILITARIO

EL MINI MAS LARGO

ES el último grito de Londres, un Mini en versión Limousine, tratado a todo lujo. Su constructor Gavin Pearce ha necesitado cuatrocientas horas para realizar su trabajo y ha facturado el producto final por algo más de cuatro millones de pesetas. El Mini Limousine ha nacido de la unión de dos vehículos de este tipo. El modelo que aportó la mecánica, la parte frontal y las puertas tenía ya diez años de vida a sus espaldas cuando llegó a los talleres de Pearce en Epsom, al sur



de Londres. El resultado final lleva un cuadro de mandos acabado en made-

ra noble, asientos tapizados en cuero, dos techos solares, teléfono y fax. El

impacto de este capricho ha sido tan fuerte que ya han llegado cinco pedidos

de los coches de manera rápida. El propietario no necesitaría ni tan siquiera llamar por teléfono para pedir hora. Ford también estudia un servicio similar al que ha estudiado GM.



tria auxiliar, tendrá lugar este año en París los días 20 a 26 de octubre. Más de mil seiscientos sociedades de treinta y dos países han confirmado su presencia en esta exposición en la que tiene

INDUSTRIA AUXILIAR

CITA EN PARIS

EQUIP'Auto, el Salón internacional de la indus-

tricia auxiliar, tendrá lugar este año en París los días 20 a 26 de octubre. Más de mil seiscientos sociedades de treinta y dos países han confirmado su presencia en esta exposición en la que tiene

COMPRA A PLAZOS

TARJETA M

EL Grupo M, compuesto por cerca de 20 empre-

sas dedicadas a la comercialización de motocicletas y accesorios, acaba de poner en el mercado la Tarjeta Grupo M. Esta tarjeta de crédito es la primera de su nivel que se usa en el mundo de la moto. Con ella se puede comprar desde una moto hasta un casco. La financiación va desde los tres meses a los tres años. La tarjeta M será respaldada por Finamersa.



GM ESPAÑA

CAMBIOS EN MARKETING

HERMANN W. Vermebergen ha sido nombrado director general de la División de Marketing de General Motors España, en sustitución de Eduard Van Loo que pasa a desempeñar el cargo de director regional de ventas para el Norte de Europa. Vermebergen, de 47 años de edad, es licenciado en Ciencias Económicas y desde 1965 trabaja en GM. Desde hace dos años ocupa los cargos de presidente

reduce el carácter venenoso de los gases de escape.

COMISION EUROPEA

PEUGEOT DEVUELVE DINERO

EL grupo automovilístico Peugeot ha devuelto al

Estado francés el préstamo de quinientos millones de francos franceses declarado ilegal por la Comisión Europea el pasado diciembre por ser declarado incompatible con las reglas de la competencia de la Comunidad Europea. Esta cantidad entregada por Peugeot forma parte de un crédito estatal

NISSAN

EN NUMEROS NEGROS

LA Junta General de Accionistas de Nissan Motor Ibérica aprobó el balance del ejercicio de 1988. En él se obtuvieron 9.135 millones de beneficios antes de impuestos, lo que significa un fuerte incremento con respecto al año anterior. En el actual ejercicio se espera obtener

unos veinte mil millones de beneficios, lo que por vez primera en diez años va a permitir repartir dividendos a los accionistas a la par que se ha reducido a cero su endeudamiento histórico. Están previstas hasta 1995 inversiones por valor de 132.000 millones de pesetas, destacando el nuevo vehículo realizado conjuntamente con Ford y la construcción de un nuevo centro técnico, con una inversión de diez mil millones más.



MOTOR ELSBERT

ACEITE A GRANEL

EL motor Elsbert, creado por cuatro ingenieros alemanes, promete revolucionar los problemas de contaminación por lo que se ha hecho acreedor al premio Philip Morris a la innovación. La mecánica Elsbert, con tres cilindros, casi 1,5 litros de cubaje y noventa caballos de potencia, puede funcionar con gasóleo, como un diesel cualquiera, o con aceite vegetal, con un aceite de cocina cualquiera. Los diseñadores han montado su motor en un Mercedes 190 que ha consumido de cuatro a cinco litros de aceite a los cien kilómetros, siempre con unas prestaciones dignas de la mayor atención. El empleo de aceite vegetal, desprovisto de metales pesados, es un factor que

Verde y Rojo



General Motors ha reducido considerablemente los precios de los ABS en sus modelos Kadett y Vectra. Aunque haya por medio razones de marketing y de mercado, siempre debemos alabar las medidas de seguridad.

Lo del aparcamiento en las grandes ciudades no tiene enmienda. Por lo visto vale todo. El último ejemplo: en la sede de Moto Vespa, S.A., frente a la puerta principal, en la acera, se ha reservado un espacio para aparcamiento de sus ejecutivos, con un cartel de «prohibido aparcar, avisamos grúa». Esperemos que no cunda el ejemplo.

Peugeot Talbot, ha impuesto un nuevo Sistema de Control de Calidad con la máxima de que «al cliente no le importa la calidad media que da Peugeot en sus coches, sino la que él recibe en el suyo». Los puntos de apoyo de este sistema son: autocontrol, mejora de los procesos y los sistemas, prevención de los defectos y análisis y corrección de las causas del defecto.

El Ayuntamiento de Madrid tiene un servicio de recogida de animales muertos. Normal. Lo que no es normal es que no actúa cuando se avisa. El funcionario que atiende el teléfono, se niega a tomar el aviso si no se da el nombre de la persona a la que se cobran las 3.000 pesetas de tarifa.



su título liguero a todo gas, al ritmo rápido, deportivo, de unos BMW cargados de energía. Sanchís, Michel, Maqueda, Cañizares, Solana y los hermanos Llorente soñaron un rato al lado del contundente M-3. Y, qué mejor aplauso que el que se puedan dar ellos mismos regalándose uno de estos magníficos ejemplares, pura sangre, donde los haya. Pero sólo uno de ellos, el defensa Sanchís, decidió dar el paso y entrar en el mundo de las prestaciones escalofriantes con el modelo más deportivo de la serie 3. Michel que en estos días está sufriendo una comprometida situación, se decidió, sin embargo, por el 535i, un coche tan cotizado en España como en Italia, y esto último no lo decimos por nada. El resto de la plantilla, movidos también por las formas de la casa bávara, se interesó por otros modelos y puede que acaben conduciendo un BMW.

de Febiac (Federación Belga del Automóvil) y presidente del Salón del Automóvil de Bruselas, al tiempo que se ocupaba de la División de Marketing para Bélgica y Luxemburgo.

TÍTULO LIGUERO

ALTAS PRESTACIONES

LOS jugadores del Real Madrid han celebrado



8/ Motor 16



LIBROS DE ACTUALIDAD

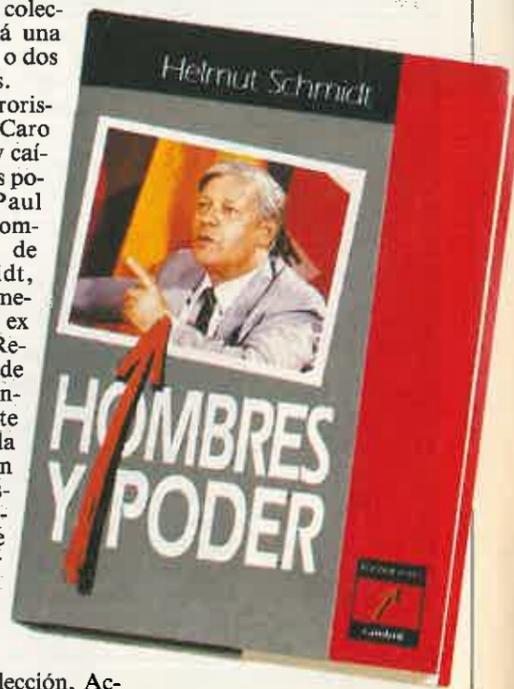
EL acuerdo suscrito recientemente entre el Grupo 16 y la sociedad editorial Berstelman ha dado sus primeros frutos. Acaban de editarse tres libros, que son el inicio de la colección Plaza & Janés/Cambio 16, una colección en la que se unen el caudal informativo de la empresa periodística Grupo 16 con la experiencia de Plaza & Janés en la edición de libros.

Los temas elegidos, de candente actualidad, y los autores, de primerísima línea, son garantía de la aceptación de esta colección, que tendrá una cadencia de uno o dos libros mensuales.

«Terror y terrorismo», de Julio Caro Baroja; «Auge y caída de las grandes potencias», de Paul Kennedy, y «Hombres y poder», de Helmut Schmidt, son esos tres primeros títulos. El ex canciller de la República Federal de Alemania presentó personalmente su libro la pasada semana en un acto en el que estuvieron presentes el ministro de Cultura, Javier Solana; el presidente del Grupo 16 y de la nueva sociedad editora de la colección, Ac-

tualidad y Libros, S. A., Juan Tomás de Salas, y el director general de Plaza & Janés, Antonio Cambredó, también consejero delegado de la nueva sociedad.

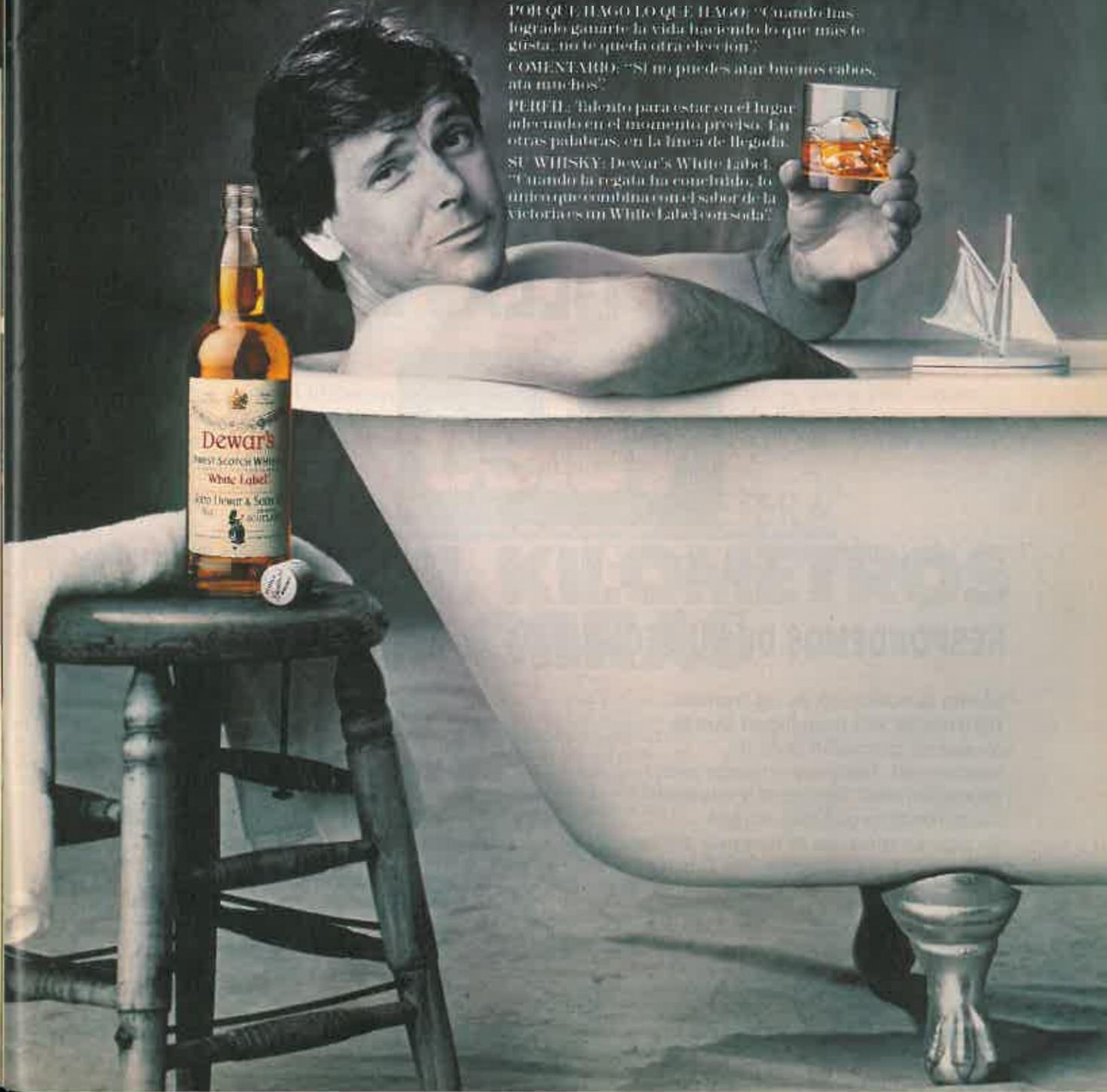
La amena charla de Schmidt explicando los pormenores de su libro sobre el poder, seguida con interés por todos los presentes, entre los que se encontraban personalidades de la talla de Leopoldo Calvo Sotelo, fue una preclara exposición de la actual situación sociopolítica de las grandes potencias. Está claro que la intervención del ex Canciller alemán como prólogo de la nueva colección no pudo ser mejor.



PERFIL WHITE LABEL.

GARY JOBSON

EDAD: 30 años.
PROFESION: Tripulante de velero de competición, especializado en facturas de regatas.
ADICIONES: Intentar permanecer en casa más de una semana.
ÚLTIMO LIBRO ESCRITO: "Speed Sailing".
ÚLTIMO LOGRO: Comentarista para la televisión americana de las pruebas de regatas de los Juegos Olímpicos de Verano en Seúl, Corea del Sur.
¿POR QUÉ HAGO LO QUE HAGO? "Cuando has logrado ganar te la vida haciendo lo que más te gusta, no te queda otra elección".
COMENTARIO: "Si no puedes atar buenos cabos, ata muchos".
PERFIL: Talento para estar en el lugar adecuado en el momento preciso. En otras palabras, en la línea de llegada.
SU WHISKY: Dewar's White Label. "Cuando la regata ha concluido, lo único que combina con el sabor de la victoria es un White Label con soda".



CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFICIL...



NUEVAS PASTILLAS DE FRENO

Valeo

RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

Sienta la suavidad de su frenada. Disfrute de la tranquilidad que le ofrece su precisión ante lo inesperado. Relájese y compruebe su estabilidad, fiabilidad y duración. Comprenderá por qué somos Equipo Original de la mayoría de los fabricantes de vehículos en Europa.



Valeo

El equipo del Automóvil



Uno de cada cuatro kilómetros de la red estatal de carreteras estará en obras este verano, siendo el programa de Autovías el que más llamará la atención. Faltan dos años para que el Plan General de Carreteras cumpla sus plazos, y en el MOPU se quiere que en 1989 todos los trazados queden adjudicados.

VERANO EN LA CARRETERA CINCO MIL KILOMETROS EN OBRAS

LAS vacaciones están a la vuelta de la esquina y quien más quien menos prepara el rito del gran viaje anual. La red de carreteras se apresta a absorber el mayor movimiento de vehículos del ejercicio y, como ha ocurrido en años anteriores, esta aglomeración va a coincidir con el punto caliente de las obras de infraestructura. Porque, la verdad, desde que en 1984 se pusiera en marcha el actual Plan General de Carreteras (PGC) del Ministerio de Obras Públicas, este año es el que más volumen de obras se va a atisbar desde el borde de la carretera.

Según datos en exclusiva a los que ha tenido acceso MOTOR 16, las obras en ejecución en la red estatal de carreteras

en el actual mes de junio suponen un importe total de 431.328 millones de pesetas, lo que significa que más de cinco mil kilómetros de los cerca de veinte mil que son competencia del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo están siendo objeto de actuaciones de ese Departamento.

Además, durante 1989 se adjudicarán obras por una cuantía total de 410.000 millones de pesetas, destacando el fuerte impulso que se dará al programa de Autovías, de las que se contratarán obras en 1.268,6 kilómetros, con un presupuesto de 299.506 millones de pesetas.

De acuerdo con las previsiones del Plan General de Carreteras, al finalizar

el ejercicio actual se habrán ejecutado obras en 7.509,8 kilómetros de carreteras, más de la tercera parte de la red de interés general del Estado. De esa longitud, 946,7 kilómetros corresponden a tramos de autovías en servicio, otros 2.607,1 kilómetros son de acondicionamientos y 3.671,1 kilómetros de carreteras en las que se han llevado a cabo obras de reposición y conservación, además de sesenta y nueve actuaciones en medios urbanos (variantes, nuevos accesos, etc.).

Por lo que respecta al importe total de las obras adjudicadas, éste ha ido en aumento año tras año, pasando de una cifra de 29.767,1 millones de pesetas en el año 1984 a otra quince veces mayor



Las obras en ejecución en la red estatal de carreteras en el actual mes de junio suponen un importe total de 431.328 millones.

durante el ejercicio en curso, al alcanzar los 440.000 millones de pesetas. De ahí que, según los mismos datos a los que ha tenido acceso esta revista, el Ministerio de Obras Públicas prevé que al finalizar el próximo año se hayan puesto en servicio un total de 9.372 kilómetros de carreteras, de ellos 1.572,3 kilómetros de autovías, 3.500 kilómetros del programa de acondicionamientos y 4.300 kilómetros correspondientes a proyectos de reposición y conservación.

Pero, antes de cumplirse estos objetivos, el automovilista español que viaje este verano por la red de interés general se va a encontrar con numerosas obras, unas mejor señalizadas, otras peor, algunas en plena efervescencia y otras paradas para no entorpecer la circulación.

Siempre dentro del programa de Autovías, el de más calibre e interés, las obras se van a encontrar a grandes rasgos en las zonas señaladas en el mapa adjunto que ahora troceamos:

Autovía del Norte: Las obras estarán en los tramos La Cabrera-Buitrago de Lozoya, Boceguillas-Milagros y Lerma-Burgos.

Autovía de Aragón: Variante de Guadalajara (por la que ya se puede circular), el tramo Intersección

C-204-Sauca, varios tramos entre Alcolea y La Almunia de Doña Godina. En el trazado actual de la N-II, también hay obras en las proximidades de Cervera, de la autovía que une Lérida con esta última localidad.

Autovía de Levante: Desde el final de la autopista A-3, en Vallecas, hasta el puente de Arganda y entre Villarejo de Salvanes y Tarancón, por lo que respecta a la N-III. Ya en la N-301, en La Gineta, y en la N-430 de entrada a Valencia por el sur, en varios tramos aislados.

Valencia: Se está trabajando en los tramos El Puig-Bétera-Ademuz, de la vía de circunvalación de la A-7 en la localidad del Turia. También hay «remates» en la pista de Silla (que ya se utiliza) o acceso sur a Valencia por la N-332.

Autovía del Mediterráneo: Desde San Carlos a Crevillente, y desde El Campillo a San Juan, incluidas las variantes de Elche y Alicante. Y en Murcia, el barrio de San Carlos dentro del tramo Murcia-Puerto Lumbreras-Baza.

Otras autovías de la zona: La autovía Alcoy-Cocentaina está en obras en su totalidad, y en la Murcia-Cartagena, lo que queda por completar de su trazado final.

EL «PLAN PUENTE» YA TIENE DINERO

EL Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha aprobado una inversión total de 758.876 millones de pesetas para el «plan puente» que servirá de enlace entre el actual Plan General de Carreteras y el segundo plan que se prepara para el horizonte del año 2000. Este Plan, que como ya adelantó en su día MOTOR 16 (ver número 278) prevé actuaciones en el periodo 1992-1993 en programas de autovías, acondicionamiento de la red y accesos a puertos y aeropuertos.

La mayor parte de las nuevas carreteras se construirán en zonas incluidas en el Programa de Desarrollo Regional, con la intención de contribuir a «la mejora de la accesibilidad de esas regiones, acortando los desequilibrios en las dotaciones de grandes infraestructuras viarias, disminuyendo los tiempos de recorrido y aumentando la seguridad vial», según fuen-

tes del MOPU. En el programa de acondicionamientos de la red se incluyen todos los proyectos tendentes a modernizar y mejorar el trazado de los principales itinerarios de larga distancia no incluidos en el programa de autovías. El plan da prioridad a la terminación de itinerarios incompletos para conseguir homogeneidad y continuidad. Al mismo tiempo se incluyen trescientas variantes en núcleos de menos de 50.000 habitantes.

Como ya recogimos en el citado número de MOTOR 16, este plan puente prevé continuar la autovía del noroeste desde Benavente hasta Vigo y Santiago de Compostela; la autovía de Castilla desde Tordesillas hasta la frontera portuguesa; la autovía Sevilla-Huelva hasta Ayamonte y desde Bailén a Granada en la autovía de Andalucía, entre otras actuaciones de especial calibre.



PROGRAMA DE AUTOVIAS JUNIO-1989

- En servicio
- Adjudicadas/Ejecución
- A contratar

Autovía de la Costa del Sol: Los tramos en obras corresponden a Torremolinos-Marbella, variante de San Pedro de Alcántara-límite con Estepona, y entre San Roque y Algeciras. Dentro de la misma área geográfica está en construcción todo el trazado de la autovía que unirá Jerez de la Frontera con El Puerto de Santa María.

Autovía de Andalucía: Los tramos

“Faltan dos años para que el Plan de Carreteras cumpla sus plazos y en el Ministerio de Obras Públicas se quiere que en 1989 todos los trazados de autovías estén adjudicados”

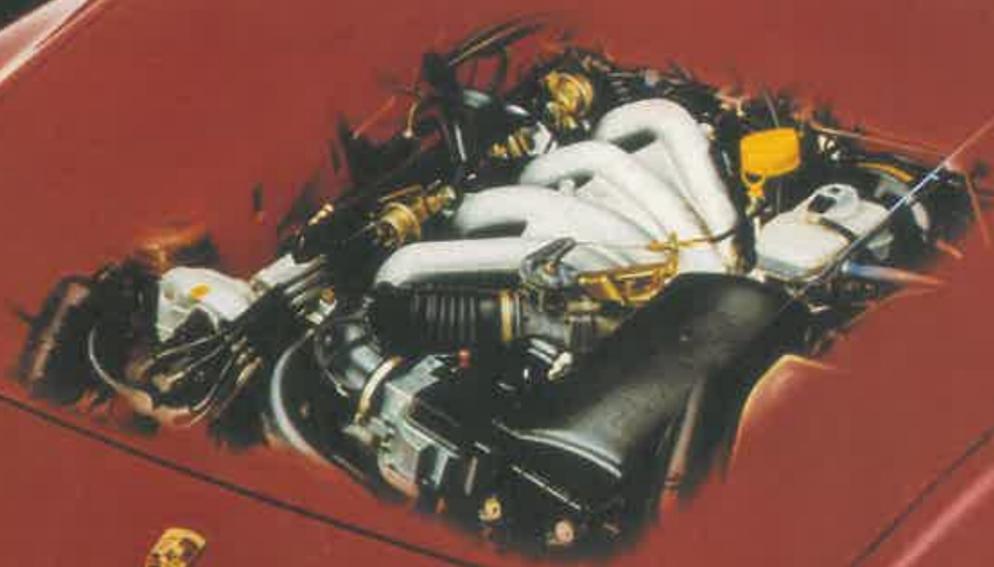
en construcción son Villaverde-Seseña (el tercer carril), Ocaña-La Guardia, Madridejos-Puerto Lápice, alrededores de Manzanares, la Cuesta del Espino y la variante de Carmona. También en Andalucía, y en la autovía Sevilla-Huelva, entre Guadimar y Niebla.

Autovía de Toledo: Entre Cabañas de la Sagra y Olias del Rey, y la variante de Torrejón de la Calzada.

Autovía de Extremadura: Variante de Talavera de la Reina, entre esta última localidad y Torralba de Oropesa y tramos aislados en los alrededores de Navalmoral de la Mata.

Autovía del Noroeste: Entre Adanero y Medina del Campo, la variante de Tordesillas, y entre esta última localidad hasta Villalpando pasando por Villardefrades.

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 Super. Superprotección para su motor.

Para llegar muy lejos.

ECONOMIA

Autovía de Castilla: Los tramos a prestar atención son La Flecha-Tordesillas, Burgos-Estépar y Villodrigo-Magaz.

Autovía del Cantábrico: Se trabaja actualmente entre Parayas y Astillero y entre Castro Urdiales y el límite con la provincia de Vizcaya.

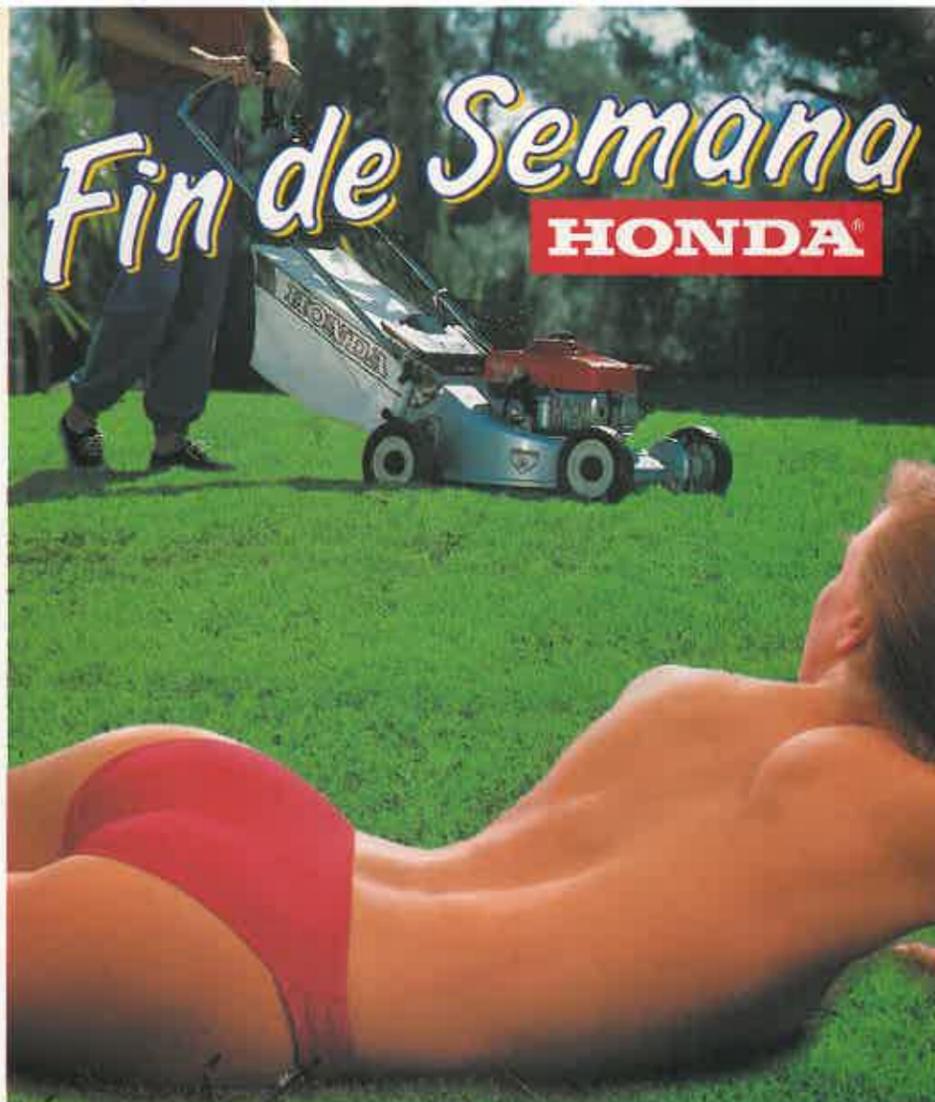
Otras autovías: Hay que destacar finalmente otras obras en vías de interés general. En la autovía Vigo-Tuy-frontera portuguesa, entre Vigo y Porriño; en la oviedo-Campomanes, en el tramo Las Segadas-Olloniego-Baña; en la Santander-Torrelavega, que está prácticamente concluida, hay obras en las rondas de Torrelavega, y en la autovía Igualada-Martorell, las obras afectan a los 37,5 kilómetros del recorrido total.

PROXIMAS APERTURAS

Algunas de estas obras citadas están en pañales. Pero otras están a punto de culminar, por lo que, a falta de los pequeños remates, el Ministerio está dispuesto a abrir este verano un buen puñado de kilómetros. En el momento de cerrar este número, en el MOPU se preveía poner en servicio los tramos Ocaña-La Guardia y la variante de Carmona; el tramo Guadamar-Niebla de la autovía Sevilla-Huelva; la variante de Guadalajara y la pista de Silla en la valenciana N-332; el tramo Bétera-Ademuz de la circunvalación de Valencia; una de las calzadas de la variante de Talavera de la Reina; los tramos San Carlos-Crevillente y Murcia-Barrio de San Carlos en la autovía del Mediterráneo; La Flecha-Tordesillas, de la autovía de Castilla; Parayas-Astillero de la autovía del Cantábrico y el tramo «A» de la Ronda de Torrelavega.

Los restantes tramos que se quieren poner en servicio de octubre a diciembre de este año son Madridejos-Puerto Lápice y desdoblamiento de la Cuesta del Espino, en la autovía de Andalucía; La Pañoleta-San Juan del Puerto de la A-49; Lerma-Sarracín de la autovía del Norte; Intersección C-204-Sauca, de la autovía de Aragón; la duplicación de calzada del tramo final de la A-3 a puente sobre el río Jarama, de la autovía de Levante; la segunda calzada de la variante de Talavera de la Reina y el tramo que va de esta localidad a Torralba de Oropesa en la autopista de Extremadura; Málaga-Fuengirola, variante de Fuengirola, Torreblanca-Torrequera y Marbella, de la autovía de la Costa del Sol; Algeciras-Río Palmones y ronda intermedia de Algeciras, también de la autovía de la Costa del Sol; El Puig-Bétera de la circunvalación de Valencia; la variante de Cabañas de la Sagra de la autovía de Toledo, y el tramo Castro Urdiales-límite provincial de Vizcaya de la autovía del Cantábrico.

Raúl R. Sáez



Motoazadas



Generadores



Mini-tractores

Trabajo, tensión, presiones... nada importa si el fin de semana es HONDA.

En el jardín, en el huerto, o en el chalet, con las HONDA todo es fácil. Máquinas sin problemas, seguras, potentes, en las que se puede confiar siempre, con las que disfrutar como nunca.

Qué importa si el fin de semana es HONDA. La mejor terapia.

Todos ganan con

HONDA®

MAQUINARIA

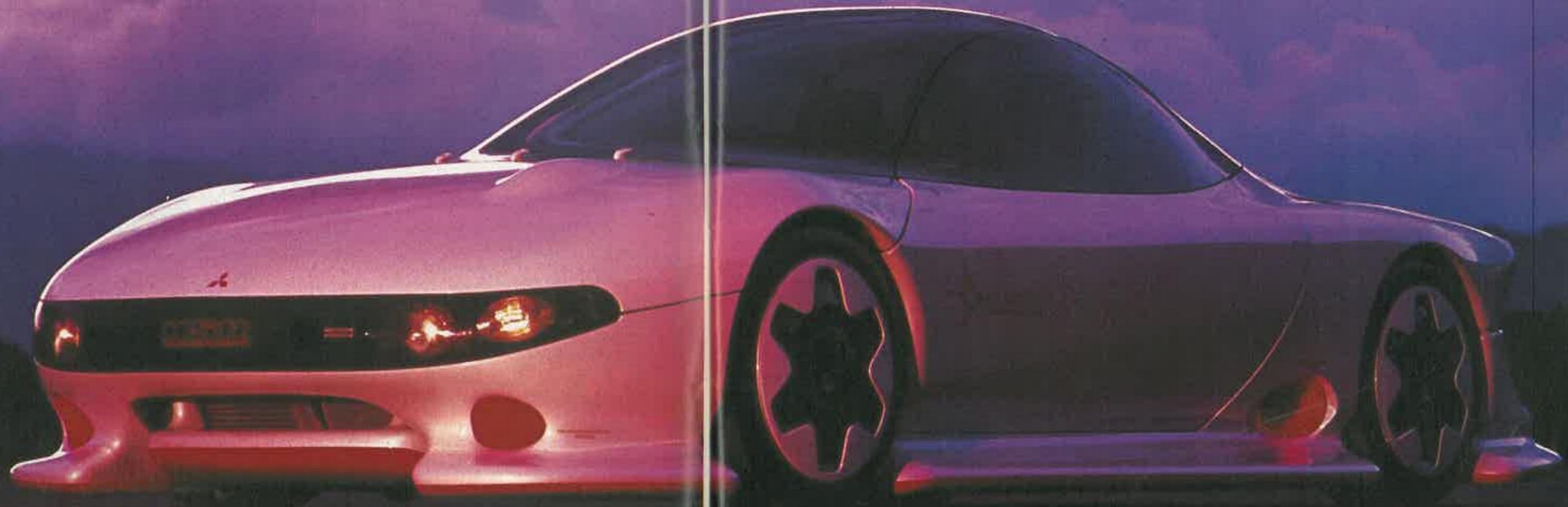
Si desea recibir amplia documentación sobre los productos HONDA, sin ningún compromiso por su parte, rellene este cupón y envíelo a: GREENS • Apartado de Correos 35 • Tel. (93) 871 44 50 • 08530 LA GARRIGA • (Barcelona)

Nombre
 Dirección
 Ciudad C.P.

COCHES DEL SIGLO XXI

**DE HOY
PARA MAÑANA**

Los ocho prototipos descubiertos en las páginas siguientes han nacido en los últimos compases del siglo XX pero son máquinas del futuro, automóviles del siglo XXI; son más rápidos, más energéticos, más ahorrativos y, sobre todo, más cómodos para conductor y acompañantes que los modelos actuales; todos ellos hacen gala de soluciones dignas de la máxima atención.



TUS KELME TENIS TRAEN UN REGALO ASI.

Ahora tus nuevas
KELME TENIS
traen una mochila
así. De regalo.



Una mochila
diseñada para que
tus zapatillas estén
siempre en su sitio. Cuando no te las
pongas.

O para que lleves colgado lo
que quieras.

Compruébalo en tu
tienda, hoy mismo.

Esta temporada las
nuevas KELME son
así, todo un regalo.

(Promoción válida
hasta el 30 de
Octubre de 1989.)



FAIR PLAY, RANGER, TOKIO, DIVINE y ZOOM.

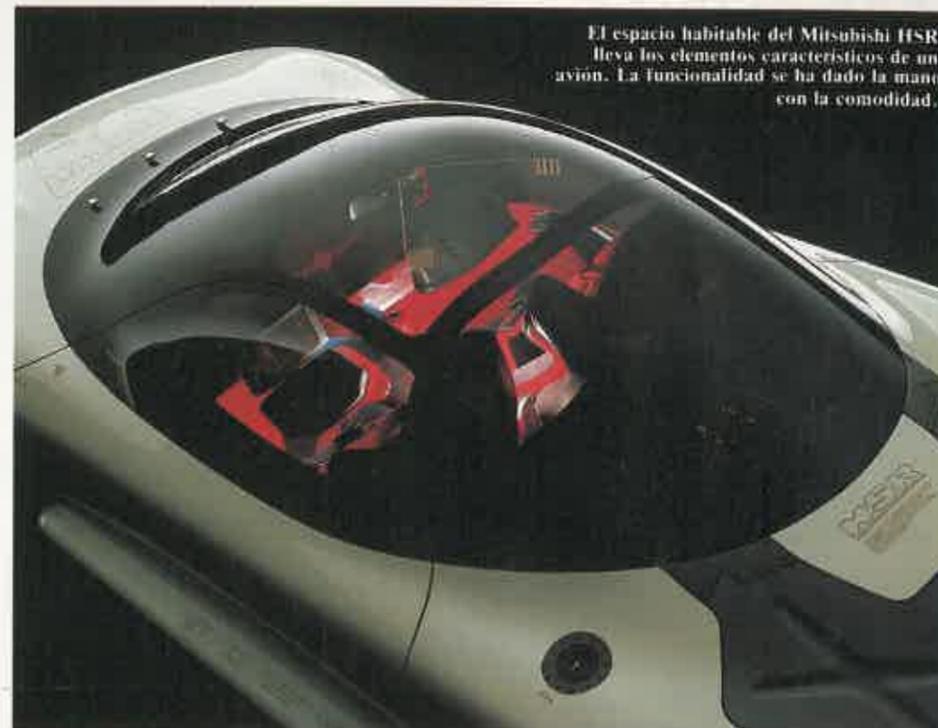
KELME® 
T E N I S

Es distinto a todo lo conocido; los rasgos redondeados, con curvas muy fluidas, la cúpula de cristal ahumado, las llantas carenadas y los faldones que recubren los bajos de la carrocería sugieren la imagen de un OVNI, de un Objeto Volante No Identificado arrancado de la imaginación de cualquier novelista galáctico; el Mitsubishi HSR, el primer prototipo nipón que ha sido capaz de superar la barrera de los trescientos por hora, hace gala de esa estética, mucho más próxima a la mostrada por un avión o un pájaro que a la mostrada por un automóvil.

Un pájaro, el colibrí, es el símbolo de este proyecto vanguardista que ya ha demostrado su eficacia en la pista de pruebas de Yatabe, el circuito oval y peraltado de Mitsubishi. La velocidad ha sido, como en otros casos, el mejor testimonio de la homogeneidad de un automóvil, de una máquina en la que se dan cita las técnicas más espectaculares del momento, es decir, las cuatro ruedas motrices, las cuatro ruedas directrices, las suspensiones activas, los frenos con sistema antibloqueo, con el sistema ABS, o el freno de aire, el freno aerodinámico, soluciones que ya se emplean, por separado, en otros modelos de calle de la marca, pero que no habían visto la luz reunidas en un solo proyecto.

El Mitsubishi HSR descubre las líneas maestras del coche del siglo XXI, el coche que verá la luz en el umbral del año 2000, un automóvil preparado para cubrir distancias considerables a un ritmo impresionante, con plena seguridad y un confort excepcional, un automóvil que no exigirá las habilidades de un piloto a la persona sentada ante su volante por cuanto facilitará las tareas de manejo hasta unos límites casi impensables.

El prototipo japonés ha conseguido tales objetivos a base de soluciones imaginativas, a través de una carrocería afinada al máximo, de un chasis clásico pero muy



El espacio habitable del Mitsubishi HSR lleva los elementos característicos de un avión. La funcionalidad se ha dado la mano con la comodidad.



Los HSR han conseguido superar la barrera de los trescientos por hora en la pista de pruebas de Yatabe.



LA AERODINAMICA NO ES UNA OPINION

No es fácil obtener una aerodinámica eficaz, pero es todavía más difícil conjugarla con una línea original y un confort total. En el proyecto 164, la ingeniería



Alfa Romeo ha alcanzado este objetivo. El 164 tiene uno de los más bajos CX (0,30) de su categoría y una altura máxima de solo 140 cms.; unas ventajas que significan estabilidad, prestaciones y agarre a la carretera. Sin olvidar el máximo confort y la legendaria seguridad activa de Alfa Romeo. Estos resultados van unidos a la línea del 164, distinta de todas, igual a sí misma. Y aún son más sorprendentes en el espacio interior del 164, un habitáculo confortable para 5 personas, en el cual, gracias de nuevo a la aerodinámica, el ruido ha sido eliminado. 164: La forma elegante y sofisticada de vivir la carretera de los años 90.

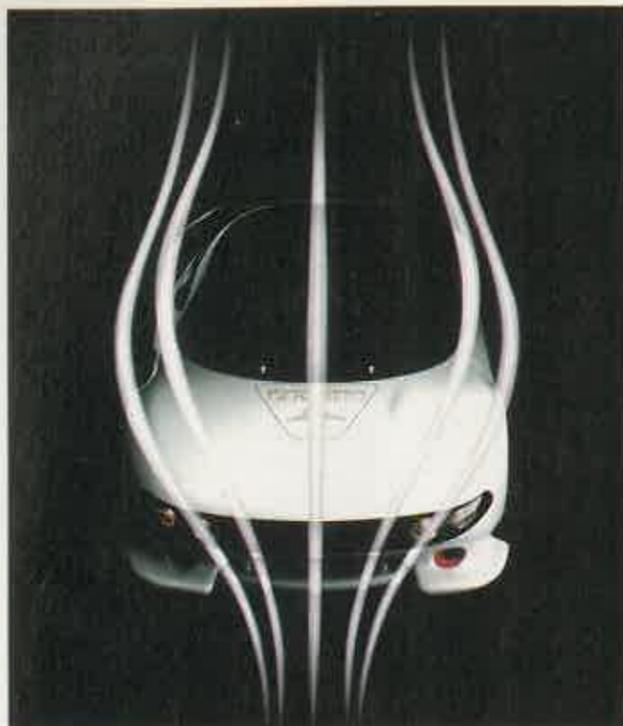
164	3.0 V6	2.0 T.SPARK	2.5 TD
Potencia máx. (cv/r.p.m.) DIN	192/5600	148/5800	117/4200
Par máx. (Kg/r.p.m.)	25/4000	19/4000	26,3/2500
Velocidad máx. (Km/h)	230	210	200
Aceleración 0-100 Km/h (s)	7.7	9.2	10.8



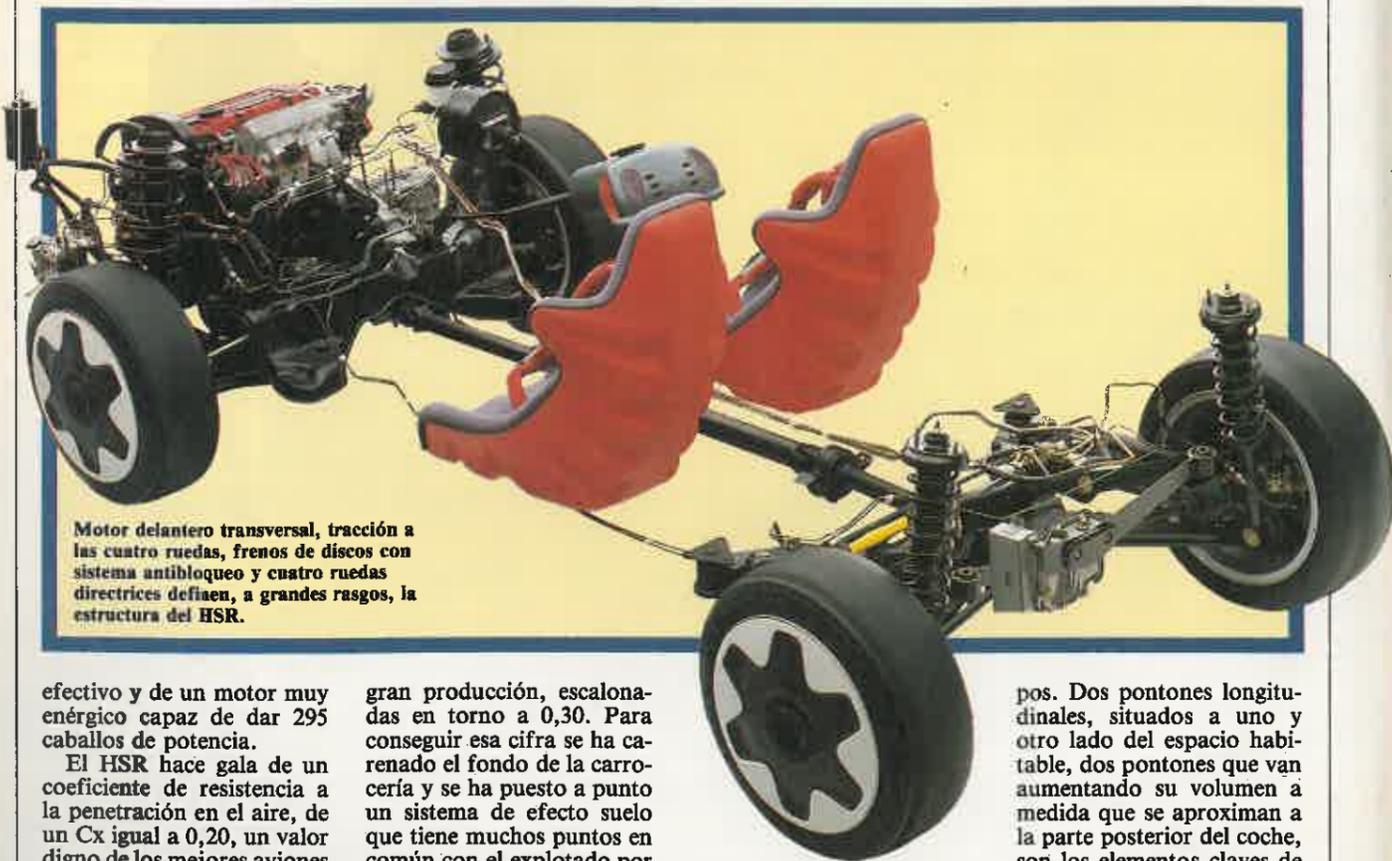
Alfa: la pasión de conducir

ALFA 164. LINEA.





El capítulo aerodinámico tiene una importancia especial en el prototipo de Mitsubishi. Los técnicos han conseguido un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx, igual a 0,20



Motor delantero transversal, tracción a las cuatro ruedas, frenos de discos con sistema antibloqueo y cuatro ruedas directrices deflejen, a grandes rasgos, la estructura del HSR.

efectivo y de un motor muy energético capaz de dar 295 caballos de potencia.

El HSR hace gala de un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, de un Cx igual a 0,20, un valor digno de los mejores aviones de caza que deja muy atrás las cifras medias exhibidas para los automóviles de

gran producción, escalonadas en torno a 0,30. Para conseguir esa cifra se ha carenado el fondo de la carrocería y se ha puesto a punto un sistema de efecto suelo que tiene muchos puntos en común con el explotado por los monoplazas de Fórmula 1 de hace algunos años y por los actuales Sport-Prototi-

pos. Dos pontones longitudinales, situados a uno y otro lado del espacio habitable, dos pontones que van aumentando su volumen a medida que se aproximan a la parte posterior del coche, son los elementos claves de dicho sistema. Tales pontones, reforzados por los falones laterales y por unas



ELEGIDO POR LOS ELEGIDOS

Pirelli P6. Este es un neumático elegido por los que buscan lo mejor.

Un neumático creado para demostrar toda su fuerza y resistencia en condiciones extremas de conducción y proporcionar la máxima fiabilidad a altas velocidades.



Una banda de rodaje creada por ordenador para los que exigen la seguridad de la alta tecnología.

Los grandes fabricantes de automóviles confían en Pirelli para sus modelos top de serie.

Pirelli P6. Elegido por los elegidos.



canalizaciones especiales de aire caliente, generado por el motor, han permitido rebajar el Cx hasta una cifra impresionante.

La adherencia al suelo proporcionada por un diseño tan peculiar se aprecia en todo su valor no sólo cuando se rueda muy deprisa, sino también en las frenadas más delicadas; tal agarre es consecuencia de un trabajo minucioso en un capítulo, el carenado de los bajos, que todavía balbucea en los diseños de gran serie.

La carrocería del Mitsubishi, la piel «blanca y negra» de ese colibrí capaz de viajar a más de trescientos por hora, se ha hecho a base de kevlar y policarbonato, dos componentes ligeros y de gran rigidez capaces de asegurar una protección extra en caso de accidente.

El chasis, un monocasco conformado a base de paneles de acero, recibe el refuerzo de tres estructuras tubulares que se extienden no sólo por el techo, como base para la cúpula plástica, sino también por la parte anterior, zona en la que actúan como cuna del motor y como soporte de las suspensiones, y por la parte posterior, en donde acogen las suspensiones correspondientes. Estas estructuras colapsables juegan un papel clave en caso de impacto ya que disipan una gran cantidad de energía.

El «colibrí» nipón, que ha tomado su imagen distintiva de un dibujo aparecido en las ruinas peruanas de Nazca, de un dibujo realizado hace más de mil años, lleva un corazón contundente, un cuatro cilindros de dos litros de cubricaje con culata de dieciséis válvulas y sobrealimentación por turbocompresor; toda una fiera que da 295 caballos de potencia a un régimen impresionante, ocho mil revoluciones por minuto.

Para alcanzar tal velocidad de giro, un régimen que sólo se consigue en mecánicas de competición, ha sido necesario aligerar al máximo todo el conjunto móvil, las bielas, los pistones y las válvulas han experimentado una cura de adelgazamiento considerable.

El motor utilizado por el

CITROEN ACTIVA

VAYA GIRO

EL último prototipo de Citroën, el Activa, revoluciona el concepto de las cuatro ruedas directrices. El modelo francés puede girar más que cualquiera de sus

rivales gracias a un mecanismo electrónico que envía sus órdenes, no sólo a las ruedas delanteras, sino también a las ruedas traseras, a través de un cable. El giro de las ruedas está asegurado, en cualquier caso, por motores que

obedecen las órdenes de la computadora central encargada de valorar el ángulo del volante, la velocidad con la que se está accionando, la aceleración transversal del conjunto y la velocidad de serpenteo del coche.

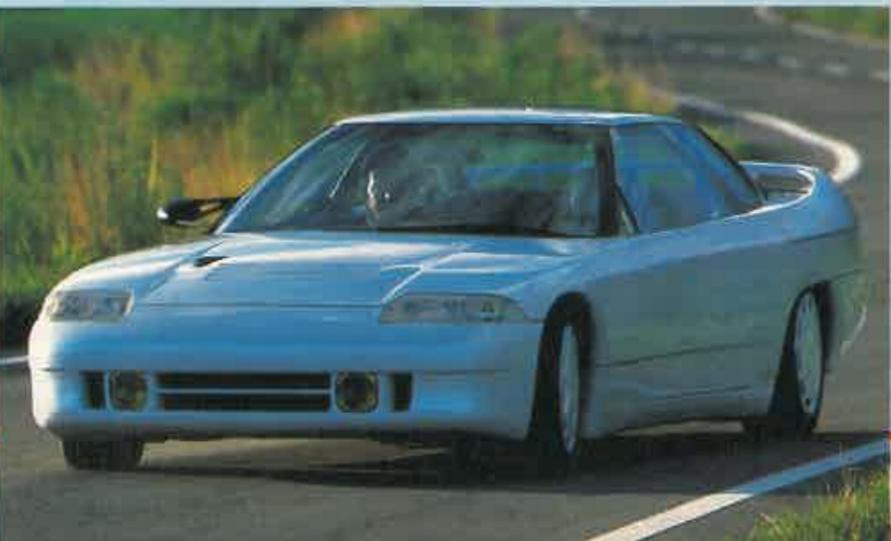


MAZDA MX-03

LA FUERZA DE LA ROTACION

EL Mazda MX-03 es uno de los pocos prototipos actuales impulsados por un motor rotativo. La experiencia acumulada por la marca nipona en este campo de la mecánica permitió crear un grupo tri-rotor,

un Wankel que está sobrealimentado por un turbocompresor de dos fases. El resultado final fue inapelable, el motor Wankel, compacto y muy ligero, ofreció trescientos veinte caballos de potencia. Esta mecánica, desprovista de uno de los tres rotores, ha seguido su carrera en un modelo de calle, en el último RX-7 turbo, «descafeinado», eso sí, para adaptarlo a la circulación cotidiana.



FORD GHIA VIA

LO MEJOR VA POR DENTRO

EL Ford Ghia Via, el prototipo del familiar deportivo del 2000, no sólo llama la atención por su línea externa, sino también por su interior, cuidado al máximo. Los estilistas capitaneados por Filippo Sapino, el diseñador responsable de Ghia, han puesto a punto un espacio habitable repleto de lujo y con un carácter contundente; el

Ghia Via es un coche ideal para cuatro ocupantes que van sentados en butacas tan envolventes como las utilizadas por un automóvil de competición, rodeados de todas las comodidades imaginables. Uno de los detalles más curiosos del Ghia Via se sitúa en el techo: recubierto de una lámina fotosensible que filtra los rayos del sol.



PONTIAC STINGER

JUEGOS DE PLAYA

LA propuesta de Pontiac se dirige al tiempo de ocio, a un tiempo siempre creciente. Los diseñadores del Stinger han realizado un vehículo con dos personalidades: una seria, que puede explotarse durante la semana laboral, y otra alegre



durante los días festivos. El Stinger cambia de estilo, de carácter, en cuanto se suprime el

techo, el parabrisas y los contenedores que están situados en las puertas. La agresividad del

exterior se ha reflejado en el interior a través de unos mandos de gran tamaño.





Esso Super Oil 15W-40

Sólo la tecnología del líder europeo en lubricantes ha podido crear un aceite, polivalente para motores gasolina y diesel, capaz de superar los más estrictos controles técnicos de calidad de los grandes constructores de automóviles.

Esso Super Oil hace su entrada en el mercado español con el reconocimiento de todos ellos:

CCMC G2 y PD1 (Realizado por ALFA ROMEO, AUDI, AUSTIN ROVER, BMW, CITROËN, FIAT, JAGUAR, MERCEDES BENZ, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, VOLKSWAGEN y VOLVO).

API SF motores de gasolina (incluso turbo e inyección) • API CD motores diesel y turbodiesel • MIL-L-46152 - B y MIL-L-2104 C • BRITISH LEYLAND BLS 22-0L-06 y BLS 22-0L-02 • PEUGEOT - TALBOT • FORD EUROPE SSM-2C-9011 A y ESN-M2C-121 B • GENERAL MOTORS GM 6048 M y GM 6049 M • DAIMLER BENZ 616-201 (gasolina y diesel) P.226.1 • VOLKSWAGEN - SEAT - AUDI 501.101 y 505.00.



ESSO

La llegada del tigre.

DODGE VIPER

DIEZ FIERAS

El Dodge Viper ha puesto en escena un motor prodigioso, un motor de diez cilindros en V de 3,5 litros de cubicaje que estaba destinado, en principio, a servir de base para una nueva línea de furgonetas; tal idea se mantuvo firme hasta que se puso al trabajo el

francés Jean François Castaign, uno de los máximos dirigentes de la firma americana y padre del motor Renault Turbo de Fórmula 1. Desde ese instante el diez cilindros Dodge, con más de trescientos caballos se transformó en una fiera. El Viper, un descapotable de pura raza, con rasgos violentos, da la réplica a una mecánica que podría llegar a la Fórmula 1.



RENAULT MEGANE

EL MAS ACOGEDOR

El último prototipo de Renault, el Megane, juega la carta de la comodidad, del confort, en un grado extremo. Los carroceros de la marca francesa han centrado sus atenciones en la accesibilidad: cuatro

puertas majestuosas, que se deslizan a lo largo de los flancos con toda suavidad, y unas butacas diseñadas por los especialistas de Bertrand Faure, unas butacas que se giran sin problema para acoger a su ocupante sin que éste deba contorsionarse inútilmente, abren una vía poco explotada en atenciones de gran categoría.



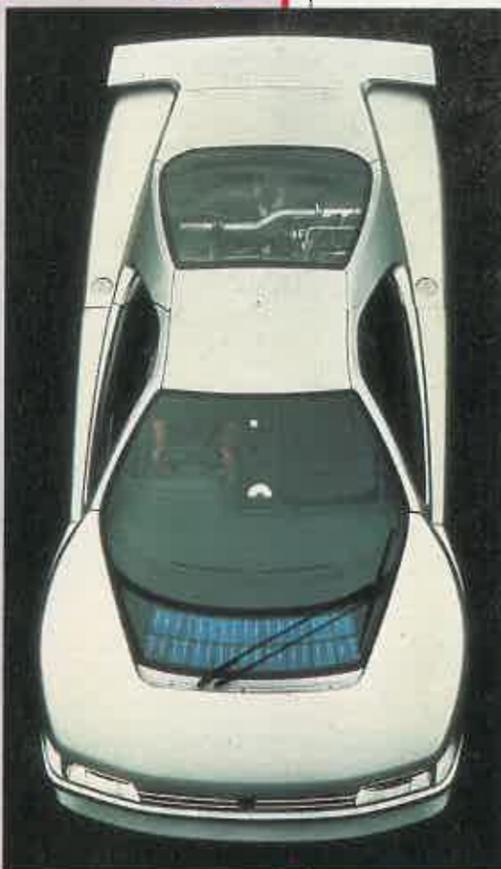
Los asientos del Megane, son asientos «inteligentes» que buscan a su ocupante.



PEUGEOT OXIA

680 CABALLOS

LOS valores de potencia del Oxia, esos 680 caballos mecánicos, son argumentos contundentes que descubren las aspiraciones de una máquina que Peugeot pondrá en el mercado para luchar con los Porsche 959 o los Ferrari F-40. El último Peugeot ha descubierto la vitalidad de un motor



veterano pero muy eficaz, del seis cilindros en V con casi tres litros de cubecaje utilizado por Peugeot, Citroën, Renault y Volvo en sus modelos más prestigiosos. Culatas con cuatro válvulas por cilindro y dos turbocompresores Garrett

se encargan de poner el picante en una mecánica con un genio muy especial, que ha llevado al Oxia hasta los trescientos cincuenta por hora.

en que se acciona el pedal central.

El prototipo Mitsubishi se caracteriza por la integración de todas las funciones citadas en un único sistema de control, en un ordenador que rige: el sistema de marcha, es decir, motor, ayudas al conductor y suspensiones; el sistema de dirección así como el de frenado, que incluye el ABS y el freno aerodinámico.

El Mitsubishi HSR puede orientar a su conductor a través del tráfico si se introduce en el ordenador los datos correspondientes al punto de destino; la pantalla situada frente al acompañante transmite las informaciones referentes a la posición del coche, a la densidad de circulación y a las rutas alternativas más descargadas. Esa misma central permite

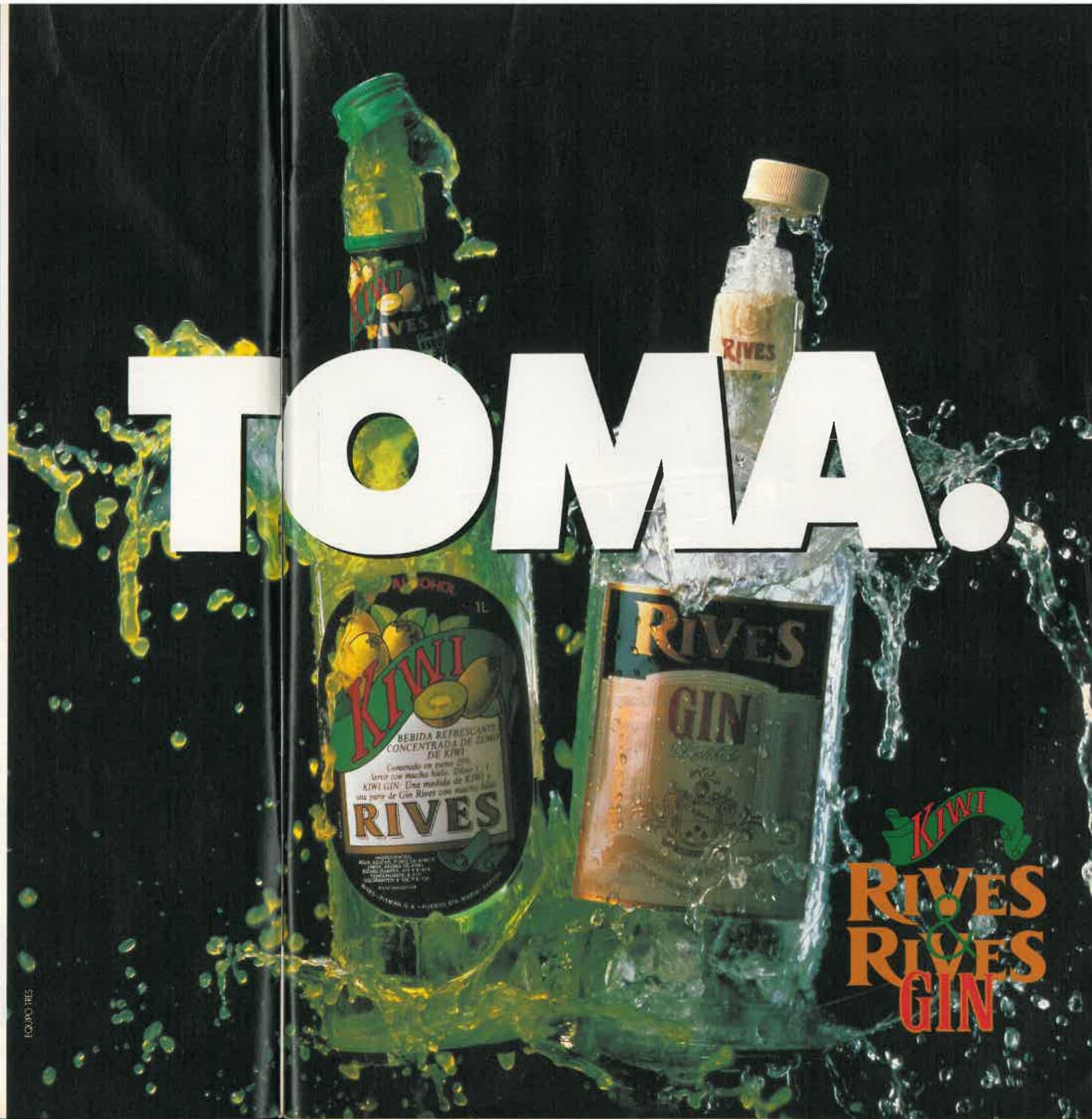
conectar por teléfono con otro usuario.

El conductor lleva frente a sus ojos un monitor que transmite los datos necesarios para la buena marcha del coche. Una cámara de rayos X que «ve» en la oscuridad, una cámara que observa la parte posterior del coche y un cerebro encargado del mantenimiento mecánico, de las luces exteriores y del aire acondicionado, son los elementos que vierten su información en esa pantalla.

El Mitsubishi HSR levanta el telón del futuro, descubre el coche que se está gestando en los laboratorios más ocultos, en los laboratorios más protegidos, descubre los rasgos generales del coche que estará en nuestras calles el año 2001.

Angel Marco

TOMA.



KIWI
RIVES
RIVES
GIN

EGUPO TRÉS



A FONDO

ALFA ROMEO 75 2.4 TD

ENERGIA TURBULENTA



Motor 16

VIRTUDES

- Buenas prestaciones
- Consumos reducidos
- Comportamiento

DEFECTOS

- Coche ruidoso
- Balanceos de la carrocería
- Dificultad al engranar la primera

PRECIO EN LA CALLE:
2.651.702 ptas.

entre los diesel de cuatro cilindros más potentes, sólo le gana el Fiat Croma, con 118 caballos.

El funcionamiento del turbo es progresivo y no se aprecia ningún tirón violento, hecho que es frecuente en vehículos turboalimentados. El turbo permite al 75 obtener unas prestaciones excelentes y con una velocidad punta que supera los 180 kilómetros por hora. El funcionamiento del turbo es reforzado por la acción de un radiador, intercooler, que enfría los gases de admisión antes de su entrada en los cilindros, de esta forma se ha conseguido mejorar el rendimiento.

También este modelo incorpora en el frontal la nueva rejilla común a toda la gama 75 y además todos los elementos aerodinámicos del Twin Spark: aletines, alerón trasero, faldillas laterales y spoiler delantero. Todo esto beneficia a los consumos, que, con una media de 7,4 litros, los podemos calificar de muy buenos.

El comportamiento es similar al de los demás 75. Es un coche que en el límite de su adherencia no tiene ninguna tendencia al deslizamiento ni del eje delantero ni del eje trasero, su comportamiento lo podemos definir como neutro; eso sí, en zonas viradas la carrocería se inclina bastante.

Los frenos, que son de disco en las cuatro ruedas, resultan bastante eficaces. Las distancias de frenado varían muy poco con respecto a las de los 75 de gasolina, pese al incremento de peso del turbodiesel.

DATOS DE COMPRA

Importador: Alfa Romeo España S. A. Ctra. de Burgos, km. 18,700 San Sebastián de los Reyes, Madrid. Telf.: (91) 653 65 65. Red de postventa: 85 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilometraje.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantera longitudinal. N. de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 2.393 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: Lateral. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección + Turbo Intercooler. Compresión: 22. Tipo de carburante: Gasóleo. Potencia máxima: 112 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 24,5 mkg a 2.400 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 10,1 km/h; 2.ª, 18,1 km/h; 3.ª, 28,1 km/h; 4.ª, 37,4 km/h; 5.ª, 45,4 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,2. Diámetro de giro: 10,1 m.

FRENOS. Sistema: Disco/disco.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Eje dión.

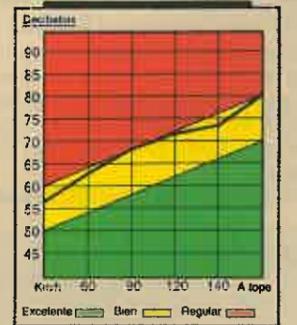
RUEDAS. Llantas: 6,5 J x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.260 kg. Reparto de pesos: 48,7 %/51,3 %. Capacidad depósito: 49 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	183,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	33,8
De 0 a 100 km/h	12,3
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,8
400 m desde 40 km/h en 5.ª	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	42,6
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,2
De 80 a 120 km/h en 5.ª	14,1

SONORIDAD



Al ralentí: 57,5. A 60 km/h: 63,2. A 90 km/h: 67,7. A 120 km/h: 71,7. A 140 km/h: 73,4. A tope: 80,8.

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

El Alfa 75 2.4 TD, destinado hasta hace poco sólo para el mercado italiano, se comercializa ahora también en nuestro país.

El punto fuerte del nuevo 75 Turbodiesel es sin lugar a dudas su motor. El coche se maneja sin ningún esfuerzo e incluso se puede llegar a olvidar que estamos conduciendo un diesel, si no se dejase oír el típico traqueteo de la mecánica de gasóleo. Al ralentí, sin embargo, no hay lugar a dudas, tanto las vibraciones como el ruido delatan su condición de diesel. El 75 2.4 TD se conduce igual que un coche de gasolina. Los adelantamientos se efectúan sin esfuerzo, siempre y cuando no dejemos que el motor baje de las dos mil revoluciones.

Con la aparición del nuevo modelo, son dos las versiones diesel que Alfa ofrece del 75, la ya conocida de dos litros, también turbodiesel, y la nueva de 2.4, que con sus 112 caballos se sitúa



Incorpora los elementos aerodinámicos del Twin Spark. El comportamiento es bueno a pesar del incremento de peso



Las prestaciones son una de sus mejores cualidades. No se nota que se esté conduciendo un vehículo de gasóleo



El cuadro de instrumentos es muy completo
Según los gustos del conductor, el volante se puede regular en altura



Los asientos del 75 TD son amplios y envolventes
En los delanteros la espalda del conductor no acaba de apoyar bien

Motor 16

La elección entre los dos 75 TD de Alfa está clara, el 2.4 ofrece al usuario más potencia, más equipamiento y un consumo menor (tiene unos desarrollos del cambio más largos), con un incremento de precio mínimo respecto al 2.0 TD. Le podríamos definir, tanto por las características de su carrocería, como de sus prestaciones, como un diesel de talante deportivo.

En el interior, los asientos son amplios y envolventes, aunque en los delanteros la espalda no termina de apoyar bien. El 75 TD monta en las ventanillas delanteras los típicos deflectores de Alfa que hacen mucho ruido.

El cuadro del salpicadero, así como el equipamiento, es bastante completo, hay que destacar que la dirección es asistida de serie, y el volante regulable en altura. Todo esto hace más fácil su manejo.

Por último, hay que mencionar en su

FRENTE A SUS RIVALES

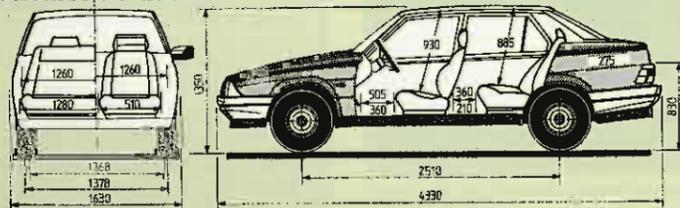
ENTRE los modelos que se venden en nuestro país no existe ninguno con el que el Alfa 75 2.4 TD se pueda comparar. La especial concepción de la carrocería, la potencia de su motor turboalimentado y, sobre todo, el precio lo convierten en un coche difícil de comparar.

Es cierto que existen vehículos turbodiesel de precio inferior, como son el Citroën BX, el Peugeot 405, el Renault 21 o el Passat, pero todos ellos tienen muchos menos caballos que el 75 2.4 TD y, por lo tanto, no se pueden considerar como rivales del Alfa. Por su parte, tampoco los coches más potentes, como es el caso del Fiat Croma TD o el BMW 324 TD, se pueden comparar con el Alfa por tener un precio muy superior al del modelo italiano.

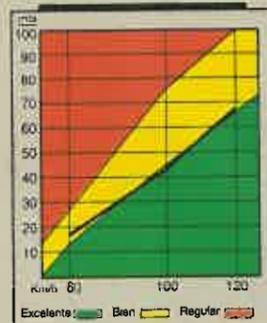
contra la dificultad de engranar la primera velocidad que, aparte de estar dura, si se mete deprisa, rasca.

Simonetta Garib
Fotos: Santiago Ibáñez

ALFA ROMEO 75 2.4 TD



FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 17,0. A 100 km/h: 43,4.
A 120 km/h: 68,5.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 32 km/h de cruceo	8,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción rápida	11,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,2
A 140 km/h de cruceo	9,6
A 180 km/h de cruceo	—
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	7,4
Capacidad depósito comb.	49
Autonomía media	612

EQUIPAMIENTO

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



Este es un coche muy importante.

Para muchos va a ser el primer Mercedes de su vida.

Hay símbolos en esta vida que marcan definitivamente el fin de una etapa y el principio de otra mejor.

Este es el caso del nuevo Mercedes 190. Gracias a él muchos podrán hablar del antes y el después

de su primer Mercedes. Porque habrán encontrado un automóvil que justifica la pasión de conducir con

los argumentos más racionales. Que combina el espíritu deportivo con el confort. La belleza con

la seguridad. Y que ofrece los últimos adelantos técnicos, como el ASD o los frenos ABS, tanto en sus

versiones de Gasolina como Diesel. Cuando un coche así viene además respaldado por una Red

de Concesionarios y Puntos de Asistencia Oficial como la de Mercedes-Benz uno sabe que le ha

llegado el momento de estrenar, al fin, el primer Mercedes de su vida. Nuevo Mercedes 190.

Precio recomendado desde 3.430.070, IVA incluido.



Nadie más construye coches así. MERCEDES-BENZ

YUGO, LA SORPRESA



Tecnología compatible.
Asistencia en toda España.



Porque es una sorprendente combinación de:

■ Tecnología avanzada, segura y fiable, hecha para durar.

■ Equipamiento tan actual y completo que proporciona de serie lo que otros sólo ofrecen como opciones.

■ Y la gran ventaja: su precio de venta.

Desde **799.900 Ptas.**

IVA INCLUIDO

CONCESIONARIOS YUGO

ALAVA

Echauto. Reyes Católicos, 30. 01002 Vitoria. Tel. (945) 27 85 81.

ALICANTE

Automóviles Cruz. Ctra. de los Dolores, Km. 1. Elche (Alicante). Tel. (96) 545 78 44.
Pastor Autos. Avda. Conde Soto Ameno, 14. 03005 ALICANTE. Tel. (96) 522 82 62.

ALMERIA

Méndez Viedma, S. A. Ctra. de Granada 2. Tramo Km. 117. 04009 Almería. Tel. (951) 26 39 53.

BALEARES

Automóviles Nadal. Gremio Tintoreros, 36. Pol. San Castelló. 07006 Palma de Mallorca. Tel. (971) 75 57 45.

BARCELONA

Maturana, S. A. Marina, 257 (bajos). 08025 Barcelona. Tel. (93) 256 28 19.
Talleres Valverde. Paseo de Colón, 36. 08400 Granollers (Barcelona). Tel. (93) 870 96 14.
Comercial Fernández. Ctra. de Vich, 146. 08240 Manresa (Barcelona). Tel. (93) 873 86 66.
Automóviles Cataluña. Puig y Cadafalch, 294-296. 08303 Mataró (Barcelona). Tels. (93) 798 33 35 / 799 66 61.
Motor Ferbus, S. A. Manuel de Falla, 1, 3, 5. 08840 Viladecans (Barcelona). Tel. (93) 658 40 11.
Enfasa 88, S. L. "Auto Valles". Pizarro, 30. 08204 Sabadell (Barcelona). Tel. (93) 710 10 00.
Autocels, S. A. Avda. Cubellas, 40. 08800 Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Tel. (93) 815 45 29.

CADIZ

Lovauto. Avda. San Juan Bosco, 1. 11408 Jerez de la Frontera (Cádiz). Tels. (956) 32 07 54 / 17 81 07 / 30 63 35.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Carslavia, S. A. Ampliación Miller Industrial. Parcela N° 2. Lomo Apolinario. Las Palmas de Gran Canaria. Tels. (928) 24 76 45 / 24 03 17.
Carslavia, S. A. San Clemente, 37-39. Santa Cruz de Tenerife. Tels. (922) 24 16 44 / 24 19 01.

LA CORUÑA

Segunda Mano, S. L. Avda. del Ejército, 8. 15006 La Coruña. Tels. (981) 29 86 04 / 29 87 00 / 24 00 88 / 10 10 10.

CORDOBA

Córdoba Plata, S. A. Avda. Medina Azahara, 49. 14005 Córdoba. Tel. (957) 47 33 75.

CUENCA

Carlos Prior, S. A. Diego Jiménez, 2. 16004 Cuenca. Tel. (966) 22 47 59.

GERONA

Crono Móvil, S. A. Pedret, 99. 17493 Gerona. Tel. (972) 20 69 54.

GIJÓN

Alvasa. Canga Argüelles, 22-24. 33202 Gijón. Tel. (985) 37 35 89.

GUIPUZCOA

Slavia Motor, S. A. P. de la Sidra, s/n. (Astigarraga). 20014 San Sebastián. Tels. (943) 55 05 09 / 55 55 22.

JAEN

Motorlavia, S. A. Avda. de Madrid, 10. 23001 Jaén. Tels. (953) 25 38 87 (particular) / 26 76 00.

LEON

Zarquesa, S. A. La Corredera, 9. 24004 León. Tel. (987) 21 65 68.

LOGROÑO

Rioja Cars. Pío XII, 18 (esq. Avda. Colón). 26003 Logroño. Tel. (941) 25 52 13.

MADRID

Automóviles Fernández. Dr. Esquerdo, 118. 28007 Madrid. Tel. 552 73 57.
Iovanauto, S. L. Ctra. de Pastrana, 16. 28801 Alcalá de Henares (Madrid). Tels. 880 25 13 / 888 42 99.

Jarama Auto, S. L. San Pancracio, 3. 28700 San Sebastián de los Reyes (Madrid). Tel. (91) 651 35 88

MALAGA

Cosbe, S. L. Avda. de la Aurora, 62. 29006 Málaga. Tel. (952) 35 31 23.

MURCIA

Automóviles Cartagena. Juan Fernández, 29. 30204 Cartagena (Murcia). Tels. (968) 52 97 48 / 52 97 47 / 50 91 98.

PONTEVEDRA

Automóviles J. Ventín. Avda. de Lugo, 105. 36004 Pontevedra. Tel. (986) 85 85 14.

TARRAGONA

Servei Motor. Sant Miquel, 37. 43004 Tarragona. Tels. (977) 22 15 02 / 21 16 69.

Sanahuja Veh. Máq. Ind. Avda. Paissos Catalans, 71-73. Reus (Tarragona). Tel. (977) 31 60 99.

TOLEDO

Marín Maquinaria, S. A. Avda. de Madrid, 25. 45003 Toledo. Tels. (925) 22 04 41 / 22 11 09.
Imauto, S. L. Avda. de Portugal, 47. 45600 Talavera de la Reina (Toledo). Tels. (925) 80 27 19 / 80 27 20.

VALENCIA

Casvalí, S. L. Plaza de Tetuán, 10. 46003 Valencia. Tel. (96) 331 45 36.

VALLADOLID

Diez Motor, S. A. Onésimo Redondo, 29. 47420 Iscar (Valladolid). Tel. (983) 61 11 03.

VIZCAYA

Algorta Motor, S. A. Sarrikobaso, 13. 48990 Algorta. Tel. (94) 469 57 93.

ZARAGOZA

Automóviles Becars, S. L. Franco y López, 34-36. 50005 Zaragoza. Tel. (976) 35 50 54

STANADYNE-PERKINS BOMBAS E INYECTORES

LA División de sistemas Diesel de Stanadyne y Perkins acaban de suscribir un contrato de varios años. El acuerdo versa sobre la fabricación de bombas de inyección e inyectores destinados a equipar a diversos motores de la gama Perkins. Este es el primer acuerdo que firman estas dos sociedades.

El señor Gurley, vicepresidente de marketing de Stanadyne, ha expresado la satisfacción que les produce el colaborar con

un constructor de renombre mundial como es el caso de Perkins, líder mundial en diseño y fabricación de motores diesel.

Los motores que se fabrican en 16 países se venden a más de 500 constructores especializados, que se encuentran repartidos por todo el mundo.



NOVEDADES KRAFFT

REPARA PINCHAZOS «FOLLOW»

OTRA de las novedades de Krafft es el reparapinchazos Follow. Mediante este sistema el conductor en caso de sufrir este problema podrá reemprender la marcha en un tiempo récord, 30 segun-

dos. La forma de funcionamiento es sencilla, ya que basta con vaciar el producto a través de la válvula de la rueda, siendo válido indistintamente para neumáticos con o sin cámara. El producto que contiene este reparapinchazos es de material espumoso y su función consiste en sellar el orificio producido en la cubierta o cámara, al mismo tiempo que proporciona a la rueda la presión necesaria para poder ser inflada. Ninguno de los componentes de este producto ataca al neumático.



RENUOVA PARACHOQUES

EL último de los productos que acaba de lanzar Krafft es un renueva parachoques. Un elemento que se encarga de reparar los deterioros que producen los fenómenos climatológicos sobre las superficies plásticas de los vehículos, sobre todo en los parachoques. Este renovador es de fácil aplicación, gracias a una pequeña esponja que lo acompaña y en pocos segundos devuelve

VALEO EMBRAGUE ELECTRONICO

VALEO acaba de iniciar la comercialización de un nuevo embrague electrónico. Este embrague está compuesto por un microordenador, un accionador electromecánico y distintos sensores de velocidad.

Los sensores se encargan de transmitir información sobre el régimen del motor, velocidad y posición de la palanca de cambio a un microprocesador que los procesa y envía impulsos de corriente al motor, que varía de acuerdo con ellos la posición del embrague. El conductor sigue manteniendo la capacidad de elegir la marcha o de cambiar en cualquier momento. Si se in-



tenta cambiar sobre la palanca se produce un desembrague rápido y a continuación se vuelve a embragar sólo cuando se ha seleccionado una nueva marcha.

Con este sistema se gana tiempo en la operación de cambio, pudiendo centrarse el conductor más concentradamente en el tráfico.

nado a solventar este incómodo problema. Se trata de un limpiador en forma de pulverizador difusor que llega hasta los rincones más difíciles, disolviendo la suciedad. Este producto está pensado para todo tipo de llantas, aluminio, chapa, etc. También puede ser usado para realizar limpiezas profundas de motos y bicicletas y destacar el hecho de que este limpiador no contiene componentes alcalinos que puedan atacar a los neumáticos o a las llantas.



el brillo a la parte tratada. Este producto es válido para superficies de color negro o gris oscuro y destaca por su duración, ya que entre sus componentes se encuentran ceras y polímeros resistentes a los lavados y a la lluvia.

LIMPIADOR DE LLANTAS

UNO de los elementos de los automóviles que resultan más difíciles de limpiar para el usuario son las llantas. Para ello la marca Krafft acaba de iniciar la comercialización de un nuevo producto, desti-



EL EXITO VA CON YUGO
EUROPA-USA-CANADA

YUGO
LA SORPRESA

Mercado

Mercado

gugable en altura: Sierra CL, GT y GL: 10.000 ptas. Amortiguador trasero autoajutable: Sierra GL. Fam. (de serie 4 x 4 Fam.): 34.000 ptas. **Ajuste altura manual asiento conductor:** Scorpio CL: 18.000 ptas. **Ajuste eléctrico asiento del pasajero:** Scorpio Ghia: 65.000 ptas. **Faros delanteros antiniebla:** Scorpio CL y GL: 34.000 ptas. **Alarma antirrobo:** Scorpio CL, GL, Ghia: 2.000 ptas. **Retrorvisor derecho control remoto:** Scorpio CL: 10.000 ptas. **Retrorvisor izquierdo eléctrico:** Scorpio GL: 30.000 ptas. **Dirección asistida:** Scorpio CL, GL y Ghia: 108.000 ptas. **Diferencial autobloqueante:** Scorpio GL y Ghia: 18.000 ptas. **Mando de radio compartimento trasero:** Scorpio GL y Ghia: 52.000 ptas. **Malla reclinación equipaje:** Scorpio Ghia: 18.000 ptas. **Ordenador de consumo:** GL, Ghia: 59.000 ptas. **Control de velocidad de crucero:** Scorpio GL, Ghia: 88.000 ptas. **Tapicería de cuero:** Scorpio Ghia: 388.000 ptas.

Consumo Costo/lm. Precio total
MODELO Cilindrada Potencia V. máx. litros 15.000 km/año ptas.

HONDA
Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 82 55.

Honda Accord EX	1.995	106	194	9,2	12,15	3.227.100
Honda Accord Lux	1.995	106	194	9,8	13,71	3.327.100
CIVIC	1.590	130	212	7,2	11,71	3.027.100
Honda Accord 2.0i 16	1.995	137	190	8,8	12,38	3.578.200
Honda Prelude LX	1.790	150	204	8,5	12,67	3.087.100
Honda Prelude LX A	1.990	150	204	9,1	13,11	4.190.400

INNOCENTI
Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 33 60-01.

800 SE	980	57	140	7,3	8,40	1.936.200
800 DSE	980	57	154	9,7	7,98	1.525.700
800 SL	980	50	146	7,9	9,77	1.226.600
800 HSE Auto	980	50	146	7,4	11,01	1.436.900
Turbo de Tomoso	980	72	192	9,3	12,19	1.526.700

ISUZU
Nipmotor, Tel.: (91) 733 94 94.

Trooper TD SW	2.771	180	180	12,9	3,71	1.181
Trooper TD High Top	2.771	180	180	13,0	12,12	1.675.243

JAGUAR
C. de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.

XJ6 3.6	3.590	224	219	12,4	17,41	7.183.120
Daimler 3.6	3.590	224	217	12,3	22,06	9.045.520
Sovereign 3.6	3.590	224	217	12,4	17,38	7.827.200
Sovereign V12	5.340	286	220	17,5	21,18	7.936.220
XJS V12	5.340	286	241	16,9	20,74	8.674.720
XJS V12 Cabrio	5.340	286	241	16,9	20,74	9.577.620
XJS 3.6	3.590	221	219	14,5	18,96	7.382.520

OPCIONES: 3.6 Berlina: 125.000 ptas. **Lantas de aleación:** 3.6 Berlina: 165.000 ptas. **Diferencial autobloqueante:** 3.6 Berlina: 46.000 ptas. **Techo corredizo:** 3.6 Berlina, Sovereign V12 Sa lón: 166.317 ptas. **Nivelador de suspensión:** 3.6 Berlina: 120.000 ptas. **Tapicería no standard:** 3.6 Berlina, Sovereign V12: 90.800 ptas. XJS 3.6 Coupé: 100.300 ptas. **Caja automática:** XJS 3.6 Coupé: 270.000 ptas.

LADA
Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

VAZ 2100	1.294	63	148	7,6	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,6	11,24	852.138
VAZ 2107	1.462	77	152	10,6	13,94	992.600
Savana (2100)	1.296	66	150	8,2	11,02	1.008.720
Nova TP	1.589	78	127	11,5	14,48	1.261.520

OPCIONES: 71.674 ptas. **Juego de molduras:** 3.876 ptas. **Tapón de gasolina con llave:** 1.350 ptas. **Volante deportivo:** 8.800 ptas. **Juego de alfombras:** 1.500 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

LANCIA
Fiat Hispania, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.

Y-10 Fiat*	980	45	148	6,0	9,97	1.059.600
Y-10 LX lo	1.108	57	161	6,1	9,46	1.220.400
Y-10 GTI	1.301	78	175	7,2	10,55	1.405.300
Y-10 Fiat*	980	45	148	6,7	10,49	1.028.970
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,30	1.008.220
Delta 1.6 EP	1.595	108	187	9,1	13,92	1.058.100
Delta HF Turbo IE*	1.595	140	204	9,6	15,09	2.244.574
Delta HF Integrale*	1.995	165	217	10,6	16,30	3.734.174
Prisma Symbol*	1.480	80	180	7,8	12,24	1.819.280
Prisma Turbo Diesel*	1.595	108	188	7,8	12,56	2.167.680
Thema 2.0 IE*	1.920	80	175	7,6	9,15	2.284.750
Thema 2.0 IE V6*	1.995	129	165	8,5	13,16	3.339.504
Thema IE Turbo*	1.995	150	205	8,9	13,48	3.580.224
Thema 2.0 IE Turbo*	1.995	165	225	9,4	13,83	4.470.004
Thema V6*	1.995	165	216	11,2	16,28	3.385.884
Thema 1.6*	2.080	150	208	12,3	16,19	4.022.133
Thema 1.8*	2.577	215	238	13,3	17,89	7.889.680
Thema Turbo Diesel*	2.480	118	186	7,4	10,44	3.874.504
Thema SW IE Turbo*	1.995	165	210	11,3	16,28	4.779.104
Thema SW Turbo DS*	2.480	100	186	7,9	10,44	4.385.779

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y-10 Fiat, Y-10 Fiat: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. **Techo abrible:** Y-10 Fiat, Y-10 Fiat: 43.880 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad posterior:** Y-10 Fiat: 18.088. **Check Control, Vacuómetro, Cuentarrevoluciones y manómetro de aceite:** Y-10 Fiat: 29.925 ptas. **Pintura Metalizada:** Y-10 Fiat: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma TD: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Turbo i.e. SW, Turbo DS DW: 39.900 ptas. **Aire Acondicionado:** Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. **Servodirección:** Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 59.850 ptas. **Ruedas de Aleación:** Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 66.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. **Trip Master y Check Control:** Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. **Cortina Parasol + Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 22.610 ptas. Trip Computer: Prisma 1.5 LX: 23.940 ptas. **Alzacrystalas eléctricas posteriores:** Prisma Turbo Diesel: 33.250 ptas. **Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo:** Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. **Asiento anterior con mando eléctrico y calefacción:** Thema i.e., Turbo: 73.150 ptas. **Climatizador automático:** Thema i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Turbo i.e. SW, Turbo DS, SW: 292.600 ptas. **Tapicería de Cuero:** Thema i.e., Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 8.32: 133.000 ptas. **Red:** Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.250 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

Consumo Costo/lm. Precio total
MODELO Cilindrada Potencia V. máx. litros 15.000 km/año ptas.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.

Lotus Excel	2.172	162	217	11,4	15,53	6.998.136
Lotus Spirit HC	2.172	162	217	11,7	15,12	8.310.100
Lotus Spirit Turb.	2.174	213	245	14,9	16,26	8.972.086

OPCIONES: Aire acondicionado: Excel: 325.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 350.000 ptas. **Preinstalación de radio:** Excel: 75.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 90.000 ptas. **Tapicería de piel integral:** Excel: 50.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 400.000 ptas. **Tapicería de piel y paño:** Excel: 275.000 ptas. **Pintura metalizada:** Excel: 175.000 ptas., Spirit HC, Spirit Turbo: 200.000 ptas. **Pintura perlada:** Excel: 275.000 ptas., Spirit HC, Spirit Turbo: 300.000 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

MASERATI
Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 33 60-01.

225	2.481	186	219	12,3	17,76	4.788.342
226 ES	2.481	200	216	12,3	17,31	6.667.213
45 4P	2.481	200	225	12,3	17,31	6.094.342
Royal	4.930	280	240	13,6	18,29	18.028.128
221	1.995	220	214	11,7	16,89	7.021.124
421	1.995	220	214	11,7	16,89	7.620.884
Spider	1.995	220	214	11,7	16,88	7.788.300
401	2.790	250	233	14,6	19,03	8.910.514

OPCIONES: Tapicería de piel: 425. 250.000 ptas. 220/222: 265.000 ptas. 420/422, 430 y 228: 285.000 ptas. **Pintura Metalizada:** 2.500 ptas. SE, 2.500 EX, Spider y Karif: 150.000 ptas. 425: 165.000 ptas. 220/222: 160.000 ptas. 420/422, 430: 186.000 ptas. 228: 195.000 ptas. **Dirección asistida:** 2.500 SE, 220/222: 285.000 ptas. **Espejo retrovisor derecho:** 220/222, 420/422: 20.000 ptas. **Techo Corredizo eléctrico:** 420/422: 260.000 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

MAZDA
Tecnitrade, Tel.: (91) 262 42 35.

Mazda 323 400P*	1.997	150	198	10,8	14,86	3.536.612
Mazda RX-7*	2.616	150	274	13,7	17,23	4.570.282
Mazda 626 2.0i*	1.998	148	191	10,0	14,19	3.810.450
Mazda 626 2.0i 16V*	1.998	148	191	11,0	14,80	3.732.093
Mazda 626 Coupé*	1.998	148	208	11,5	15,38	3.911.536
Mazda 626 1.8i*	2.564	180	216	13,9	16,49	5.900.786

OPCIONES: Aire acondicionado: RX-7: 248.720 ptas. 626 2.0. GTI Hatchback: 198.000 ptas. 626 coupé 2.0i 16V: 228.480 ptas. 323 4WD: 215.354 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

190	1.997	105	175	8,4	10,07	3.501.394
190 E	1.997	122	185	9,5	10,90	3.700.514
190 E 2.3P	2.299	136	203	11,3	12,27	4.174.734
190 E 2.5P	2.599	168	218	11,5	16,50	4.985.344
190 E 2.8 16	2.900	204	226	10,8	16,98	7.086.104
190 D*	1.997	105	172	8,4	9,37	3.588.810
190 D 2.5P	2.497	90	177	8,4	9,37	3.992.759
190 DT 2.5	2.497	122	182	8,0	9,46	4.773.234
230	1.997	109	187	9,6	10,88	4.127.300
230 E	1.997	122	195	9,5	10,90	4.389.604
230 T	1.997	109	188	10,2	14,34	4.683.240
230 TE	1.997	122	195	9,5	13,90	4.994.164
230 E*	2.299	138	203	9,8	14,12	4.588.316

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/lm. litros 100 km	15.000 km/año	Precio total ptas.
230 TE	2.299	138	203	9,8	14,12	5.142.394
230 CE	2.299	138	180	10,3	14,49	5.836.116
230 CE	2.299	138	210	12,1	16,04	6.927.244
230 E	2.299	170	218	11,9	15,90	5.345.874
230 E 4 Matic	2.299	170	218	10,1	14,58	6.822.724
300 E*	2.992	190	230	11,2	15,38	5.796.104
300 E 4 Matic	2.992	190	230	11,2	15,38	7.399.923
300 TE	2.992	190	230	11,2	15,38	6.399.004
300 TE 4 Matic	2.992	190	230	11,2	15,38	7.610.864
280 D	1.997	72	160	7,6	8,97	4.176.461
280 TD	1.997	72	160	7,6	8,97	4.380.260
300 TD	2.986	109	192	8,6	9,92	5.801.469
300 TD Turbo	2.986	147	196	9,6	14,12	6.855.469
300 TD Turbo 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	7.395.404
250 D*	2.497	90	176	7,7	9,21	4.589.460
250 D Turbo	2.497	126	-	-	14,12	5.735.594
250 TD	2.497	90	176	7,7	9,21	5.201.138
300 D*	2.986	109	192	8,6	9,92	5.006.959
300 D Turbo	2.986	147	196	9,6	14,12	6.424.504
300 D 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	6.338.829
300 D Turbo 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	7.385.404
280 SE	2.986	166	205	11,9	15,90	6.375.294
300 SE*	2.986	188	210	12,1	16,04	6.826.164
300 SE*	2.986	188	210	12,1	16,04	7.339.544
420 SEL	4.196	218	219	13,0	17,85	8.276.190
420 SEL	4.196	218	219	13,2	18,00	8.882.800
500 SE	4.973	245	230	11,4	16,67	8.833.210
500 SEL	4.973	245	226	11,4	16,67	9.776.430
500 SE	5.547	300	260	15,1	19,16	13.141.300
500 SEL	5.547	300	250	15,1	19,16	13.728.865
420 SEC	4.196	218	219	13,2	18,00	11.033.200
500 SEC	4.973	245	226	11,4	16,67	11.894.230
500 SEC	5.547	300	250	15,1	19,16	15.200.845
380 SL	2.982	188	210	12,1	16,04	8.289.003
420 SL	4.196	218	219	13,2	18,00	10.029.920
500 SL	4.973	245	226	11,5	16,74	11.043.709
20 GD W 400	2.399	72	115	13,4	13,10	6.112.720
20 GE W 400	2.299	125	143	15,2	19,24	6.371.894
30 GD W 400	2.996	180				

IDEA PRECISA

EN fecha 25 de febrero de 1989, su revista MOTOR 16 publicó en la página 16 una entrevista firmada por el señor Edouard Seidler que contiene un dato del todo equivocado concerniente a nuestro instituto.

En el texto IDEA Institute, se califica como una «rama Fiat». Esta afirmación es falsa, tendenciosa y desprovista de cualquier fundamento, como podemos demostrar.

Hay que precisar a todos los efectos que nuestro instituto colabora con Fiat como puede hacerlo con otros constructores (BMW, Nissan, Opel, etc.) pero que desde sus principios ha sido completamente independiente. El capital social del instituto pertenece en su totalidad a la familia Mantegazza, que posee el control total de la sociedad. No podemos por tanto admitir que noticias falsas o tendenciosas enturbien la transparencia de las relaciones con nuestros clientes.

Estamos seguros, señor director, que su sensibilidad y el sentido objetivo de la publicación que dirige querrá tener en cuenta esta precisión.

N. de R. La opinión que se vertía en la citada entrevista sobre IDEA realizada por Edouard Seidler, era del diseñador Giorgio Giugiaro y nuestro habitual colaborador se limitó a recogerla y transcribirla fielmente.

Franco Mantegazza
Presidente de IDEA Institute

SI A LA RADIO

SOY un asiduo lector de su revista y antes de entrar en el motivo de mi carta quiero felicitarles por su contenido y calidad. El tema de esta carta no es otro que el de exponer un caso, creo que bastante positivo, que se produce los domingos en Valencia. Desde hace ya tiempo en una emisora de esta ciudad, concretamente Radio Cristal realiza en este día de la semana un programa dedicado al mundo del motor de 10 a 11 de la ma-

ñana. Un programa que creo que es realmente bueno e interesante y que además de ser variado en su contenido nos da amplia información. Por si fuese poco, dedican un apartado a la parte técnica de los automóviles, descubriendo a propietarios como yo los pequeños secretos de su coche.

El grave problema radica en que el programa valenciano tiene un reducido espacio de emisión, lo que restringe sus posibilidades. A buen seguro que si este programa se realizase en Madrid o Valencia alcanzaría un éxito resonante.

José Sebastián
Valencia



LENTITUD FORD

CON fecha 22 de abril pasado, y debido a una avería del embrague de mi coche, un Scorpio 2.8, he recurrido para su reparación

al taller oficial de Ford, Argandauto, S. L., en Arganda del Rey, Madrid. Por ser sábado, el coche se recibió en dicho taller el lunes 24.

Independiente de la reparación normal de dicho embrague, parece ser que la

avería afectó al cojinete de punta del eje primario cuyo código finis es 6088497. Esta pieza de repuesto es necesario sustituirla por estar deteriorada.

Es completamente lamentable el servicio posventa y atención al cliente. Después de pasadas dos semanas y estando el vehículo inmovilizado al estar desmontado en los talleres de Argandauto, lo único que me han aclarado es que la pieza en cuestión no la tienen en ningún concesionario de España ni se ha localizado en Inglaterra. Que hacen gestiones para intentar localizármela en Alemania.

Deseo indicarles que soy agente comercial, por lo que hago muchos kilómetros. No les quepa la menor duda que el trastorno ocasionado es como para recomendar la compra de un Scorpio a cualquier colega.

Antonio Avilés
Madrid

Agenda

Del 20 al 26 de junio

TELEVISION

● El sábado 24 de junio se retransmitirá en directo desde el circuito de Assen, por la 2ª cadena de TVE, las carreras correspondientes al **Gran Premio de Holanda** de motociclismo. El horario de las carreras será: 10 25 h, 80 c.c., 11 40 h, 260 c.c., 13 25 h, 125 c.c., 14 25 h, 500 c.c. y 16 25 h, sidecars.

● El domingo 25 de junio, por la 2ª cadena de TVE, a las 12 15 horas se retransmitirá en directo la carrera del Campeonato del Mundo de **Sport Prototipos** desde el circuito del Jarama (Madrid).

AUTOMOVILISMO

● El sábado 24 de junio se celebrará el **Rallye de Maspalomas**, prueba valedera para la **Copa de España de Rallyes**.

● El domingo 25, coincidiendo con los Sport Prototipos en el circuito del Jarama, se celebrarán las carreras de la **Copa AX**.

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



COINTREAU

POR MARISCAL

DISTINGUE.

POR FUERZA.



Hay coches capaces de separarse del resto. Por fuerza. Coches como el RENAULT 19 CHAMADE. Donde la línea de los tricuerpos se depura en estilo. La continuidad en

las formas, la ausencia de aristas, los perfiles, se integran para definir un óptimo CX del 0,31.

Con un nivel de equipamiento donde lo

excepcional es norma. Ofreciendo al mismo tiempo, detalles como el tratamiento aislante de los ruidos, el preequipo de radio con antena o el aire acondicionado. Y con dos*

niveles de motorización: Elija entre los 1.390 c.c. del motor Energy, ágil y silencioso. O los 1.721 c.c., que completan las opciones de un coche que se distingue. Por fuerza.



1.800 instalaciones a su servicio.
Su Renault con Renault Financiación.
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

**Opcional. En las versiones TXE y TSE.*

NOUEVO RENAULT 19
C H A M A D E

AUDI V-8

TRACCION TOTAL DE LUJO



Audi se ha lanzado a fondo en la lucha por el mercado de las grandes berlinas, para ello ha construido un motor de ocho cilindros en V y ha creado un coche con tracción integral. Es el Audi V-8.

La realidad es que la estrategia que ha empleado la marca de los cuatro anillos no ha sido nada mala. Durante cerca de seis años ha tenido a sus técnicos trabajando primero sobre un nuevo motor de ocho cilindros y gran cilindrada, capaz de proporcionar una potencia elevada que permitiera mover con agilidad una ber-

lina de gran peso por las magníficas carreteras alemanas de su país de origen donde la velocidad es algo casi necesario. Pero el trabajo de los técnicos y diseñadores de la marca no se ha limitado a esta función de crear un nuevo motor y de instalarlo en una carrocería similar a la del 200.

Lo que han hecho en Ingolstadt ha

sido cambiar la mentalidad de los constructores dentro de este segmento de las berlinas lujosas, gracias a la incorporación de un sistema de tracción total permanente que ofrece una gran seguridad de marcha y unas posibilidades casi infinitas a este Audi V-8, que ha dado un paso importante y que va a obligar a los otros constructores, principalmente

BMW y Mercedes, a ofrecer en un breve plazo de tiempo este tipo de tracción permanente en sus coches.

Basicamente se trata de un vehículo totalmente nuevo si bien en su aspecto exterior recuerda mucho a la gama 100/200 de Audi. Pero lo que no se puede decir es que se trate de un 200 Quattro con el motor de V-8. Es un

VIRTUDES
● Comportamiento rutero
● Frenos
● Equipamiento y terminación

DEFECTOS
● Dirección
● Ruidos aerodinámicos
● Ausencia cambio manual

PRECIO EN LA CALLE:
9.794.629 ptas.

PROBANDO
MOTOR 16



En el difícil equilibrio entre estabilidad y confort, los técnicos de Audi han logrado un perfecto compromiso.

nuevo coche que viene a completar por la parte superior la oferta disponible en la marca de los cuatro anillos.

MECANICA ★ ★ ★ ★

Ya hemos comentado que la base de este nuevo Audi V-8, del que además

toma su denominación, es el motor, capaz de desarrollar una potencia de 250 caballos en su versión dotada de catalizador que es la que hemos probado. Pero como de este motor se ha hablado ya mucho, vamos a entrar de lleno a analizar su sistema de tracción.

Básicamente es un sistema de trac-

ción total permanente y automático que dispone de tres diferenciales con bloqueo también automático. Por ello, cuando las condiciones así lo exigen por el estado del suelo, el conductor no tiene que proceder a conectar el bloqueo. La transmisión en sí está formada por un diferencial central que repar-

NUEVO MOTOR

CUATRO AÑOS DE ESPERA

CUATRO años ha tardado Audi en preparar un gran motor para

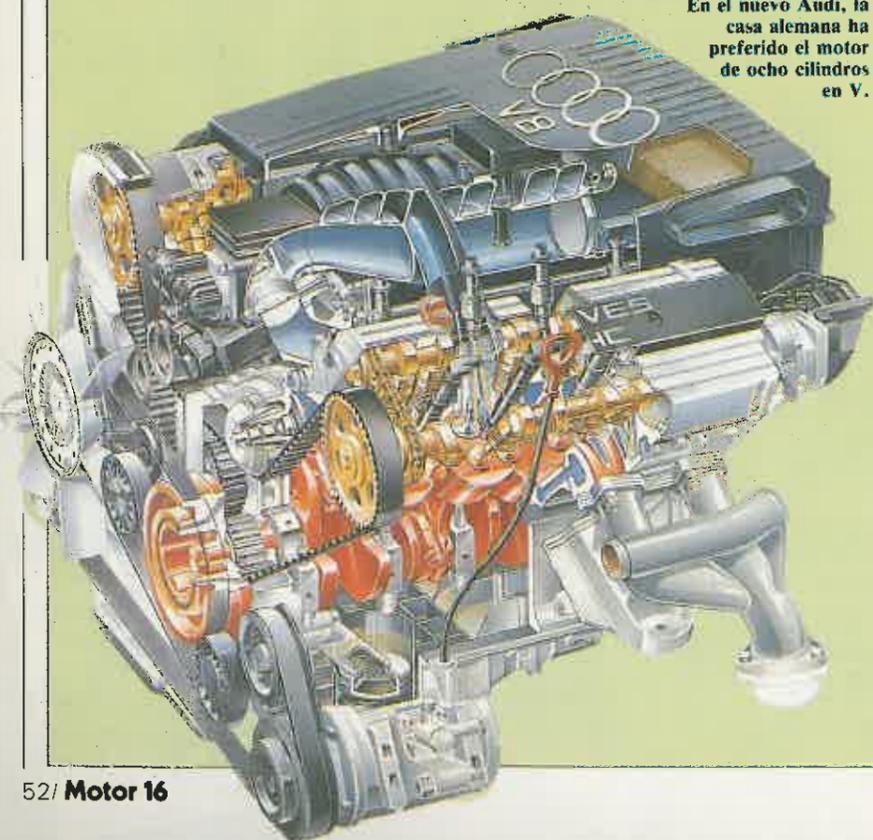
equipar su berlina de representación. Cuatro años de trabajo en los que los técnicos de Ingolstadt han resuelto cuantos problemas han ido surgiendo para construir este brillante y potente motor de ocho cilindros en V capaz de proporcionar 250 caballos. Antes de comenzar el diseño se habían mar-

cado una serie de objetivos entre los que destaca la necesidad de hacer un motor compacto y ligero, duro y fiable con el que se lograra equilibrio y silencio de funcionamiento. Y sobre todo, un alto rendimiento tanto en potencia como en par motor.

Para lograr todo aquello se han utilizado los materiales adecuados como el aluminio para el bloque motor, pero con una aleación de silicio. Los pistones son de aluminio con una capa de hierro aplicado por galvanización. Por su parte, el cigüeñal está construido en acero, siguiendo la forma clásica de los motores de ocho cilindros en V.

Y también en este coche se ha incorporado la electrónica como un elemento importante, ya que todo el funcionamiento del mismo está centralizado y controlado por un sistema Motronic formado por una serie de sensores que registran las condiciones de funcionamiento del motor en cada momento y por una central electrónica, que en función de los parámetros recogidos por los sensores actúa de una u otra manera para conseguir un eficaz funcionamiento del motor. Gracias a todo ello y a la incorporación de una culata de cuatro válvulas por cilindro, un motor de 3,5 litros de cilindrada es capaz de proporcionar 250 caballos en la versión dotada de catalizador que es la que hemos probado, si bien las unidades que de momento se van a traer a España montan un motor que no necesita gasolina sin plomo. Pero pronto habrá que acostumbrarse al cambio de gasolina.

En el nuevo Audi, la casa alemana ha preferido el motor de ocho cilindros en V.



142 Km/h.
4,9 LITROS A LOS
100 Kms.
4 CILINDROS
EN LINEA.
1.100 C.C.

DATOS DE COMPRA

Fabricante: Audi. Importador: Sociedad Española de Automóviles de Turismo. Paseo de la Castellana, 278. Red de postventa: 1.000 puntos en toda España.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 8, en V a 90 grados. Cilindrada: 3.562 c.c. N.º de apoyos cigüeñal: Arbol de levas: 2 por fila de cilindros. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección Bosch Motronic. Compresión: 10,6:1. Tipo de carburante: Super sin plomo. Potencia máxima: 250 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 34,7 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: 4 ruedas permanente. Caja de cambios: Automática de 4 velocidades. Vel. a 1.000 rpm: 1.ª, 11,4 km/h; 2.ª, 19,2 km/h; 3.ª, 28,4 km/h; 4.ª, 38,9 km/h.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 11,5 m.

FRENOS. Sistema: 4 discos ventilados. **SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

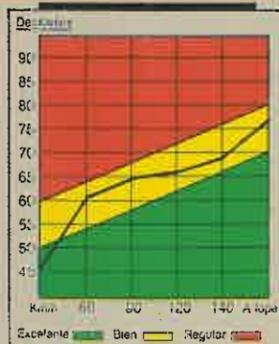
RUEDAS. Llantas (pulgadas): De aleación 8x16. Neumáticos: 225/50 ZR 16.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.710 kg. Capacidad depósito: 80 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	236,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,7
1.000 m salida parada	29,8
De 0 a 100 km/h	9,0
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª	—
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	29,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	—
De 80 a 120 km/h en 4.ª	6,5
De 80 a 120 km/h en 5.ª	—

SOMORIDAD



Al ralentí: 46,9. A 60 km/h: 60,8. A 90 km/h: 64,9. A 120 km/h: 66,5. A 140 km/h: 68,6. A tope: 77,8.

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



La sencillez de manejo es una pieza clave de este coche. Todo es automático incluida su caja de cambios.

te la potencia al 50 por ciento sobre cada eje en condiciones normales, si bien cuando se produce alguna situación anómala por falta de adherencia en una rueda, éste compensa de manera automática la pérdida sobre esa rueda.

Por su parte, el tren trasero dispone de un Torsen que trabaja también con bloqueo automático y que envía una parte de la potencia a la rueda de mayor adherencia. El margen del reparto de potencia es de 20/80 en la situación límite de tener una rueda en el aire.

Y gracias a todo este complejo sistema de tracción se ha conseguido un coche con una seguridad de marcha realmente inmejorable, que va a obligar a sus rivales, Mercedes y BMW, a tomar decisiones sobre la posibilidad de construir una versión dotada con tracción a las cuatro ruedas.

También hay que destacar su nueva caja de cambios, automática de cuatro marchas, que es la única con la que se ofrece este Audi V-8 si bien se está estudiando la posibilidad de montar otra totalmente manual. La automática tiene tres posibilidades de utilización, económica, deportiva y manual, en función del uso que se le dé en cada momento.

Los frenos son también de nuevo diseño con una novedad importante ya que cuentan con la mordaza en la par-

te interior, lo que mejora el aprovechamiento del espacio dentro de la llanta a la vez que aumenta la superficie de fricción. Las posibilidades de frenar este coche, por rápido que circulemos son totales.

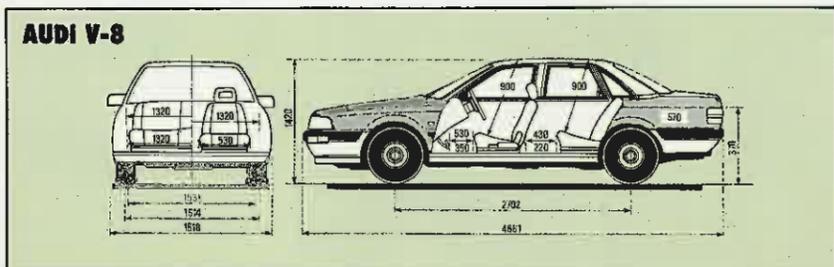
Todo un conjunto de novedades técnicas que dejan muy alto el nivel de este Audi y que contribuyen todas ellas a un comportamiento rutero casi inmejorable para un vehículo de estas características y con un peso de 1.700 kilogramos.

COMPORTAMIENTO ★★★★★

El comportamiento del Audi V-8 es muy bueno en todo tipo de terrenos. Lógicamente el ideal para el que ha sido pensado es el de las buenas autopistas alemanas y centroeuropeas, pero la realidad es que en todos los terrenos se mueve con la misma alegría y soltura.

Pero vamos a comenzar por el principio. El habitáculo resulta muy acogedor y el puesto de conducción es muy cómodo. Los asientos delanteros tienen posibilidad de ajuste en todos los sentidos imaginables de manera eléctrica. La visibilidad es también perfecta en todas las direcciones gracias a una amplia superficie acristalada.

Desde el momento de comenzar a ro-



RCP

PÓNTELO.



Blue Jeans 3 puertas: 1.010.000,- pts.

Blue Jeans 5 puertas: 1.080.000,- pts.

I.V.A. y transporte incluido.

Características: Tapizado en tela vaquera.

Radiocassette estéreo. Lunas coloreadas.

Faros halógenos. Techo abierto

y pintura metalizada opcionales.

Renault 5



Serie limitada.

1.800 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes ELF



Lujo y funcionalidad en el interior del Audi
Dos términos que se han compaginado en el cuadro de instrumentos



Asientos de cuero accionados eléctricamente
El equipo incluye hueco para teléfono

dar con el coche se aprecia que se trata de un vehículo muy silencioso. Su potente motor sólo emite un pequeño ronroneo, que cuando ya superamos una cierta velocidad se ve incluso enmascarado por los ruidos aerodinámicos. El motor se muestra sólo algo remolón cuando gira a pocas vueltas pero rápidamente empiezan a aparecer los caballos disponibles que son muchos. Por encima de las 3.000 rpm tira con toda su alegría.

En el apartado de los frenos, la nota que merece este V-8 es la de sobresaliente. La potencia de frenada es muy buena, pero además fácil de regular gracias a un pedal de tacto muy pro-

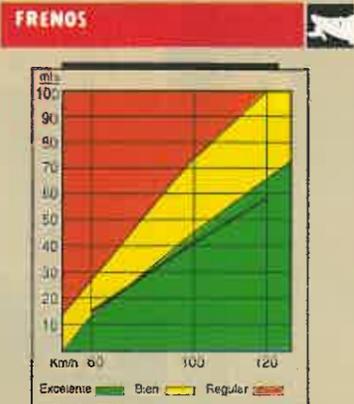
gresivo. Y por si se pisa demasiado o las condiciones son difíciles, el Audi monta sistema ABS de última generación. Para hacer posible la instalación de este sistema antibloqueo en un 4x4, en el diferencial central se incorpora un embrague multidisco que lo bloquea en el caso de que algunos de los sensores del sistema ABS detectaran un deslizamiento anómalo en alguna de las ruedas. El coche, de una u otra manera, siempre se detiene sin el menor problema.

Sobre la dirección, diremos que es de asistencia variable en función de la velocidad y que resulta muy cómoda en ciudad y buena para carretera rápida, pero que cuando circulamos a una velocidad media, en torno a los cien kilómetros por hora, resulta demasiado asistida y se pierde un poco el tacto del volante.

La caja de cambios también merece un comentario aparte. Tiene tres posibilidades de elección según el tipo de conducción, económica, deportiva y manual. En la primera de ellas lógicamente las marchas van cambiándose con rapidez para lograr el menor consumo posible y el régimen de giro más bajo, mientras que en la deportiva el cambio de cada relación se realiza en torno a las 3.000 revoluciones.

Además de estas posibilidades existe la del cambio manual, pero no llega a convencer demasiado, ya que su manejo es demasiado lento. Además, este coche ha sido pensado para conducir de manera lo más automática posible y así es como se debe emplear salvo circunstancias muy especiales.

En cuanto a la estabilidad, da una magnífica impresión de pegarse al suelo como una auténtica lapa gracias a las cuatro ruedas motrices y sólo presenta



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

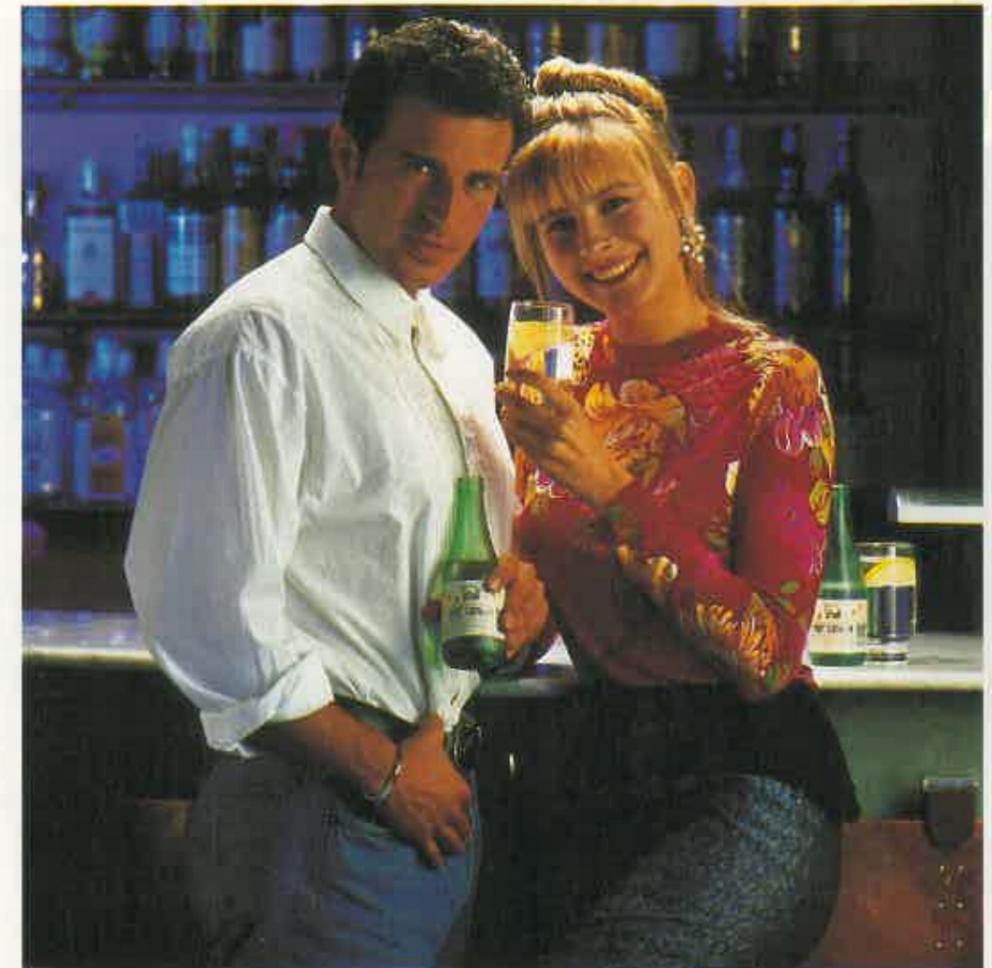
A 60 km/h: 14,9, A 100 km/h: 41,5.
A 120 km/h: 59,7.

CONSUMO

CIUDAD	
A 30,4 km/h de cruceo	15,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,2
En conducción rápida	15,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,3
A 140 km/h de cruceo	11,8
A 180 km/h de cruceo	14,3
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	13,3
Capacidad depósito comb.	80
Autonomía media	500

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Cuenta kilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro de presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva combustible	SI
Testigo freno de mano	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Asiento regulable en	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor mando a distancia	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	S/S
Elevavinas eléctricos (del./tras.)	S/S
Cierre centralizado	SI
Luz lecturas mapas	SI
Tapón depósito con llave	SI
Llantas de aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava trasero	NO
Asiento posterior divisible	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI



Si te gusta, invítala a VICHY CATALAN.
Es una declaración de buenas intenciones.



VICHY CATALAN
Ama tu vida.

Corren los sesenta

Corren motos nuevas pero antiguas. Corren motos que llevan a otros tiempos. Por su diseño. Por su motor monocilindrico. Por sus cromados...

Corren HONDAS XBR 500 Motos de antes con la tecnología de ahora. Corren los sesenta. Es inevitable.

HONDA



MOTUL



Elevalunas eléctricos, espejos ajustables, precalentador para el habitáculo, asientos térmicos delante y detrás, aire acondicionado. El habitáculo está salpicado de detalles de lujo y confort.



algún pequeño problema cuando se trata de abordar curvas muy cerradas. Entonces aparece una cierta tendencia a irse de morro, pero que no crea jamás problemas. En las suspensiones se ha buscado por encima de todo el confort para los ocupantes, pero sin perder en absoluto estabilidad. Los balanceos de carrocería son pequeños a pesar de tratarse de un coche muy pesado y voluminoso.

CARROCERIA ★ ★ ★ ★

La primera vez que se mira un Audi V-8 lo que más llama la atención de él es su morro, que en líneas generales recuerda al de la gama coupé de Mercedes y que es de gran tamaño para dar cabida en su interior a la nueva planta motriz.

Pero por lo demás, el exterior recuerda completamente a la gama 100/200

ya conocida, aunque no es la misma carrocería. La realidad es que si bien la anchura y la altura son idénticas en ambos modelos, la longitud del V-8 es 7 centímetros más grande que la de sus hermanos «pequeños». Tanto el frontal como los grupos ópticos traseros son de nuevo diseño, y aparecen unos aletines en los pasos de rueda para permitir la entrada de esos neumáticos, más anchos que los empleados en la serie 100/200. No hay, además, ninguna indicación exterior con la denominación V-8. Pero lo que es innegable es que este nuevo Audi tiene la línea de la familia 100/200 con algunos retoques necesarios para montar el motor y los neumáticos.

La unidad que nosotros probamos no equipaba los neumáticos de serie sino unos que ofrece opcionalmente Audi, con llanta de 16 pulgadas de un bonito diseño que incorpora unos

A FONDO

video racing

TU CANAL PRIVADO

¡Qué Bofetadas!
5

video racing

RESUMEN MUNDIAL



RESUMEN MUNDIAL RALLYES 88

- COSTA DE MARFIL-MANX-CHIPRE-88 5.95
- SAN REMO-RAC-88 5.95
- RESUMEN MUNDIAL F-1-88 5.95
- RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88 4.95
- MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.95
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.95
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 c.c. 4.95
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c. 4.95
- BOFETADAS 5 5.95

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

TELEF.:

ENVIAR A: VIDEO RACING
APARTADO
2119
28090 MADRID



TELEF.:
(91) 457 05 53. FAX: 457 06 00

BARCELONA Rambla de Catalunya, 127
TOL-MOTO Carretera, 378

MOTUL General Ricardos, 53
RALLYE MANZANARES Antonio Lopez, 117
PREMIERE Audi Pto XII, 2 Jumbán
CIRCULO DEL AUTOMOVIL Isaac Peral, 10

DISTINCION Y PRESTIGIO

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



HOTEL JEREZ

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

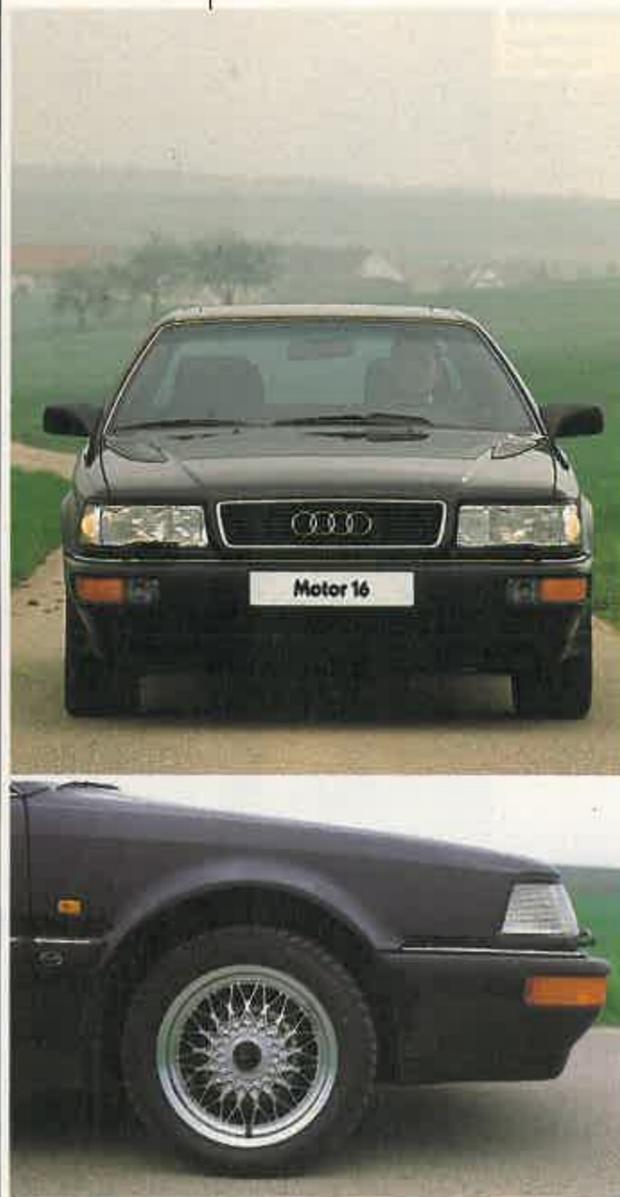
Central de Reservas: Velázquez, 47. 6.º - 28001 Madrid
Tel: 435 58 91. Télex 23679. Fax 276 50 46



CIGA HOTELS

Austria • España • Estados Unidos • Francia • Italia • Japón

A FONDO

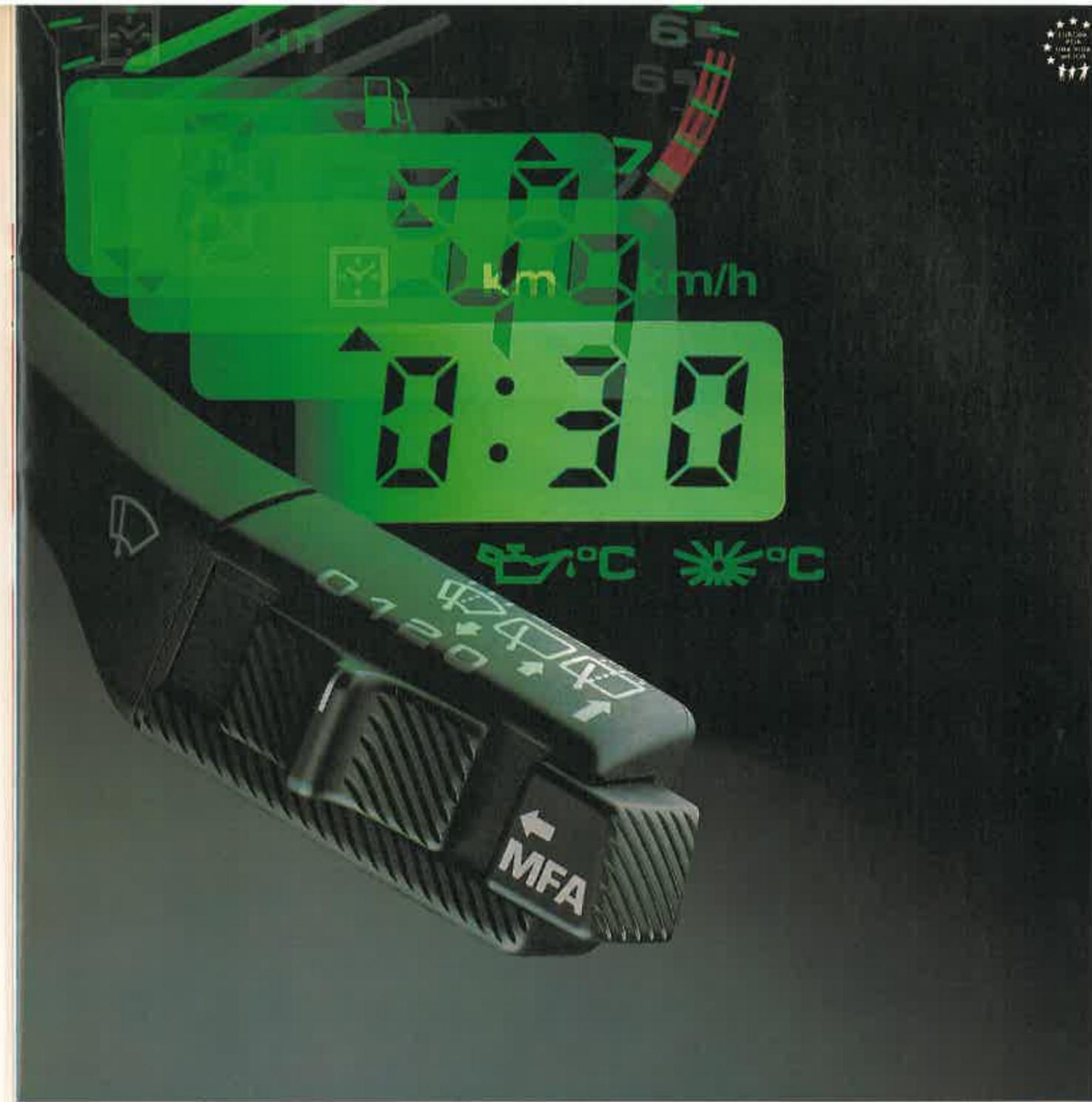


Aunque en serie está equipado con llanta de 15 pulgadas, se ofrece como opcional un bonito diseño de llanta de 16.

neumáticos en medida 225/50 ZR 16 en lugar de los 215/60 VR 15. Con estas ruedas gana mucho el Audi en aspecto y en comportamiento.

En su interior todo ha sido cuidado con materiales de primera calidad y con una terminación intachable. El tapizado de cuero y la madera que incorpora en el cuadro de instrumentos y en los paneles de las puertas así lo demuestran con claridad. Y de equipamiento, el V-8 lo tiene absolutamente todo, incluido un hueco bajo el reposabrazos delantero para la instalación del teléfono, elemento cada día más necesario en un coche de diez millones de pesetas.

Incorpora, además, cortinillas laterales en las ventanillas traseras, aire acondicionado y asientos térmicos para los ocupantes de las plazas delanteras y traseras, y un buen sistema de iluminación. Radio, asientos eléctricos y clima-



A bordo de un Golf, usted no es el único que piensa.

Si usted piensa que la mecánica de un Golf es insuperable, espere a conocer la electrónica. Y es que un Golf no es sólo motor, también tiene cerebro: el MFA. Un ordenador de a bordo que, de entrada, le dará siete razones más para ponerse al volante de un Golf.

Para empezar, el MFA le informará de la velocidad media del coche en cada momento. Pulse una pequeña palanca y el MFA le proporcionará la temperatura exterior. Siga pulsando y el MFA calculará instantáneamente el tiempo y los kilómetros transcu-

rridos desde el punto de partida. Sin olvidarse del consumo medio del vehículo.

Todo ello visualizado en la pantalla de cristal líquido del MFA. Que, además, le dará la hora.

Y todo ello concentrado en sólo seis centímetros cuadrados de Golf.

Imagínese el resto.

Golf GTI: 1,8 l inyección, 112 CV, 191 km/h
Golf GTI 16V: 1,8 l inyección, 139 CV, 208 km/h

Equipamiento de Serie: 5 velocidades. Freno doble circuito en x, disco autoventilados/disco. Suspensión trasera con cojinetes correctores de vía. Llantas 6Jx14 con neumáticos 185/60 HR 14. Salpicadero acolchado. Asientos deportivos. Cintu-

rones de seguridad automáticos delanteros y traseros. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Computadora de a bordo. Limpia-lava luneta posterior. Guardabarros ampliados. Vidrios tintados atérmicos.

Equipamiento Opcional: Llantas de aleación. Techo corredizo. ABS. Servodirección. Aire acondicionado. Tapicería de cuero. Asientos Recaro, etc.

Otras versiones Golf: CL 75 CV, Sprinter 75 CV, Sprinter 90 CV, Manhattan 75 CV, Manhattan 90 CV, CLD (Diesel) 54 CV y GTD (Turbo Diesel) 70 CV.

Desde 1.597.000 ptas. Precio final recomendado.

En su concesionario Volkswagen/Audi.

 **VOLKSWAGEN**



tizador automático completan un equipamiento a un perfecto nivel. Y como un elemento de seguridad del que estaba dotada nuestra unidad de pruebas, el sistema Airbag, que es un opcional. El cuadro de instrumentos es completo, funcional y muy bonito gracias a la incorporación de madera de raíz.

FRENTE A SUS RIVALES

La competencia dentro del segmento de las berlinas lujosas y de elevadas prestaciones es muy dura y son dos los fabricantes que luchan por él, BMW y Mercedes. Las dos empresas alemanas mantienen una lucha permanente por ganar usuarios y a esta lucha se ha venido a sumar Audi con este nuevo modelo, el V-8.

Pero lo más curioso del caso es que Audi ha llegado con importantes innovaciones técnicas y no se ha limitado a copiar a sus rivales para este «aterriaje» en el segmento de las grandes berlinas. Un motor de nuevo diseño, un sistema de tracción permanente automático y todos los elementos de seguridad imaginables convierten al V-8 en un duro rival para las otras dos marcas



Doscientos cincuenta caballos
Un V-8 con cuatro válvulas por cilindro

alemanas, que ahora se verán obligadas a dar una respuesta a la cuestión planteada por Audi sobre la seguridad en este tipo de coches con la tracción integral.

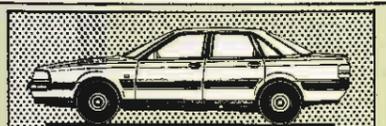
Y es más que probable que en un breve plazo de tiempo tanto BMW como Mercedes equipen sus modelos altos de gama con un sistema equivalente de cuatro ruedas motrices, sistema en el que las dos marcas ya tienen una experiencia y cuentan con modelos con este tipo de tracción pero no entre los altos de la gama.

El precio de este V-8 está muy cercano a los diez millones de pesetas, una

Motor 16 Audi ha venido a organizar una verdadera revolución dentro del segmento de las berlinas de representación con la llegada de este V-8, un coche dotado de un perfecto sistema de tracción a las cuatro ruedas y con un potente motor de ocho cilindros en V. Por diez millones de pesetas la marca de Ingolstadt ofrece un coche con un comportamiento rutero intachable, lujoso y muy bien equipado, pero por encima de todo muy seguro. El V-8 obligará a Mercedes y BMW a plantearse la posibilidad de equipar sus modelos de la gama alta con un sistema equivalente de tracción a las cuatro ruedas. En este sentido, una vez más, Audi es pionera.

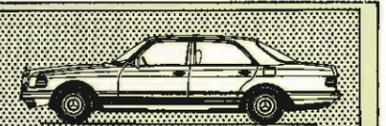
cantidad que no parece excesivamente cara para el tipo de coche de que se trata, técnicamente muy avanzado y con un equipamiento muy bueno.

Carlos Cancela
Fotos: José A. Díaz



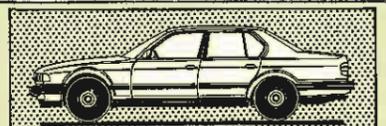
AUDI V-8 9.794.629 ptas.

Motor: Delantero longitudinal, 8 cilindros en V. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 3.562 c.c. Potencia: 250 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.710 kg. Velocidad máxima: 235 km/h. Consumo medio ponderado: 14,0 l/100 km.



MERCEDES 500 SE 8.933.210 ptas.

Motor: Delantero longitudinal, 8 cilindros en V. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.973 c.c. Potencia: 252 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.660 kg. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo medio ponderado: 11,4 l/100 km.



BMW 750i 10.774.529 ptas.

Motor: Delantero longitudinal, 12 cilindros en V. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.988 c.c. Potencia: 300 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.800 kg. Velocidad máxima: 240 km/h. Consumo medio ponderado: 15,0 l/100 km.

**ESTE VERANO,
NOTABLE MEJORA 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.

ALFAZAR



Nuevo Derbi Variant Start

Motor de 50 cc. dotado de cilindro de vida ilimitada. Cambio automático equivalente a 5 relaciones de marcha. Suspensiones dobles. Frenos de gran potencia. Máxima estabilidad, gracias a su bajo centro de gravedad y equilibrio de pesos. Nueva carrocería de atractivo diseño.

Tecnología Derbi. Calidad, seguridad y confort.

■ *Porque llovía...
y con un charco de testigo...
hoy mi'chupa'y yo nos hemos separado.
Hoy no la llevo yo, la lleva ella.
Porque llovía...*

DERBI  *Variant*
¿QUE LES DAS?



Tanto el Mahindra como el UAZ, son dos todo terreno pensados para una utilización casi exclusiva por campo. Unos vehículos que disponen de una mecánica Peugeot muy fiable y económica y un conjunto en general muy robusto, siendo muy recomendables para toda persona que necesita un vehículo de este tipo para desarrollar trabajos en el campo, por muy duros que éstos sean.

El incremento de interés del todo terreno en nuestro país, ha propiciado que aumente notablemente la venta de este tipo de vehículos; pues bien, a la amplia y conocida oferta existente hay que añadir dos nuevas y exóticas alternativas, el Mahindra CJ3D y el UAZ-Martorelli. Dos vehículos que juegan su baza más importante en la robustez de su conjunto y la fiabilidad de su mecánica, de origen Peugeot, que los convierte en auténticos camperos, siempre dispuestos a enfrentarse a los caminos más difíciles y los trabajos más duros, siendo especialmente indicados para todo aquel que necesite un vehículo de este tipo para desarrollar labores en el campo, trabajos en fincas, ganaderías, etc.

MUCHAS COSAS EN COMUN

Estos dos todo terreno, además de sus propulsores diesel Peugeot, tienen en común otra cosa importante, los dos provienen del ejército. El UAZ, por su parte, fue pensado para la utilización por el ejército soviético, al que el importador italiano Vitorio Martorelli, vio que con unas modificaciones se le podría adaptar y reconvertir en un todo terreno convencional, que podía tener su público en los países de Europa Occidental. De esta forma, el UAZ-Martorelli que llega a nuestro país, salvo la línea exterior, que sigue manteniendo sus rasgos originales, en nada se parece al espartano y rudimentario vehículo militar soviético. En Italia por lo tanto se encargan de realizarle una transformación a fondo, y además equiparle con el motor diesel de origen Peugeot.

MAHINDRA CJ3D

VIRTUDES

- Mecánica fiable
- Conjunto robusto
- Movilidad en campo

DEFECTOS

- Mal acabado
- Prestaciones pobres
- Poca agilidad en carretera

PRECIO EN LA CALLE:
1.590.000 ptas.

UAZ-MARTORELLI

VIRTUDES

- Mecánica robusta
- Espacio interior
- Agilidad en campo

DEFECTOS

- Acabado muy mejorable
- Escasas prestaciones
- Poca capacidad rutera

PRECIO EN LA CALLE:
1.826.800 ptas.

FRENTE A FRENTE

**JEEP MAHINDRA CJ3
CONTRA UAZ MARTORELLI**

**CORAZON
DE PIEDRA**





El Mahindra y el UAZ son vehículos pensados principalmente para utilizarlos por campo.



El Mahindra, por su parte, se fabrica en Bombay con licencia americana desde 1950, después de unirse a la Willys-Kaiser Jeep Co. También proviene del ejército, lo podríamos considerar un descendiente directo del mítico Jeep Willy, que tan popular se hizo gracias a la infinidad de películas americanas de la II Guerra Mundial. A Europa llega a través de Grecia, donde en una fábrica de la marca lo ensamblan con el 60 por ciento de las piezas, incluido el motor, fabricadas en Europa, con el fin de poder venderlo sin cupo limitado de unidades.

70 Motor 16

MECANICAS DURAS Y FIABLES

Uno de los puntos fuertes de estos dos ejemplares es su mecánica. Unos motores que cuentan con una larga trayectoria, en la que han demostrado de sobra su eficacia y fiabilidad. En el Mahindra recurren al bloque de 2.112 centímetros cúbicos, que en su día impulsaron a los Peugeot 504. Esta planta motriz rinde una potencia de 75 caballos, siendo lo más destacable su comportamiento a bajo régimen y mínimo mantenimiento. Para el UAZ se inclinaron por el motor de 2.498

centímetros cúbicos, que a pesar de su mayor cilindrada tiene un rendimiento muy similar al de su rival, superándole tan sólo por un caballo. Este motor también ha venido demostrando en los Peugeot 505 un excelente funcionamiento y una gran fiabilidad. En los dos casos, para transmitir la potencia a las ruedas recurren a una caja de cambios de cuatro velocidades, en las que hay que criticar la excesiva dureza del selector y su poca precisión, teniendo poco menos que buscar el enclavamiento de cada velocidad cada vez que movemos la palanca. El sistema de tracción también es a la antigua usanza,



disponiendo de dos palancas, una para elegir la tracción a dos o cuatro ruedas y la otra para seleccionar las velocidades cortas o largas. Algo que se echa de menos en estos coches, que están pensados para un uso principalmente por campo, es un autoblocante. En el supuesto caso de que uno de los ejes se quede atrapado y patine, o incluso que una rueda se quede en el aire, por ahí se va toda la fuerza y el coche es incapaz de salir por sus propios medios.

En el resto de apartados mecánicos siguen manteniendo mucha similitud, recurriendo a soluciones que hoy en día están un tanto desfasadas si las comparamos con las de otros fabricantes europeos o japoneses. En las suspensiones, mientras que el UAZ dispone de ballestas y amortiguadores telescópicos, el Mahindra equipa además amortiguadores hidráulicos de doble efecto, que le dan un mejor confort de marcha al absorber un poco mejor las irregularidades del terreno. En el apartado de frenos los dos fabricantes coinciden y en las cuatro ruedas han preferido montar tambores. Otra cosa en común de estos dos ejemplares es su dirección, muy lenta y sobre todo excesivamente pesada, que se ve agravada por la buena medida de sus neumá-

POR EL PRECIO DE UN COCHE, TODO UN MONTEGO.



Importado. Con una poderosa mecánica, brillante en todas sus prestaciones: desde el nuevo 1.6 SL o el Turbo Diesel hasta el impresionante 2.0 GTi.

Un equipamiento con todos los extras, incluida la dirección asistida de serie.

Y un acabado muy cuidado. Inglés. Ahora, por el precio de un coche, todo un Montego.

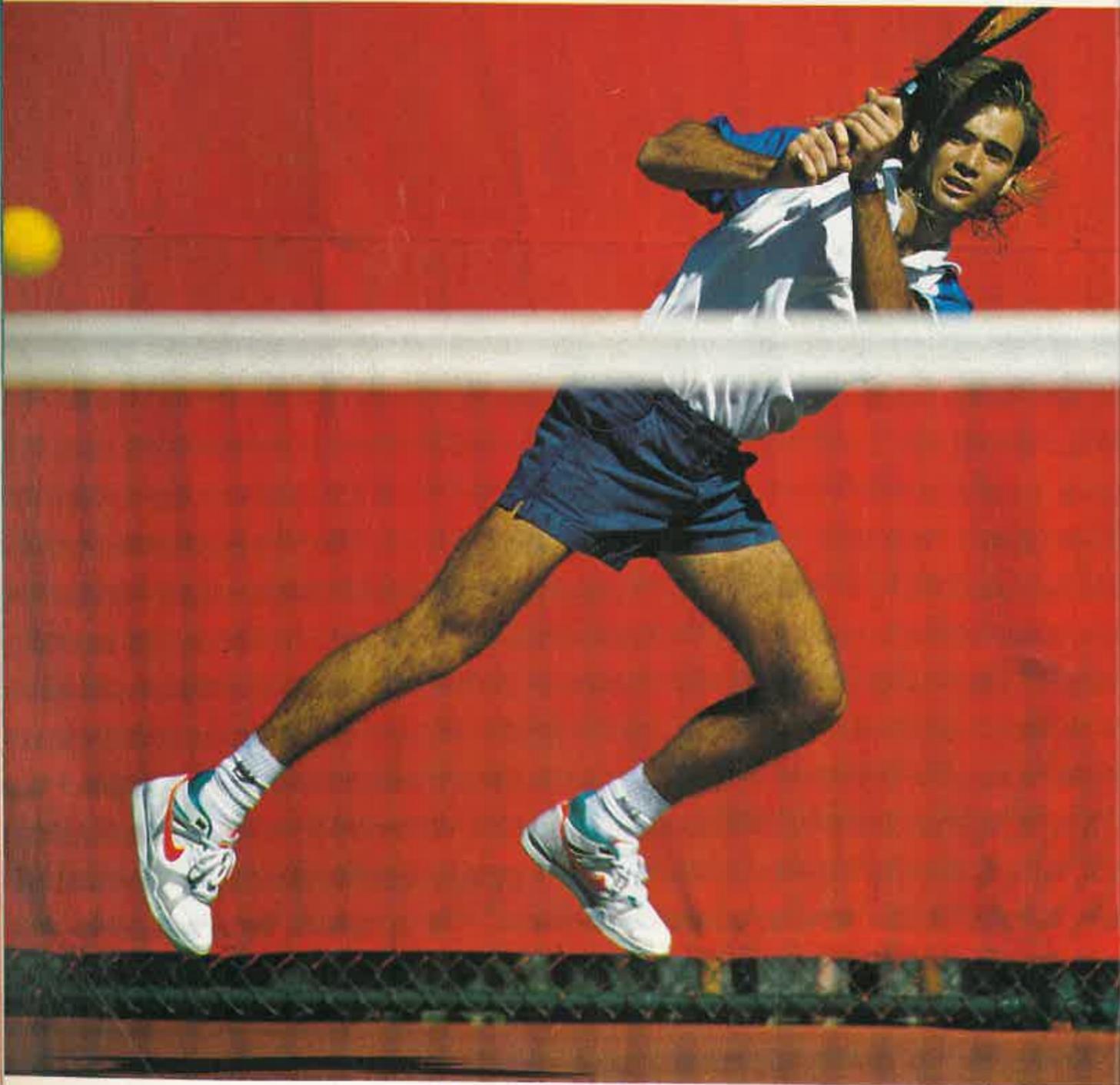
Desde 1.793.000 ptas., su nueva gama.

Nueva Gama Montego: 1.6 SL - 2.0 GSi - 2.0 GTi - 2.0 DSL - GTi Estate. Todos los extras de serie: Dirección asistida. Cierre centralizado de puertas y maletero. Espejos retrovisores eléctricos y térmicos. Elevalunas eléctricos delanteros. Apoyacabezas traseros. Apoyo lumbar. Embellecedores de madera en las puertas.  **AUSTIN ROVER** VENTA Y ASISTENCIA EN LA RED AUSTIN ROVER DISTRIBUIDA POR TODA ESPAÑA: AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. APDO. N.º 14845. Tel. 676 82 11. MADRID.  **CREDIT**
ROVER LE RECUERDA LA NECESIDAD DE UTILIZAR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, RESPETAR EL CODIGO DE CIRCULACION Y ADELANTAR CON PRUDENCIA.

Primero apoyas la parte delantera. Luego contacta el talón. A continuación haces un sprint. Subes a la red. Después te desplazas lateralmente. El tenis es una verdadera

**ACCEPT
NO
LIMITS.**

prueba de esfuerzo para tus pies. Pero las zapatillas NIKE-AIR pueden ayudarte a superarlo. En la suela intermedia, bajo el talón, se incorpora el NIKE-AIR; el mejor sis-



tema de amortiguación que existe. Después de cada pisada, de cada servicio, las NIKE-AIR vuelven a su forma original, sin perder calidad de amortiguación. Esto significa



poder jugar al tenis más tiempo, de una manera más agresiva y cómoda. ¿Suena a demasiado bonito para ser verdad?. Una vez que las pruebas, no aceptarás límites.

**ESTE CLUB
NO ACEPTA
LÍMITES.**

Porque, en él, sus socios tendrán ventajas y privilegios exclusivos a los que, de otra forma, no se puede acceder. El NIKE SPORT CLUB te acercará al apasionante mundo NIKE. Un club donde podrás obtener artículos especiales de NIKE, así como la máxima información sobre todas nuestras actividades y productos.



Y además, tendrás la oportunidad de conocer a los deportistas más destacados del mundo, viviendo la espectacularidad del deporte americano. Sólo podrás entrar en el NIKE SPORT CLUB a través de un AUTHORIZED DEALER, únicos establecimientos autorizados por el distribuidor NIKE (Oregón, USA). Este club no acepta límites. Tú, tampoco. Infórmate.



FRENTE A FRENTE



tics. Y es que para hacerlos más atractivos, los han equipado con ruedas sobredimensionadas.

TRIALEROS POR EXCELENCIA

Tanto el Mahindra como el UAZ, debido a unas relaciones de cambio muy cortas, son unos vehículos poco útiles para usarlos por carretera. En este aspecto si hubiese que elegir uno de los dos para realizar un viaje sobre asfalto, la balanza se inclinaría a favor de UAZ, que tiene una velocidad final superior. En ambos casos en esas circunstancias, como para poder ir un poco deprisa nos veremos obligados a ir con el motor a tope, son extremadamente ruidosos. Son por lo tanto unos coches pensados para una utilización por campo, en donde su corta relación de las velocidades los convierte en unos trialeros excepcionales, sorteando cualquier obstáculo, además de contar con un buen ángulo de ataque y de salida, que facilita bastante su movilidad campo a través. En este sentido, el Mahindra debido a su menor tamaño y peso, casi trescientos kilogramos menos, es algo más ágil que su rival. Algo que les influencia negativamente es su dirección, viéndonos en la obligación de trabajar duro para moverla de un sitio a otro, y su caja de cambios muy poco ágil. En algo que hay que tener mucho cuidado en los dos es con los frenos, si vadeamos algún arroyo, tendremos que tener una especial precaución después



En el UAZ los asientos son originales. Los del Mahindra son muy cómodos.



OPEL PHILIPS TEAM



Patrocinadores oficiales

Concesionarios Oficiales



Compitiendo duro.

El Opel Philips Team trabaja duro. Los resultados así lo demuestran.

El Opel Kadett GSi 16 V. en versión Rallye ha trabajado duro. Nuevamente ha probado sus poderosas facultades. Mecánica, prestaciones, agarre, cualidades fundamentales para un Rallye y que el Kadett ha mostrado con brillantez. Una nueva

prueba superada con éxito. Enhorabuena. Yes que el Opel Kadett es un coche brillante, un coche que, tanto en carretera como en ciudad, compite duro. Compite en prestaciones. Compite en comodidad. Compite en economía.

156 caballos dominan el motor del Kadett GSi 16 V. Sin lugar a dudas, su fuerza y su encanto cautivan a cualquiera. Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y compruébela.

OPEL SPORT

FRENTE A FRENTE

DATOS DE COMPRA

MAHINDRA
 Importador: COVASU, Gran Vía Ramón y Caja, 8. Valencia. Teléfono: (96) 341-53-33. Garantía: 1 año sin límite de kilometraje.
UAZ
 Importador: Gabicar, S.A. Dr. Pasteur, 16. 08720 Vilafranca del Penedès. Barcelona. Garantía: 1 año sin límite de kilometraje.

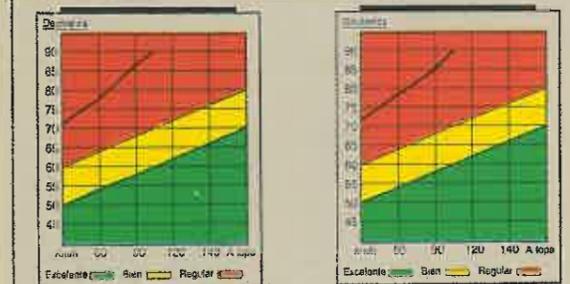
FICHA TÉCNICA

	MAHINDRA	UAZ
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
N.º de cilindros	4	4
Cilindrada (c.c.)/(mm x mm)	2.112	2.498
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	En cabeza, lateral	En cabeza, lateral
N.º de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Iny. bom. rotat.	Iny. bom. rotat.
Compresión	22,2 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Gasoil	Gasoil
Potencia máxima (CV/rpm)	75/4.500	76/4.500
Par máximo (mkg/rpm)	12,3/2.000	15,3/2.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera o total	Trasera o total
Caja de cambios	Manual, 4 vel.	Manual, 4 vel.
V. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	—	6,28/9,81/16,39
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	—	25,9
Embrague	Mando por cable	Mando por cable
DIRECCIÓN		
Tipo	Tornillo sinfin	Tornillo sinfin
Vueltas de volante	4,2	4,0
Diámetro de giro (m)	10,8	11,4
FRENOS		
Sistema (d/t)	Tambor/tambor	Tambor/tambor
SUSPENSIONES		
Delantera	Eje ríg., ballesta	Eje ríg., ballesta
Trasera	Eje ríg., ballesta	Eje ríg., ballesta
RUEDAS		
Llantas (pulgadas) (d/t)	7 x 15	6 x 15
Neumáticos (d/t)	235/75 R 15	215/70 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.354	1.650
Capacidad depósito (l)	45	2 x 39

PRESTACIONES

	MAHINDRA	UAZ
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	95	108
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	23,82	24,20
1.000 m salida parada	46,63	44,30
De 0 a 100 km/h	42,60	39,80
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	26,30	25,20
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	47,80	45,60

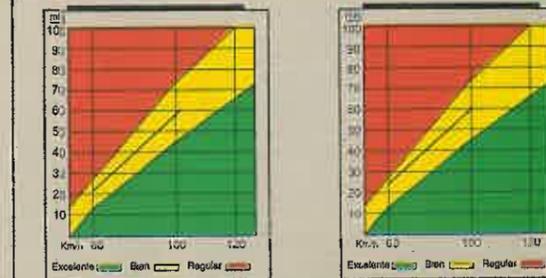
SONORIDAD



MAHINDRA. Al ralentí: 72,6. A 60 km/h: 78,6. A 90 km/h: 87,1. A tope: 92,2.
UAZ. Al ralentí: 73,4. A 60 km/h: 79,5. A 90 km/h: 85,3. A tope: 90,5.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

MAHINDRA. A 60 km/h: 22,4. A 100 km/h: 58,6.
UAZ. A 60 km/h: 24,6. A 100 km/h: 60,4.

CONSUMO

	l/100 km	
	MAHINDRA	UAZ
CIUDAD		
A 28,4 km/h de promedio	13,3	13,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	9,8	10,2
En conducción T. T.	17,8	18,6
Autopista a tope	11,4	12,6
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	12,06	12,54
Capacidad depósito comb (l)	45	2 x 39
Autonomía media (km)	323	522

EQUIPAMIENTO

	MAHINDRA	UAZ
Cuentarrevoluciones	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Termómetro de aceite	SI	SI
Reloj	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	NO	NO
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/S
Elevallas eléctricos del./tras.	N/N	N/N
Cierre centralizado	NO	NO
Luz lectura de mapas	NO	NO
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Pre-equipos de radio	NO	NO
Limpia-lava trasero	NO	NO
Asiento posterior divisible	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	NO

FRENTE A FRENTE

si tenemos que abordar una pendiente, pues al quedarse el agua en los tambores nos podríamos llevar la desagradable sorpresa de quedarnos sin frenos. En otra cosa es que el Mahindra es más cómodo, es a la hora de conectar la tracción a las cuatro ruedas. Basta sólo con poner la palanca en su sitio correspondiente. En el UAZ, además de la palanca, hay que bajarse para poner los



El volante del UAZ es de un bonito diseño. Por lo demás, el acabado es muy mejorable.

La terminación y los materiales utilizados en la construcción de los dos vehículos son malos.

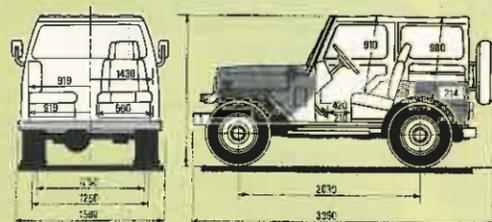


bloqueadores de las ruedas en su posición correcta. Por contra, en cuanto a autonomía, el UAZ con sus dos depósitos puede hacer más kilómetros sin repostar.

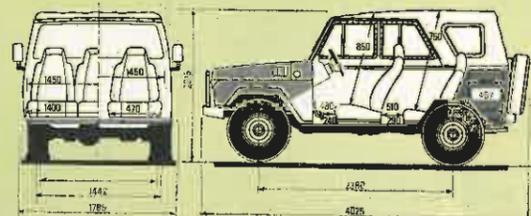
BUEN ESPACIO Y POCO LUJO

En otra cosa que coinciden plenamente estos dos todo terreno es en el acabado: en los dos casos es malo y los materiales utilizados para su realización son de una calidad muy baja. Al ser coches pensados para una utilización casi exclusivamente «off/road»,

JEEP MAHINDRA CJ3D



UAZ MARTORELLI



BALANCE FINAL

	MAHINDRA	UAZ
Velocidad máxima	2.0*	1.0**
Aceleraciones	1.0**	2.0**
Recuperaciones	2.0**	1.0**
Consumo	1.0***	2.0***
Transmisión	1.0***	1.0***
Caja de cambios	1.0*	1.0*
Frenos	1.0***	2.0***
Dirección	1.0**	1.0**
Comportamiento	1.0***	1.0***
Aptitudes urbanas	1.0**	2.0*
Autonomía	2.0***	1.0***
Habitabilidad	2.0***	1.0***
Maletero	2.0*	1.0**
Confort	2.0**	1.0***
Posición conductor	2.0***	1.0***
Sonoridad	1.0**	2.0*
Equipamiento	2.0*	1.0**
Valor-precio	1.0**	2.0**

**** Excelente. *** Bueno. ** Normal. * Regular. * Malo.



Firestone

EN MARCHA HACIA EL FUTURO.

han preferido dejar todos los lujos al margen. Por contra cuentan con un buen espacio para cinco pasajeros. En este apartado el UAZ es muy superior, disponiendo de sitio para siete ocupantes. Si de los dos intentamos buscar cuál está mejor terminado hay que inclinar la balanza también a favor del UAZ.

Por lo que respecta a su exterior, se asemejan mucho a los modelos de los que derivan. El Mahindra, salvo los faros rectangulares de origen Fiat, es muy similar al famoso Willy, mientras que el UAZ es parecido al vehículo militar soviético. En los dos casos y para que cada cual tenga posibilidades de personalizar su coche, y hacerlo más atractivo, los importadores tienen disponibles un sinnfin de opciones. También se



Lo más atractivo del UAZ son sus ruedas. Las llantas son de un bonito diseño.



El Mahindra usa neumáticos muy anchos. Las llantas son similares a las de su rival.

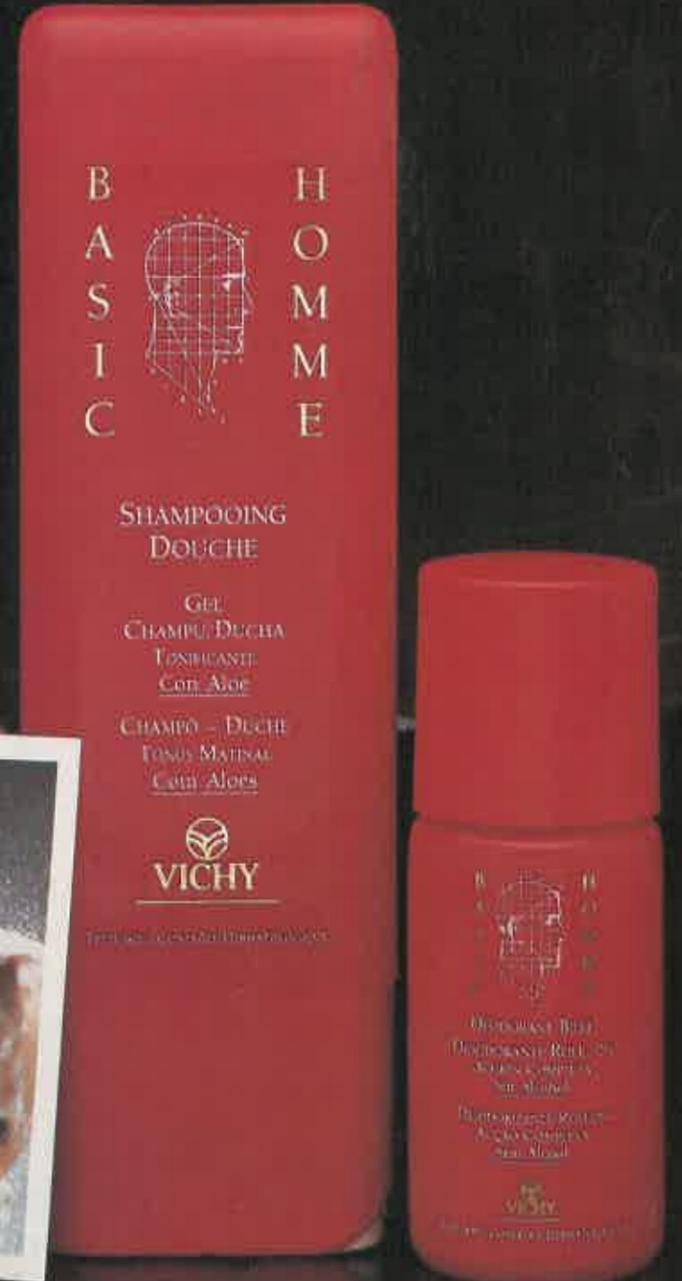
pueden adquirir en varias versiones, de esta forma el Mahindra lo comercializan con dos medidas de chasis uno de 3.390 milímetros y el otro de 3.740 milímetros de longitud. En los dos casos se puede elegir con techo de lona o Hard Top. También empresas como Ditécnica, que es el representante de la marca en la zona centro, comercializa unos kits turbo que le dan más potencia. Los precios oscilan entre 1.590.000 y 1.740.000 pesetas, a los que hay que añadir un 12 por ciento de IVA. El UAZ también está disponible en varias versiones, con tres motorizaciones diferentes, una de gasolina, otra que es la que nos ocupa en esta prueba, diesel, y una tercera turbodiesel VM, similar a la que equipa el Range Rover TD. Los precios del UAZ oscilan entre 1.539.671 y 2.513.137 pesetas, incluido el IVA, pudiéndose elegir como opción el techo de fibra desmontable con un incremento de precio de 150.000 pesetas.

Manuel Madrid

Fotos: Ramón Rodríguez

Motor 16 Tanto el Mahindra como el UAZ, son unos vehículos que, debido a su fiabilidad mecánica y robustez general de su conjunto, son ideales para todo aquel que necesite un coche de este tipo para desarrollar labores del campo. Su utilización se reduce prácticamente a un uso fuera de carretera, ya que sobre asfalto son muy poco ágiles. También son unos coches que no tienen ningún tipo de lujo, por lo tanto para todo aquel que quiera un todo terreno que además le sirva para viajar, estos dos modelos no son nada recomendables y tendrán que recurrir a otros fabricantes. Por sus precios sus rivales hay que buscarlos en algún modelo de Land Rover, Aro, Lada Niva y últimamente el Suzuki de chasis más largo.

PORQUE AHORA TU PIEL NECESITA MAS CUIDADOS



Todas las mañanas puedes aprovechar el momento de la ducha para algo más que limpiar y asear la piel. Porque el Gel Champú/Ducha de Basic Homme con Ph neutro, tonifica e hidrata la piel y deja el cabello flexible, con su brillo natural. Y el Desodorante Roll-on de Acción Completa actúa contra el exceso de transpiración y la formación de olores sin irritar ni reseca la piel.

Ahora, con la línea Basic Homme puedes mejorar tu cuidado personal sin un gesto de más.

BASIC HOMME DE VICHY

TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL





A FONDO

DATOS DE COMPRA

Fabricante: General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 81. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 455 90 45. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros. Red de postventa: 242 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada (c.c.): 1.196. Número de apoyos cigüeñal: 5. Arbol de levas: 1, en cabeza. Número de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Un carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Potencia máxima: 55 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 9,2 mkg a 2.600 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 4 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,4 km/h; 2.ª, 13,4 km/h; 3.ª, 20,2 km/h; 4.ª, 29,5 km/h; 5.ª, 37,1 km/h. Embrague: Mecánico.

DIRECCION. Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 3,9. Diámetro de giro: 9,4 m.

FRENOS. Sistema: Disco/tambor.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Semindependiente.

RUEDAS. Llantas (pulgadas): 4,5 x 13. Neumáticos: 135 SR 13.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 735. Capacidad depósito: 42 l.

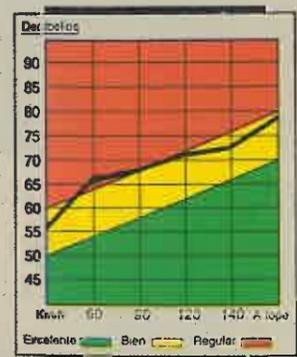
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h 148,9

ACELERACION
400 m salida parada 20,4
1.000 m salida parada 37,6
De 0 a 100 km/h 14,6

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4.ª 22,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª 24,9
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 40,0
1.000 m desde 50 km/h en 5.ª 44,7
De 80 a 120 km/h en 4.ª 13,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª 20,1

SONORIDAD



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

OPEL CORSA DON ALGODON MODA JOVEN



VIRTUDES

- Acabado bueno
- Asientos confortables
- Rapidez en aceleraciones

DEFECTOS

- Dirección lenta
- Velocidad máxima baja
- Tacto de frenos esponjoso

PRECIO EN LA CALLE:
1.201.808 ptas.

JOSE Barroso, empresario que ha conseguido un gran éxito con su línea Don Algodón, entra ahora en el mundo del automóvil de la mano de Opel, con una simpática versión limitada del Corsa con dicho nombre.

El carácter de este nuevo Corsa es eminentemente joven, con toda una serie de detalles que dan exclusividad al modelo. Externamente se distingue este nuevo Corsa del resto de sus hermanos

por las bandas de color azul y por los logotipos Don Algodón en los lados. En el interior destaca el volante de tres radios de claro estilo deportivo, nuevo color para la consola central y diversos mandos. Los asientos y el guarnecido de los paneles de las puertas también se benefician de una nueva tapicería de tacto muy agradable y de aspecto muy juvenil. El equipamiento de serie incorpora dos retrovisores exteriores, calandra y paragolpes del mismo color que



la carrocería y unos tapacubos de tipo aerodinámico, que son blancos, en el caso de que el coche sea blanco, y plateados si el coche es rojo o negro. El conjunto resulta muy atractivo y, teniendo en cuenta que el sobreprecio respecto a la versión Swing es mínimo, merece la pena poder disfrutar de una versión especial.

La versión sobre la que se realiza esta serie limitada es la 1.2, que con sus 55 caballos permite unas buenas prestaciones.



El cuadro y el volante del Don Algodón son de tipo deportivo. Para los asientos se ha empleado un nuevo tejido muy vistoso y agradable.



Motor 16 El Corsa es un modelo de sobra conocido en nuestro país, y la magnífica reputación que se ha ganado a lo largo de los años hace de este modelo una opción muy aconsejable. La versión Don Algodón no aporta nada nuevo en cuanto a mecánica, puesto que se mantienen los mismos elementos que en la versión 1.2; en cambio, la actualización estética, sobre todo en el interior, lo hacen muy apetecible. Su público será eminentemente joven, con ganas de vestir a la moda.

nes y un consumo bastante razonable, en ciudad ronda los 10 litros, bajando a prácticamente la mitad si se circula a una media de 90 kilómetros por hora en carretera, cifra que sube a 6,5 litros al circular a 120. Los asientos y el confort general del coche es bueno, aunque la suspensión trasera es un poco brusca.

El Don Algodón sólo está disponible en carrocería de tres puertas, y como únicas opciones está el techo solar translucido y deslizante y la pintura roja brillante.

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo

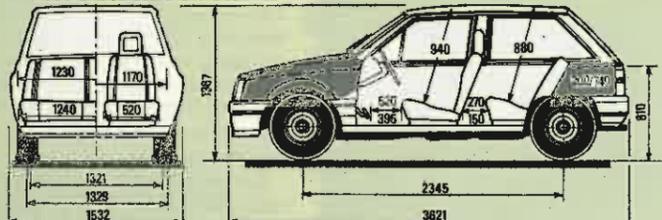
FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Corsa Don Algodón son todas esas versiones especiales que proliferan todos los años un poco antes del verano. Es muy difícil evaluar cuál de ellos es el más razonable, puesto que normalmente el comprador se fija en aspectos tales como el equipamiento y el grado de personalización, más que en la mecánica y en las cualidades dinámicas del vehículo. El Citroën AX Saporo, el Peugeot 205 y el Renault 5 Blue

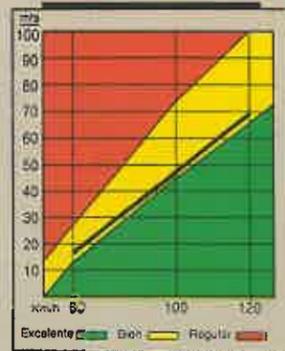
Jeans. De todos estos, el más equipado y también el más caro es el Peugeot 205 Green, mientras que el R-5 es el más barato a costa de un equipamiento más escaso. El AX Saporo, del que sólo se van a fabricar tres mil unidades, es muy semejante, por lo que los gustos del comprador serán decisivos.

Precios: Opel Corsa Don Algodón, 1.201.808 ptas. Citroën AX Saporo, 1.150.517 ptas. Peugeot 205 Green, 1.456.199 ptas. Renault 5 Blue Jeans, 1.039.738 ptas.

OPEL CORSA DON ALGODON



FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

CONSUMO

Ciudad	l/100 km
A 30 km/h de cruceo	9,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción rápida	8,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,6
A 140 km/h de cruceo	9,4
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	7,1
Capacidad depósito comb.	42
Autonomía media	540

EQUIPAMIENTO

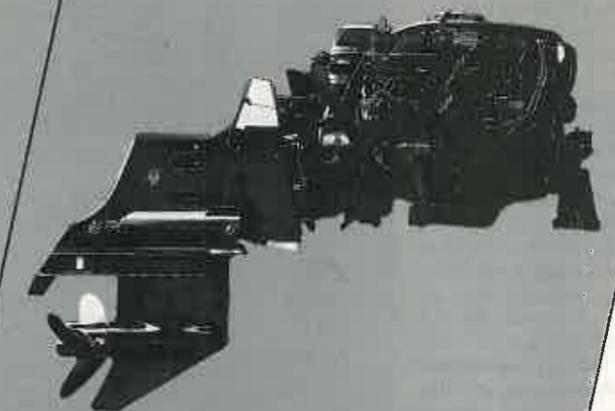
Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Antibloqueo de frenos	NO
Faros antiniebla	NO
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable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

OPCIONES. Pintura roja brillante: 8.133 ptas. Techo solar: 54.324 ptas.

EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDEE[®] Fuera bordas

OMCobra[™] Dentro Fuera bordas



OMC Sea Drive[™] Motores con Bracket

FOUR WINNS[™] Embarcaciones



SARA CRAFT[™] Botes de aluminio



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.

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

PARECE increíble, pero es verdad; Albert Uderzo, el padre de Asterix, de Obelix, de Panoramix, de Idefix, de los galos bárbaros que luchan día y noche contra las legiones romanas, contra las legiones del invasor, es un apasionado de los coches italianos, es un «loco» de los Ferrari, un hombre feliz que acaba de recibir su última adquisición, el F-40, la joya más brillante de un parque Ferrari en el que se dan cita más de dos mil quinientos caballos mecánicos nacidos en tierras enemigas, en Maranello, a cuatrocientos kilómetros al norte de la Roma imperial.

Albert Uderzo, el dibujante de Asterix, acaba de llegar al coche de sus sueños cuando ha cumplido sesenta y dos años. El padre de estos personajes universales, de unos personajes que han salido a la luz en cuarenta idiomas, entre los que se incluyen el latín y el esperanto, no es, sin embargo, un recién llegado al mundo de los coches potentes, de los coches rápidos. Nada de eso, Uderzo ha estado conduciendo máquinas de gran calibre desde hace más de veinte años y ha llegado a tantear el mundo de la competición, algo que contrasta con la delicadeza necesaria para crear los rasgos de unos «dibujos» inconfundibles.

Antes de ponerse al volante del F-40, de manejar los 480 caballos de un «pura sangre» que le ha costado más de treinta y cinco millones de pesetas, Uderzo ha afinado sus reflejos a los mandos de un Ferrari GTO y de un Ferrari 412, sus dos coches de calle en los últimos tiempos, los «príncipes rojos» que han coronado hasta hace poco una colección de «fieras» de competición encuadradas en un museo Ferrari muy exclusivo.

Uderzo, que vive ahora mismo momentos de gloria tras la inauguración del Parque Asterix, un inmenso complejo de atracciones que ha costado más de dieciséis mil millones de pesetas, ha reunido modelos muy significativos dentro de la histo-



ALBERT UDERZO,
EL PADRE DE ASTERIX

**LOCO
POR FERRARI**

ria de la marca italiana. El más veterano del plantel, un 512 M, corrió en las 24 Horas de Le Mans de 1970, prueba en la que luchó de igual a igual con una auténtica armada de Porsche 917, vencedores en última instancia. Aquel duelo de gigantes, de biplazas con más de 550 caballos de potencia en sus entrañas, los inolvidables 512 M y 917 capaces de alcanzar más de 380 por hora en la larguísima recta de Les Hunaudières, fue el símbolo de una época glo-

OTROS PROPIETARIOS DE FERRARI F-40

GERHARD Berger, piloto de Fórmula 1. Helmut Becker, propietario de concesionarios automovilísticos. Walter Wolf, petrolero y antiguo propietario de una escudería de F-1. Gunter Netzer, futbolista y entrenador. Nick Mason, batería de Pink Floyd. Paul Newman, ac-

tor de cine. Gunther Sachs, playboy internacional. Gloria von Thurn Taxis, noble europea. Diego Maradona, futbolista. Michele Alboreto, piloto de Fórmula 1. Jackie Ickx, ex piloto de Fórmula 1. Sultan de Brunei. Stefano Casiraghi. Príncipe Alberto de Mónaco.

Asterix y sus amigos posan junto a Albert Uderzo, el dibujante genial de unos personajes que están tan atraídos por Ferrari como su propio creador. El F-40 de Uderzo es su última adquisición.



riosa en el mundo del automovilismo deportivo.

El otro monstruo del circuito encuadrado en la colección Uderzo es algo más joven, se trata de un Ferrari 512 Berlinetta Boxer de 1978: este ejemplar participó en las 24 Horas de Le Mans de aquel mismo año inscrito con los colores de Charles Pozzi, el importador oficial de Ferrari en Francia, y pilotado por la pareja Claude Ballot-Lena-Jean Marc Smadja. El 512 BB-Pozzi tenía muy pocos puntos de común con el modelo de calle; alerones impresionantes tanto en el morro como en la popa, alas descomunales, chasis tubular de rigidez reforzada y un motor puesto a punto por verdaderos magos de las prestaciones, por «romanos» que transformaron el doce cilindros «boxer» de cinco litros de cubicaje para que diera más de quinientos caballos de potencia.

El último ejemplar de competición del parque atesorado por Uderzo es un coche de rallyes, un 308 GTB, el coche que utilizó el piloto galo Jean Claude Andruete, «Caballo Loco», en el Campeonato Europeo de 1981. La irrupción de este Ferrari en el mundo de las pruebas de carrera dio un vuelco a todas las previsiones; la raza del modelo puesto a punto por el preparador italiano Michelotto, el mismo que dio vida al GTO Evoluzione, precursor del F-40 actual, se puso de manifiesto desde las primeras participaciones. La nobleza de las soluciones de su motor dio alas a una máquina que hizo furor en su momento, hasta el punto de animar a Antonio Zanini a disputar la temporada 83 al volante de un modelo similar.

Los dos mil quinientos caballos de la cuadra Uderzo-Asterix gozan de una salud estupenda, mimados con todas las atenciones posibles, son los caballos del invasor, los «Ferrarix», la mejor pasión de un genio del lápiz que ha edificado su fortuna con las victorias de Asterix, con las victorias de los galos frente al invasor romano, frente a los antepasados de los italianos.

Angel Marco

Motor 16/85



POR EL 7º CAMPEONATO DE MUS PARA PUBLICITARIOS

26-30 DE JUNIO - MELIA CASTILLA
1 DE JULIO ENTREGA DE PREMIOS - SCALA MELIA MADRID

Grupo 16

Comprar y vender



ESPECIALISTAS EN FIBRA Y PLASTICOS
KITS: Peugeot, Ibiza, Opel, Golf, BMW, Mercedes, Renault, etc. Reparación de kits todas marcas.
Mecánica especializada, equipos de competición, gasolina, alarmas y aparatos de radio, inyección, carburación, etc.

OFERTAS SALON DEL AUTOMOVIL

MODELO	PRECIO
ALFA 33, Gama	98.000 + IVA
P-205, Gama	79.000 + IVA
P-405, Gama	98.000 + IVA
FIAT TIPO	89.000 + IVA
KADETT GSI	89.000 + IVA

En todos los equipos de oferta, la instalación va incluida.



C/ Picos de Europa, 35. 28028 MADRID.
Tel.: 437 51 40



Y TELEFONO MOVIL VENTA Y MONTAJE EN TRES PICOS

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

BMW 745 ia

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

S R A, S.A.



C/ Juan de Olías, 15.
Tel.: 270 54 28, 270 36 14.
Rapidez y calidad.
Con amplia gama de accesorios.

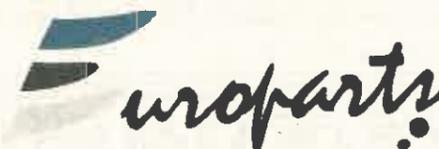
LO MEJOR EN AUTOMOVIL DE IMPORTACION
DIRECTAMENTE DE
CONCESIONARIO OFICIAL

Master Car

HASTA 2 AÑOS GARANTIA TOTAL EN
SERVICIOS OFICIALES TODA ESPAÑA

Marca y modelo	Año	Total (ult. matr.)
JAGUAR XJ6 5V FULL	85	2.950.000
MERCEDES 230 E FULL	86	3.250.000
MERCEDES 300 D EXTRAS	86	3.475.000
MERCEDES 200 D EXTRAS	86	3.150.000
MERCEDES 200 G EXTRAS	85	2.975.000
MERCEDES 190 E EXTRAS	87	2.975.000
MERCEDES 190 E 16V FULL	85	3.900.000
MERCEDES 300 E FULL	87	4.500.000
MERCEDES 300 SE FULL	87	4.500.000
AUDI 200 T QUATTRO FULL	86	3.250.000
AUDI 100 CD 136 CV FULL	87	2.275.000
BMW 524 TD EXTRAS	85	2.175.000
BMW 318 i 2/4 EXTRAS	85	1.650.000
BMW 320 i EXTRAS	85	1.975.000
BMW M-535 i FULL	86	3.250.000
VOLVO 760 GLE FULL	85	2.950.000
DEPORTIVOS		
JAGUAR COUPE XJS FULL	85	4.200.000
PORSCHE 928 FULL	83	4.500.000
PORSCHE 911 TARGA, 0 KM	82	3.950.000
PORSCHE 924 A.A. FULL	83	2.275.000
BMW 635 CSI FULL	83	3.250.000
MERCEDES 350 SLC FULL	76	2.650.000

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).
Tel.: (91) 256 82 22. C/ Víctor de la Serna, 8-10
(S. Bernabeu). Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.



KITS DE PERSONALIZACION
TODAS MARCAS Y MODELOS
MAS DE 2.000 REFERENCIAS
EN: ALERONES, SPILERS,
PARRILLAS, PASOS DE RUE-
DA, FALDONES, ETC.



NUMERO UNO EN ACCESORIOS

AMPLIA GAMA DE
VOLANTES DEPORTIVOS,
PALANCAS DE CAMBIO,
TERMINALES DE ESCAPE,
FUNDAS.



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

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

¡NUEVOS PRECIOS!

¡NUEVA FINANCIACIÓN!



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

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
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)
Ferrocarri, 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. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA
VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA
ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES 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 SAMEDIAS
Y DOMINGOS

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

impecable. Tel. (96) 579 15 70.
BMW 316 318 I, nuevos modelos BMW 528 I, Mercedes 240 D, extras seminuevos a matricular, medio día y noches. Tel. (924) 69 61 26 (Bada-joz).

FIAT Croma turbo D, impecable, buen precio, Alfonso. Tel. 419 53 07.

SPIDER Alfa Romeo vendo seminuevo, alarma, música, hara-top, último modelo. Tel. (93) 257 02 63, contestador.

PARTICULAR vende Mercedes 300 D, color dorado, interior

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

Llémenos a nuestras oficinas en Madrid.
Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: 27245.
Fax: (91) 314 03 31.
Paseo de la Castellana, 288, 5.º D (MADRID)

OFERTAS MES DE JUNIO

190 E	84	5 Velocidades	1.950.000 ptas.
190 E 2.3	11/86	A/Acondicionado	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	Full Equip AUDI	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	5 velocidades	1.250.000 ptas.

TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

en cuero, cambio automático, perfecto estado, muchísimos extras, aire acondicionado, 2.250.000 ptas. Tel. 439 01 16, Fernando.

PARTICULAR vende R-11, blanco, GTL, único en Madrid, aire acondicio-

nado, muchos extras, 6.000 km, perfecto estado, 1.200.000 ptas. Tel. 439 01 16, Fernando.

FERRARI 308 GTB I, Cuattrovalvule, año 85, 26.000 km, precio 9.000.000 ptas. Tel. (952) 22 27 16, 21 87 59.

CADILLAC Seville diesel 1980, full equip perfecto. Tel. (91) 270 15 15.

TRAMITES actuales para importar vehículos desde el mercado común. Conózcalos por solo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500)

(Murcia). Tel. (968) 61 21 26, oficina. **PARTICULAR** vende Mercedes 350 SLC, gris metalizado, elevallunas eléctricos, techo corredizo eléctrico, puertas centralizadas, radio-cassette, inyección, dirección asistida, estado



DACIA

BARON S.A.
Antonio Loyva, 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

ALFA 33, 1.5 Q.V., perfecto estado, año 86, 49.000 km, muchos extras, 950.000 ptas. Tel. (91) 455 81 23.

ROVER 2.600, muy buen precio. Tel. 248 08 00/1/2. Preguntar Sr. Mora o Sr. Millán.

REVALORICE su automóvil. Obtenga un mayor partido a su venta. Interclining le ofrece en menos de cuatro horas: Limpieza, desmanchado y desinfección de asientos, techos, suelos, puertas, bandejas y maletero. Limpieza

y abrillantado del salpicadero, cristales, espejos y plásticos. Lavado manual y abrillantado de la carrocería. Limpieza y desengrasado de motores. Reacondicionados de apariencia. Infórmese en Interclining. Tel. 733 78 61 y en Par-

king de Plaza Barceló, Parking de calle Velázquez, n.º 16-21, Parking de Capitán Haya, n.º 55.

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

OPEL Corsa 1.2 TR, gris metalizado, dos

puertas, M-FT, km. 70.000, 625.000 ptas. Tel. 445 05 64, particular.

MERCEDES 190 diesel M-JU, nuevo, comprado casa Mercedes, pocos km, extras. Tel. (91) 461 31 77, noches, días laborables.

RALLYE MANZANARES

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

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

GOLF GTI KIT DE CARROCERIA HELLA
Compuesto de paragolpes delantero con faros niebla sistema «DE», aletines, bajos, carrocería, paragolpes trasero. 258.750 ptas. con pintura e instalación (IVA incluido). Paragolpes con faros de niebla, rejilla de 2 y 4 faros, alerones traseros.

ARMONIA Y AERODINAMICA
Hella SPORT

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.

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

C/ LINDO, 11 Tel: (91) 270 60 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)
MADRID - Tel: (91) 571 38 73
C/ ISLA DE BORCEGA, 10 - Tel: (91) 654 24 89
(Entrada por Marques de Valdeava, 29)
ALDEBENDAS

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE Teléfono: (96) 352 26 18

FIAT Uno, turbo, M-GX, 30.000 km, plomo metalizado, ruedas con 200 km, impecable, 1.050.000 ptas.
OPEL Kadett GTE, 1.8 blanco, impecable, pocos km. 1.000.000 ptas. Tel. (91) 216 43 93.

Motor Retiro

OTRO DETALLE DE LA TECNOLOGIA ES EL PRECIO

SABADOS MAÑANA

- 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

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

AUTOMOVILES TEO

ALTO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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

¡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, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

SEAT Valderribas Motor S.A.

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

VENTAS - TALLER - RECAMBIOS

TODOS LOS MODELOS **SEAT** **Audi** **VW**
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

FINANCIACION
FISEAT

Sr. Olmedo

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

¡VISITENOS!

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

RANGE ROVER

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



ALFA ROMEO 33 1.5, 87, rojo, 6 meses de garantía, 950.000 ptas.
ALFA ROMEO Alfasud TI, 82, rojo, 3 meses de garantía, 650.000 ptas.
BMW 528 I Full, 84, verde, 3 meses de garantía, 2.600.000 ptas.
FIAT Croma Turbo, 88, gris, 6 me-

ses de garantía, 2.300.000 ptas.
FORD Fiesta, 88, blanco, 24 meses de garantía, 750.000 ptas.
ROVER Range 2p, 85, verde, 3 meses de garantía, 2.500.000 ptas.
SEAT Marbella Jr., 87, blanco, 18 meses de garantía, 575.000 ptas.

OPEL Corsa City, 88, granate, 6 meses de garantía, 600.000 ptas.
FORD Fiesta, 87, blanco, 6 meses de garantía, 600.000 ptas.
MERCEDES 190 16V, 88, grafito, 6 meses de garantía, 6.200.000 ptas.
MERCEDES 300 CE Coupé, 88,

gris, 6 meses de garantía, 6.800.000 ptas.
MERCEDES 190 E, 85, gris, 6 meses de garantía, 2.700.000 ptas.
FORD Escort, 85, blanco, 6 meses de garantía, 550.000 ptas.
BMW 745 I, extras, 83, gris metalizado, 2.900.000 ptas.

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

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR.

1 AÑO
GARANTIA

Matriculado

TOYOTA SUPRA Full equipo 5.669.000

TOYOTA CELICA 2.0 16 V. Full equipo 4.089.000

¡AHORRESE HASTA UN MILLON DE PESETAS!



Import Japón, S. A. Exposición, venta y talleres: C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tel.: 469 27 25. Fax: 469 22 70.

OPEL Senator 3.000, seminuevo. Tel. 248 08 00/1/2. Preguntar Sr. Mora o Sr. Millán.

OPEL Kadett GTE 1800 I, blanco, B-FX, muchos extras, 1.050.000 ptas., mediodía, noches. Tel. (93) 209 71 80.

MINIS 1275 GT, uno blanco y uno negro, magnífico estado, 400.000 ptas. Los dos Srta. Toñi, horas oficina. Tel. 435 01 69, Madrid.

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. Tel. 455 81 23.

VENDO motor Mercedes 240-D, muy pocos km. Tel. (924) 31 56 60. José, horas oficina.

PARTICULAR vende Volvo 244 GLE-turbo B-FT, todos los extras, impecable, doy garantía, razón, Tel. (973) 23 69 48.

VW Jetta, dirección asistida, cierre eléctrico, 8.000 km, 1.200.000 ptas. Tel. 250 07 03.

ESCARABAJO semi Cabriolet, año 1954, ITV, color negro, estado impecable. Tel. (93) 205 47 76, coches.

PEUGEOT 505 GTI, elevallunas, aire acondicionado, llantas, año 1985. Teléfono 463 03 89.

QUE... DONDE... COMO...

¿qué es Von Shrader V-S 2?

— La solución más avanzada y práctica en limpieza de tapicerías de automóviles.

¿dónde aplicar Von Shrader V-S 2?

— En la limpieza de interiores de automóviles, cualquier tapicería, en el hogar y en cines o locales públicos.

¿cómo conseguir Von Shrader V-S 2?

— Pídanos información en:

NOVATECNICA, S.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA TODA ESPAÑA
Avda. Virgen de la Cabeza, 10-B. BURJASOT. Valencia
Teléfonos: (96) 364 37 62 ó 364 37 50

MADRID

Dulego-España, S.A.
C/ Gabilán, n.º 36
Políg. Industrial Matagallegos
Tel.: (91) 698 60 14
FUENLABRADA (Madrid)

TARRAGONA

MAPRONET, S.A.
Avda. de Cataluña, 39
Tel.: (977) 23 18 11
43002 TARRAGONA

SEVILLA

CEMELIN-SUR
C/ Rosalana, 33
Tel.: (954) 37 19 31
SEVILLA



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
Renault Express Diesel	87	27.000	875.000	Opel Kadett GTE 1.8 I	84	41.000	925.000
Renault Supercinco GT T	87	22.000	1.130.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	23.000	1.225.000
Renault Supercinco C	88	8.000	725.000	Opel Kadett 1.6 GLS			
Renault Supercinco GTL	86	31.000	745.000	5 puertas A.A.	87	28.500	1.325.000
Renault 11 GTL	85	37.000	745.000	Opel Kadett 1.6 Top	88	16.000	1.325.000
Renault 11 GTD	87	15.000	1.125.000	Opel Kadett GSI 2.0 I	87	27.000	1.560.000
Renault Trafic Microbus	87	21.000	1.770.000	Opel Kadett GSI	85	35.000	1.350.000
Renault 21 GTS A.A.	87	30.000	1.380.000	Peugeot 205 GR	87	15.000	845.000
R-21 Turbo D A.A.	88	16.000	1.875.000	Peugeot 205 GTD	87	23.000	1.100.000
Renault 21 TXE	86	35.000	1.425.000	Peugeot 205 SRD A.A.	86	70.000	1.150.000
Renault 21 Nevada TXE	88	9.000	1.690.000	Peugeot 309 SR	87	26.000	1.250.000
R-21 GTS A.A. Nevada	87	23.000	1.550.000	Peugeot 309 GT A.A.	87	18.000	1.475.000
Seat Panda 40	84	41.000	420.000	Peugeot 405	88	13.000	1.525.000
Seat Marbella GLX	88	7.000	625.000	Peugeot 505 SRD T A.A.	83	80.000	930.000
Seat Ibiza 12 Junior	87	19.000	725.000	Peugeot 505 GTI A.A.	85	50.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5p	87	13.000	940.000	Citroën BX GTI	87	19.000	1.450.000
Seat Ibiza Diesel	85	45.000	725.000	Citroën BX 19 TRD Fam.	87	24.000	1.650.000
Opel Corsa 1.0	83	47.000	540.000	Ford Fiesta 1.1	88	6.000	790.000
Opel Corsa 1.2	84	39.000	690.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	9.000	875.000
Opel Senator 3.0 E A.A.	82	75.000	1.100.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	87	13.000	845.000



CASTILMOTOR

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



IMPORTADORES

GARANTIA TOTAL
EN SERVICIOS OFICIALES

BMW

MERCEDES

PORSCHE CARRERA 911
PLATA 5.300.000

Meléndez Valdés, 18 - Telfs.: 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.



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

SAGAI



MERCEDES-BENZ

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



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.

MARCA Y MODELO	MATRIC.	ENTRADA	MES
Mercedes 300 D Full Equip	M-JH	200.000	60.000
Mercedes 300 E Extras	Año 85	1.000.000	92.000
Mercedes 190 E Extras	Año 85	700.000	61.000
Audi 90 Cabrio Extras	Año 85	800.000	60.000
BMW 525 i Extras	Año 82	200.000	43.000
Peugeot 505 SRD Turbo A.A.	M-ET	50.000	28.000
Peugeot GR A.A.	M-EF	75.000	23.000
BX 16 TRS	M-FL	75.000	25.000
BX 19 TRD	M-FW	100.000	28.000
Opel Manta GTE	Año 83	75.000	25.000
Renault 11 GTS	M-FW	50.000	21.000
R-18 GTS Familiar 7 plazas	M-FT	75.000	25.000
R-5 TS	M-DN	50.000	12.500
Ibiza 1.5 GL	M-GF	75.000	22.000
Peugeot 205 GR	M-FX	75.000	18.500
Ford Fiesta L	M-EJ	25.000	12.000
Opel Corsa	M-FW	25.000	18.500

Compramos coches sólo buen estado. Pago contado

FORD Granada 2.8 Ghia, automático, aire, full, extras, neumáticos nuevos, único dueño, impecable, única oportunidad, noches. Tel. (91) 715 58 24. 690.000 ptas.

PARTICULAR vende Porsche 944, mod. 83, full equip. Tel. 21 60 74. A partir 22 h. Tel. 21 60 74.

CITROËN BX GR-P año 88 blanco transferencia incluida 1.025.000 ptas. Tel. 467 35 20.

GANGA! Gilera RV 125, rodaje, 350.000 pesetas. Teléfono 924/24 00 62.



VENTA Y MONTAJE DE:

- AUTORRADIOS
- FAROS ANTINEBLA
- ALARMAS
- TECHOS SOLARES
- BLINDAJE CRISTALES
- GRABACION DE MATRICULAS
- ACCESORIOS EN GENERAL

• BLAUPUNKT - ALPINE - PIONEER - kindiher
C/ DOCE DE OCTUBRE, 32 - 28009 MADRID - Telf.: 409 72 90

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

Fabricante de volante deportivos en cuero, cambia por 3.500 ptas., el volante original por otro deportivo al primer usuario que llame al teléfono 431 49 23 de los siguientes tipos de vehículo: Opel Vectra, Golf GTI a partir de abril del 89, Passat a partir de enero del 89, Fiat Tipo, Peugeot 205 a partir de enero del 88, Citroën BX, Renault 19, Ford Escort, Orion, Sierra, Scorpio, nuevo Fiesta (todos a partir de enero del 89). Oferta válida sólo para Barcelona.

SU SERVICIO EN ARGÜELLES
Blasco de Garay, 37
244 11 91-449 72 86-544 64 54
CARVAN, S.A. 28015 - MADRID

UAZ Martorelli 4 x 4
TOP IMPORT
Nuevo todo terreno con músculo y estilo propio.
MADRID Telf.: 270 54 28-270 36 14

SI PIENSA EN LANCIA

BRAVOMOTOR

Bravo Murillo, 62. Tel. 233 75 07 28003 MADRID



Llantas de aluminio
Programa aerodinámico

Puntos de Venta BBS

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



CLASS SPORT AUTO



- Accesorios deportivos.
- Aerodinámica.
- Llantas.
- Accesorios 4 x 4.
- Ofertas competición.
- Videos 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



HIGH JAPANESE TECHNOLOGY

AVANZANDO A TODA TRACCION

LA UNICA MARCA CON LA SEGURIDAD 4X4 EN TODA SU GAMA.



XT - 4WD TURBO

GARANTIA DE SERVICIO. Asistencia técnica y recambios en todo el Estado Español y la Europa Comunitaria con un total de 1.639 puntos de servicio.

GARANTIA DE CALIDAD. Subaru lleva más de 80 años fabricando coches de alta tecnología y hace 7 que ocupa el primer lugar en fiabilidad en USA. Fue pionera en equipar con tracción total selectiva los turismos en 1972 y fabricó 650.853 unidades en 1988.

GARANTIA DE PRECIO. 136 CV turbo - inyección - tracción total selectiva - suspensión electroneumática con nivelador automática y regulador de altura - coeficiente aerodinámico 0'29 - aire acondicionado - gran confort y fiabilidad a más de 200 Kms/h.

AUTO-ORIENT

AV. DIAGONAL, 298. - Tel. 246 50 91 - BARCELONA.

Auto-Orient Raimon d'Abadal, 35 T. 885 58 56. Vic.	Auto Taller Andreu S.A. Ctra. Barcelons, 41 T. 727 00 62. Sabadell	Automóviles Rius. Prat de la Ribera, 60 T. 870 64 62. Granollers.	Automóviles La Nau Biada, 48-50 T. 799 64 56. Mataró
Bages Auto Roger de Flor, 62 T. 873 70 92. Manresa.	Orient-Egara, S.L. Abad Marcet, 69 T. 780 71 65. Terrassa.	Pelegri Avda. Europa, 161 T. 804 42 59. Igualada.	



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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.

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

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

Opel Kadett E



Kits de aerodinámica
Llantas de aleación
Kits muelles suspensión especial,
así como otros accesorios exclusivos para
ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES,
OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc
Para mayor información disponemos de un
CATALOGO completo a todo color con más de
160 páginas, al precio de 990.— Plus más
franqueo



Importador para España

jacsol

Vallespir, 189-191 Tel: 321 65 25 (6 líneas)
Telex: 54318-JSAU-E - Telefax: 322 29 20 - 08014-BARCELONA

DISTRIBUIDORES ZENDER:

STYLAUTO	Tel.: (93) 368 08 81	VALENCIA
DISEÑO SPORT	Tel.: (985) 14 44 64	GIJÓN
VADISA	Tel.: (943) 21 56 44	SANSEBASTIAN
SUMIAUTO	Tel.: (945) 28 38 36	VITORIA
CAN PAU SPORT	Tel.: (971) 75 52 19	PALMA DE MALLORCA
AUTO NOVEDAD	Tel.: (942) 21 23 18	SANTANDER
AUTO ELECTRIC ZENDER	Tel.: (956) 25 82 29	CADIZ
AUTO SUPER	Tel.: (954) 83 89 40	SEVILLA
CASA ARMANGUE	Tel.: (93) 218 53 78	BARCELONA
COMERCIAL RIZZO	Tel.: (93) 727 13 14	SABADELL
SEMAUTO	Tel.: (987) 41 05 95	PONFERRADA
TALLERES BORREGO	Tel.: (952) 31 66 00	MALAGA
AUTO BOUTIQUE	Tel.: (972) 50 96 51	FIGUERES
AUTO KIT'S	Tel.: (93) 870 01 79	GRANOLLERS
TOT AUTO	Tel.: (973) 31 28 37	TARREGA (Lérida)

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)

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

En Aragón



Comercial Codis, s.a.

Centro Distribuidor



Especialistas en accesorios para La Personalización, Mejora Mecánica, Seguridad y Competición Automovilística.



ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA

Te esperamos en: Pedro Cerbuna, 23
50009 ZARAGOZA (España)

Tel: 976/ 55 50 30 - 55 22 69

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.
Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

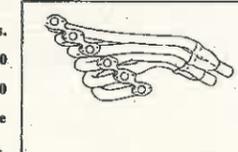
MONO AMR HOMOLOGADO POR LA FIA



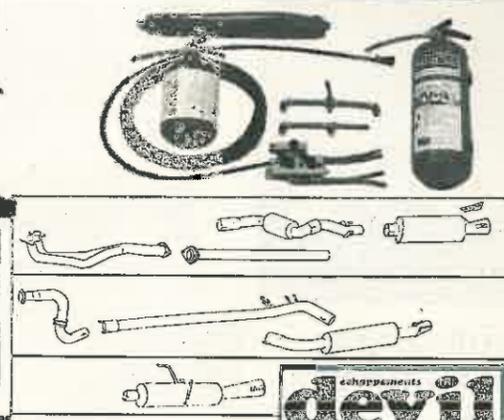
MONO homologado (incluye 3 capas) desde 59.000 ptas.
BOTAS rallye.
GUANTES rallye desde 5.990 ptas.
CASCO BELL desde 33.000 ptas.



ARNES desde 5.715 a 24.000 ptas.
Cierre capot desde 1.250 a 2.100 ptas.
Apoyapiés copiloto desde 6.100 ptas.
Juego pedales desde 2.390 ptas.
Extintores SPARCO Hallon con/sin kit desde 19.340 a 75.510 ptas.
Interfonos desde 27.500 ptas.
Baquets desde 29.900 a 76.600 ptas.
Líneas de escape DEVIL:
Escape GT turbo GAN desde 37.000 ptas.
Escape 205 Rallye desde 33.000 ptas.
Arbol levas R-5 GT I GRN desde 69.000 pesetas.
Arbol levas R-5 GT I GRA desde 44.100 pesetas.
Arbol levas 205 GTI 1900 GRN desde 65.900 ptas.
Arco de seguridad. 6 puntos más multipunto.
Líquido de freno con silicona desde 4.900 pesetas.



Disco embrague metal desde 20.000 ptas.
Pastillas FERODO desde 5.600 a 7.710.
Desconector batería desde 4.400 ptas.
Lámparas H4 80/100 desde 1.100 ptas.
Lámparas H4 90/130 desde 1.400 ptas.
Y próximamente:
Kit suspensión, Turismo 4 x 4, competición.
Radiadores aceite. Manómetros. Cinta americana.



AMR IBERICA Sociedad Anónima

C/ PADRE: CLARET, 282-284 / TELS. 347 63 00 y 347 64 22
08026 BARCELONA, FAX 3476422, TELEX 81071-AMRIB E

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

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





PROMOCION ALFA ROMEO

DURANTE todo el mes de junio, Alfa Romeo Española va a emprender una gran acción promocional para su modelo Alfa 33. En las principales revistas del país se incluirán encartes en los que los lectores encontrarán tréboles de la suerte. Estos tréboles también se pueden conseguir en todos los concesionarios oficiales Alfa Romeo, donde se canjearán por sobres sorpresa con regalos como relojes, bolsas de deporte, camisetas, cazadoras, gafas de sol... Y además todas las personas que acudan a probar su suerte participarán en el sorteo de un Alfa 33 1.7 Quadrifoglio Verde.

NUEVA BATERIA FEMSA

RECIENTEMENTE, Femsa ha iniciado la fabricación en España de una nueva generación de baterías de arranque, diseñadas con ayuda de ordenador. Este nuevo producto



98/ Motor 16

se adapta completamente a las diferentes características del mercado al que va destinada, facilitando una mayor cobertura con un número menor de modelos. Las nuevas baterías Femsa en sus versiones para turismos y «Heavy Duty» o industrial, se caracterizan en su aspecto externo por una nueva imagen más moderna y atractiva. En cuanto a prestaciones, este nuevo producto proporciona un arranque excepcional, una mínima descarga y una excelente reserva de capacidad y sin mantenimiento alguno.

PREMIO GANVAM

LA Asociación Nacional de Vehículos a Motor (GANVAM) ha convocado su segundo premio de periodismo. En él podrán participar todos los autores de un artículo o reportaje que haya sido difundido en prensa, radio y televisión entre el 1 de enero y el 30 de octubre de 1989. El premio está dotado con 500.000 pesetas y los trabajos deberán estar relacionados con el sector de la automoción.

LONGINES ANGULO HORARIO

LONGINES presenta un nuevo producto, el original reloj Longines Angulo Horario, que fuera diseñado por Charles A. Lindberg, primer aviador que atravesó el Atlántico desde Nueva York a París sin escalas en



mayo de 1927 a bordo del Spirit of St. Louis. Este reloj es capaz de calcular la diferencia entre la hora media y la hora solar y da la longitud del punto en que se encuentra su propietario. El nuevo producto de Longines se presenta en oro de 18 kilates, en bicolor (acero y oro de 18 kilates) y acero.

PORSCHE EN BALEARES

FELIPE Beltrán ha sido nombrado nuevo gerente de la filial que Porsche-Saab tiene en las islas Baleares. El hasta ahora gerente, Alexander Bornscheuer, ha pasado a hacerse cargo de la dirección comercial de Porsche Italia.



EDIFICIO MEDINABI

LA calle de Méndez Alvaro de Madrid ha sido el lugar elegido por el grupo Medinabi Rodamientos e Ital Recambios para su nueva sede. Con este edificio, el Grupo Medinabi cumple una de sus máximas aspiraciones. La nueva sede, con 10.440 metros cuadrados de superficie, consta de cinco plantas y dos de servicio y aparcamiento junto con un gran almacén cuyas estanterías, de 20 metros de altura, estarán servidas por dos transelevadores. Este almacén será uno de los técnicamente más avanzados y de mayor capacidad del casco urbano de Madrid.

AIRE FRESCO DIAVIA

DIAVIA Aire, S.A., distribuidor exclusivo en España de los productos Diavia, líder europeo en la fabricación de aire acondicionado para automóviles, va a sacar al mercado el Electronic Climate Control que, como principal característica, incorpora la posibilidad de regular los parámetros ambientales en el interior del vehículo, independientemente de las variaciones en las condiciones externas y de la velocidad del medio. En este sistema, todas las funciones de regulación de la temperatura interior están controladas por una centralita electrónica.



En Europ Assistance le asistimos deportivamente.

A la hora de hacer deporte, lleve su Seguro Europ Assistance. Siéntase tranquilo, asistido y a cubierto de cualquier riesgo, en los cinco continentes.

Adquiera su Seguro en su Banco a través de su Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Telesanco 4B.



FERRARI KOENIG

EL CABRIO MAS RAPIDO



Tiene toda la apariencia de un Ferrari F-40, pero se trata de un Testarossa. Es el descapotable más rápido del mundo y puede volar a 345 kilómetros por hora. Koenig, el preparador alemán, ha ido, como siempre, hasta los límites.

El alemán Willy Koenig, conocido transformador de automóviles, acaba de presentar su última creación, el Koenig Cabriolet, que es el más rápido entre los vehículos descapotables comercializados en el mundo, con una velocidad máxima de 345 km/h en la versión más potente.

Básicamente se trata de un Ferrari Testarossa que ha sufrido las necesarias transformaciones de carrocería para

hacer de él un bonito vehículo descapotable. Con ello se le ha dado un aspecto muy especial, siendo más parecido al último modelo lanzado por Ferrari, el F-40, que al Testarossa del que deriva. Existen dentro de este Koenig Cabriolet tres versiones distintas de carrocería, una de ellas realizada sobre la base de la carrocería original con empleo de materia plástica y fibra de vidrio, mientras que las otras dos ya utilizan la carrocería del Koenig Compe-

titition, siendo el más caro de todos ellos el modelo que utiliza el moderno material conocido como carbono kevlar para su carrocería.

En cuanto a motorizaciones, son tres las disponibles en este momento, la primera en versión aspirada con 450 caballos. La segunda versión de este impresionante coche es la que monta dos turbocompresores, gracias a lo cual su potencia se dispara hasta los 710 caballos, mientras que la más potente es la bitur-





Los caprichos de Koenig dan lugar a coches muy especiales. El Testarossa descapotable anima a volar por la autopista más próxima.



Dos turbocompresores. Un seguro de prestaciones.



El puesto de conducción. Como en un biplaza de carreras.



El alerón del Ferrari del preparador alemán es impresionante. Asegura la estabilidad cuando rueda a más de trescientos por hora.

bo sobrealimentado, que llega hasta los 800 caballos. Y ésta es la versión capaz de llegar a esa barrera de los 345 que le convierte en el coche descapotable más rápido del mundo y uno de los más veloces, sin tener en cuenta esta caracte-

terística adicional de su carrocería abierta. El resto de su mecánica ha sido reforzada para conseguir el máximo de viabilidad de un coche con esa impresionante potencia. Las suspensiones son auténticamente de competición,

mientras que los neumáticos son 245/40 ZR 17 en el tren delantero, mientras que detrás utiliza 335/35 ZR 17. Un calzado impresionante para un coche que no lo es menos.

Hans-Jürgen-Tucherer

POR LAS NUBES

UNO se queda un poco en las nubes cuando se habla de la potencia y del aspecto de estos coches fuera de serie construidos en Alemania, pero cuando se entera uno del precio, las aguas vuelven nuevamente a su cauce. Para centrar un poco el tema diremos que el cabriolet más barato equipado con el motor más pequeño de cilindrada cuesta en Alemania nada menos que 450.000 marcos, que

al cambio son algo más de 30 millones de pesetas, a los que tendríamos que añadir algunos millones más por la diferencia que existe en el IVA entre ambos países.

Pero esto es la versión barata, mientras que la de 800 caballos, que incluye carrocería de kevlar, completo equipamiento interior y tapicería de cuero, junto a ese motor de doble turbocompresor, llega hasta los 760.000 marcos, o su equivalente en pesetas, 50 millones que, por supues-

to deben engrosarse con unos cuantos millones en impuestos. Y además de pagar ese dinero hay que esperar más de cinco meses hasta tener el coche disponible. El primer afortunado propietario era un joven millonario americano, que al enterarse del lanzamiento de este coche tomó su avión privado desde la ciudad de Atlanta y apareció en Munich para adquirir el coche. Pero su espera también será de seis meses y aún no tiene su coche totalmente terminado.

La NSR de Sito Pons



Tu NSR 75-II



P.V.P. recomendado: 319.000 ptas.



NSR 75-II



MOTUL con HONDA

Nueva Gama Serie 3
**LA PERFECCION
ES DE SERIE.**



Con el Nuevo Equipamiento Integral y 16 modelos distintos la Nueva Gama Serie 3 alcanza la plenitud.

Desde las berlinas compactas a los deportivos, desde los diesel a los touring, la Nueva Gama Serie 3 demuestra un grado de desarrollo difícilmente comparable.

Hoy, con el Nuevo Equipamiento Integral alcanza la perfección. Así, cualquiera de sus 16 modelos incluye ahora de serie: dirección asistida, pre-

equipo de radio, asientos delanteros regulables en altura, indicador de consumo instantáneo, luces de óptica elipsoidal, retrovisores de control remoto eléctrico, cristales tintados antitérmicos, paragolpes absorbentes autorregenerables e indicador de Intervalos de Servicio, exclusivo de BMW.

Todos los modelos, incluidos los diesel,

poseen Inyección Electrónica. Junto a esto, el cierre centralizado y los elevalu-nas eléctricos son también de serie en buena parte de la gama.

Además, para quienes buscan el grado máximo de refinamiento en el disfrute de la seguridad y el confort, el Nuevo Equipamiento Integral ofrece aún más elementos: el sistema ABS y el

Aire Acondicionado, con los que BMW, apoyándose en la progresiva especialización de la demanda y el consiguiente aumento de las series de fabricación de estos componentes, ha elaborado una propuesta de personalización reduciendo su precio de forma notable.

Esta propuesta completa el Nuevo Equipamiento Integral que, a su vez,

eleva las prestaciones, la seguridad y el confort de la Nueva Gama Serie 3 a cotas de perfección.

A la máxima expresión del placer de conducir.



Delta Force

La fuerza no es cuestión de tamaños. La Yamaha TZR 80 es un verdadero gigante en tecnología y, sin embargo, se puede pilotar a partir de los 16 años. La TZR 80 es la única máquina de su categoría que incorpora el chasis DELTARBOX, nacido de la alta competición.

Su mecánica, con avances tan importantes como el Sistema de Inducción de Energía (YEIS) y el sistema de refrigeración "Liquid Cool", logra un rendimiento espectacular para su clase.

Por sus acabados, tamaño y diseño la TZR 80 es una auténtica deportiva Yamaha.



YAMAHA

MOTOS



FANTIC KOALA

¡ME MOLA!

SER diferente o intentar serlo es algo que caracteriza a los jóvenes. Las motos reflejan el carácter de sus dueños y por eso que uno se ilice en la Fantic Koala se puede deducir que su propietario busca el mejor medio de emplear su ocio, divirtiéndose, pero, eso sí, sin alcanzar los niveles de riesgo que pueden proporcionar una versión de carretera o de trail.

La Koala es llamativa a más no poder y difícilmente puede ser encajonada en algún segmento. Su carácter viene imprimido por una línea muy conseguida que brilla con luz propia y, lo que es más importante, impacta a primera

EL CASCO ES TU VIDA

MOTUL
MOTOR OIL

Motor 16 107

Campeonato del Mundo
Sport Prototipos.
II Trofeo Repsol



TODOS AL JARAMAMA

25 de junio 1989

Este domingo, todos en El Jarama: Los coches más potentes del mundo, los pilotos más rápidos, la mejor afición. Una carrera puntuable para el campeonato del mundo de Sport Prototipos.

Todo un espectáculo. Todo un acontecimiento del que podrás disfrutar comprando tus entradas, desde 500 ptas., en el RACE (C/ José Abascal, 10 - Madrid).

Anímate. No dejes escapar la oportunidad única de ver en España una competición sin igual. Los mismos coches que han competido en las 24 horas de Le Mans.

Te esperamos para animar a los pilotos españoles: Pareja, Vilarino y Velez.

VIERNES 23	SABADO 24	DOMINGO 25
Entrenamientos 14,00 - 16,00	Entrenamientos 9,00 - 11,00	II Trofeo Repsol 12,45

Circuito de EL JARAMAMA



REPSOL

Los tiempos se mueven con nosotros.

FICHA TECNICA



MOTOR: Monocilíndrico. Dos tiempos. Cilindro de aleación ligera con seis transfer. Admisión por láminas. Refrigeración líquida en circuito cerrado de circulación forzada por bomba centrífuga. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 47,5 x 42 milímetros. Cilindrada total: 74,6 c.c. Relación de compresión: 13,5 a 1.

ALIMENTACION: Un carburador Dell Orto PHBG 20 AS. Aspiración silenciada con filtro de plástico expandido regenerable. Encendido electrónico. Arranque eléctrico.

TRANSMISION: Primaria por engranajes con dientes helicoidales. Secundaria por cadena. Cambio de 6 velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR: Doble cuna en acero especial de alta resistencia. Juego de dirección montada sobre rodamientos cónicos. Horquilla delantera telescópica, tubo de 32 milímetros. Recorrido 140 milímetros. Trasera de brazo oscilante con monoamortiguador hidroneumático, recorrido 125 milímetros. Frenos: Delantero monodisco hidráulico de 240 milímetros. Trasero monodisco de 220 milímetros. Llanta delantera y trasera de 8 x 6 1/2".

DIMENSIONES: Altura del sillín: 790 milímetros. Distancia entre ejes: 1.280 milímetros. Ancho máximo: 840 milímetros. Peso en seco: 99 kilogramos. Capacidad del depósito: 7 litros.

PRESTACIONES



VELOCIDAD
Máxima 80

CONSUMO



Medio 5,8

VIRTUDES

- Línea estética
- Frenos potentes
- Motor progresivo

DEFECTOS

- Cambio poco preciso
- Ruido de neumáticos
- Suspensión blanda

PRECIO EN LA CALLE:
379.000 pesetas. con IVA

FICHA DEL COMPRADOR
IMPORTADOR: Comercial Orbaiceta, S. A. C/ Magallanes, 30 (Madrid).
GARANTIA: 1 año.
PLAZO DE ENTREGA: Inmediato.



Los neumáticos asombran por su tamaño. Se ha recurrido a frenos de disco en las dos ruedas para aumentar la seguridad.

vista. Se trata de una moto ideal para los meses estivales, divertida, ágil y sorprendente. Con ella lo mismo se puede circular por una playa que por la montaña, causando el mismo estupor entre las personas que la contemplan. Y es que, desgraciadamente, en nuestro país aún no estamos acostumbrados a este tipo de vehículos de recreo.

Dos elementos presiden el conjunto estético de la Fantic. Por una parte, el cubrefaros, que lleva incorporado en la parte superior un pequeño cupolino, un elemento meramente decorativo. Por otra, los dos grandes neumáticos (sin cámara), con unas medidas de 21 por 12.00-8 pulgadas, unas dimensiones más propias de un pequeño tractor que de una motocicleta.

La Koala es una moto baja, 760 milímetros desde el sillín al suelo. Este dato la confiere una gran manejabilidad, que permite a su propietario derrapar, saltar o sortear obstáculos sin la menor dificultad. Su propulsor, de 75 centímetros cúbicos y 9,5 caballos de potencia, empuja desde muy abajo, con unos desarrollos del cambio perfectamente escalonados. Las tres primeras velocidades están concebidas para zonas comprometidas, mientras que la 4.ª, 5.ª y 6.ª son las de desahogo. La

sexta es una marcha larga ideal para circular por carretera. La velocidad máxima de la Koala, 80 kilómetros por hora, es más que aceptable, aunque tiene unos consumos algo elevados, 5,8 litros a los 100 kilómetros.

Si antes hacíamos mención al perfecto comportamiento de la Koala en terrenos no asfaltados, no podemos decir lo mismo sobre asfalto. La amplia superficie de los neumáticos de tacos produce un desagradable silbido a medida que se aumenta la velocidad. Además, y debido a estos mismos neumáticos, los apoyos en las curvas no son del todo buenos y la moto acusa una cierta tendencia al balanceo. A la hora de frenar en Fantic no han dudado y han equipado a la Koala con frenos de disco delante y detrás. El comportamiento es bueno, sin síntomas de bloqueo, aunque cuando se presiona con fuerza el freno delantero la horquilla se hunde más de lo debido.

Bien acabada, con detalles de primera como el arranque eléctrico, la Fantic Koala es un capricho caro pero divertido para los afortunados que pueden desembolsar 379.000 pesetas por una moto de temporada.

Gonzalo Serrano
Fotos: Ramón Rodríguez



BARNARD-FERRARI

EL FIN DE UN AMOR

ERA el verano de 1986 cuando John Barnard, como un novio fugaz, cruzó a escondidas el umbral de la Ferrari Corse para asentar las bases de una posible colaboración. Sin que él lo supiera, su matrimonio con el Cavallino Rampante tenía la bendición del viejo Commendatore: «Si vosotros le consideráis el mejor —dijo a su hijo Pietro en compañía de Marco Piccinini—, hay que contratarle y pagarle lo que pida.»

En aquel entonces, todos vieron la llegada de Barnard como la primavera en un jardín. El Commendatore volvió a soñar con la validez del «genio único» y en las pancartas de los tifosi se leía «John, facci ritornare grandi» (John, haz que volvamos a ser grandes).

El matrimonio Barnard-Ferrari estaba sujeto a una cláusula de un período de prueba de tres años, a lo largo de los cuales «el brujo de Guilford» tenía que «parir» el coche campeón del mundo.

Por una parte, Barnard soñaba con reorganizar la Ferrari Corse y los dirigentes veían en él al nuevo Forghieri, o al hombre de las fórmulas mágicas. Le concedieron que trabajara en Inglaterra, lugar en el que

fundó la GTO (Guilford Technical Office), y los guías turísticos que surcaban el Támesis en barcas, al pasar por Guilford explicaban a los turistas: «Aquello es la sede de la Ferrari inglesa; en ella se fabricarán los coches de Fórmula 1 campeones del mundo.» Los cicerones y el «personal» de Maranello jamás entendieron bien lo que era —y es— la GTO; sin embargo, aquel matrimonio nacido con esperanza ha llegado a su otoño sin dar flores, y sobre él se cibe la sombra de un divorcio causado por el desencanto. A lo largo de estos tres años, Barnard no ha hecho el más mínimo esfuerzo para adaptarse a la mentalidad de Maranello; su frialdad inglesa no le permitió intimar con Enzo

Ferrari, le ha mantenido distante de Vittorio Ghidella cuyo portavoz era Giorgio Cappelli y ahora ocurre lo mismo con Cesare Fiorio, actual director deportivo y «correvedile» de Cesare Romiti.

Altivo como de costumbre, visiblemente afectado por los problemas del Ferrari 640 y con una aparente apatía que esconde la inquietud por su futuro, Barnard accede a mantener una conversación que empieza con un: «For you, of course.»

—Señor Barnard: los Ferrari se han retirado en Imola, Montecarlo, México y, por último, en Phoenix, siempre por problemas relacionados con el cambio semiautomático. Si usted suele ser tan conservador en sus soluciones mecánicas, ¿por qué en esta ocasión ha elegido un sistema tan poco fiable?

—Todavía ahora estoy convencido de que el cambio semiautomático es el camino a seguir. Me hubiese gustado haberlo podido experimentar con seis meses de anticipación; sin embargo, entonces no disponíamos del resto de los componentes del coche. Ahora se me acusa de imprudente, aunque en la actualidad sólo existían pequeños problemas. Haber rodado en Fiorano durante miles de kilómetros con un probador ha servido de poco. Por experiencia sé que los problemas surgen siempre en la primera carrera.

El cambio semiautomático se probó en 1987 con un monoplace turboalimentado. De pronto decidieron archivar la idea y eso me molestó bastante. Además, en 1987 acordé con Ferrari que en la siguiente temporada —1988— se correría con un coche con motor atmosférico. Hubiese sido una temporada perdida, pero hubiese servido para emprender la actual como ganadores. Alguien, por el contrario, decidió que todo el esfuerzo se tenía que concentrar en el turbo. Todavía no sé por qué.



“Nunca me entendieron. Mi trabajo en Maranello fue obstaculizado por problemas de mentalidad y de concepto”





Barnard soñaba con reorganizar la Ferrari Corse. Se le concedió que trabajara en Inglaterra, donde fundó la GTO

—¿Cómo se explica que esta temporada haya empezado con una victoria, la de Brasil?

—Sí, en Jacarepaguá se demostró que teníamos un coche competitivo y un cambio estructuralmente válido. También coincidió la elección aerodinámica con poco efecto suelo, y no se puede olvidar que la McLaren no había terminado sus coches.

—A partir del Gran Premio de Imola, la McLaren ha empezado a dominar, convirtiendo a sus rivales en simples comparsas. A su juicio ¿cuáles son los puntos fuertes de la escudería inglesa?

—Es mejor analizar qué aspectos son mejorables en el 640. El chasis va bien y además esperamos una serie de elementos que mejorarán su adaptación a cualquier circuito. Por otra parte, es necesario aligerar todo el coche en tér-

minos generales. Los responsables del motor han mejorado la potencia máxima, sin embargo, deben lograr la respuesta a bajo régimen para mejorar la manejabilidad.

—Desde Río hasta Phoenix, ¿qué escuela le ha dejado el accidente de Gerhard Berger?

Un miedo terrible. Si Gerhard se hubiese hecho daño yo habría abandonado las carreras. Con coches diseñados por mí, recuerdo el accidente de Danny Ongais en 1975 en Ontario, el de Al Unser contra el muro de Indianápolis causado por un trozo de chatarra en la pista, no puedo olvidar el de Rutherford con el Chaparral y el de John Watson con el McLaren en Monza. Ninguno de «mis pilotos» se ha roto un hueso jamás; sin embargo, el accidente de Berger me ha producido una gran inquietud.

—¿Quizás se ha sentido responsable de lo ocurrido?

—Un ingeniero siempre es el responsable. Las carreras son peligrosas y puede ocurrir de todo. Yo diseño coches muy ligeros y lo más robustos posibles. Respecto al accidente de Berger, sólo en Mónaco cuando vi entrar a Nigel Mansell con el alerón roto respiré. Hasta entonces tuve dudas. El alerón estaba bien sujeto y los anclajes eran muy rígidos, solución óptima para pilotos como Niki Lauda o Alain Prost, que casi nunca se suben a los bordillos. Por el contrario, Mansell y Berger los utilizan normalmente y no lo dicen cuando paran en boxes. En Imola ocurrió algo relacionado con esto. A partir de entonces, modifiqué todo el alerón delantero.

—En el Gran Premio de San Marino, ¿quién tomó la decisión de dejar que Mansell continuara la carrera?

“No me preocupan las declaraciones de Alboreto. He creído siempre en mis proyectos y la efectividad del cambio semiautomático es evidente”

—Fue el mismo Mansell que me preguntó: «John, a menos que tú me lo prohíbas, quiero tomar la segunda salida.» Le contesté que todos los componentes del coche estaban ensayados y verificados. En cuanto a lo ocurrido a Berger, ignoraba totalmente la causa.

—¿Qué ha cambiado para usted con la llegada de Fiorio en sustitución de Cappelli?

—Para mí la situación cambió mucho el pasado noviembre, fecha en la que se replanteó mi papel en Ferrari. Quisieron al ingeniero Castelli como único responsable en Maranello, que a su vez hubiese actuado sobre el desarrollo del 640 independientemente de mi trabajo. Este fue el cambio más importante desde que estoy en Ferrari. La llegada de Fiorio ha significado para mí grandes cambios respecto a mi trabajo.

—En estos tres años, ¿qué ha faltado para que la Ferrari fuera competitiva?

—La Ferrari tiene la capacidad y el potencial para tener éxito, únicamente precisa acumular experiencia en el sector técnico medio. Por eso decidí que Gordon Kimball se quedase en Maranello para transmitir su elevado nivel técnico a los ingenieros de la oficina técnica. Esta es la única forma de crear una cantera tecnológica. Por otra parte, la experiencia de Kimball se ha visto limitada por el problema del idioma. Además los problemas políticos «interinos» no han permitido desarrollar el

trabajo como hubiese querido, con lo cual son válidos sólo los resultados de estos últimos seis meses, periodo en el que las cosas se han aclarado en Maranello.

—Para que usted se quedara en Ferrari, ¿cuáles son sus exigencias?

—Existe la posibilidad de seguir la colaboración utilizando en cierto modo la GTO como departamento de investigación de la Ferrari. En estos momentos, las cosas en la Fórmula 1 han cambiado y no se puede diseñar un monopla, evolucionarlo y, a la vez, seguir la temporada. Los coches se deben concebir con tiempo; buena prueba de ello son el Benetton, el March o el nuevo Williams que todavía no ha salido. En un principio no quiero trabajar en Maranello por razones que no quiero contar. Sin embargo, Ferrari precisa un técnico fuerte y decidido que se haga cargo de la escudería y que, por necesidad, hable italiano.

—¿Piensa quedarse en Ferrari?

—Todavía no he tomado una decisión. Por otra parte, pienso trabajar sin estar presionado por situaciones ajenas a mi cometido. En mi futuro hay otros proyectos además de la Fórmula 1, aunque todavía quiero intentar realizar más ideas sobre los monoplazas.

—Terminar con la Ferrari, ¿no piensa que le podría perjudicar en su carrera profesional?

—Sí, sería una desilusión, aunque podría seguir trabajando sobre el desarrollo de la escudería con vistas a un futuro. Para tener éxito es preciso trabajar duro. A lo mejor, dentro de un año o dos años volverá a hacerme ilusión estar de nuevo en la bulla.

—¿Ha recibido oferta de otras escuderías?

—Sí, me han propuesto varios proyectos, algunos interesantes y otros a contemplar con calma.

—¿Cuándo tomará una decisión?

—Muy pronto. Antes del final de este mes tendré que decidirme, porque



El cambio semiautomático se probó en 1987 y se archivó. El genio está convencido de que ahora es el camino a seguir

hay muchas cosas que dependen de mi respuesta.

—¿Cuántas personas trabajan actualmente en la GTO? ¿Ha sido una pérdida importante George Rayton?

—Son veintiséis los componentes de la GTO, y Rayton vino sólo con el compromiso de diseñar como colaborador. Luego, quizá quedarse fijo y con un sueldo muy elevado. Aquello no fue posible en el organigrama de la GTO.

—¿Las actuales estrategias en la Fórmula 1 requieren un trabajo de equipo o un líder que imparta órdenes?

—Creo que se precisa un guía fuerte y decidido. Sin embargo, la McLaren obedece las órdenes de Honda y, por lo tanto, no precisa una sola cabeza directriz.

—¿Es cierto que la GTO ha colabo-

rado en el proyecto de un satélite?

—Hemos tenido varias propuestas al respecto. Pero las obligaciones con la F-1 nos han quitado la posibilidad. Con Enzo Ferrari llegué al acuerdo de que sería posible colaborar en proyectos externos a la Fórmula 1. Por el contrario, nunca hemos podido.

—¿No cree que fue un error haber desplazado el «centro de gravedad» de la Ferrari a Guilford?

—Después de tres años, tengo que admitir que yo tenía que haber estado en Maranello «fulltime». Fui a la Ferrari por su nombre mágico y a la vez pensé que se podría dividir en dos centros como se podría haber hecho con la McLaren sin perder su valor intrínseco. También pensé que con resultados brillantes los politiqueros y las rencillas se

PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDIADA 880105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPPT 88 080
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPPT 88 081
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R-80-8001 NORMA 43 y 21 CEE

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

TILBURI®

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.



Barnard tiene un carácter frío
Es partidario de los motores V-12

borrarían. Para ganar hay que tener lo mejor en todos los aspectos y, en este momento, el motor Honda es el más competitivo.

—¿Si tuviese que diseñar un nuevo monoplaça, volvería a utilizar un motor de doce cilindros?

—Fue muy difícil el proyecto de la 640 porque Berger es uno de los pilotos más altos y el propulsor Ferrari es uno de los más largos. Me vi obligado a poner los depósitos de la gasolina a los lados del piloto, cosa que no que-

“La llegada de Fiorio no ha significado cambio alguno para mí. Si me viera obligado a dejar Ferrari, lamentaría perder la GTO”

ría. Acepté el doce cilindros pensando en la experiencia de los técnicos de la Ferrari sobre esta clase de motores y únicamente les pedí que fuera lo más estrecho posible.

—¿Qué ventajas presenta el cambio semiautomático?

—En la acción de cambiar las velocidades se gana tiempo. Nuestro cambio tiene un peso similar al manual a pesar de su complejidad y su fiabilidad, consiste únicamente en los componentes electrónicos.

—¿Se ha sentido ofendido por las críticas de Michele Alboreto?

—No, en absoluto. Eran tan exageradas que carecían de fundamento. Sus críticas al cambio semiautomático no me importan, porque siempre que he creado algo a lo largo de mi carrera lo he hecho con pleno convencimiento.

—¿Cuál es el balance después de tres años en la Ferrari?

—He aprendido mucho en la dirección al máximo nivel y he conocido aspectos de una empresa al margen de mi trabajo como ingeniero.

—¿Quisiera mantener la GTO en el caso de abandonar Ferrari?

Lo que más me entristece es que a lo largo de todo este tiempo en Ferrari se ha intentado ignorar la existencia de la GTO. He creado un centro con notables capacidades tecnológicas; tanto yo como mis colaboradores estamos orgullosos de los resultados. Por lo tanto, es comprensible que desee conservarla.

Como se puede entrever, el pragmatismo de Barnard esconde una gran desilusión y no pocas ganas de abandonar Ferrari. Recientemente, alguien de toda confianza vio salir de la GTO a Jean Todd (director deportivo de Peugeot) y las malas lenguas dicen que Barnard y sus «secuaces» dejarán de malentenderse con los italianos para empezar a chapucear el francés. Si Barnard abandona Ferrari, en Maranello volverá a crearse el vacío tecnológico, que aplazará una vez más el empezar de una nueva cantera de ingenieros. Probablemente todo es el resultado de dos mentalidades diferentes y que no han buscado un punto de entendimiento racional, por encima del orgullo, del nacionalismo o simplemente de la soberbia.

Giorgio-Piola/Gigi-Corbetta



CIRCUITO DE JEREZ BAJO MINIMOS

Enviado especial
Manuel Madrid

LUIS López de la Cámara, a los mandos de un Ford Sierra Cosworth, ha vuelto a imponerse en Jerez en la carrera de Producción Nacional. Una prueba que contó con una escasa participación, tan sólo once pilotos se decidieron a acudir al circuito andaluz, de los que nada más que nueve pudieron tomar la salida. Debido al fuerte calor reinante en las mangas de entrenamientos, se quedaron fuera los dos hombres del equipo Alfa, por un lado Sanjurjo rompió la caja de cambios del 75 Turbo y, por otro, Villamil abandonaba con el motor del 75 América fuera de servicio. Otro piloto que no podía tomar la salida era Egio,

con problemas mecánicos de diferente índole en el Ford Sierra Cosworth de tres volúmenes.

Con todo esto, el más rápido en los entrenamientos fue De la Cámara, seguido muy de cerca por Cantero, con el otro Cosworth del equipo de Teo. El tercer vehículo clasificado era otro Sierra Cosworth, el pilotado por Sa-

siambarrena, a una distancia de dos segundos de Cantero; cuarto, y a escasa distancia del tercero, fue Albacete, que ya contaba en el Toyota Celica 4WD con unas suspensiones muy evolucionadas y de una nueva electrónica inglesa en el motor, con lo que el rendimiento era muy superior al de la última prueba. En la carrera, Antonio Albacete,

desde la segunda línea de la parrilla de salida y aprovechando la mejor tracción de su vehículo, realizó una magistral salida que le llevó a la primera posición, puesto que pudo conservar tan sólo una vuelta. En la apurada de frenada de final de recta, un error de pilotaje propició que Sasiambarrena y De la Cámara lo adelantaran, para luego más tarde, a consecuencia de un trompo, ver cómo también le pasaba Cantero. Muy pron-

De la Cámara se impuso en una carrera con muy poca inscripción
Esta nueva victoria le sirve para afianzarse en el campeonato



LO ULTIMO EN PORTAEQUIPAJES



CARGO BOX DE FABBRI

Un nuevo sistema seguro y aerodinámico para transportar equipajes. Es ideal para camping, pic-nic, deportes, etc...

BARRAS PORTANTES DE FABBRI

Con adaptadores para todo. Ideal para bicicletas, windsurf, material deportivo, etc...

DE VENTA EN:

- ADAICO, S.L. C/ Iturralde y Surr, 24. Tel. (948) 242947. PAMPLONA.
- SORESA, C/ Angel de la Guarda, 15. Tel. (975) 227076. SORIA.
- RECAMBIO: QUITIRRI, C/ Díaz Bravo, 2, bajo. Tel. (948) 824186. TUDELA.
- ARELOSA, S.A. C/ Labradores, 28. Tel. (941) 254608. LOGROÑO.
- RECAMBIO: BOLIVAR, S.A. C/ Simón Bolívar, 17. Tel. (94) 4430195. BILBAO.
- DANOKAR, S.A. C/ Ermada, 4. Tel. (94) 6815457. DURANGO.
- COMERCIAL SAR S.A. C/ Siglo XX, 66. Tel. (93) 2568403. BARCELONA.



Víctor López volvió a mostrar una gran superioridad en la Fórmula Ford 1.600, dominando con autoridad de principio a fin.



Javier Moreno, una vez más, no pudo terminar la carrera. En esta ocasión un incendio en su motor se lo impidió.



La Fórmula Fiat Uno estuvo muy disputada. Finalmente, el vencedor fue Pedro Martínez de la Rosa.

to empezaron los primeros abandonos, en la tercera vuelta entró en los boxes con el motor del R-21 Turbo envuelto en llamas. Javier Moreno, que una vez más en lo que va de campeonato no pudo cruzar la línea de meta. El único punto de interés de esta diezmada carrera estaba en la lucha que mantenían por la victoria Sasiambarrena y De la Cámara, pero duró poco. Sasiambarrena tuvo que entrar en boxes con problemas de temperatura en su vehículo, con lo que De la Cámara tuvo el camino libre para adjudicarse una nueva victoria, que le sirve además para afianzarse en la clasificación del campeonato. Segundo bajo la bandera a cuadros fue Cantero y tercero Guillermo Antoraz, también con Ford Sierra Cosworth, que heredó esta posición al

abandonar Albacete cuando se le soltaron los tornillos que unen las principales piezas de una llanta y perder todo el aire de esa rueda. Cuarto fue Carlos Palau, que debutaba en la especialidad a los mandos del R-21 Turbo ex Barreiras, siendo quinto Roady con el BMW M-3, mientras que Sasiambarrena, rondando prácticamente al ralentí, terminó sexto y último.

Además de la Producción, se disputaron la Copa Volkswagen Polo, la Fórmula Ford 1.600 y la Fórmula Fiat Uno. La carrera correspondiente a los pequeños y rápidos Polo estuvo muy disputada, incluso desde los entrenamientos, en los que todos los favoritos, encabezados por Gilabert, se situaron en las primeras posiciones. En la carrera, ya desde la primera vuelta se formó un grupo con todos los aspirantes a la victoria, que lucharon a muerte por ocupar los puestos de honor. El primer líder fue Gilabert, que estuvo en cabeza prácticamente toda la carrera hasta que se vio rebasado por Civera, que fue quien cruzó la meta en primera posición; De la Puente y «Correcaminos», segundo y tercero respectivamente. La Fórmula Fiat Uno también estuvo muy disputada, con cambios continuos en la cabeza: el primer líder fue Fernando Diego, autor del mejor tiempo en los entrenamientos, que se vio rebasado por Miguel Puig y Pedro Martínez de la Rosa. Al primero de éstos poco le duró la alegría, pues unas vueltas después una salida de pista le dejó fuera de la carrera; De la Rosa ocupó entonces la primera posición, pudiéndola mantener sin problema hasta el final. El segundo clasificado fue Fernando Diego, en una dura pugna con Germán Gómez, tercero. Por lo que respecta a la Fórmula Ford 1.600, una vez más fue coto privado de Víctor López, que dominó desde los entrenamientos y venció en la carrera con total autoridad. Como siempre, lo más interesante estuvo en la lucha que se produjo en los puestos de atrás, finalizando en segun-

toridad Pere Cerqueda con un Porsche 911, siendo segundo Jaime Palau y tercero Miguel Casas, los dos también pilotando sendos Porsche 911. La otra competición era puntuable para el Campeonato Andaluz, donde el vencedor fue Manuel García, con un Renault Alpine.

En Seat Sport están trabajando para poner en marcha la próxima temporada, la Copa Volkswagen Golf, que se disputará con los Golf GTI de 112 caballos. Los responsables de la organización de esta competición pretenden que este campeonato sea lo más económico posible, por lo que todos los vehículos que tomarán parte en él serán prácticamente de serie. Las únicas modificaciones permitidas son las que se po-

drán realizar con un kit de preparación que proporcionará el organizador. También en un principio los organizadores anunciaron que éste sería el último año en que se celebraría la Copa Volkswagen Polo, pero están estudiando seguir un año más limitando la edad de los pilotos, con el fin de que todos los posibles participantes en esta categoría sean junior.

En la prueba puntuable para el Campeonato de Andalucía, el vencedor con una buena diferencia sobre sus rivales fue José Macías, con un Opel Manta 400, debiéndose conformar con la segunda posición Javier Galán, que pilotaba un R-11 Turbo, siendo el tercer puesto para Javier González, con un R-5 GT Turbo.



En la Copa Volkswagen polo hubo una fuerte lucha por la victoria. Al final, el vencedor fue Civera, con una ligera ventaja sobre sus rivales.

CLASIFICACIONES

PRODUCCION NACIONAL

1.º Luis López de la Cámara (Ford Sierra Cosworth), a 25'47.47. 2.º Santiago Martín Cantero (Ford Sierra Cosworth) a 0.94. 3.º Guillermo Antoraz (Ford Sierra Cosworth), a 1'16.40. 4.º Carlos Palau (R-21 Turbo), a 1.19.36. 5.º Sergio García Roady (BMW M-3), a 1.29.84.

COPA VOLKSWAGEN POLO

1.º Dionisio García Civera, a 22'56.88. 2.º Enrique de la Puente, a 3''55. 3.º «Correcaminos», a 5''93. 4.º Francisco Gilabert, a 7''41. 5.º Javier Mingorance, a 7''69.

FORMULA FORD

1.º Víctor López, a 23'24''94. 2.º Luis J. Romero, a 6''05. 3.º Enrique Gluckman, a 9''62. 4.º Tucho Cutillas, a 10''12. 5.º Jesús Díez, a 11''45.

FORMULA FIAT UNO

1.º Pedro Martínez Rosa, a 20'24''45. 2.º Fernando Diego, a 4''19. 3.º Germán Gómez Soler, a 5''08. 4.º Francisco J. Díaz, a 5''74. 5.º Juan Durán, a 6''05.

da posición Javier Romero, mientras que tercero era Enrique Gluckman. Tucho Cutillas y Jesús Díez ocuparon la cuarta y quinta plazas respectivamente, con una separación entre ambos de poco más de un segundo.

Desde más allá del Telón de Acero, después de haber creado ya una auténtica moda en Italia y en los Estados Unidos, llega una nueva colección de 17 relojes mecánicos que marcan un nuevo tiempo de distensión y amistad con su corazón ruso simple y sensible. Relojes con crono, despertador y variaciones de esfera de precisa fisonomía años 30 que relacionan sus elementos de colores y formas gráficas a los trazos de Popova, Rodenko y Pouni. ALTERNATIVA DIARSA - MADRID. TEL.: 435 98 85





Doblete para el equipo Williams y primer triunfo en Fórmula 1 para Thierry Boutsen, así como para el motor Renault, en versión atmosférica.

G.P. DE CANADA

BOUTSEN ROMPIO LA RACHA

Enviado especial
Gigi Corbetta

HAN sido necesarias las inclemencias del tiempo y la mala suerte de Ayrton Senna para devolver a un Gran Premio de Fórmula 1 la emoción y el interés

que desde hace tiempo había perdido. Cabe decir que a lo largo del Gran Premio de Canadá han ocurrido cosas inesperadas, como ver explotar el motor Honda del monoplaza de Senna a cuatro vueltas del final, o que al McLaren de Alain Prost se le partiera la sus-

pensión delantera izquierda después de dar las primeras tres vueltas. Sin embargo, no todo han sido desgracias, sino que Thierry Boutsen logró adjudicarse la primera victoria de su carrera en la Fórmula 1 y subió al podio con su compañero Riccardo Patrese al

lado. Este resultado ha significado también la primera victoria para el motor Renault, coronada con un doblete de los Williams FW 12B.

Como suele ocurrir en lo que va de temporada, los McLaren dominaron a lo largo de los entrenamientos, en los



Riccardo Patrese perdió la posibilidad de subir a lo más alto del podio por una avería aerodinámica.



La victoria era para Senna, pero a tres vueltas del final el motor impidió al brasileño anotarse otro Gran Premio.

que Prost logró la primera «pole-position» de la temporada. Al respecto, hay que aclarar que el tiempo de 1.20.973 (nuevo récord del circuito) registrado por Prost no pudo ser mejorado por Senna, debido a que en la sesión de clasificación del viernes el brasileño tuvo problemas con la tercera velocidad del cambio, que se salía. Al día siguiente, un fuerte viento ensució la pista y no permitió a casi ningún piloto poder mejorar los tiempos del día anterior. A pesar de estos inconvenientes, la imagen de McLaren volvía a ser el símbolo de ese poderío que aparentemente nadie puede contestar, aunque el acoso de Williams y Ferrari es constante.

Como de costumbre, la diferencia de los Ferrari frente a los McLaren consistía en uno o más segundos en los tiempos de la parrilla de salida. En un principio, los hombres del Cavallino creyeron poder aprovechar las características del motor Ferrari y desarrollar toda su potencia sobre el rápido trazado canadiense, que, por otra parte, se perfilaba como uno de los más críticos en cuanto al consumo de carburante.

Sin embargo, la potencia del propulsor italiano no permitía alcanzar al Honda y, por otra parte, su falta de par a bajo régimen hacía difícil el manejo de los 640. Por el contrario, en el seno de la escudería Williams se respiraba un aire de satisfacción por el comportamiento del coche de Patrese, que se adaptaba perfectamente a las exigencias del rápido circuito de Montreal.

Como se ha dicho en un principio, la lluvia hizo su presencia de forma intermitente desde las primeras horas de la mañana del domingo, obligando a todos los equipos a modificar los ajustes obtenidos en las pruebas de los dos días anteriores. Con tales condiciones climatológicas, nadie dudaba en dar a Senna como el posible ganador, y su optimismo se confirmó al comentar: «A chuva na minha amiga» («la lluvia es mi amiga»). Poco antes de formar la parrilla de salida, la pista estaba semiseca, con grandes charcos de agua en algunas zonas. Esa situación planteó la gran duda sobre qué clase de neumáticos elegir. Estaba claro que el éxito de la carrera consistía en gran parte en tomar la salida con slick o con cubiertas para agua. Todos eligieron la opción para pista mojada a falta de Nigel Mansell, Alessandro Nannini y Luis Pérez Sala, que después de dar la vuelta de reconocimiento entraron en boxes para montar neumáticos de seco. Esta operación terminó en un error inexplicable por parte de Mansell y Nannini, que salieron de la línea de boxes pocos instantes antes de que se diera la salida. En consecuencia, a ambos se les enseñó la bandera negra y se les descalificó, mientras que Sala, al no fiarse en el semáforo color naranja, se aseguró mirando el de la pista que da la salida y que estaba en rojo.



Andrea de Cesaris salía en la quinta fila de la parrilla. Los abandonos permitieron al piloto del Dallara ser finalmente tercero.



Palmer no tuvo mucha fortuna, terminando contra el muro. Antes de su abandono había marcado la vuelta rápida en carrera.



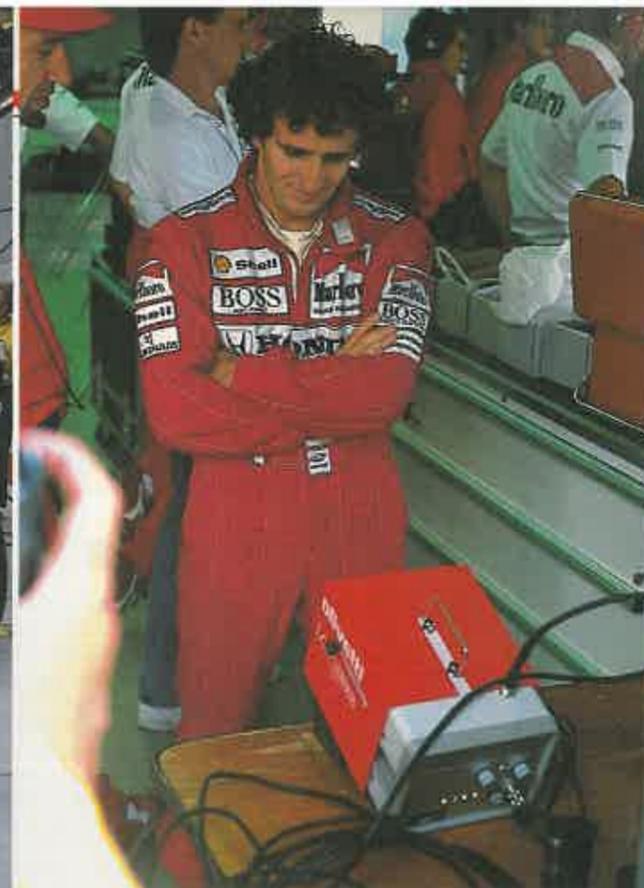
Por fin René Arnoux consigue terminar una carrera, sumando además dos puntos en el Campeonato. El Ligier se mostró muy eficaz durante toda la carrera.

Sin lugar a dudas, la descalificación de Mansell fue un duro golpe para Ferrari, que esperaba reparar los abandonos del Gran Premio de Phoenix, pero Gerhard Berger se retiró después de seis vueltas por un problema en el alternador, análogo a lo ocurrido en USA, que, por otra parte, se vio también en el monoplaza de Mansell después de su descalificación.

El duelo entre Senna y Prost duró sólo unas pocas vueltas, al quedar este último al borde de la pista con la suspensión delantera izquierda seccionada, avería insólita en un McLaren. Poco después, Senna cambió neumáticos de lluvia por los de seco, con la esperanza de que la pista se fuera secando y así recuperar paulatinamente. Por el contrario, Patrese, que ocupaba la



La mala racha de Piquet ha terminado. En Canadá terminó cuarto.



Alain Prost observa satisfecho los tiempos de entrenamientos. Luego en carrera las cosas no le saldrían tan bien al francés.

segunda posición, siguió rodando con neumáticos de agua, que resultaron ser los más acertados, debido a que de repente la lluvia volvió a caer sobre el circuito. Esto favoreció igualmente a su compañero Boutsen, que durante algún tiempo ocupó el segundo lugar hasta hacer un trompo. Poco más tarde volvió a cometer el mismo error, que le obligó a entrar en boxes para cambiar neumáticos.

Inexplicablemente, Senna estuvo rodando durante bastantes vueltas sobre la pista semimojada con neumáticos de seco, y con gran maestría logró sacar el máximo partido en los tramos secos. Con la llegada de la lluvia se vio obligado a parar para cambiar los neumáticos, y en el momento de volver a incorporarse a la carrera, cincuenta y ocho segundos le separaban de Patrese, que rodaba líder del Gran Premio, con todas las posibilidades de subir a lo más alto del pódium. Senna emprendió una remontada espectacular; en la que a cada vuelta reducía sensiblemente su diferencia con Patrese. A pesar de eso, no hubiese sido suficiente para darle alcance. El Williams-Renault FW 12B tenía un comportamiento magnífico, y la respuesta del propulsor Renault RS1-V10 era muy progresiva y apropiada para la conducción sobre mojado.

Al cumplirse el ecuador de la carrera, la competitividad del Williams de Patrese se vio afectada por un imprevisto desprendimiento de la parte trasera del plafón de su monoplaza, que se quedó con muy poca presión aerodinámica. El sueño de llegar a subirse en lo

Nicola Larini daba una gran sorpresa llegando a rodar en tercera posición. Al final abandonó por un problema eléctrico.



Alex Caffi completó el magnífico resultado del equipo Dallara, que en este Gran Premio de Canadá ha logrado meter dos coches entre los seis primeros.





NINGUNA DE CAL Y TODAS DE ARENA

Luis dice que después de lo ocurrido cree en el gafe, o mejor dicho, en la mala suerte. La verdad es que en el caso de Luis hablar de problemas y de malos resultados es algo reiterativo.

Según él cuenta, en los entrenamientos su coche era inconducible, incluso con los reglajes de Pier Luigi Martini. A pesar de que se le ha mejorado la habitabilidad del monoplaza, los resultados siguen siendo malos, y en el seno de la escudería Minardi no se sabe qué solución tomar para que Luis pueda dar de una vez por todas una alegría.

Si por una parte el M 189 no le brinda las posibilidades que él necesi-

ta, Luis no saca al coche todo el partido que debería y su apatía en conducirlo es evidente. La falta de agresividad y el no querer jugarse el «pellejo» es algo a lo que Luis no está, por lo visto, dispuesto. Después de mil peripecias a lo largo de los entrenamientos, en los cuales logró situarse vigésimo cuarto en la parrilla de salida, pasó a la carrera en la que se salió de la pista en el momento que quiso adelantar a Roberto Moreno. Cuando no es una cosa es la otra, y la única verdad es que así no se puede seguir. La Fórmula 1 es la máxima expresión de la tecnología automovilística, pero también lo es de la maestría en la conducción.

más alto del pódium se iba desvaneciendo paulatinamente, a la vez que en los espejos retrovisores se acercaba la imagen amenazadora de Senna. Todo estaba claro: nadie podía frenar el ímpetu del brasileño que, con la destreza que le distingue, iba camino del triunfo. A su vez, Patrese dejó paso a Derek Warwick, que durante tiempo ocupó la segunda posición que defendía con regularidad, hasta que el motor de su Arrows A11 le traicionó. Por otra parte, Eddie Cheever se salió de la pista al negociar un viraje.

Una gran sorpresa fue la actuación de Nicola Larini, que a los mandos del Osella llegó a ocupar la tercera posición al cumplirse la vuelta treinta, situación que se creó por los muchos abandonos ocurridos; a pesar de eso, demostró un apreciable dominio del monoplaza sobre pista mojada. Una avería eléctrica dejó de inmediato sin corriente el motor de su coche y Larini se vio obligado a abandonar.

En éste, como en ningún otro Gran Premio, la abundante lluvia caída sobre el circuito fue la causa de un gran número de accidentes. De hecho, sólo seis de los veintiséis coches que habían tomado la salida pudieron cumplir las sesenta y nueve vueltas.

En un principio, Gabriele Tarquini se tocó con Stefan Johansson, terminando contra las protecciones de final

de la recta. A su vez, Johansson arrancó cuando paró a cambiar neumáticos antes de tiempo y salió a la pista arrastrando toda la tubería neumática con llave incluida. Menos mal que después de dar varias vueltas en esas condiciones, los comisarios se dieron cuenta y le descalificaron.

Una vez más, la falta de competitividad estuvo presente en los March. Después de no haber logrado ni siquiera



Hasta que el motor del Arrows aguantó, Derek Warwick mantuvo con regularidad la segunda plaza, que de terminar la carrera habría sido suya.

una posición decente en la parrilla, Ivan Capelli se salió de la pista, terminando por chocar contra el AGS de Tarquini que estaba aparcado. Su compañero Mauricio Gugelmin tuvo una actuación mediocre y terminó por retirarse a raíz de una avería eléctrica. De todos modos, el March CG 881 no ha encontrado el camino del equilibrio.

Tampoco llegó al final ningún Tyrrel, a pesar de los discretos tiempos registrados durante los entrenamientos. Tanto Michele Alboreto como Jonathan Palmer hicieron «aquaplaning» y terminaron contra el muro de protección, aunque este último se adjudicó la vuelta rápida en 1.31.925. Las sorpresas han caracterizado este Gran Premio en el que por primera vez en la temporada se ha visto cómo Senna abandonaba a tres vueltas del final, después de que el motor Honda de su McLaren se rompiera al pasar por la recta de tribu-



Stefano Modena fue el gran ausente en el Gran Premio de Canadá. Un accidente con Martini anuló la excelente actuación que tuvo

MONTREAL EN BREVE

● De nuevo está de actualidad el juicio a que ha dado lugar la descalificación de Thierry Boutsen y Alex Caffi en el Gran Premio de San Marino. Por una parte, el tribunal deportivo de San Marino ha aceptado la reclamación y no ha considerado justa la descalificación de los dos pilotos. Sin embargo, el Tribunal de apelación de la FIA no considera aceptable el veredicto del tribunal de San Marino, con lo cual, se queda todavía sin decidir lo que ocurrió en el Gran Premio que tuvo lugar en Imola.

● Al parecer, Ayrton Senna se opone a que Gerhard Berger entre a for-

mar parte del equipo como segundo piloto. A su vez, se sabe que Berger ha mantenido conversaciones con Frank Williams para ocupar el lugar de Thierry Boutsen y que la cantidad exigida fue de siete millones de dólares por dos temporadas.



● A partir del Gran Premio de Phoenix, Teddy Mayer ha pasado a ocupar el cargo de director deportivo de la escudería Brabham. Con vista a la próxima temporada, la plantilla del equipo inglés se irá aumentando con la incorporación de otros miembros recuperados fuera de la Fórmula 1.

● Como ocurre con los coches de serie, también en la Fórmula 1 se ha empezado a utilizar la gasolina sin plomo. La compañía Elf, que abastece al equipo Williams-Renault, ha comunicado que a partir de ahora el combustible que se utilizará en los propulsores Renault RS-10V será gasolina sin plomo y con ciento dos octanos.

● Mansell ha firmado con Ferrari por una temporada más con opción a dos, y se especula que ha recibido por un año 5 millones de dólares.

nas y le quitara una victoria más que merecida. Esto y la avería de Patrese dio lugar a que Boutsen ocupara la primera posición, después de haber dado dos trompos y haber parado dos veces. También hubo un regalo para Pirelli, ya que De Cesaris se olvidó de hacer algunas de las suyas y se clasificó en tercer lugar, cosa que significa un triunfo para la marca de neumáticos.

El gran ausente en el final de este Gran Premio fue Stefano Modena, que después de haber tenido una brillante actuación a lo largo de todo el fin de semana, en la carrera tocó a Pier Luigi Martini. Contra todo pronóstico, lograron terminar también Nelson Piquet y René Arnoux. A la vista de estos resultados, está claro que sólo la casualidad y la mala suerte pueden restar el poderío de McLaren y devolver a la Fórmula 1 la calidad de espectáculo de que últimamente carece.

PARRILLA DE SALIDA

2. A. Prost (McLaren Honda) 1.20.793	1. A. Senna (McLaren Honda) 1.21.049
6. R. Patrese (Williams Renault) 1.21.783	28. G. Berger (Ferrari) 1.21.946
27. N. Mansell (Ferrari) 1.22.165	5. T. Boutsen (Williams Renault) 1.22.311
8. S. Modena (Brabham Judd) 1.22.612	21. A. Caffi (BMS Dallara Ford) 1.22.901
22. A. de Cesaris (BMS Dallara Ford) 1.23.050	30. P. Alliot (Lola Lamborghini) 1.23.059
23. P. Martini (Minardi Ford) 1.23.252	9. D. Warwick (Arrows Ford) 1.23.348
19. A. Nannini (Benetton Ford) 1.23.542	3. J. Palmer (Tyrrell Ford) 1.23.665
17. N. Larini (Osella Ford) 1.23.799	10. E. Cheever (Arrows Ford) 1.23.828
15. M. Gugelmin (March Judd) 1.23.863	36. S. Johansson (Onyx Ford) 1.23.979
11. N. Piquet (Lotus Judd) 1.24.029	4. M. Alboreto (Tyrrell Ford) 1.24.296
16. I. Capelli (March Judd) 1.24.406	25. R. Arnoux (Ligier Ford) 1.24.558
38. C. Danner (Rial Ford) 1.24.727	24. L. Pérez Sala (Minardi Ford) 1.24.786
40. G. Tarquini (AGS Ford) 1.24.793	31. R. Moreno (Coloni Ford) 1.25.037

NO PRECLASIFICADOS: M. Brundle (Brabham Judd), B. Gachot (Onyx Ford), G. Foitek (Eurobrun Judd), P. Ghinzani (Osella Ford), B. Schneider (Zakspeed Yamaha), J. Winkelhock (AGS Ford), V. Weidner (Rial Ford), A. Suzuki (Zakspeed Yamaha), P. H. Raphanel (Coloni Ford).
NO CLASIFICADOS: S. Nakajima (Lotus Judd), Y. Dumas (Lola Lamborghini), J. Herbert (Benetton Ford), O. Grouillard (Ligier Ford).

CLASIFICACION FINAL

1.º T. Boutsen (Williams), 2 h.1'24"073. 2.º R. Patrese (Williams), a 30.007. 3.º A. de Cesaris (Dallara), a 1'36"649. 4.º N. Piquet (Lotus), a 1'41"484. 5.º R. Arnoux (Ligier), a 1 v. 6.º A. Caffi (Dallara), a 2 v. J. Palmer (Tyrrell) dio la vuelta más rápida en 1'31"925, a un promedio de 171,923 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alain Prost, 29 puntos. 2.º Ayrton Senna, 27. 3.º Riccardo Patrese, 18. 4.º Thierry Boutsen, 10. 5.º Nigel Mansell, 9. 6.º Alessandro Nannini, 8. 7.º Michele Alboreto, 6. 8.º Johnny Herbert y Derek Warwick, 5. 10.º Andrea de Cesaris, Maurizio Gugelmin, Eddie Cheever, Stefano Modena y Alex Caffi, 4. 15.º Christian Danner y Nelson Piquet, 3. 17.º Gabriele Tarquini, René Arnoux y Jonathan Palmer, 2. 20.º Martin Brundle, 1.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1.º McLaren, 56 puntos. 2.º Williams, 28. 3.º Benetton, 13. 4.º Ferrari y Arrows, 9. 6.º Dallara y Tyrrell, 8. 8.º Brabham, 5. 9.º March, 4. 10.º Rial y Lotus, 2. 12.º AGS y Ligier, 2.

RALLYE DE ORENSE POR DOS SEGUNDOS, BASSAS

Chus Puras ha perdido (o le han hecho perder) un rallye por dos segundos.

Enviados especiales

J. M. Cernuda y R. Rodríguez

TRAS dos horas y dos minutos de tramos cronometrados, tras casi 24 horas de rallye, al cabo de 180 kilómetros de velocidad, sólo dos segundos, dos mínimos segundos, han decidido la cuarta victoria de Bassas en el Campeonato de España de Rallyes. Apenas el tiempo de un estornudo, de un pestañeo o un instante de dudas. Y, lo que es más trascendente: estos dos segundos bien pueden valer un Campeonato de España.

Una vez más, el Rallye de Orense se planteaba como un duelo particular entre Bassas y Puras. El primero de ellos gana por 3 a 1 al piloto de Ford, que no quiere y no puede dejar que el hombre de BMW le arrebatase un Campeonato de España que el pasado año lograba su equipo. Puras entrenó el Orense a conciencia, con más meticulosidad si cabe que cualquiera de las pruebas anteriores, en las que «Chus» Puras siempre ha destacado por una intensa preparación. El santanderino era consciente de que un nuevo triunfo del catalán casi le apeaba del campeonato.

Desde el primer instante, Puras inicia un fortísimo ataque. En las últimas pruebas, había dejado la iniciativa de los primeros tramos a Bassas, y cuando quiso reaccionar la diferencia se mostraba poco menos que insalvable. Decidió, pues, el hombre de Ford arriesgar desde el primer kilómetro. Fue líder desde el primer tramo (de los veinte que se celebraron), pero las diferencias respecto a Bassas siempre eran escasas: dos segundos en el primero, empate en el segundo, pierde un segundo en el tercero, dos en el cuarto (con Bassas perjudicado al tener que adelantar a Capdevila), otro segundo más ganado en el quinto y empatados hasta el final de la etapa. En total, sólo siete segundos de diferencia al término de la jornada diurna.

Evidentemente, esta diferencia mantenía toda la emoción para la segunda etapa, que iba a disputarse a lo largo de toda la noche. Por si fuera poco,



Pep Bassas ha ganado por tercera vez. Ahora, a esperar la sentencia

unos grandes goterones comenzaron a caer cuando se dio la salida, lo que en principio debería favorecer al Ford. Pronto se ve que las diferencias seguían siendo mínimas. Ni siquiera en los dos tramos húmedos en los que Puras obtiene una renta de cuatro segundos. El tramo de 15 kilómetros de Santo



Tomé iba a ser decisivo en sus tres pasadas. En la primera, Puras hace un trompo y pierde tres segundos, dejando la diferencia en ocho. Tras un bucle completo, las cosas quedaban a la par, con Puras incrementando la diferencia hasta 12 segundos. En la segunda pasada por Santo Tomé, Bassas reduce en siete segundos la diferencia. La mayor de cuantas había logrado el piloto del BMW. ¿Qué había pasado?

Antonio Colemán, director de la



carrera, conducía el coche «0», un flamante Renault 19 Chamade, con el que iniciaba los tramos quince minutos antes de la salida teórica del primer participante, en la segunda etapa, Puras. Como en la ocasión anterior, Colemán iniciaba el tramo de Santo Tomé con el tiempo suficiente para que no le alcanzase Puras. Es un director experto que ha desempeñado esta función en bastantes ocasiones anteriores. Pero, dos kilómetros antes del fin de tramo, el coche comienza a ratar. No quiere detenerse para acabar cuanto antes el tramo y tampoco quiere llamar por radio (su error), porque cree que llegará sin dificultades al final. Pero sus cálculos fallan, y 200 metros antes del final Puras se le echa encima. Se arrima todo lo que puede al bordillo, pero la carretera es muy estrecha. Puras le rebasa y ambos entran juntos al final. Puras no le da demasiada importancia al problema (su error es precisamente no haber solicitado la anulación del tramo en ese mismo instante). Está ansioso por conocer la diferencia con Bassas, que le arrebató siete segundos y se coloca a cinco segundos. La emoción, a falta de tres tramos, es intensísima. En los dos siguientes, Puras gana un segundo y pierde dos segundos. Se llega, a las siete y media de la mañana, al último tramo, con cuatro segundos de ventaja para Puras. Es otra vez Santo Tomé. Puras conduce como un poseso y logra rebajar su tiempo de la anterior pasa-



Mia Bardolet volvió a enfrentarse consigo mismo: su único rival, Piñeiro, le dejó sólo.



Muy espectacular Arturo Rial con el Citroën AX, un accidente le impidió llegar cuarto absoluto.

da en 18 segundos. Confiaba que su rival no pudiese hacer lo mismo. Pero Bassas, jugándose el todo por el todo y sin cometer el más mínimo error, reduce el tiempo de Puras en seis segundos. Por dos segundos es el vencedor del rallye.

Cualquiera de los dos podía haber

La presencia de Renault en los rallyes se plasma nada menos que en cerca de 80 pilotos participantes en la Copa de Rallyes. Desde este Orense, Renault desplaza a los rallyes un generoso autobús acondicionado para oficina de prensa y relax. Bautizado ya cariñosamente como «La Diligencia», su presencia y la de sus responsables proporciona interesantes y agradables charlas, a la vez que poco a poco irá cumpliendo su labor en facilitar las tareas informativas y de relaciones con los participantes.

Los franceses le llaman «ganar en el tapete verde», refiriéndose a los triunfos logrados en los despachos y no en la carretera. Mucho «tapete verde» hay o puede haber tras el Rallye de Orense. Independientemente de a quién se le dé la razón, lo cierto es que reclamar sobre «matices» o sobre «suposiciones» nunca nos podrán parecer posturas plausibles. Justificables sí, en función de intereses deportivos y extradeportivos. Y es una lástima, porque el Rallye de Orense, no merece este turbio «affaire».



Otro extraordinario resultado de Mercedes Rueda, que hizo cuarta.



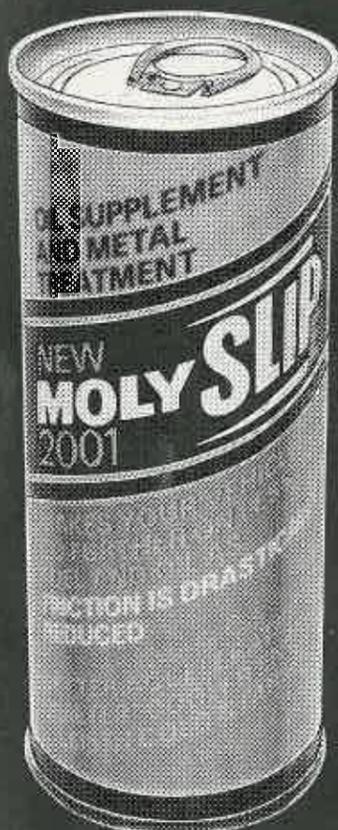
Hergueta, cada rallye más eficaz. Pío Alonso duró 1 kilómetro. Javier Azcona estrenaba coche y ganó el Desafío de los GTI.

anuncia su decisión de apelar a la Federación. Todo está en el aire. Evidentemente, en el rallye hubo otros participantes y muchas cosas emocionantes. Los primeros compases estuvieron marcados por multitud de abandonos. Antes del cuarto tramo quedaban fuera de carrera los dos Opel oficiales. Beny, por rotura de un palier tras una ligera salida de carretera; Moratal, también por rotura de palier por un desfallecimiento de su baqueteado monocasco. La «debacle» de los Opel



¡STOP AUTOMOVILISTA!

Proteja y mejore su motor



- Menor consumo de combustible y aceite.
- Mayor potencia.
- Mejor arranque en frío.
- Menor fatiga de su motor.

MOLY SLIP

DISTRIBUIDORES:

Alava: (945) 25 04 40
 Barcelona: (93) 788 40 53
 Galicia: (986) 85 95 00
 Madrid: (91) 803 13 26
 Santander: (942) 33 15 89
 Valencia: (96) 126 03 49
 Vizcaya y Guipúzcoa:
 (94) 424 24 51-52

se completaba con el abandono de Climent, con la caja de cambios rota.

Copi Capdevila sólo logró cubrir tres tramos en condiciones. Piñero, sobre un Ford Cosworth alquilado en Portugal, tampoco llegaba muy lejos, lo mismo que los Citroën AX de «Peitos» (rotura de autoblocante) y del rapidísimo Rial, al que un accidente le hizo perder la cuarta posición. También iba cuarto cuando abandonó Domingo Hergueta, muy al final del rallye. El «retorno» de Peugeot tampoco fue muy afortunado, porque Pío Alonso se salía al kilómetro de la primera especial, dañando la suspensión e iniciando una serie interminable de trompos, a



Cima pudo cambiar la caja a tiempo. Pero no alcanzó a Mercedes por 2 segundos

causa de estos desperfectos, que le aconsejaron abandonar la prueba, con el depósito de gasolina roto.

Mucha emoción entre los hombres de la Copa. También en los primerísimos compases se producen los abandonos de Otero (caja de cambios), Castrillón (problemas de temperatura) y los accidentes de Piñón y Cele Foncueva. Todo quedaba reducido a un mano a mano entre Cima y Mercedes Rueda, con Gustavo Piñero, Paradela y Pavón marcando tiempos entre los mejores. La caja de cambios impide a Cima seguir en cabeza y, sin tercera, a duras penas llega a mitad de rallye con 30 segundos de retraso sobre Mercedes. Cambia la caja en el parque de trabajo e inicia una fortísima persecución de la madrileña, que no deja en ningún momento que el asturiano le supere. Al final, sólo dos segundos separan a Mercedes de «Kiko», siendo la primera vez que una mujer gana en la Copa y logrando una excelente cuarta posición absoluta. Ni «Tavo» Piñero ni Pavón ni Paradela lograban finalizar la prueba. A última hora, César Argenta no podía entender cómo los dos primeros le sacaban más de siete minutos de diferencia y decide presentar una recla-

CLASIFICACIONES

(Con carácter provisional ya que hay una apelación pendiente)

1.º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), en 2.00.02. 2.º Puras-Aguado (Ford Sierra Cosworth), a 2". 3.º Bardolet-Autet (Ford Sierra grupo N), a 8' 04". 4.º Rueda-Arizarreta (Renault 5 GT), a 13' 32". 5.º Cima-Gil (Renault 5 GT), a 13' 34". 6.º Azcona-Aldaz (Peugeot 205 GTi), a 15' 50". 7.º Diego-Muguerza (Peugeot 205 GTi), a 16' 32". 8.º Senra-Maceiras (Renault 5 GT), a 17' 18". 9.º Vallejo-Cerecedo (Peugeot 309 GTi), a 17' 30". 10.º Barrabeig-Trillas (Peugeot 205 Rallye), a 18' 20".

CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Pep Bassas, BMW (1.210 puntos). 2.º Jesús Puras, Ford (930 p.). 3.º «Mia» Bardolet, Ford (710 p.). 4.º Borja Moratal, Opel (602 p.). 5.º Pedro J. Diego, Peugeot (494 p.). 6.º Fabián Lizveiche, Peugeot (408 p.). 7.º «Kiko» Cima, Renault (378 p.). 8.º J. M. Barrabeig, Peugeot (368 p.). 9.º Luis Climent, Opel (336 p.). 10.º «Beny» Fernández, Opel (330 p.).

COPA RENAULT: 1.º Cima, 540 puntos. 2.º Mercedes Rueda, 486 puntos. 3.º José Piñón, 300 puntos. 4.º Evangelino Otero, 294 puntos. 5.º Cele Foncueva, 276 puntos.

TRAMO A TRAMO

	Tra.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
Puras	20	13	7	—	—	—	—
Bassas	20	12	8	—	—	—	—
Bardolet	20	—	14	1	1	1	3
Rueda	20	—	—	—	6	7	—
Cima	20	—	—	1	5	2	4
Paradela	20	—	—	—	1	1	1
Azcona	20	—	—	—	—	1	2
Diego	20	—	—	—	—	1	—
Barrabeig	20	—	—	—	—	1	—
Senra	20	—	—	—	—	—	1
Vallejo	20	—	—	—	—	—	1
Hergueta	18	—	—	1	9	—	4
Capdevila	4	—	—	2	1	—	—
Moratal	3	—	—	1	1	1	—
Beny	3	—	—	2	—	1	—
Rial	8	—	—	—	—	1	—
Castrillón	7	—	—	—	—	—	1

mación sobre la legalidad de los motores que montaban los vehículos de los vencedores.

Entre los Peugeot, dura pelea entre Azcona, que estrenaba coche tras el incidente de Llanes y Pedro Diego, con triunfo final del navarro.

Mencionar, finalmente, que Bardolet ganó el grupo N y fue tercero absoluto en una carrera sin más emoción que la de intentar llegar sin comprometer la mecánica. El rápido piloto catalán corre el peligro de anquilosarse si no encuentra rivales a su medida que le animen a mejorarse. ■



BAJA 1000 PORTUGAL

MAS DURA QUE AFRICA

La gran dureza de la Baja 1.000 Portugal ha sido la principal causante de que tan sólo 44 equipos, de los 170 que salieron, se hayan logrado clasificar. Miguel Prieto y Juan Porcar, componentes del equipo Nissan, no han estado ajenos a la dureza y se vieron obligados a abandonar cuando estaban en primera y quinta posición, respectivamente. Finalmente la carrera fue ganada por Raoul Raymondis,

que aprovechó el abandono de Prieto para ganar.

Entre el resto de los españoles, hay que destacar la actuación de Mauro Biamonti (Nissan), que fue cuarto en la general. El equipo compuesto por Royo y Valverde se clasificó en séptima posición. Estos dos equipos fueron los primeros entre los participantes del Campeonato Nissan 4 x 4, para el cual era puntuable la prueba. Tras esta carrera, la puntuación provisional del Campeonato Nissan 4 x 4 queda así: 1.º Biamontimas, 81 puntos. 2.º Royo-Valverde, 46 puntos. 3.º Balaña-Bravo, 40. 4.º González-Juvanteny, 38.

Boxes

FORD acaba de desmentir los últimos rumores sobre una posible sustitución del Sierra Cosworth 4 x 4 por un nuevo proyecto en base al nuevo Escort.

LA FISA ha concedido a Transpaña la categoría de Internacional en automóviles. Esta concesión se suma a la de la FIM. Como ya es sabido, la Transpaña tiene un recorrido de más de dos mil kilómetros a través de distintas provincias.

AUNQUE el Toyota Celica GT-Four no acaba de triunfar en el Mundial de Rallyes, el galés David Llewelin no parece tener dificultades en imponerse una y otra vez en el Open británico. Esta vez ha sido en el Rallye de Es-

cocia, puntuable para el Europeo de la especialidad, por delante de Mark Lovell y su Cosworth. CON la retirada del equipo Peugeot de los raids, el alemán George Groine pasará a dar asistencia al equipo Nissan-Motor Ibérica y al equipo francés Lada Poch en el próximo Rallye París-Dakar con su impresionante flota de camiones Mercedes.



autocaravanas



Carretera de Alcobendas a Barajas, Km. 5,600
 Tels. (91) 653 00 22 y 653 01 90
 Telex 48839 RUSH
 A.P. 191
 28100 ALCOBENDAS (Madrid)

Carretera de Burgos, Km. 24,200
 28700 SAN SEBASTIAN DE LOS REYES (Madrid)
 Tel. (91) 657 00 78

Autovía de Castañeda-Fels, Km. 11,500
 Tel. (93) 658 27 90
 08840 VILADECANS (Barcelona)





Sito Pons preprara el gran salto



V. M. CASANOVAS

La prensa internacional le sitúa al nivel de los **supercampeones**. La prensa española se rinde ante un piloto que gana como quiere y consigue todas sus metas. Los **rivales** aceptan y reconocen su superioridad. Los aficionados ven en él a un piloto tan inteligente que es capaz de ganar cuatro Grandes Premios seguidos corriendo por encima de todo con cabeza.

Estamos hablando de **Sito Pons**, un hombre en estado de gracia, un piloto que está rozando la perfección. Pone firmes a los directores de carrera, los patrocinadores le besan los pies y los **ingenieros de Honda** no saben cómo agradecerle su profesionalidad en la puesta a punto de las motos. Es el indiscutible jefe supremo del cuarto de litro, el rey de una categoría en la que hay que hablar de Sito... y los demás.

Los números nunca mienten. Sito lleva **48 puntos** de ventaja al segundo clasificado, Ruggia, y 62 al tercero, Cornú. Un dato más, **Joan Garriga**, que la pasada temporada le pisaba los talones, a estas alturas del campeonato, con su Yamaha, está ahora a **196 puntos!** Más que competir, arrolla; más que ganar, arrasa. Rompiendo su tradición, incluso consigue «pole position», marca más vueltas rápidas que nadie en carrera, no se cae nunca, no sabe lo que es romper y su peor clasificación es el cuarto puesto en USA.

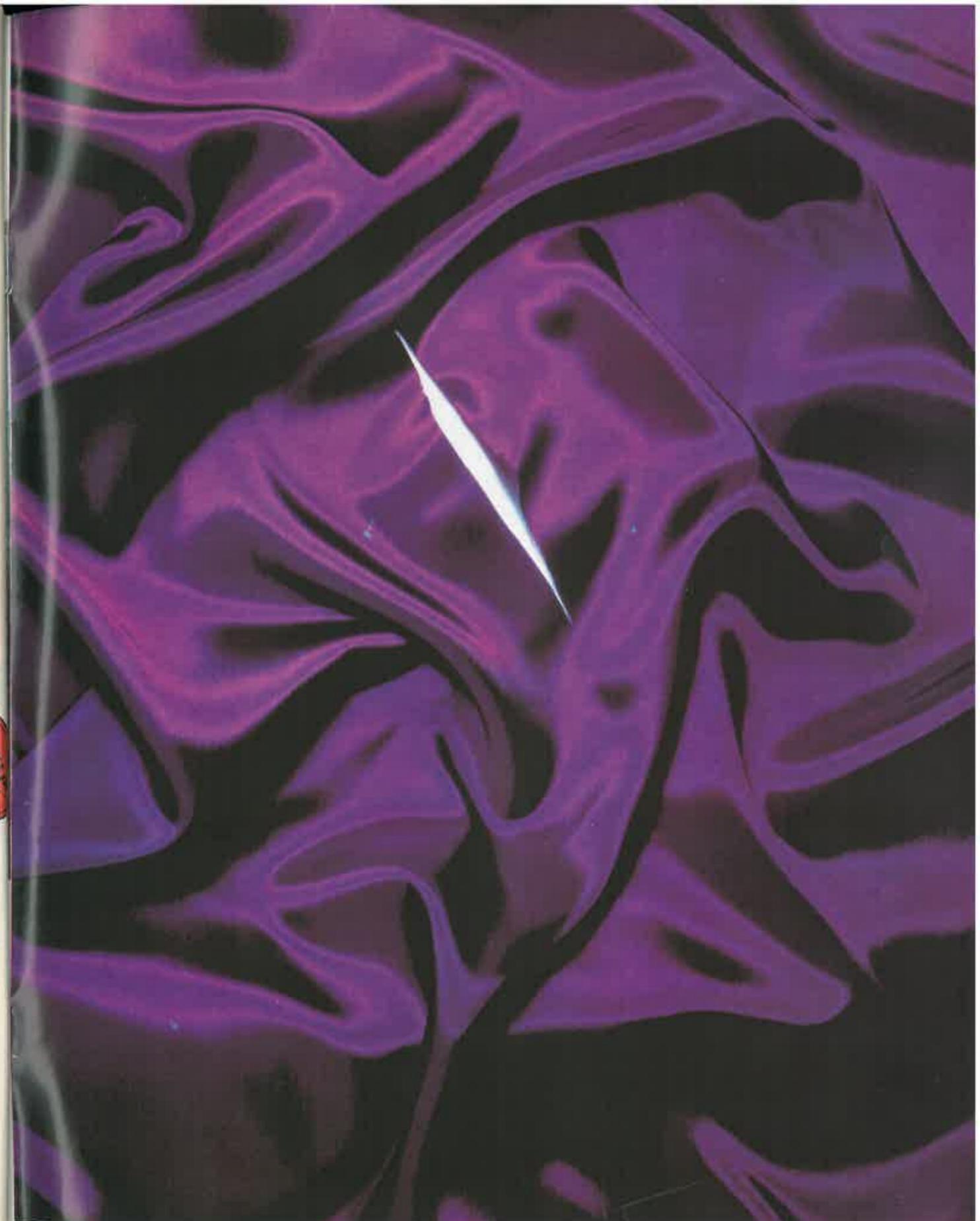
A los **diez años de piloto**, Sito Pons está besando la gloria. Lo tiene todo. El mejor sponsor (Campsal), viaja con su mujer

a todas partes, tiene un magnífico equipo de mecánicos, el ingeniero más cotizado (Cobas) y un manager (Murillo) que daría un brazo por él. Mientras **Garriga** no ha conseguido subir al podio ni una sola vez y Cardús es como una gaseosa que pierde todo su gas en las primeras vueltas, **Sito funciona** como un reloj suizo, capaz de ganar en la última vuelta o de destacarse cuando ve con **dificultades** a sus rivales.

Con el segundo título de **250 c.c.** casi en el bolsillo, Sito no se conforma, quiere más y sueña con llegar a lo más alto. Su meta es el medio litro, y ahora más que nunca se ve con confianza, fuerza e inteligencia para dar el gran salto. Los japoneses de **Honda** ya conocen sus intenciones. Quiere una moto como la del mejor, él se encargará del resto, desde arrastrar al sponsor a demostrar que entre los **grandes** él también puede ser estrella.

Es su gran reto, su próximo desafío. No quiere seguir un año más en el cuarto de litro porque sabe **perfectamente** que le acusarán de ganar con sólo una mano. No en vano, no es ningún secreto, tiene la mejor **moto**. Pero en su honor hay que decir que se la ha ganado a pulso, que ha trabajado más que nadie.

Se aceptan **apuestas**. ¿Se equivoca o acierta Sito dando el gran salto? Si fuera conformista seguiría **arrasando** en 250, ganando millones sin problemas. Pero él quiere pasar a la historia como el mejor **piloto español** de todos los tiempos, y sabe que para ello sólo le queda una asignatura pendiente: ganar en 500.



Las Autoridades Sanitarias advierten que:
FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

POTROS SALVAJES



- BOURBON
- WHISKEY

RALLYE DE ORENSE Y G.P. DE CANADA DE F-1

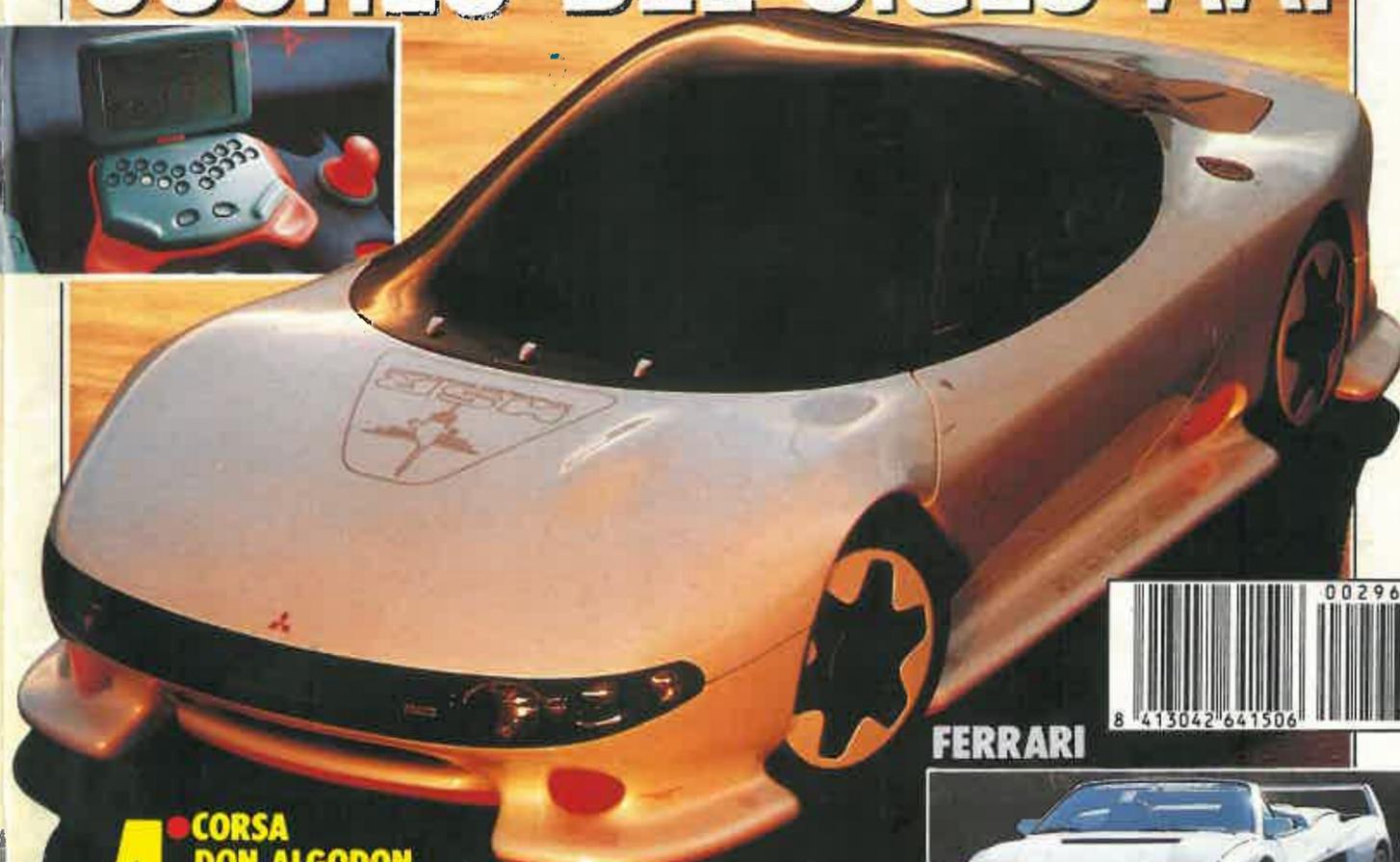
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de junio de 1989 • Núm. 296 • 275 ptas.



INFORME

COCHES DEL SIGLO XXI



FERRARI



● TESTAROSSA KOENIG,
EL CABRIO MAS VELOZ
● PROPIETARIOS
ILUSTRES DE F-40

4 ● CORSA
● DON ALGODON
● JEEP MAHINDRA CONTRA UAZ ● ALFA 75 2.4 TD
● AUDI V-8



PRUEBAS

CARRETERAS / DONDE ESTAN LAS OBRAS

**CRUCIGRAMA
GIGANTE**