

DEPORTE: JARAMA SPORT PROTOTIPOS/MOTOS EN HOLANDA

# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

1 de julio de 1989 • Núm. 297 • 275 ptas.



**DOSSIER**

MERCADO:  
LIBERTAD  
SIN FRONTERAS

INDUSTRIA:  
ESTRATEGIA  
COMUN

## ESPAÑOLES DEL 92

**NUEVOS '90**

PEUGEOT 309  
PORSCHE  
CARRERA



Seat Toledo

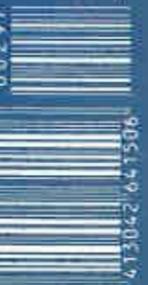
Peugeot 105

VW Polo

Citroën GX

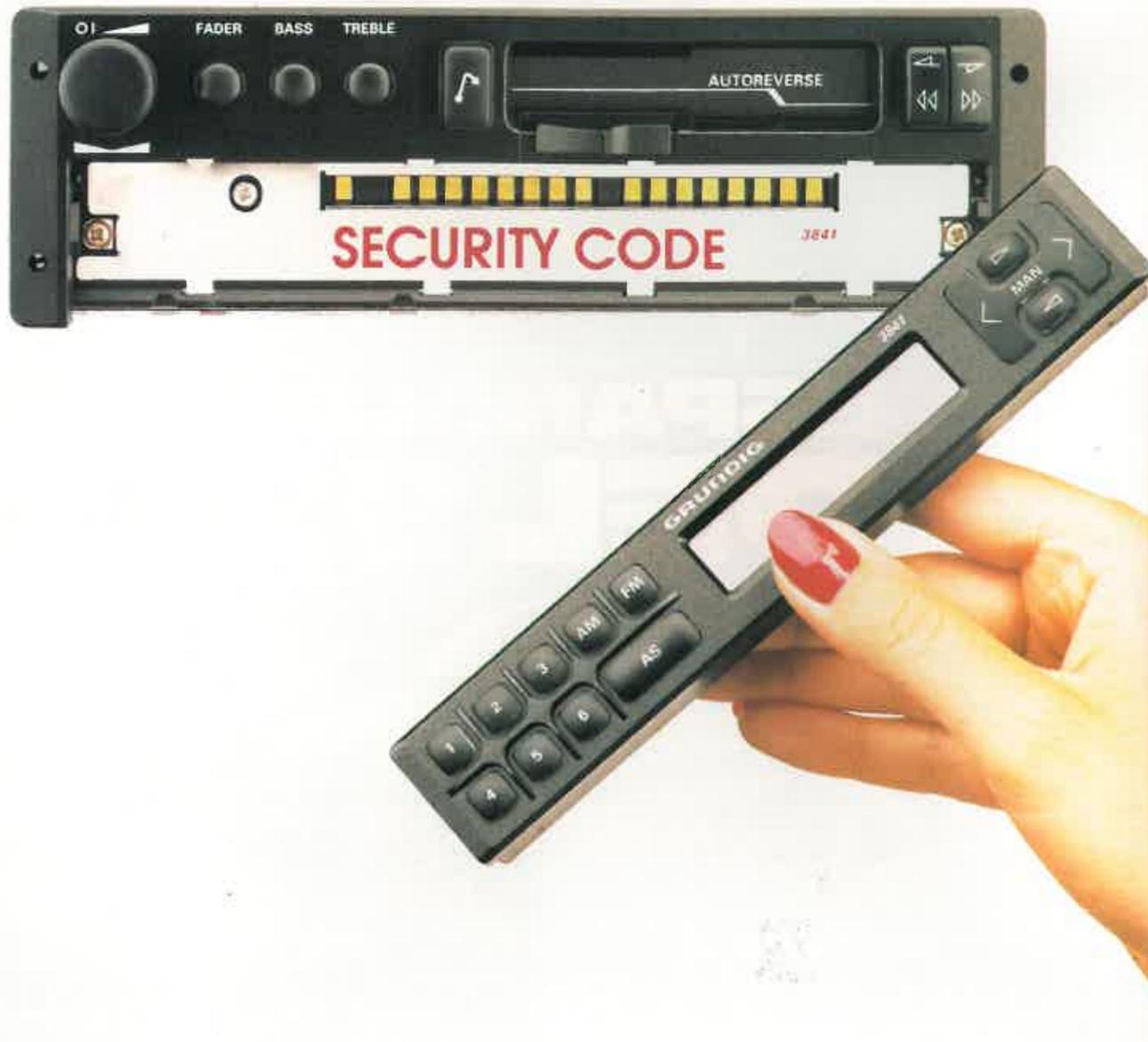
**PRUEBAS**

SUZUKI SAMURAI LONG BODY • LANCIA Y 10 FIRE Y GT i.e.  
MONTEGO TURBODIESEL



8 473042 647506

# Divide y vencerás.



Para que no te roben el autorradio basta con elegir bien. Y lo mejor es este «desmontable» de Grundig. Completamente inútil de robar

gracias al Doble Sistema de Seguridad (DSS). Con un panel de mandos extraíble que puedes guardar en el bolsillo de tu chaqueta, y un código numérico secreto que sólo conoces tú. Además, este autorradio Grundig incorpora lo último de la tecnología mundial y un avanzado diseño.

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

**GRUNDIG**  
TENEMOS MEJORES IDEAS.

## De vacaciones

LOS chavales en edad escolar van a ser los que pongan nombre a la mascota que la Dirección General de Tráfico está utilizando en sus mensajes divulgativos de este verano. Entretanto, habrá que ver si los conductores españoles somos capaces de ponerle el cascabel al gato de la circulación, en esta semana que empieza el éxodo vacacional.

Lo de ponerle el cascabel al gato puede quedarse pequeño si tenemos en cuenta los más de cinco mil kilómetros en obras que hay actualmente en nuestras carreteras. El director general correspondiente, Rafael Fernández Sánchez, va a intentar, en colaboración con la DGT, que estas obras incidan lo menos posible en el tráfico del verano. Por voluntad que no quede. Los usuarios, por nuestra parte, hemos de hacer un particular esfuerzo en respetarnos mutuamente, que es lo mismo que respetar las normas. Y para los que se ponen al borde de un ataque de nervios, «aguantoformo» o que se queden en casa.

Empieza el verano y finaliza un semestre fenomenal para los fabricantes, que en estas semanas han hecho un esfuerzo nunca visto para captar las últimas ventas de junio. El despliegue de ofer-

tas ha sido tremendo y en estos días hemos presenciado como, por un mismo coche de segunda mano, los concesionarios de una marca pagaban hasta trescientas mil pesetas más que los de otra con tal de contabilizar una venta más de un coche nuevo. Ha sido un buen momento para los usuarios, que se han beneficiado una vez más de la competencia de nuestro mercado. Lo que pasa es que los concesionarios oficiales ya no saben dónde meter tanto coche usado procedente de cambio por coche nuevo.



Es el primer paso de una batalla comercial que se anuncia apasionante y rica en atractivos para los compradores de automóviles. El siguiente capítulo ya lo ha empezado a trazar General Motors. Su sistema Masterfit, del que hablábamos la semana pasada, puede revolucionar el servicio postventa. Cuando funcione, habremos ganado un tiempo precioso a la hora de sustituir los neumáticos, los amortiguadores, los frenos, o chequear el motor. Será como ir al auto-banco. La mentalidad norteamericana del «drive-in» se aplicará también a los talleres. Puede ser muy rentable para los fabricantes y especialmente cómodo para los usuarios.

Alberto Mallo

### SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	AL VOLANTE	Nuevo motor Ford
10	DOSSIER	El coche en el 92
21	MERCADO	Estadística
22	PRECIO COCHES NUEVOS	
34	LO ULTIMO	Los Porsche del 92
40	A FONDO	Lancia Y-10 Fire/Y-10 GT i.e.
48		Suzuki Samurai Long Body
56	CRUCIGRAMA	
58	FUERA DE SERIE	La leyenda Ferrari



61	DEPORTE	Barcelona-Viena
62	AUTOSONIDO	
63	COMPRAR Y VENDER	
72	DEPORTE	Fittipaldi gana en Detroit
75		En directo con Alain Prost
76		Rallye Maspalomas
78		Sport Prototipos en el Jarama
84		Motos: G. P. de Holanda
89		A todo gas
90	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.

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

Directora de Publicación: Carmen Nieto. Publicación Madrid: Elvira Aricha y M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicación: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnao. 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 Urizana Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, 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 Connar. 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.



PAG. 53: MONTEGO 2.0 DSL TURBO

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla. 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjeros: Luxemburgo, 118 francos lux.; Portugal, 440 escudos; Uruguay, 1.500 pesos.



## En voz baja

- Cuando lleguemos a 1992, Corea tendrá una producción de más de 2 millones de turismos, de los cuales, el 60 por ciento se destinan a la exportación. Datos para la reflexión: un obrero alemán tiene un salario de 36,8 marcos/hora (2.310 pesetas) y trabaja 1.520 horas anuales; otro coreano tiene un salario de 5 marcos/hora (380 pesetas) y trabaja 2.700 horas al año. Son datos de la Cámara de Trabajo de Alemania.
- Guerra comercial en Italia: Fiat ha decidido regalar el seguro a todos los compradores de un Panda. Es la primera vez que se lleva a cabo una oferta tan agre-

siva y se espera que pronto sea imitada por otros vendedores de coches populares, como Renault. Atentos al señor Financiación.

- Una OPA acaba de hacer cambiar de manos a la firma Champion, primer fabricante mundial de bujías. Comprando a 21 dólares por acción (frente a una cotización de 9 dólares en Bolsa), la compañía multinacional Cooper Industries Inc., ha adquirido Champion. El montante total de la operación supera los mil millones de dólares. Cooper fabrica componentes eléctricos y electrónicos.
- Según una encuesta del Financial Times, el coche más elegido por los ejecutivos europeos es el Audi 100, que ha sido preferido por más del 10 por ciento. El Ford Scorpio se sitúa en segunda posición, por delante del Renault 25 y BMW serie 5.



### NISSAN MOTOR

## BENEFICIOS POR LAS NUBES

**N**ISSAN Motor, segundo constructor automovilístico japonés, registró un aumento del 77 por ciento en sus beneficios netos, que se han situado en cerca de 110.000 millones de pesetas, en el último año fiscal, que finalizó en marzo. Según los directivos de la marca, estos resultados se deben a la buena marcha de las ventas en el mercado interior y a la política de reducción de cos-

te. Durante el pasado ejercicio, Nissan produjo un total de 2,8 millones de vehículos, un 5 por ciento más que un año antes. Las ventas en el exterior ascendieron a 1.084.746 unidades, con una ligera caída del 4 por ciento.

### RELOJES

## FERRARI EN PUNTO

**L**A marca italiana Ferrari no sólo se utiliza para bautizar a los coches más atractivos del mundo, sino que se aprovecha para lanzar toda una serie de productos de lujo. Por ejemplo, relojes. Hasta ahora, la firma Cartier era la encargada de diseñar los relojes Ferrari, ahora le toca el turno a la también firma francesa Yves Saint Laurent y acaba de nacer el modelo «Indy», que se caracteriza por un diseño muy limpio y discreto, pero sin abandonar un cierto refinamiento. Este reloj está tallado sobre acero satinado o pulido e



incorpora una maquinaria suiza de cuarzo y una correa de cuero impermeable. Se ofrece en cuatro co-

lores distintos: gris, rojo, negro y amarillo y su precio total es de algo menos de 30.000 pesetas.

### CONGRESO

## SEMANA DEL AUTOMOVILISTA

**L**A Sociedad Europea para el Desarrollo (SEDE) y Ayuda del Automovilista (ADA), en colaboración con la Dirección General de Tráfico, han organizado para el próximo mes de diciembre la «Semana del Automovilista Sedauto'89», que constituirá el primer gran foro dedicado específicamente al automovilista y su mundo. Durante cuatro días, se celebrarán exposiciones, conferencias, mesas redondas y jornadas divulgativas que girarán en torno a la relación entre el hombre y el coche.



### WEBER

## CARBURADORES ESPAÑOLES

**N**O es una noticia y menos aún una novedad. Weber España tiene una fábrica en los alrededores de la ciudad de Guadalajara. En ella, se fabrican un total de un millón y medio de carburadores cada año. Hasta ahí la cifra tal vez no sea demasiado trascendente, pero gana en importancia cuando se analiza el hecho de que el total de la producción europea de este elemento es de 6 millones de unidades. Es decir, que España a través de esta factoría produce una cuarta parte de todos los carburadores utilizados en Europa, y esta fábrica se encuentra en una pequeña ciudad como es Guadalajara. Es impensable, pero al mismo tiempo se



### AX SAPPORO

## VESTIDO DE VERANO

**A**PROVECHANDO los calores del verano, Citroën ha vestido de blanco al AX. La marca francesa pone a disposición de los usuarios españoles una serie limitada del AX, denominada Sapporo, y que está compuesta por un total de tres mil unidades. Esta serie que está equipa-

da con el motor de 1,1 litros, tiene la particularidad de estar disponible sólo en color blanco y contar con un completo equipamiento de serie, que incluye elevalunas eléctrico, cierre centralizado y la tapicería del AX GT. El Citroën AX Sapporo se puede adquirir con carrocería de tres puertas con un precio de 1.124.247 pesetas o de cinco puertas, en cuyo caso el precio se eleva hasta un total de 1.185.247 pesetas.

### AUTOPISTAS

## ABIERTA LA TARRASA-MANRESA

**E**L presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, inauguró la pasada semana la autopista que une Tarrasa con Manresa, dos de las ciudades más importantes e industriales de toda la Comunidad Autónoma de Cataluña. Se ha tardado aproximadamente un año y medio en terminar la obra —menos de lo previsto— y ello ha supuesto un coste de 19.500 millones de pesetas. Su longitud es de 33 kilómetros y el precio del peaje se eleva a 360 pesetas para los turismos, constando de siete salidas y un área de servicio. En la actualidad enlaza con el eje del Llobregat y el túnel del Cadí, y en el futuro con el eje central Gerona-Vic-Lérida, que según expresó Jordi Pujol se comenzará a construir a principio del año próximo.



### BARCELONA

## CLASICOS SUBVENCIONADOS

**E**L Ayuntamiento de Barcelona ha destinado un millón de pesetas para subvencionar los coches antiguos y clásicos. El protocolo firmado por el concejal



de Circulación y Vía Pública, Joan Torres, después de

### SEGUROS

## AGUAS POR SU CAUCE

**L**A previsible «guerra» que se iba a desatar en el sector del seguro dentro de la Comunidad Autónoma de Cataluña, ya no va a tener lugar. Como se recordará (ver MOTOR 16, núm. 293), varias compañías aseguradoras habían suscrito acuerdos con concesionarios de distintas marcas para verse favorecidos en la tramitación de siniestros. Ahora, esos acuerdos se han roto y todas las compañías, sin excepción ni excepción, operan con normalidad. Esta «guerra» había causado una honda preocupación entre los diferentes socios del RACC, muy numerosos en Cataluña, ya que las compañías de seguros con las que operan habitualmente —La Unión y el Fénix y Mapfre— se habían quedado fuera de esos acuerdos.

## Verde y Rojo



● La asociación ADA (Ayuda al Automovilista) acaba de cumplir 25 años ayudando a los conductores y a los usuarios del automóvil. Con tal motivo, ha creado el galardón «ADA de Oro», que ha sido concedido al Príncipe de Asturias.

● Los conductores madrileños ya no se asombran porque piquetes de huelguistas corten el tráfico. El último atasco alcanzó 25 kilómetros de cola, en la carretera de Andalucía. Lo que indigna es que las fuerzas del orden tardaran 2 horas en llegar y que, como primera medida, con sus vehículos cortasen la vía

en sentido contrario, creando otro «tapón» de similares dimensiones.

● Hace tiempo que Vicky Masana alegraba el mundillo de los rallies, desde sus cargos de Relaciones Públicas y Publicidad. Ahora, acaba de ser fichada por Seat Sport para ocuparse de las Relaciones Públicas de las actividades deportivas. Gritemos con alborozo: «Masana, corpore sano».

● Se queja un lector gallego de que no hay en toda la provincia de Orense una sola estación de servicio con gasolina sin plomo. Eso ocurre precisamente en una de las provincias de mayor presencia de automóviles extranjeros, pero a los responsables de Campsa no les importa.



# MANO DURA

## La videocámara más resistente del mundo.

### Handycam SP5

La Handycam SP5 abre un nuevo camino en la utilización de las videocámaras. Un camino que hasta ahora nadie más ha podido recorrer. Entre golpes y polvo. Lluvia y barro. Hielo y nieve.

Con prestaciones tan sobresalientes como su Obturador Digital de velocidad variable que le va a permitir dominar el movimiento y la velocidad de las imágenes con absoluta claridad y nitidez. Un zoom de 6 aumentos para captar mejor cualquier objeto. O la posibilidad de realizar hasta dos sobreimpresiones distintas sobre sus escenas preferidas.

La SP5 desafía todos los terrenos. Una videocámara especialmente diseñada para grabar escenas inolvidables llenas de riesgo y emoción.

En su próxima aventura tenga mano dura. Tenga a mano una SP5 y... ¡Duro con ella!

**Solicite catálogo llamando gratuitamente al Teléfono:**

**900-38 88 88**



Video 8  
**SONY**  
UN MUNDO APASIONANTE

## MOTOR FORD DOHC

# UN APELLIDO CON NOBLEZA

Los Ford Sierra y Ford Scorpio impulsados por los DOHC, los motores más vanguardistas de la marca, ya están disponibles en el mercado español. Los precios de los nuevos modelos son casi idénticos a los mostrados por sus predecesores, los Sierra 2.0, Sierra 2.0 i y Scorpio 2.0 EFI. Los últimos Sierra y Scorpio con motores de cuatro cilindros y dos litros de cubaje incorporan, también, cajas de cambio nuevas, un manual de cinco marchas y otra automática de cuatro relaciones, con un diseño muy avanzado.

Los motores Ford DOHC, con un apellido ilustre que descubre los dos árboles de levas situados en la culata, sobre las válvulas, abren una etapa en el capítulo de motores de una marca siempre apegada a las soluciones más tradicionales. Los técnicos de Ford han trabajado a fondo en tres sentidos diferentes: economía de marcha, bajo nivel de emisiones contaminantes y ruido de funcionamiento reducido a la mínima expresión, tres factores que evidenciaban por sí solos, la veteranía de las mecánicas utilizadas hasta el momento por los Sierra y los Scorpio.

El resultado de esos trabajos se ha materializado en una gama de motores con cuatro cilindros, los DOHC, con

potencias comprendidas entre los 109 caballos de las versiones alimentadas por carburador, y los 125 caballos de las versiones alimentadas por inyección electrónica, valores que quedan en 105 y 120 caballos, respectivamente, en caso de utilizar el convertidor catalítico de tres vías impuesto por los países más severos en el capítulo de la contaminación.

Los motores DOHC son los primeros con doble árbol de levas en cabeza fabricados por la propia Ford, los Cosworth, los BDA, los Lotus Twin Cam y otros motores similares han sido siempre ensamblados por firmas ajenas a la marca; los DOHC hacen gala de un tamaño reducido a la mínima expresión, ya que tienen seis centímetros menos de longitud total que sus predecesores, y sólo son un poco más altos por causa de la nueva culata.

Los DOHC se distinguen no sólo por su estructura interna, con el diámetro de los cilindros igual a la carrera, una estructura «cuadrada», que augura unas respuestas enérgicas cuando el motor funciona a regímenes tranquilos, sino también por su estructura externa, muy resistente, calculada mediante ordenador.

Los consumos mostrados por los Sierra, y los Scorpio equipados con los

nuevos motores son unos diez por ciento inferiores a los conseguidos por esos mismos modelos con las mecánicas anteriores, las prestaciones son, por su parte, bastante más contundentes. Los Sierra 2.0 DOHC alimentados por un carburador Weber gastan 5,6 litros a los 100 kilómetros cuando ruedan a noventa por hora, 7,1 litros a 120 por hora y 9,5 litros en ciclo urbano, mientras que los Sierra DOHC 2.0 EFI, son motores alimentados por inyección electrónica mandada por el módulo de control EEC-IV, un módulo idéntico al utilizado por los motores Ford V-8 de Fórmula 1, se conforman con 5,8 litros a 90 por hora, 7,3 litros a 120 y 9,2 litros en ciclo urbano, siempre con la nueva caja de cambios manual de cinco marchas, la MT 75, una caja que se caracteriza por su marcha atrás sincronizada, por la precisión de su manejo y por su poco peso, ya que la carcasa del conjunto está realizada en aluminio.

Los Scorpio DOHC 2.0 i también consiguen valores muy interesantes, 6,2 litros a 90 por hora, 7,2 litros a 120 por hora y 9,8 litros en ciclo urbano cuando se utiliza la caja manual, valores que se convierten en 6,1, 7,6 y 10,6 litros, respectivamente, con la caja automática de cuatro relaciones. Las prestaciones han seguido el camino inverso, han crecido de forma notable; los Sierra y los Scorpio 2.0 i alcanzan los 195 km por hora de velocidad punta y aceleran de cero a cien en poco más de 11,3 segundos.

Los motores Ford DOHC son los primeros motores diseñados desde un punto de vista «ecológico», la preocupación de los técnicos por reducir la emisión de gases contaminantes se ha traducido en unos conductos de admi-

sión diferentes, que posibilitan una mezcla entre gasolina y aire muy homogénea, en unos escapes que evacuan más deprisa los gases quemados y unas cámaras de combustión dispuestas en la



El motor Ford DOHC llama la atención por su tamaño reducido. Es ágil, potente, económico y silencioso. Los técnicos de la marca han conseguido reducir los gastos de mantenimiento a la mínima expresión.

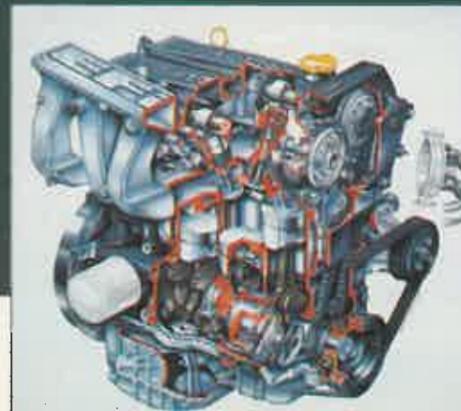
culata de forma simétrica, es decir, con la primera igual a la cuarta y la segunda igual a la tercera.

Los DOHC explotan al máximo la técnica de la «mezcla pobre», de una mezcla de aire y gasolina en la que se utiliza mucho más aire de lo previsto para conseguir una combustión «limpia» con residuos venenosos reducidos a la mínima expresión.

La mecánica DOHC responden al acelerador con energía, son más ágiles que sus predecesores y son al mismo tiempo, mucho más civilizados, ya que no vibran ni al ralentí.

La familia de motores DOHC crecerá pronto con la llegada de motores de 1,8 y 2,3 litros de cubaje así como con la entrada en escena de culatas con cuatro válvulas por cilindro; todo antes de 1991.

Angel Marco



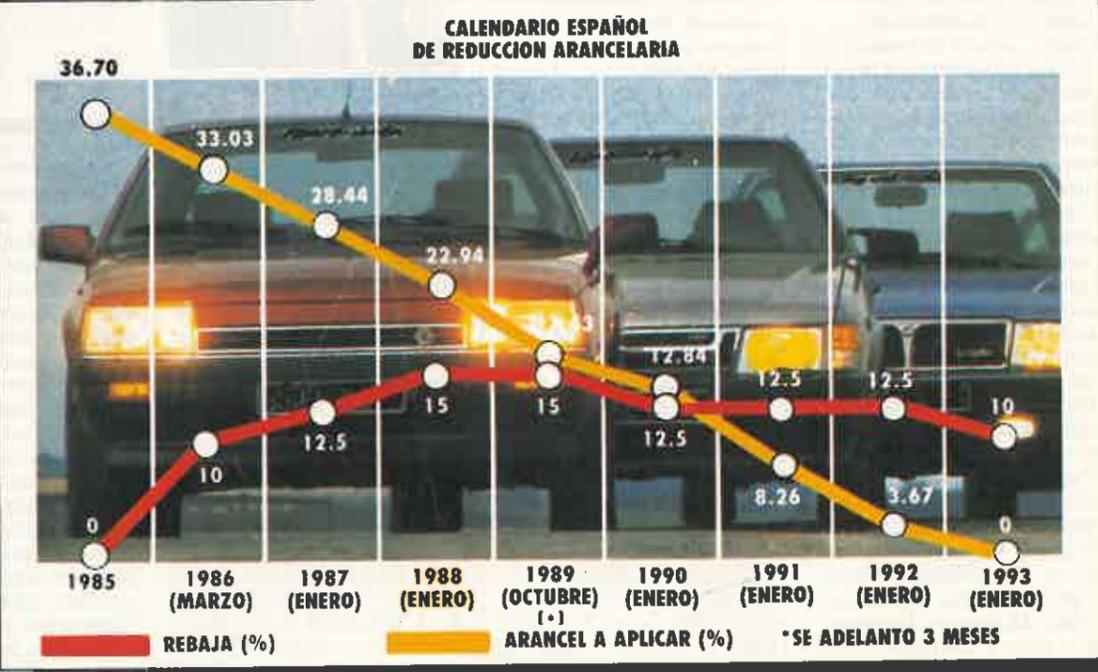
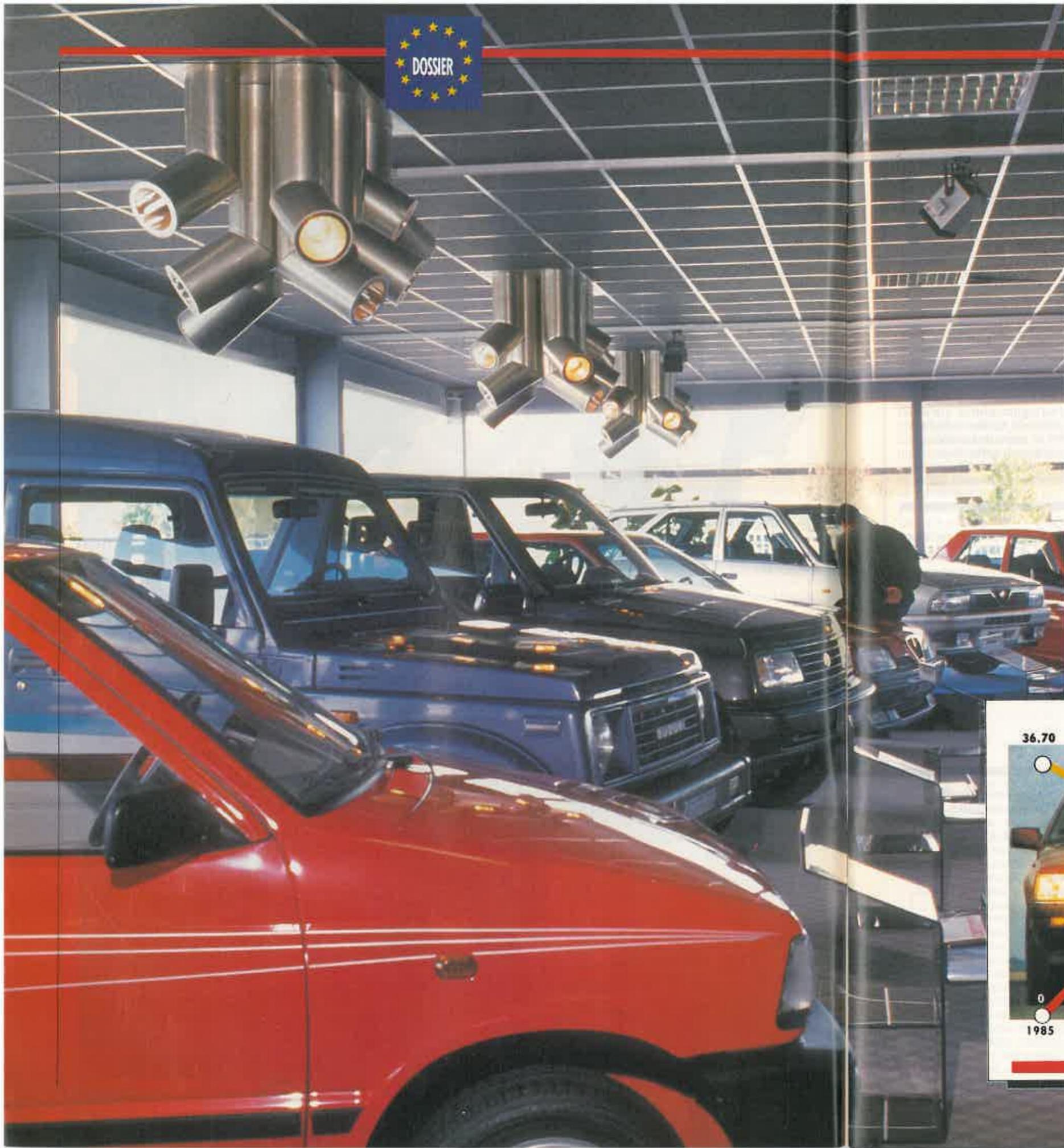
DOSSIER 92

# LOS COCHES, AL MISMO PRECIO

**L**A Europa de 1992 se presenta como un auténtico reto para la industria del automóvil. El Mercado Unico, la libertad sin fronteras, la competencia exterior, la pureza medioambiental son elementos que van a dar más de un quebradero de cabeza a los responsables de la fabricación de vehículos. Y en el centro de este vertiginoso carrusel, el consumidor europeo, que no atisba más que ventajas. El Mercado Unico, a priori, no es difícil alcanzarlo. Es ya vieja la tradición mercantil de Europa y la supresión de barreras intracomunitarias no tiene por qué presentar problemas. Otra cosa es el aspecto fiscal. Siempre se ha dicho que si hay algo capaz de abortar la idea de un ente supranacional en el Viejo Continente, ese algo

se llama armonización fiscal. Hay países en los que la voracidad de la hacienda pública es enorme. Un caso claro, España. Los primeros pasos en esta armonización fiscal fueron positivos. Se habla de establecer un IVA comunitario con dos bandas: una reducida del 4 al 9 por ciento y una normal del 14 al 20 por ciento, en la que se incluirían, cómo no, los automóviles. Los dientes se nos pusieron largos (recuérdese que España es el país que aplica un tipo de IVA más alto a los automóviles, el 33 por ciento) y la esperanza, poco después, se esfumó. La última propuesta comunitaria de adaptación es más dura, ya que pretende imponer un tipo normal del 15 por ciento, suprimiendo la horquilla

citada más arriba, al mismo tiempo que se mantiene la banda baja del 4-9 por ciento y sin establecer un máximo, de forma que los estados que lo deseen podrán mantener los elevados tipos actuales. Como en teoría se abre la puerta a una aberración comercial y para evitar distorsiones provocadas por los diferentes tipos de IVA en los estados miembros, el proyecto comunitario prevé tratamientos particulares para determinadas operaciones, entre las que figuran las ventas de automóviles, cuyo IVA deberá pagarse en el país importador. El aspecto más positivo para España de este acercamiento al Mercado Unico es el de desarme arancelario. Desde que nuestro país ingresara en la Comunidad Europea el



primero de enero de 1986, los aranceles a la importación de automóviles se han reducido la mitad. De aquí al próximo futuro restan tres rebajas del 12,5 por ciento cada una en enero de 1990, 1991 y 1992, para aplicar la última el primero de enero de 1993, un 10 por ciento, que dejará nuestro arancel reducido a cero. Un proceso de desarme que se notará en el precio final de los vehículos importados y que se reflejará en los de producción nacional si es que se quiere competir. Otro de los elementos distorsionadores de la Europa unida es la falta de una estrategia común de cara a mercados exteriores. Los responsables de los doce siguen manteniendo posiciones claramente divergentes en cuanto a la mayor o menor apertura del mercado o las medidas de actuación frente a la competencia de las marcas japonesas. Durante el pasado año, esos coches coparon el 11,5 por ciento del mercado europeo, porcentaje que supone un bocado de un millón y medio de vehículos. Los países que poseen una fuerte implantación de esta industria, es decir, Francia e Italia, a los que se ha unido tras su adhesión España, siguen pidiendo fuertes restricciones a la entrada de coches nipones. En el lado contrario se alinean otros países interesados en el libre comercio (Holanda, Bélgica, Dinamarca) o en los acuerdos suscritos con los japoneses, como el Reino Unido, muy favorecido últimamente por las inversiones multimillonarias en yenes. Las posiciones más duras piden la imposición de un límite anual de un millón de coches japoneses y que el grado de nacionalización de los vehículos de esas marcas aquí montados pasen del 60 al 80 por ciento. Esta última postura va dirigida desde Francia e Italia a la línea de flotación de la señora Thatcher —uno de los mandatarios

más reticentes a abandonar posiciones nacionales para llegar al Mercado Único—, que está saneando parte de su industria gracias a los acuerdos de colaboración suscritos con las firmas japonesas. Otra cosa son las concesiones en determinados temas. La Europa de los mercaderes es experta en ceder cuando es necesario para obtener logros en otros terrenos. Algo de esto ha habido cuando hace escasos días se aprobaba el adelanto en la implantación de duras medidas medioambientales que afectan de forma directa a los automóviles. Ya es conocido el pulso que se ha establecido en Europa entre varios países por el alcance de esas medidas, que desembocan en lo que se ha convenido en denominar «coche limpio». El resultado salió de la reunión del Consejo de Ministros de Medio Ambiente celebrado el pasado día 8 de junio en Luxemburgo, bajo la presidencia del titular español Javier Sáenz de Cosculluela: los coches de menos de 1.400 centímetros cúbicos deberán reducir los niveles de emisión a diecinueve gramos de monóxido de carbono y cinco gramos de hidrocarburos, implantando estas normas el 1 de julio de 1992 para los nuevos modelos y el 31 de diciembre de 1992 para todos los coches. Y aquí se abre otro elemento distorsionador del mercado: como los coches afectados suponen cerca del 60 por ciento del parque comunitario (el 73 por ciento en el caso español) y la presencia del catalizador los encarecerá en torno a un 10 por ciento, la Comunidad Europea permite incentivos fiscales nacionales, tal y como hace meses pretendió hacer Holanda, y que fue bloqueado por Bruselas. Una nueva batalla a librar en un proyecto, el Mercado Único, de cada día más difícil supervivencia.

## ESTRATEGIA DE LAS MARCAS

# LISTOS PARA EL MERCADO UNICO

El Mercado Único europeo no sólo va a consistir en un área sin fronteras comerciales y fiscales, sino que su proyección va más allá de los propios límites geográficos. Ello implica la adopción de una estrategia común especialmente industrial, para hacer frente a las competencias exteriores. Las empresas fabricantes de automóviles se están preparando, con dos

«ya que los incrementos del mercado, aunque modestos, se mantienen. Sólo cabría esperar un cambio cíclico en un año específico». En la misma línea se manifiesta Paolo Bernardelli, director general de la División Fiat-Lancia, del Grupo Fiat, quien afirma que «la demanda es aún elevada y no se prevé una caída sustancial, sobre todo porque los principales mercados europeos (RFA,



R. J. Eaton (GM Europa).

“El futuro está en coches de tecnología muy avanzada y precio asequible, unido a altos niveles de productividad y a un mayor control electrónico de los componentes”

objetivos en su punto de mira: el «daño» que puedan hacer los vehículos japoneses y la búsqueda de un medio ambiente más puro, lo que comporta un más avanzado desarrollo de tecnologías-punta. MOTOR 16 ha realizado una amplia encuesta entre los máximos responsables de las compañías que operan en Europa para conocer por dónde irá esta industria a corto y largo plazo y a qué desafíos se enfrenta. Para el presidente de General Motors Europa, R. J. Eaton, el futuro a corto plazo hay que afrontarlo con optimismo,

Francia, Reino Unido e Italia) son mercados de sustitución, mientras que otros como España y Portugal son mercados de crecimiento». En Rover tampoco se observan nubarrones y, según el presidente del grupo británico, Graham Day, «la buena salud del mercado europeo ha contribuido a esconder la sobreproducción de la industria. Este ciclo actual de demanda creciente ha durado más que ninguno, pero, no obstante, es prudente planificar con vistas a una reducción de la demanda». Similar respuesta se da en Ford



Graham Day (Grupo Rover).

“La armonización técnica y la política comercial exterior, principales problemas. Las reglas de aprobación de tipo técnico que permitan una especificación europea están a nuestro alcance”

Europa, donde la actual estrategia prevé la necesidad de adoptar medidas «si efectivamente, como han dicho algunos expertos, la crisis aparece en los primeros años de la próxima década». De cara a 1992, la necesidad de presentar una buena posición está



Paolo Bernardelli (Grupo Fiat).

“Es necesaria una estrategia común de los constructores europeos de cara a los fabricantes japoneses para lograr una reciprocidad efectiva en los intercambios”

empujando a estas marcas a preparar a marchas forzadas sus estrategias, tanto industriales como comerciales. Para Graham Day, del Grupo Rover, «1992 tendrá un efecto general sobre los negocios en Europa y la actividad industrial. De ahí que estemos definiendo esas

estrategias. La armonización técnica y legislativa y la política comercial exterior son los principales aspectos que nos preocupan. Las reglas de aprobación de tipo técnico que permitan una especificación europea en vez de especificaciones nacionales individuales están al alcance de nuestros dedos. Sólo unos pocos temas quedan por resolver». Para Day, «el acuerdo sobre emisiones y política comercial exterior es la mayor prueba para saber si 1992 funcionará positivamente para nuestra industria». Esta misma actitud ha sido

## CATALIZADORES PARA TODOS

La normativa que se va a aplicar en lo que se refiere a la emisión de gases de escape está apoyada en una evolución tecnológica que permita la reducción de dichas emisiones. Hoy, por hoy, el único sistema que se ha mostrado efectivo, es el famoso catalizador.

A grandes rasgos, el sistema se compone de una marmita de acero al cromo o al cromo níquel, que contiene unos elementos cerámicos, que forman una tupida malla, recubiertos de materiales nobles, que normalmente son platino, paladio y rodio. La misión de este elemento es realizar una reacción química de oxidación con los gases de escape, de forma que el monóxido de carbono, los hidrocarburos mal quemados y los óxidos de nitrógeno, son transformados en dióxido de carbono, vapor de agua y nitrógeno molecular. De esta forma, las emisiones nocivas se reducen en un

porcentaje que oscila entre el 85 y el 90 por ciento. No obstante, el tema no se reduce a la instalación del catalizador, puesto que para que éste funcione correctamente son necesarios otros elementos. Así pues, antes del catalizador hay que intercalar una sonda Lambda. Este elemento tiene como misión medir la cantidad de oxígeno que contienen los gases de escape antes de ser tratados por el catalizador. Esta sonda está conectada a un pequeño procesador que también controla el sistema de alimentación y que ajusta la mezcla gasolina/aire al nivel apropiado. Otra exigencia de los catalizadores es usar

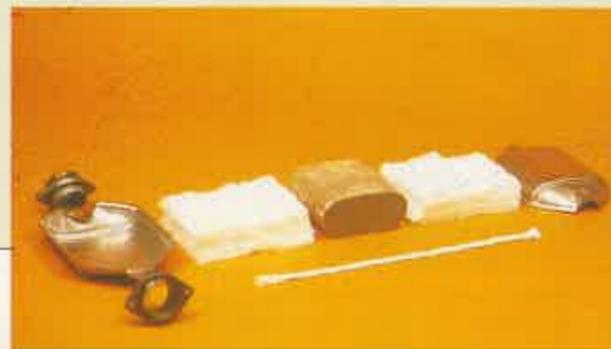
siempre gasolina sin plomo, pues de lo contrario, el catalizador quedaría inutilizado con el plomo. Otra de las imposiciones de este sistema es la utilización de una inyección electrónica que dosifique con precisión la mezcla, puesto que los carburadores más avanzados distan todavía mucho de los sistemas de inyección.

La utilización de los catalizadores implica un coste adicional en el vehículo, principalmente debido a la necesidad de sistema de inyección que suele ser bastante caro. Además, los coches con catalizador consumen algo más y necesitan unas pantallas térmicas sobre la marmita para evitar que el tremendo calor que se genera,

afecte al habitáculo. Otra limitación de este sistema reside en su utilización, puesto que la vida útil de la marmita se estima en unos 100.000 kilómetros.

Cuando se generalice el uso de catalizadores en toda Europa, es de suponer que aumentará el número de fabricantes, que ahora está limitado a tan sólo seis, con lo cual el precio de este elemento se reducirá sensiblemente.

Estas soluciones se puede decir que son intermedias, puesto que en particular para los coches de pequeña cilindrada esto supondría un encarecimiento importante. Son ya varios los fabricantes que anuncian importantes avances en lo que genéricamente se denomina «motor ecológico», es decir, un motor en el cual se reducen las emisiones nocivas en porcentajes semejantes a los del catalizador, pero sin tener que recurrir al catalizador, que supone un incremento en el precio y una reducción del rendimiento.





la adoptada por el Grupo Fiat ya que, según Bernardelli, la marca italiana «ha apostado decididamente por la automatización de su tecnología, lo que nos permite afrontar las variaciones del mercado en breve tiempo».

Para R. J. Eaton estas estrategias suponen para GM «la difusión de nuestras investigaciones por toda Europa, continuando con el lanzamiento de productos de la más alta tecnología y precios asequibles. Y ello unido a los altos niveles de productividad que ya estamos alcanzando».

Si a la hora de plantar cara al futuro, los fabricantes adoptan distintas posturas, que tienen mucho que ver con su tradición fabril o sus intereses mercantiles, la unanimidad es norma cuando se habla del enemigo común, la competencia de otras áreas

geográficas, especialmente la japonesa. Para el máximo responsable de GM Europa, la respuesta a ese desafío pasa por situar la competitividad de los costes a la altura de los japoneses y otras marcas no europeas. Bernardelli, por su parte, asegura que el Mercado Único se asocia a la invasión japonesa y que no es correcto hablar de intercambios como hacen los japoneses, si las exportaciones sólo se dirigen a Europa. «Habría que apostar —dice el ejecutivo de Fiat— por una reciprocidad efectiva en los intercambios y ello pasa por concluir una estrategia común de los constructores europeos.» En Ford Europa se resalta que la industria europea en su totalidad se encuentra inmersa en una importante fase de reestructuración «y quizás necesite una determinada protección en estos momentos».



Lindsey Halstead (Ford Europa).

“La industria europea del automóvil en su totalidad, se encuentra inmersa en plena fase de reestructuración y quizás necesita ser protegida en estos momentos”

Graham Day, de Rover, no se muestra tan pesimista. Para él, «la fuerza de la industria europea del automóvil es la especial combinación de prestaciones y refinamiento. Europa es un mercado fragmentado, con muchos más fabricantes que Japón

o Estados Unidos, y eso puede suponer ambas cosas, su fuerza o su debilidad. De ahí que Europa sea competitiva en todos los segmentos del mercado, lo que favorece el desarrollo de productos, tecnología y eficacia de fabricación y nuestra posición dentro de toda



# LOS COCHES DEL 92

**A**UNQUE parezca mentira, el año 1992 no va a significar un brusco o espectacular cambio en el panorama automovilístico. No habrá drásticas reducciones de precios, ni importaciones masivas de automóviles del Oriente, ni autopistas fastuosas que animen a conducir con seguridad... el año 92, al margen de algunos cambios de orden técnico o fiscal, que en poco afectarán a los automóviles, será un año más hacia el camino de perfeccionamiento en que todos los fabricantes se han enrolado. Habrá nuevos modelos, más perfectos, menos contaminantes, más seguros e incluso más baratos.

En España, si se cumplen las previsiones,

se alcanzarán 1.500.000 coches nuevos vendidos, con una penetración de los coches de importación cercana al 40 por ciento.

Evidentemente, hacer una prospectiva de los modelos de éxito en el 92 es una temeridad. De los coches actuales, son bastantes los que deben cambiarse; algunos antes incluso del 92. Es el caso del Renault 5, el Ford Escort-Orion, el Opel Kadett o el Opel Corta; otros, sin cambiar el modelo, sufrirán algunas modificaciones, como el Peugeot 309, el Citroën AX, el Renault 21 o el Seat Ibiza, citando sólo a España. En el 92, pues, convivirán los nuevos y los que por entonces aparezcan. Lo que es seguro es que habrá mucho donde elegir.

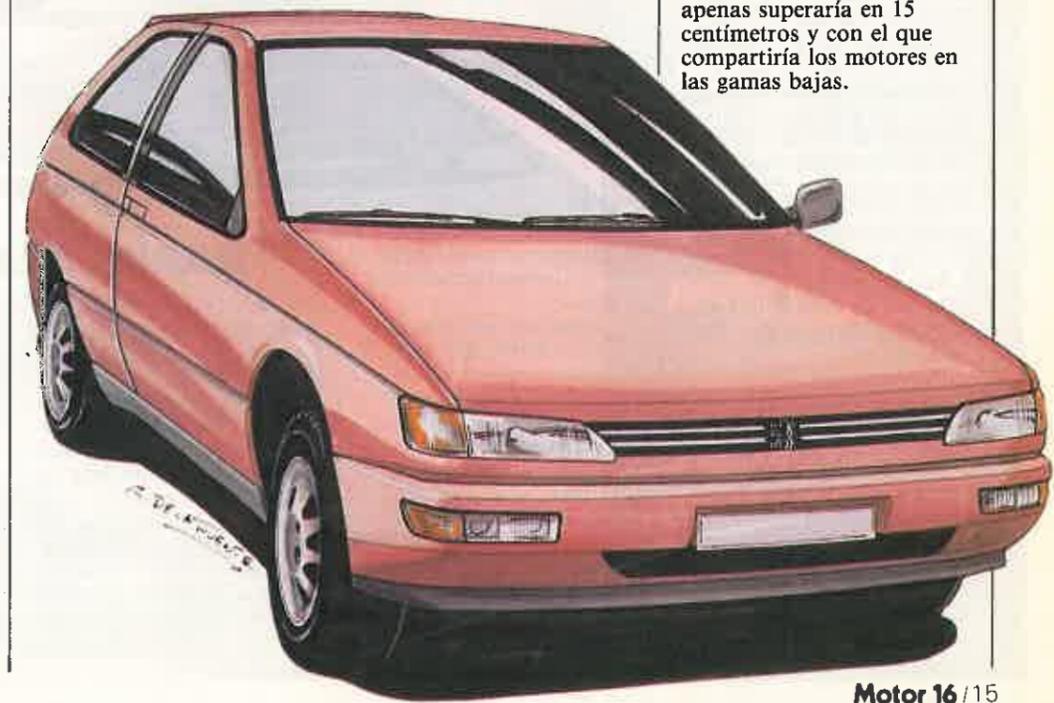


## PEUGEOT 105

El proyecto de un Peugeot por debajo del actual 205 tiene divididos a los responsables de Peugeot. Por un lado hay quien piensa que se puede competir con el Lancia Y-10, Innocenti, etc., siempre que se ofrezca un coche pequeño atractivo. Por el otro los que creen que no es razonable hacer

un coche más pequeño que el 205 si no se puede vender más barato. Las últimas decisiones sobre los catalizadores han detenido el proyecto, ya que la incorporación de un sistema de inyección y una sonda Lambda al motor TU encarecería el proyecto. El pequeño Peugeot, que si aparece lo hará en el 92, es un proyecto polivalente que contempla dos familias distintas de automóvil. De un lado, versiones baratas y rústicas para vender en

países de baja motorización, con procesos de producción muy sencillos, utilizando incluso mecánicas longitudinales. Por otro lado, para mercados más sofisticados, como los europeos, se convertiría en la versión lujosa del actual Citroën AX. Si el proyecto sale, obligaría a un cierto replanteamiento del 205, que tendría que crecer para no verse canibalizado por el más pequeño, al que apenas superaría en 15 centímetros y con el que compartiría los motores en las gamas bajas.



Motor 16 / 15



Conduzca a nuestro aire.

Este verano, instale un equipo de aire acondicionado **DIAVIA** en su automóvil. Los **DIAVIA** son los únicos que se acoplan a todas las marcas europeas. Tómese un respiro. Conduzca a nuestro aire. **PIDANOS MAS INFORMACION: DIAVIA AIRE, S.A. C/ Mar Tirreno, 33. San Fernando de Henares (MADRID). Tels.: 656 52 12-656 53 96. Fax: 676 32 28**



## CITROËN GX

Citroën es en la actualidad la única marca que no tiene un coche de la categoría «4 metros».

Para ello, Bertone está diseñando un atractivo modelo, sobre una plataforma totalmente nueva y que por ahora recibe el nombre de proyecto N-2, pero todo indica que su denominación será la de GX. La fecha de aparición será a finales del 91 y en su desarrollo intervienen todos los elementos del grupo PSA, ya que la base será la misma que utilizará un modelo Peugeot, que sustituirá al actual 309, hacia el año 93.

Para equipar este nuevo Citroën, la familia de los motores TU crece. Un motor 1.500 se añadirá a los actuales 1.360 y 1.124 que se utilizan en la categoría inferior de los coches de PSA (Peugeot 205 y Citroën AX). Este motor 1.500, con culata de 8 válvulas, rendirá 90 caballos y con una nueva culata de 16 válvulas alcanzará los 125 caballos. Es muy posible que la versión diesel del GX utilice también los motores TU y no los XU, que se destinarian al Peugeot. El GX recurrirá a las suspensiones hidráulicas típicas de Citroën, con sistemas de regulación semiautomáticos, basados en la experiencia del XM. También se plasmarán en el GX los últimos desarrollos en automatismos de transmisión desarrollados por ZF para el grupo francés.



## FORD SIERRA

Durante dos años, el Ford Sierra ha sido el coche más vendido en Europa, pero comienza ya a acusar el paso del tiempo y su relevo está próximo. Sin duda, el nuevo Sierra, que aparecerá a finales del 91,

constituirá el lanzamiento más complejo y caro de cuantos haya realizado Ford hasta la fecha. Los cambios serán también importantes. El primero es que por fin el Sierra se pasa a la tracción, tras la época Taunus-Sierra de la propulsión. Los motores irán transversales y serán totalmente nuevos, de la familia de los 4 cilindros



recientemente presentada en Barcelona, en el Salón, pero no necesariamente los mismos.

Un segundo aspecto es que el futuro Sierra será algo más grande que el actual. Tiene que competir con el Omega, ya que el nuevo Escort, que aparecerá en el 90, también habrá crecido y no debe haber «solapamiento» entre uno y otro. En su día, el futuro sustituto del Scorpio también crecerá. Tanto el Sierra como el Scorpio abandonan la teoría de que las grandes berlinas tienen

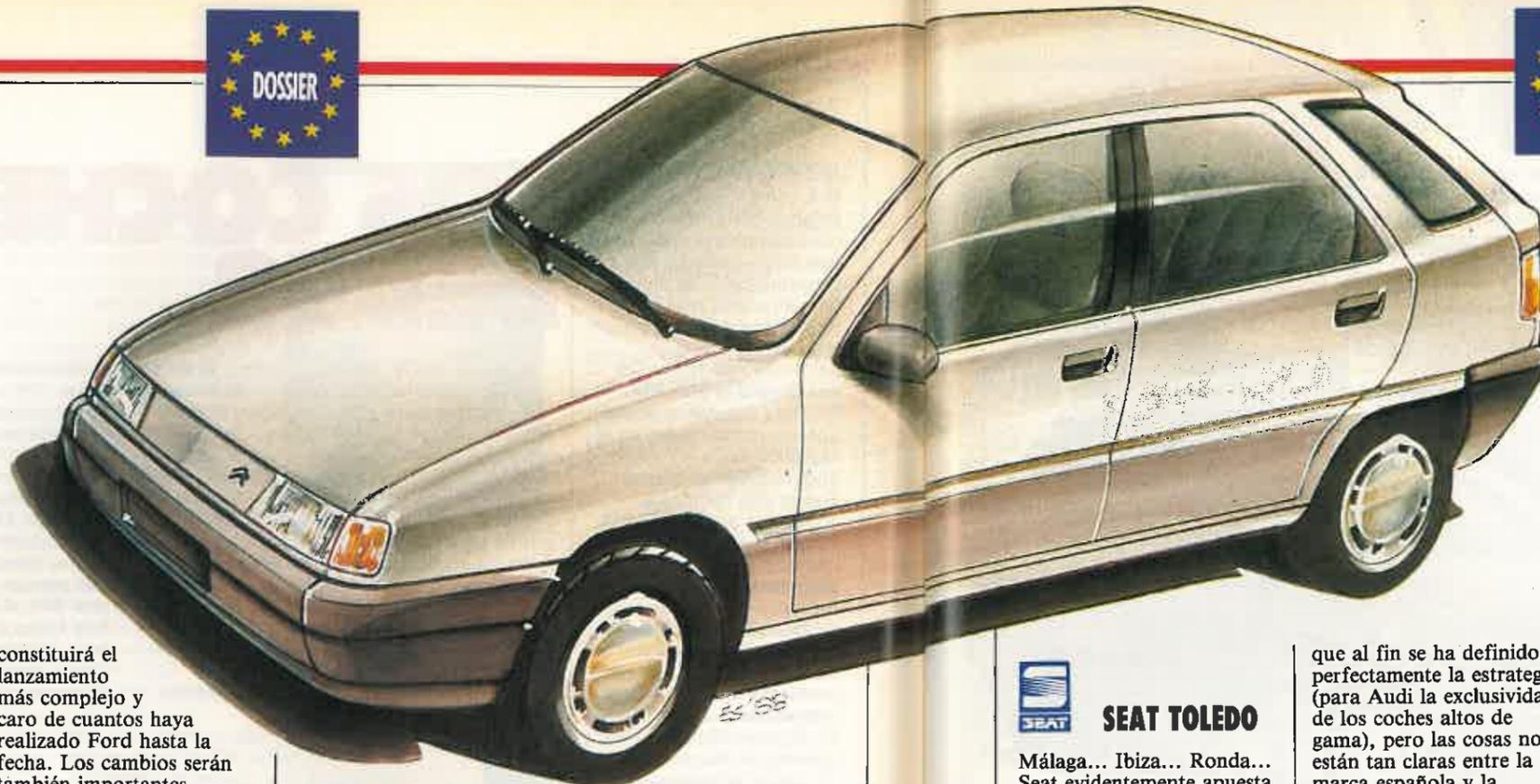
que tener portón posterior y dos volúmenes. El Ford Sierra también recurrirá a una carrocería tipo berlina, a la que lógicamente se añadirá una versión familiar y quién

sabe si una versión con portón posterior, y tipo coupé, sobre la que se podrán montar las versiones más potentes del modelo. Una tracción total también está prevista.

## SEGUNDA MANO EUROPEA

No es fácil que el actual mercado de segunda mano en España se mantenga durante los próximos años. En nuestro país, los coches usados son, por término medio, entre un 80 y un 120 por ciento más caros que los modelos equivalentes en Europa. Lo que ocurre es que si las tasaciones bajan drásticamente, el acceso al coche nuevo se va a ver seriamente dificultado, por

tanto, el cambio será bastante progresivo. Pero lo evidente es que los coches durarán menos tiempo en manos de su primer propietario. En Europa, la vida media en posesión del primer propietario es de menos de 3 años, mientras que en España supera los 5. Otro freno a la venta de coches es el altísimo precio del dinero a la hora de la financiación con intereses del 15 por ciento o más.



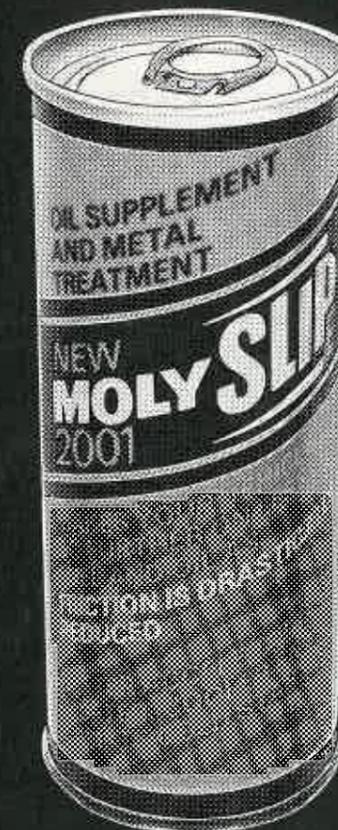
## SEAT TOLEDO

Málaga... Ibiza... Ronda... Seat evidentemente apuesta por los nombres españoles y no parece que vaya a romper la tradición con su nuevo modelo que aparecerá en el 92: «Toledo». La verdad es que este nombre no ha podido ser conformado toda vez que se ha utilizado con anterioridad por una marca americana. Se espera poder solucionar este pequeño problema y se siguen barajando otros, como Vigo y León. Lo cierto es que la sustitución del actual Málaga presenta algunos problemas entre Seat y Volkswagen. Problemas de definición de la gama y de adecuación de los medios técnicos con que cuenta el consorcio Volkswagen. Entre VW y Audi parece

que al fin se ha definido perfectamente la estrategia (para Audi la exclusividad de los coches altos de gama), pero las cosas no están tan claras entre la marca española y la alemana, toda vez que el Polo y el Jetta plantean algunos problemas. Porque lo que se pretende es que Seat sea la marca popular de VW, encargada de producir las versiones básicas. Hay que sustituir los Marbella-Ibiza-Málaga, procurando no incidir en los Polo-Golf-Jetta y eso no siempre es fácil. El Toledo será el primer Seat con motores VW. Recurrirá a los motores 1.300 y 1.800, hasta una potencia máxima de 90/100 caballos, dejando las versiones superiores para los germanos. El Toledo es un coche de formas mucho más redondeadas y busca, como el Passat, ofrecer una nueva imagen de robustez.



# ¡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

**PEUGEOT 309**

Pese a que acaba de recibir algunos retoques estéticos, el Peugeot 309 es el coche francés que más ha acusado la irrupción del Renault 19. Aunque su sustitución está prevista para el 93, es muy posible que se adelante al 92 y casi coincida con el lanzamiento de su «primo» el Citroën GX. El Peugeot, diseñado por Pininfarina, será ligeramente más corto que el Citroën; 15 centímetros menos. Si en el GX se ha buscado una habitabilidad excepcional y cierta ligereza de peso, en el Peugeot se pretende, por encima de todo, un coeficiente aerodinámico por debajo de 0,30, que es todo un reto para esta categoría de tipo medio. Y si el Citroën recurre a los motores TU, para el Peugeot se han preferido los motores XU y XUD, al menos en sus motorizaciones altas. Sólo una cuestión de logística obliga a esta distinción. Las suspensiones del Peugeot serán tradicionales, en la línea de las actuales del 309 y 205, que tan excelentes resultados están ofreciendo y que no tienen el coste a que obligan los sistemas hidráulicos del GX. La carrocería de Bertone aporta algunas soluciones

ingeniosas, como los cristales enrasados y los bajos faros, sólo posibles con sistemas de superficie compleja como los desarrollados por Valeo. Habrá también versiones de 5 y 3 puertas, esta última para los coches más deportivos entre los que no faltarán los GTi y GTi 16 válvulas.



**VW POLO**

El Seat Marbella dejará de producirse en España a finales de 1991. Hay que buscarle un sustituto y todo indica que el Polo, el más veterano coche fabricado por Volkswagen, será encargado de sustituirlo. Un nuevo Polo está siendo diseñado,

partiendo de la hipótesis de que puede servir de base a otro modelo Seat más básico y con menos equipamiento. El nuevo Polo sigue fiel a su carrocería de 3 puertas. En este sentido, la terquedad de los germanos se pone de manifiesto y no parece que pueda haber en



RFA por esa fecha. La duda estriba en la capacidad que tengan en VW para resolver los problemas que se plantean si no se recurre a una inyección. Parece ser que, de una parte, el motor 1.300 (que no el 1.000), podría ser modificado para no tener que recurrir a un

el futuro un Polo de 5 puertas, como tampoco parece que haya un Polo Classic de tres volúmenes, cuyo hueco en el mercado deberán cubrir las versiones baratas del Seat Toledo. El Polo '92 recurrirá a los archiconocidos motores de 1.000 y 1.300 centímetros cúbicos, a los que deben adaptarse los sistemas antipolución obligatorios en todos los coches de la

catalizador, siendo uno de los primeros motores «ecológicos» de pequeña cilindrada que aparezcan en el mercado. La experiencia obtenida con los compresores rotativos tipo «G» ha sido fundamental para estos logros, aunque luego no serán utilizados para la obtención de más potencia, sino de reducción de emisiones contaminantes. Esta será la gran novedad de los nuevos Polo, los primeros vehículos de serie que cumplan las severas especificaciones del 92.

Dossier elaborado por: J. M. Cernuda, V. Piccione y R. R. Sáez.

# 1 millón

**DYNOL**  
Super Multigrado 20W50

**DYNOL**

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

**Dynamic**  
AUTOMOCION  
E INDUSTRIA

*motores más sanos*

Poligono Industrial Santa Rita, s/n. 08755 CASTELLBISBAL (Barcelona).

OFERTA VALIDA DESDE  
EL 1 DE MAYO  
AL 31 DE JULIO DEL 89

## MICROBUSES PEGASO



### HECHOS A LO GRANDE

Cuando el problema es el transporte de un reducido número de pasajeros, Pegaso, líder en el mundo del transporte, tiene la solución. Microbuses Pegaso con todas las comodidades de un turismo. Motor turboalimentado de 2.4 l. y seis cilindros que permite óptimas velocidades aun en las peores condiciones de carretera. Frenos servo-



asistidos con doble circuito, siendo los delanteros de disco, con reajuste automático y regulación de frenada en función de la carga. Fáciles de conducir y supermaniobrables gracias a su dirección asistida. Así son los microbuses 100.40 y 100.40 L de Pegaso. Vehículos de 14 plazas más conductor, carrozados por Pegaso, auténticos salones rodantes con aire acondicionado de serie con difusores individuales, asientos traseros abatibles (2+2) que permiten gran capacidad

de bodega (en el 100.40 L), etc. Vehículos aptos para el transporte escolar, con la seguridad de su puerta eléctrica. Así son los microbuses 100.56 que Pegaso comercializa en versión chasis-frontis, para que usted lo carroce de la manera que quiera, y con un peso máximo autorizado de 5.650 Kg. Elegir Microbuses Pegaso es una cuestión de espacio. Están hechos a lo grande.



Símbolo del transporte.

## Mercado

## ESTADÍSTICA

### SUBEN LAS VENTAS

La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC) acaba de hacer públicos los datos de ventas (matriculaciones) en el pasado mes de mayo. El cambio de sistema en la recogida de datos y la variación en los criterios, hacen que en este año 89 sea verdaderamente difícil cotejar las cifras. Por si fuera poco, los datos ofrecidos por ANFAC no pueden sumarse a los elaborados por Aniacam (Asociación de Importadores), por lo que, en esta lista, faltan modelos como el Fiat Uno, el Fiat Tipo o el Alfa 33, por citar tres ejemplos. Una lástima, pues, que exista en estos tres meses esta confusión en la estadística oficial, justificada en parte por la necesidad de buscar mejoras en la elaboración. Esperemos que esta si-

tuación transitoria dure lo menos posible.

En los datos disponibles, destaca este «ranking» de ventas en mayo. La segunda columna recoge las ventas acumuladas. Sorpresa (relativa) por el retorno del Kadett a la primera posición. El Opel había sido muy directamente «atacado» por el Renault 19 y el Chama, aunque este último aún no aparece reflejado en mayo. El nuevo Ford Fiesta vuelve a las primerísimas posiciones que ocupara antaño y se proclama, en su primer mes de ventas, vencedor en la batalla entre los pequeños. El nuevo Fiesta se ha vendido más que el Renault 5, el Citroën AX, el Opel Corsa, el Seat Ibiza y el Peugeot 205, que forman un bloque compacto, justo por delante del Volkswagen Golf, que sigue siendo uno de los coches «sensación» del 89. Es el importado más vendido y hay que tener presente que la mayoría de sus ventas corresponden a las versiones GTI, de elevado precio. Es por tanto un innegable éxito comercial y un cuestionable éxito económico.

El Ford Escort completa los 10 primeros, pero hay que considerar que la suma del Escort y el Orion significa nada menos que el liderazgo absoluto nacional y, al fin y al cabo, si el Kadett o el R-19 su-



En su primer mes de ventas, el nuevo Ford Fiesta se ha proclamado líder entre los coches pequeños.

man sus versiones de 2 y 3 volúmenes, lo mismo debe hacerse con Ford.

Señalar por último que la cifra total adelantada por ANFAC para el mes de mayo es de 99.602 automóviles, lo que significa un incremento sobre el mismo mes del año anterior del 2,15 por ciento. En los cinco primeros meses del 89 se han vendido casi medio millón de coches (484.312 unidades) lo que representa un incremento del 10,2 por ciento. De este casi medio millón, 120.000 corresponden a coches de importación, lo que significa el 25 por ciento, cifra algo más baja que la del pasado año.

J. M. C.

#### RANKING

		Mayo	Acumulados
1.º	Opel Kadett	6.912	32.218
2.º	Renault 19	6.609	37.858
3.º	Ford Fiesta	6.261	21.755
4.º	Renault 5	5.731	31.028
5.º	Citroën AX	5.102	26.041
6.º	Opel Corsa	5.052	23.147
7.º	Seat Ibiza	4.709	24.297
8.º	Peugeot 205	4.377	23.554
9.º	VW Golf	3.810	18.456
10.º	Ford Escort	3.701	17.419
11.º	Renault 21	3.504	15.847
12.º	Ford Orion	3.488	17.230
13.º	VW Polo	3.056	12.029
14.º	Peugeot 309	2.864	15.436
15.º	Peugeot 405	2.780	14.178
16.º	Citroën BX	2.219	11.576
17.º	Seat Marbella	2.109	9.723
18.º	Ford Sierra	1.427	8.942
19.º	Seat Málaga	1.330	8.068
20.º	VW Passat	1.249	5.793



El Kadett vuelve a liderar las ventas, tras unos meses en que lo había superado el Renault 19.

COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90

y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. Opciones: En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. Precio final: En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 673 52 00.

Table listing Alfa Romeo models like Sprint 1.7 Q.V., Alfa 33 1.3 SP, Alfa 33 1.5 SP, etc., with their specifications and prices.

OPCIONES: Limpiaaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V.: 10.000 ptas. Anticollis: 75 2.0 TS, 3.0 América: 250.000 ptas. 164 2.0 TS: 280.000 ptas. Techo corredizo: 75, 2.0 TS, 3.0 América: 98.000 ptas. 164 (2.0 T.S., 3.0 V6): 180.000 ptas. Aire acondicionado: Gama 33: 190.000 ptas. Alfa 75 1.6, Alfa 75 TD, Alfa 75 3.0 y Spider: 225.000 ptas. Climatización automática: Alfa 164 2.0 TS: 290.000 ptas. Asiento anterior mando eléctrico: Alfa 164 2.0 TS: 170.000 ptas. Lavafaros: Alfa 164 2.0 TS y 3.0, 45.000 ptas. Parabrisas tintado + Parasol posterior: Alfa 164 2.0 TS y 3.0, 18.000 ptas. Espejos retrovisores exteriores calefactables + Asiento posterior, saco SKI + Apoyabrazos central anterior: Alfa 164 2.0 TS: 40.000 ptas. 6 altavoces + Antena eléctrica: Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 40.000 ptas. Servodirección: Alfa 75 1.6, 1.8, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 105.000 ptas. Pintura metalizada: Gama 75: 63.175 ptas. Gama 33: 35.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS: 80.000 ptas. Llantas de aleación: Alfa 75 1.6, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 80.000 ptas. Spider 2.0 FL: 65.000 ptas. Gama 33: 65.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 110.000 ptas. Tapicería de piel: Spider 2.0 Q.V.: 103.700 ptas. Alfa 75 3.0 América: 225.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 300.000 ptas. Elevavanas delanteras: Gama 33: 25.000 ptas. Elevavanas trasero: 25.000 ptas. PRECIOS CON IVA INCLUIDO.

ARO

Remark. Tel.: (93) 688 37 12.

Table listing Aro models like Aro 10 techo lana, Aro 10 techo duro, Aro 10 D, etc., with their specifications and prices.

AUDI

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

Table listing Audi models like Audi 80, Audi 90, Audi 100, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

AUSTIN

Austin Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Table listing Austin models like Mini Motor, Metro Red Hot, Metro Jet Black, etc., with their specifications and prices.

OPCIONES: Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325xi, 325ci: 119.300 ptas. Diferencial autoblocante 26%: Toda la serie 3, excepto 325xi, M3, 325i: 97.757 ptas. Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6: 103.910 ptas. ABS: 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324i: 412.400 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 ptas. Servotrueno: 520i, 730i, 736i, 736i: 49.220 ptas. Volante deportivo M-Technic: Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324td: 41.872. 530i, 535i, 635CSI: 8.000 ptas. Volante deportivo de piel: Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. Control automático nivel eje trasero: Serie 5 y 730i, 735i: 174.494 ptas. Control electrónico de la suspensión: M3: 395.815 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 324td: 55.373 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325xi, 324td: 23.414 ptas. Suspensión para arrastre de remolque: 635CSI: 10.084 ptas. Enganche de remolque: 635CSI: 103.910 ptas. Serie 7: 131.595 ptas. Airbag: 635CSI: 264.219 ptas. M-6: 256.187 ptas. 530i, 535i: 285.241 ptas. Toda la serie 3 y 5, excepto 630i y 635i: 319.900 ptas. 730i: 319.900 ptas. Serie 7, excepto 730i: 295.153 ptas. Neumáticos de

AUDI

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

Table listing Audi models like Audi 80, Audi 90, Audi 100, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 540 60 01.

Table listing BMW models like BMW 318i, BMW 318i, BMW 318i, etc., with their specifications and prices.

OPCIONES: Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325xi, 325ci: 119.300 ptas. Diferencial autoblocante 26%: Toda la serie 3, excepto 325xi, M3, 325i: 97.757 ptas. Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6: 103.910 ptas. ABS: 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324i: 412.400 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 ptas. Servotrueno: 520i, 730i, 736i, 736i: 49.220 ptas. Volante deportivo M-Technic: Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324td: 41.872. 530i, 535i, 635CSI: 8.000 ptas. Volante deportivo de piel: Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. Control automático nivel eje trasero: Serie 5 y 730i, 735i: 174.494 ptas. Control electrónico de la suspensión: M3: 395.815 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 324td: 55.373 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325xi, 324td: 23.414 ptas. Suspensión para arrastre de remolque: 635CSI: 10.084 ptas. Enganche de remolque: 635CSI: 103.910 ptas. Serie 7: 131.595 ptas. Airbag: 635CSI: 264.219 ptas. M-6: 256.187 ptas. 530i, 535i: 285.241 ptas. Toda la serie 3 y 5, excepto 630i y 635i: 319.900 ptas. 730i: 319.900 ptas. Serie 7, excepto 730i: 295.153 ptas. Neumáticos de

CITROEN

Citroën Hispania, S.A. Tel.: (91) 535 11 00.

Table listing Citroën models like Citroën 2 CV, Citroën AX, Citroën BX, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

DAIHATSU

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

Table listing Daihatsu models like Daihatsu Rocky, Daihatsu Rocky, Daihatsu Rocky, etc., with their specifications and prices.

FERRARI

Ferrari Import Española. Tel.: (91) 456 75 64.

Table listing Ferrari models like Ferrari 328 GTB, Ferrari 328 GTS, Ferrari Mondial, etc., with their specifications and prices.

FIAT

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

Table listing Fiat models like Fiat Uno, Fiat Ritmo, Fiat Regata, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo l/100 km, Precio total ptas.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

FORD

Ford España, S.A. Tel.: (91) 571 14 44.

Table listing Ford models like Ford Fiesta, Ford Escort, Ford Orion, etc., with their specifications and prices.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción.

Advertisement for 'Rapidez' featuring Citibank España logo and text: 'FINANCIACION DE COCHES CITIBANK ESPAÑA. Infórmese directamente en su concesionario.'

# Mercado

tas: 28.000 ptas. Scorpio: CL: 35.000 ptas. **Transmisión automática:** Fiesta CTX: 115.000 ptas. Escort Ghia 1.6 y Orion Ghia 1.6: 169.000 ptas. Sierra Ghia 2.0i: 93.000 ptas. Scorpio CL y Ghia: 176.000 ptas. **Luneta trasera térmica:** Fiesta C: 13.000 ptas. **Radio-cassette EBRT 32 PS:** Fiesta Ghia, Escort CL, Ghia, RS, XR3i, Cabrio, Country, Orion CL y Ghia: 90.000 ptas. Sierra (todas las versiones, excepto GT): 117.000 ptas. Scorpio CL y GL: 125.000 ptas. **Radio EP 32 S:** Fiesta Van, Super C, Super Sport y Ghia, Escort (todas las versiones, excepto GT), Orion CL y Ghia. Sierra (todas las versiones, excepto GT): 42.000 ptas. **Mampara protección conductor:** Fiesta Van: 17.000 ptas. Escort Van: 12.000 ptas. **Techo solar:** Fiesta (todas las versiones, excepto Van, C, Super CL): 50.000 ptas. Scorpio (todas las versiones) y Orion (todas las versiones): 62.000 ptas. Sierra CL, GL (de serie 2.0i Fam) y S: 77.000 ptas. Scorpio: 95.000 ptas. **Techo solar apertura eléctrica:** Scorpio Ghia: 149.000 ptas. **Cinturones de seguridad traseros inercia y centro estático:** Fiesta (todas las versiones): 25.000 ptas. **Cinturones de seguridad traseros:** Scorpio CL, GL y Ghia: 29.000 ptas. **Luz antiniebla trasera:** Fiesta (todas las versiones, excepto XR 2 y Super Sport): 7.000 ptas. **Pintura metalizada Fiesta (todas las versiones):** 18.000 ptas. Escort (todas las versiones, excepto Van): 22.000 ptas. Orion (todas las versiones): 22.000 ptas. Sierra (todas las versiones, excepto Cosworth): 41.000 ptas. Scorpio CL, GL y Ghia: 61.000 ptas. **Sistema antibloqueo de frenos:** Escort XR 3i, Cabrio, Country y Orion (todas las versiones): 94.000 ptas. **Frenos ABS:** Sierra (todas las versiones, excepto Cosworth): 293.000 ptas. **Alentados delanteros Recaro:** Escort RS: 24.000 ptas. **Elevavolantes eléctricos:** Escort XR 3i y RS: 51.000 ptas. **Elevavolantes eléctricos traseros:** Scorpio CL: 59.000 ptas. **Desahielo parabrisas:** Escort Ghia, RS, XR 3i y Cabrio, Orion Ghia: 25.000 ptas. **Espejos retrovisores térmicos:** Escort Ghia, RS, XR 3i y Cabrio, Orion Ghia: 21.000 ptas. **Antena en luneta térmica:** Escort Ghia, XR 3i y Country, Orion Ghia: 9.000 ptas. **Cerradura centralizada:** Escort XR 3i y RS: 22.000 ptas. **Llantas de aleación 14" x 6":** Escort XR 3i y Cabrio XR 3i: 59.000 ptas. **Llantas de aleación:** Orion Ghia 1.6i: 59.000 ptas. **Llantas de aleación 5.5" x 14":** Sierra XR4 x 4: 28.000 ptas. **Lavafaros:** Sierra Ghia, 4 x 4 Fam., S y XR 4 x 4: 28.000 ptas. **Asiento conductor regulable en altura:** Sierra CL, GT y GL: 10.000 ptas. **Amortiguador trasero autoajustable:** 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 antirobo:** Scorpio CL, GL, Ghia: 24.000 ptas. **Retrorvisor derecho control remoto:** Scorpio CL: 10.000 ptas. **Retrorvisor derecho o izquierdo eléctrico antivaho:** Scorpio GL: 30.000 ptas. **Dirección asistida:** Scorpio CL, GL, 2.0 y EFI: 108.000 ptas. **Dirección autoblocante:** Scorpio GL y Ghia: 95.000 ptas. **Mando de radio compartimento trasero:** Scorpio GL y Ghia: 52.000 ptas. **Malla retención equipaje:** Scorpio Ghia: 18.000 ptas. **Ordenador de consumo:** GL, Ghia: 69.000 ptas. **Control de velocidad de cruce:** Scorpio GL, Ghia: 86.000 ptas. **Tapicería de cuero:** Scorpio Ghia: 388.000 ptas.

**OPCIONES:** 3.6 Berlina: 125.000 ptas. **Llantas de aleación:** 3.6 Berlina: 165.000 ptas. **Diferencial autoblocante:** 3.6 Berlina: 46.000 ptas. **Techo corredizo:** 3.6 Berlina, Sovereign V-12 Se-  
lón: 166.317 ptas. **Nivelador de suspensión:** 3.6 Berlina: 120.000 ptas. **Tapicería no standard:** 3.6 Berlina, Sovereign V-12: 90.930 ptas. **XJS 3.6 Coupé:** 100.300 ptas. **Caja automática:** XJS 3.6 Coupé: 270.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total
--------	-----------------	-------------	--------------	----------------------	--------------

## LADA

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

**VAZ 2104** ..... 1.294 63 148 7,8 11,24 920.194  
**VAZ 2105** ..... 1.294 63 148 7,8 11,24 882.138  
**VAZ 2107** ..... 1.452 77 162 10,6 13,64 932.800  
**Senna (2108)** ..... 1.288 66 150 8,2 11,42 1.008.722  
**Niva TP** ..... 1.599 78 127 11,5 14,48 1.351.526

**OPCIONES:** 71.874 ptas. **Juego de moliduras:** 3.876 ptas. **Tejón 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.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total	
Y-10 Fire	993	45	148	6,0	9,97	1.059.509
Y-10 LX	1.108	57	151	6,1	9,46	1.220.489
Y-10 GT	1.301	78	175	7,2	10,56	1.405.369
Y-10 Fie	993	45	148	6,0	9,46	1.028.919
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,30	1.608.259
Delta 1.6 IE	1.585	108	187	8,1	13,52	1.859.109
Delta HF Turbo IE	1.585	140	204	9,6	15,08	2.294.574
Delta HF Integrada	1.585	108	187	8,1	13,52	1.734.174
Prisma 1.5 LX	1.498	90	180	7,8	12,24	1.819.209
Prisma Veneto	1.498	90	180	7,8	12,24	1.832.339
Prisma Symbol	1.585	108	185	7,8	12,26	2.167.699
Prisma Turbo Diesel	1.523	80	175	7,8	9,15	2.284.759
Thema 2.0 IE	1.995	120	185	8,5	13,16	3.339.004
Thema 2.0 IE NV	1.995	120	185	8,5	13,16	3.380.234
Thema IE Turbo NV	1.995	165	225	9,4	13,83	4.470.004
Thema 2.0 IE Turbo	1.995	165	219	11,2	16,28	3.935.884
Thema V4	2.849	190	208	12,3	16,19	4.072.133
Thema 4.3i	2.977	215	226	13,3	18,05	7.889.893
Thema Turbo Diesel	2.499	118	186	7,4	10,44	3.914.504
Thema SW IE Turbo	1.995	165	210	11,3	16,28	4.779.164
Thema SW Turbo DS	2.446	100	186	7,9	10,44	4.385.719

**OPCIONES:** Asiento posterior partido: Y-10 Fie, Y-10 Fire: 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 abrillado:** Y-10 Fie, Y-10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 89.160 ptas. **Techo abrillado eléctrico:** Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad posteriores:** Y-10 Fire: 18.098. **Check Control, Vacuómetro, Cuantarrrevoluciones y manómetro de aceite:** Y-10 Fire: 29.925 ptas. **Pintura Metalizada:** Y-10 Fire: 18.600 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.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. **Tap Myster y Ckeck Control:** Delta 1.600 i.e.: 39.750 ptas. **Cortina Parasol + Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 22.610 ptas. Trip Computer: Prisma 1.5 LX: 23.940 ptas. **Alzacrystalos eléctricos 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 abrillado eléctrico:** Thema 8.3i: 133.000 ptas. **Red:** Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portabjeto:** Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.280 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

## LOTUS

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

**Lotus Excel** ..... 2.172 162 217 11,4 15,31 7.689.787  
**Lotus Spirit HC** ..... 2.172 162 217 11,7 15,12 8.301.109  
**Lotus Spirit Turb.** ..... 2.174 210 266 14,9 19,02 10.038.634

**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: 500.000 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) 583 60 01.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total	
22P	2.491	185	213	12,3	17,76	4.788.342
25 ES	2.491	200	215	12,3	17,31	6.657.213
45 4P	2.491	200	215	12,3	17,31	6.094.342
Royale	4.630	280	240	13,6	18,29	16.038.126
221	1.996	220	214	11,7	16,89	7.021.124
421	1.996	220	214	11,7	16,89	7.630.894
Spider	1.996	220	214	11,7	16,89	7.789.330
401	2.780	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: 220.000 ptas. **Techo Corredizo eléctrico:** 420/422: 260.000 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

## MAZDA

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total	
Mazda 323 4WD	1.997	150	198	10,8	14,86	3.556.612
Mazda RX7	2.676	150	214	13,7	17,23	4.570.282
Mazda RX7 2.0i	1.998	148	191	10,0	14,19	3.870.460
Mazda RX7 2.0i 16V	1.998	148	191	10,0	14,60	3.732.889
Mazda RX7 Coupé	1.998	148	206	11,5	15,38	3.911.585
Mazda RX7 3.0	2.984	200	216	13,0	16,49	5.930.766

**OPCIONES:** Aire acondicionado: RX7: 248.720 ptas. 626 2.0 GTI Hatchback: 195.000 ptas. 626 coupé 2.0 16V: 228.490 ptas. 323 4WD: 215.354 ptas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

## MERCEDES BENZ

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total	
190	1.997	105	175	8,4	13,01	3.501.984
190 E	1.997	122	185	9,5	13,90	3.730.574
190 E 2.3	2.299	136	203	7,3	12,27	4.174.734
190 E 2.6	2.299	165	218	11,5	16,50	4.955.344
190 E 2.5 16	2.500	204	235	10,8	15,98	7.088.104
190 D	1.997	72	164	7,3	10,19	3.549.910
190 D 2.5	2.497	90	177	8,4	9,37	3.892.759
190 D 2.5 16	2.497	122	192	8,0	8,46	4.773.234
200	1.997	109	187	9,6	13,60	4.127.300
200 E	1.997	122	195	9,5	13,90	4.389.004
200 T	1.997	109	188	10,2	14,34	4.683.240
200 TE	1.997	122	195	9,5	13,90	4.954.194
200 E*	2.299	136	203	9,8	14,12	5.629.515
200 TE*	2.299	136	203	9,8	14,12	5.142.314
200 CE	2.299	136	203	10,3	14,49	5.826.115
200 CE*	2.299	136	203	10,3	14,49	6.072.244
200 E 4 Matic	2.500	200	218	11,1	15,80	5.345.674
200 E 4 Matic*	2.500	200	218	11,1	15,80	6.092.724
200 E 4 Matic*	2.982	190	210	11,2	15,38	6.776.104
200 E 4 Matic*	2.982	190	210	11,2	15,38	7.389.304
200 TE	2.982	190	210	11,2	15,38	6.359.004
200 TE 4 Matic	2.982	190	210	11,2	15,38	7.810.864
200 D	1.997	72	160	7,6	8,97	4.116.461
200 TD	1.997	72	160	7,6	8,97	4.580.360
200 TD*	2.986	109	182	8,6	9,92	5.991.469
200 TD Turbo	2.986	147	196	9,6	14,12	6.885.469
200 TD Turbo 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	7.355.404
230 D*	2.497	90	178	7,7	9,21	4.589.460
230 D Turbo	2.497	128	—	—	14,12	5.735.564
230 TD	2.497	90	178	7,7	9,21	5.201.120
300 D*	2.986	109	182	8,6	9,92	6.005.959
300 D Turbo	2.986	147	196	9,6	14,12	6.624.504
300 D 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	6.338.629
300 D Turbo 4 Matic	2.986	147	196	9,6	14,12	7.355.404
300 SE	2.982	136	203	11,9	15,90	6.925.194
300 SEL	2.982	136	203	12,1	16,04	7.339.594
400 SE	4.195	218	219	15,0	17,65	8.276.190
400 SEL	4.195	218	219	15,2	18,00	8.852.190
600 SE	4.973	245	230	11,4	16,67	8.533.210
600 SEL	4.973	245	230	11,4	16,67	9.178.430
600 SE*	5.597	300	250	15,1	19,16	13.141.330
600 SEL*	5.597	300	250	15,1	19,16	13.729.665
600 SEC*	4.195	218	219	15,2	18,00	11.033.280
600 SEC	4.973	245	230	11,4	16,67	11.694.230
600 SEC*	5.597	300	250	15,1	19,16	15.200.945
300 SL	2.982	136	203	12,1	16,04	8.269.003
420 SL	4.195	218	219	15,2	18,00	10.024.529
600 SL	4.973	245	230	11,5	16,74	11.943.719
200 GD W 400	2.389	72	115	13,4	13,10	6.112.720
230 GE W 400	2.239	125	143	16,2	19,24	6.971.994
300 GD W 400	2.986	130	137	13,67	16,67	6.657.278
200 GE W 400	2.746	155	155	15,5	22,84	7.158.463

**OPCIONES:** Pintura Metalizada: 190D 2.5, 190D 2.5 Turbo, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6: 142.310 ptas. 200, 200E, 230E, 260E, 300 E, 260E 4 Matic, 300E 4 Matic, 230CE, 300CE, 420SEC, 500SEC, 300SL, 420SL, 200D, 250D Turbo, 300D, 300D Turbo,

## HONDA

**Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Costo/100 km	Precio total	
Honda Accord EX	1.996	106	194	9,2	13,15	3.227.188





# Mercado

## MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
<b>APRILIA</b>			<b>GARELLI</b>			<b>KTM</b>			<b>PEUGEOT</b>		
45-1 Replica	124	324.000	Torneo 125	49	113.341	80 Mini	76,7	358.500*	Vogon 100	100	85.749
Turismo 125	124	328.900	Torneo 150	49	147.277	80 Super Mini	76,7	378.500*	Vogon 125	125	95.271
Raf. Race	124	344.000	Torneo 200	49	178.500	90 MC	76,7	407.300*	Vogon 150	150	108.417
<b>BENELLI</b>			<b>HARLEY-DAVISON</b>			<b>LAMBRETTA</b>			<b>RIEJU</b>		
125 S	124,6	341.111	XLH Sportster 883	883	1.190.477	200	198	243.250	Sprint II	49,6	106.844
300 SMT	300	812.200	XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.901	300	300	343.073	Sprint AE	49,6	126.556
300 SMT	300	1.200.340	XLH Sportster 1.500	1.199	1.918.026	<b>MEGATECNO</b>			RV 50	49,6	168.400
<b>BETA</b>			<b>HONDA</b>			<b>MERLIN</b>			RV 80	49,6	177.400
TR-4 50	49	136.000*	PAZ 50	49	157.900	DS-21*	47,6	187.600	RV 90	49,6	181.400
TR-24 50	49	276.000*	SH 75	74	240.000	DS-27*	47,6	207.200	RV 100	49,6	198.500
TR-34	70	285.500*	NSR 75	74	299.000	DS-30 PUS E-1*	47,6	227.200	RV 125	125	219.500
<b>BIMOTA</b>			<b>BMW</b>			<b>MONTESA</b>			RV 150	150	249.500
DB 1 Street	748	2.190.500	R-65	650	1.015.223	Cota 125	124,9	334.320	RV 175	175	269.500
DB 1 S	748	2.251.500	R-80	748	1.115.223	Cota 200	200	428.400	RV 200	200	309.500
DB 1 S	1.188	2.919.500	R-100 GS	748	1.306.223	Cota 307*	307,5	386.400	RV 250	250	369.500
<b>BMW</b>			<b>CAGIVA</b>			<b>MORINI</b>			RV 300	300	429.500
R-65	650	1.015.223	Ale Accurat 300	349	643.563	MJ 125	124	334.320	RV 350	350	479.500
R-80	748	1.115.223	Alpina Electric 125	124	338.563	MJ 250	250	428.400	RV 400	400	569.500
R-100 GS	748	1.306.223	Bianchi 125	124	376.279	MJ 350	350	479.500	RV 450	450	629.500
R-125	748	1.356.223	Castrol 125	124	470.565	MJ 400	400	529.500	RV 500	500	789.500
R-150	748	1.406.223	Castrol 250	250	712.565	MJ 450	450	579.500	RV 550	550	839.500
R-175	748	1.456.223	Castrol 350	350	954.565	MJ 500	500	629.500	RV 600	600	889.500
R-200	748	1.506.223	Castrol 450	450	1.196.565	MJ 550	550	679.500	RV 650	650	939.500
R-250	748	1.556.223	Castrol 550	550	1.438.565	MJ 600	600	729.500	RV 700	700	989.500
R-300	748	1.606.223	Castrol 600	600	1.680.565	MJ 650	650	779.500	RV 750	750	1.039.500
R-350	748	1.656.223	Castrol 700	700	1.922.565	MJ 700	700	829.500	RV 800	800	1.089.500
R-400	748	1.706.223	Castrol 800	800	2.164.565	MJ 750	750	879.500	RV 850	850	1.139.500
R-450	748	1.756.223	Castrol 900	900	2.406.565	MJ 800	800	929.500	RV 900	900	1.189.500
R-500	748	1.806.223	Castrol 1000	1000	2.648.565	MJ 850	850	979.500	RV 950	950	1.239.500
R-550	748	1.856.223	Castrol 1100	1100	2.890.565	MJ 900	900	1.029.500	RV 1000	1000	1.289.500
R-600	748	1.906.223	Castrol 1200	1200	3.132.565	MJ 950	950	1.079.500	RV 1050	1050	1.339.500
R-650	748	1.956.223	Castrol 1300	1300	3.374.565	MJ 1000	1000	1.129.500	RV 1100	1100	1.389.500
R-700	748	2.006.223	Castrol 1400	1400	3.616.565	MJ 1050	1050	1.179.500	RV 1150	1150	1.439.500
R-750	748	2.056.223	Castrol 1500	1500	3.858.565	MJ 1100	1100	1.229.500	RV 1200	1200	1.489.500
R-800	748	2.106.223	Castrol 1600	1600	4.100.565	MJ 1150	1150	1.279.500	RV 1250	1250	1.539.500
R-850	748	2.156.223	Castrol 1700	1700	4.342.565	MJ 1200	1200	1.329.500	RV 1300	1300	1.589.500
R-900	748	2.206.223	Castrol 1800	1800	4.584.565	MJ 1250	1250	1.379.500	RV 1350	1350	1.639.500
R-950	748	2.256.223	Castrol 1900	1900	4.826.565	MJ 1300	1300	1.429.500	RV 1400	1400	1.689.500
R-1000	748	2.306.223	Castrol 2000	2000	5.068.565	MJ 1350	1350	1.479.500	RV 1450	1450	1.739.500
R-1050	748	2.356.223	Castrol 2100	2100	5.310.565	MJ 1400	1400	1.529.500	RV 1500	1500	1.789.500
R-1100	748	2.406.223	Castrol 2200	2200	5.552.565	MJ 1450	1450	1.579.500	RV 1550	1550	1.839.500
R-1150	748	2.456.223	Castrol 2300	2300	5.794.565	MJ 1500	1500	1.629.500	RV 1600	1600	1.889.500
R-1200	748	2.506.223	Castrol 2400	2400	6.036.565	MJ 1550	1550	1.679.500	RV 1650	1650	1.939.500
R-1250	748	2.556.223	Castrol 2500	2500	6.278.565	MJ 1600	1600	1.729.500	RV 1700	1700	1.989.500
R-1300	748	2.606.223	Castrol 2600	2600	6.520.565	MJ 1650	1650	1.779.500	RV 1750	1750	2.039.500
R-1350	748	2.656.223	Castrol 2700	2700	6.762.565	MJ 1700	1700	1.829.500	RV 1800	1800	2.089.500
R-1400	748	2.706.223	Castrol 2800	2800	7.004.565	MJ 1750	1750	1.879.500	RV 1850	1850	2.139.500
R-1450	748	2.756.223	Castrol 2900	2900	7.246.565	MJ 1800	1800	1.929.500	RV 1900	1900	2.189.500
R-1500	748	2.806.223	Castrol 3000	3000	7.488.565	MJ 1850	1850	1.979.500	RV 1950	1950	2.239.500
R-1550	748	2.856.223	Castrol 3100	3100	7.730.565	MJ 1900	1900	2.029.500	RV 2000	2000	2.289.500
R-1600	748	2.906.223	Castrol 3200	3200	7.972.565	MJ 1950	1950	2.079.500	RV 2050	2050	2.339.500
R-1650	748	2.956.223	Castrol 3300	3300	8.214.565	MJ 2000	2000	2.129.500	RV 2100	2100	2.389.500
R-1700	748	3.006.223	Castrol 3400	3400	8.456.565	MJ 2050	2050	2.179.500	RV 2150	2150	2.439.500
R-1750	748	3.056.223	Castrol 3500	3500	8.698.565	MJ 2100	2100	2.229.500	RV 2200	2200	2.489.500
R-1800	748	3.106.223	Castrol 3600	3600	8.940.565	MJ 2150	2150	2.279.500	RV 2250	2250	2.539.500
R-1850	748	3.156.223	Castrol 3700	3700	9.182.565	MJ 2200	2200	2.329.500	RV 2300	2300	2.589.500
R-1900	748	3.206.223	Castrol 3800	3800	9.424.565	MJ 2250	2250	2.379.500	RV 2350	2350	2.639.500
R-1950	748	3.256.223	Castrol 3900	3900	9.666.565	MJ 2300	2300	2.429.500	RV 2400	2400	2.689.500
R-2000	748	3.306.223	Castrol 4000	4000	9.908.565	MJ 2350	2350	2.479.500	RV 2450	2450	2.739.500
R-2050	748	3.356.223	Castrol 4100	4100	10.150.565	MJ 2400	2400	2.529.500	RV 2500	2500	2.789.500
R-2100	748	3.406.223	Castrol 4200	4200	10.392.565	MJ 2450	2450	2.579.500	RV 2550	2550	2.839.500
R-2150	748	3.456.223	Castrol 4300	4300	10.634.565	MJ 2500	2500	2.629.500	RV 2600	2600	2.889.500
R-2200	748	3.506.223	Castrol 4400	4400	10.876.565	MJ 2550	2550	2.679.500	RV 2650	2650	2.939.500
R-2250	748	3.556.223	Castrol 4500	4500	11.118.565	MJ 2600	2600	2.729.500	RV 2700	2700	2.989.500
R-2300	748	3.606.223	Castrol 4600	4600	11.360.565	MJ 2650	2650	2.779.500	RV 2750	2750	3.039.500
R-2350	748	3.656.223	Castrol 4700	4700	11.602.565	MJ 2700	2700	2.829.500	RV 2800	2800	3.089.500
R-2400	748	3.706.223	Castrol 4800	4800	11.844.565	MJ 2750	2750	2.879.500	RV 2850	2850	3.139.500
R-2450	748	3.756.223	Castrol 4900	4900	12.086.565	MJ 2800	2800	2.929.500	RV 2900	2900	3.189.500
R-2500	748	3.806.223	Castrol 5000	5000	12.328.565	MJ 2850	2850	2.979.500	RV 2950	2950	3.239.500
R-2550	748	3.856.223	Castrol 5100	5100	12.570.565	MJ 2900	2900	3.029.500	RV 3000	3000	3.289.500
R-2600	748	3.906.223	Castrol 5200	5200	12.812.565	MJ 2950	2950	3.079.500	RV 3050	3050	3.339.500
R-2650	748	3.956.223	Castrol 5300	5300	13.054.565	MJ 3000	3000	3.129.500	RV 3100	3100	3.389.500
R-2700	748	4.006.223	Castrol 5400	5400	13.296.565	MJ 3050	3050	3.179.500	RV 3150	3150	3.439.500
R-2750	748	4.056.223	Castrol 5500	5500	13.538.565	MJ 3100	3100	3.229.500	RV 3200	3200	3.489.500
R-2800	748	4.106.223	Castrol 5600	5600	13.780.565	MJ 3150	3150	3.279.500	RV 3250	3250	3.539.500
R-2850	748	4.156.223	Castrol 5700	5700	14.022.565	MJ 3200	3200	3.329.500	RV 3300	3300	3.589.500
R-2900	748	4.206.223	Castrol 5800	5800	14.264.565	MJ 3250	3250	3.379.500	RV 3350	3350	3.639.500
R-2950	748	4.256.223	Castrol 5900	5900	14.506.565	MJ 3300	3300	3.429.500	RV 3400	3400	3.689.500
R-3000	748	4.306.223	Castrol 6000	6000	14.748.565	MJ 3350	3350	3.479.500	RV 3450	3450	3.739.500
R-3050	748	4.356.223	Castrol 6100	6100	14.990.565	MJ 3400	3400	3.529.500	RV 3500	3500	3.789.500
R-3100	748	4.406.223	Castrol 6200	6200	15.232.565	MJ 3450	3450	3.579.500	RV 3550	3550	3.839.500
R-3150	748	4.456.223	Castrol 6300	6300	15.474.565	MJ 3500					

## Los diez primeros segundos a bordo de un Audi 200 no se olvidan en diez años.

Le bastarán unos segundos a bordo del Audi 200 para comprobar que se trata de un coche radicalmente distinto a cualquier otro.

Porque a sus 200 cv de tecnología Audi a inyección les bastan unos segundos desde que usted pisa ligeramente el acelerador para descubrirle la sensación de pilotar una máquina superior. Una máquina que pone en sus manos la dirección asistida y, a sus pies, el sistema de frenos ABS.

Y porque su sistema de aire acondicionado sólo precisa unos segundos

para climatizar el habitáculo interior a los grados exactos que le indique.

Pero no todo es cuestión de segundos en el Audi 200. Algunas cosas llevan 10 años, como la garantía que su carrocería de acero galvanizado le ofrece contra la perforación por corrosión. Por no hablar de su cotización, que, como el coche, no pierde ni un ápice con los años.

Como puede comprobar, los primeros instantes a bordo de un Audi 200 le servirán para apreciar algunas de las cosas que lo hacen absolutamente diferente a cualquier otro automóvil. Para descubrir el resto y disfrutarlas a fondo tendrá toda una vida.

Audi 200 Turbo: 2,2 l. 200 cv. 231 km/h.

Audi 200 Turbo Automático: 2,2 l. 190 cv. 224 km/h.

Audi 200 Turbo Quattro: 2,2 l. 200 cv. 231 km/h.

**Equipamiento de serie:** Dirección asistida. Elevalunas eléctrico a las 4 puertas y cierre centralizado. Auto check control y computadora de a bordo. Apoyacabezas traseros. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Sistema ABS. Voltímetro, manómetro y termómetro para el aceite. Encendedor posterior y salidas de ventilación para plazas posteriores. Asiento conductor regulable en altura. Faros antiniebla. Dispositivo lavafaros. Preinstalación de radio con dos altavoces anteriores y cuatro posteriores. Aire acondicionado con regulación automática. Llantas de aleación ligera 6Jx15 con neumáticos 205/60 RV 15. 2 salidas stereo posteriores para auriculares. Saco portaesquíes. Persiana enrollable en luneta posterior.

**Equipamiento opcional:** Procon-Ten. Tapicería cuero. Regulación automática de la velocidad. Asientos delanteros eléctricos con memoria. Techo corredizo manual/eléctrico. Asientos delanteros calentables.

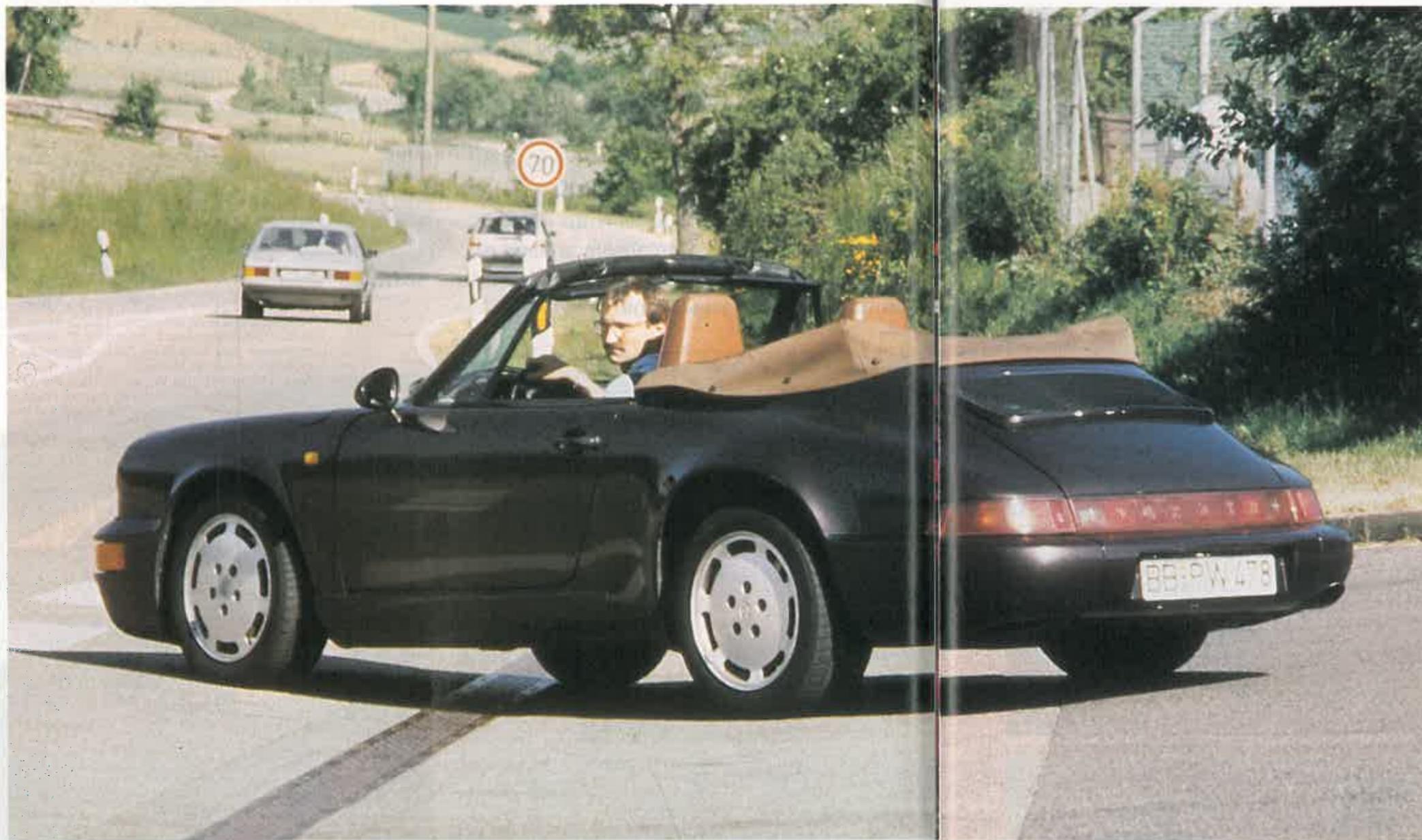
Audi 200 desde 5.795.002 ptas. (P.V.P. recomendado).

En su concesionario Volkswagen/Audi.



A la vanguardia de la técnica





## NOVEDADES EN STUTTGART

# LOS PORSCHE DEL 90

**L**a aparición del Porsche 911 Carrera 4 ha significado toda una revolución en la firma de Stuttgart, que ha vuelto a creer en el 911, tras unos años en los que parecía apostar por los coches de motor delantero. Así, en los próximos meses, no menos de cuatro versiones sobre el Carrera 4 verán la luz y las primeras unidades preserie han podido ser sorprendidas por los fotógrafos.

Comencemos diciendo que Porsche prepara un Carrera 2, que no es más que un Carrera 4 con tracción sólo a las ruedas traseras,

pero manteniendo el «look» de este último modelo. La diferencia de precio entre el 2 y el 4 ruedas motrices es de 13.000 marcos (815.000 ptas.) en Alemania. Las versiones nuevas son la Cabrio, Targa y Turbo. Las dos primeras comenzarán a comercializarse a partir de septiembre en la gran mayoría de los mercados europeos, incluido el mercado español, aunque, por razones estratégicas podría retrasarse durante algunos meses. El Cabrio se ofrecerá en los mercados alemanes a un precio de 6,7 millones, mientras que el

modelo Targa rozará los 7 millones.

El modelo más llamativo será sin duda el Carrera 4 Turbo. Si los 250 caballos no son suficientes para algunos clientes, con la versión Turbo podrá disponer de 320 caballos, con la cilindrada subida a 3,4 litros, siempre en el motor «Boxer» de seis cilindros opuestos. La barrera de los 300 kilómetros por hora parece al alcance de este Carrera 4, que sólo se ofrecerá en tracción total y que no estará disponible hasta el 91. Es pronto, por tanto, para conocer el precio de venta, pero no es

descabellado estimar que rondará los 10 millones en Alemania.

Finalmente, mencionar que el actual 944 recibirá algunas modificaciones estéticas, que se plasmarán en su presentación, en el próximo Salón de Francfort, el próximo septiembre. En este mismo Salón se presentarán también las nuevas versiones del 928, que se distinguen de las actuales por un nuevo conjunto de grupos ópticos traseros, en el mismo estilo que los que utiliza el 944 que aparece en la fotografía.

Fotos: **Hans G. Lehmann**



El Carrera Turbo alcanzará los 300 km/h en una versión «descafeinada» del mítico Porsche 959. La denominación Targa vuelve ahora sobre el 911 Carrera 4.



Los 944 reciben algunas modificaciones estéticas, que afectan a su trasera. Serán presentados, en septiembre, en el Salón de Francfort.





PEUGEOT 309

CARA NUEVA

LA irrupción del Renault 19 en el segmento medio ha obligado a reaccionar a sus más directos rivales. Si hace un mes era Opel quien modificaba el Kadett, ahora le toca al Peugeot 309.

En el exterior, el portón ha sido modificado, bajando el plano de carga. Toda la trasera se ha modificado y ahora los pilotos son similares a los del 405. El frontal tiene también nueva decoración y la aerodinámica se ha mejorado ligeramente.

Al margen de estos nada desdeñables cambios, la aparición de dos nuevas versiones es lo más trascendente de la operación de «rejuvenecimiento». Porque las dos nuevas ofertas son, cada una de ellas, atractivas por sí mismas. La primera es la versión turbodiesel 1.700, con el mismo motor que utilizan el 405 y el Citroën BX, y que con sus 78 caballos y su excelente relación peso/potencia le configura como el más brillante diesel de su categoría. La servodi-

rección de serie, la suspensión delantera con barra estabilizadora y triangulada, como en las versiones de potencia elevada, así como los neumáticos de 14 pulgadas son elementos de atractivo suplementario.

Si hasta la fecha el Kadett y el Golf contaban con culatas de 16 válvulas (y se anuncian en el Tipo y el Renault 19), el Peugeot 309 lo presenta para sus modelos de finales de año. Era fácil imaginar que el Peugeot de tipo medio podría recibir el motor de 160 caballos del Mi16, configurando una versión superdeportiva capaz de alcanzar los 220 kilómetros por hora. Por ahora se ofrece únicamente con la carrocería de dos puertas, y recibe una decoración exclusiva en tonos azul y gris metalizado, con revestimientos y tapicería en «velour». Capaz de alcanzar los 100 kilómetros por hora en menos de ocho segundos, sin duda el GTi 16 será el deportivo a batir en su categoría.



Del nuevo Peugeot 309 destacan el nuevo plano de carga del portón y los nuevos grupos ópticos traseros.

La NSR de Sito Pons



Tu NSR 75-II



P.V.P. recomendado: 319.000 ptas.

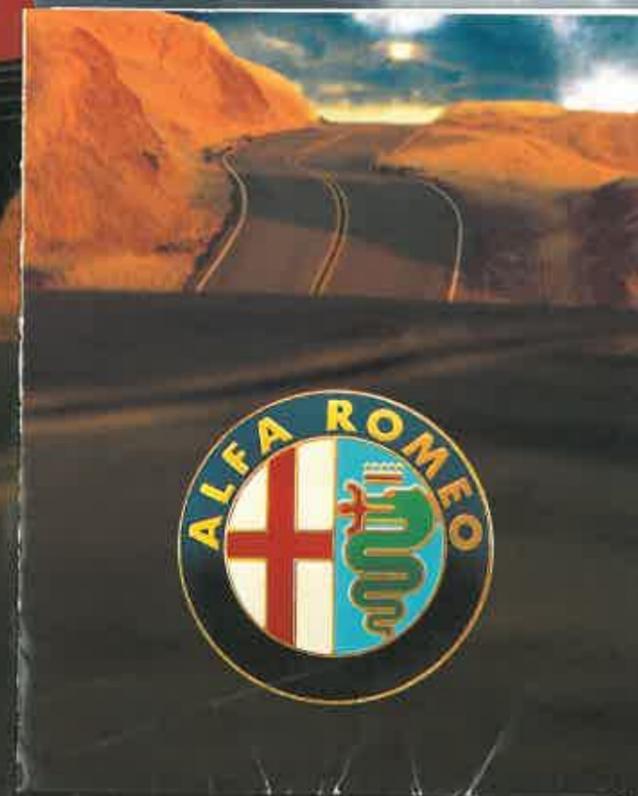


NSR 75-II



MOTUL con HONDA

**ALFA 164.  
LINEA. PRESTACIONES. CONFORT.**





**A FONDO**

**LANCIA Y-10 FIRE/Y-10 GT. ie.**

# QUE GRANDE ERES, PEQUEÑO



**Lancia presenta la nueva gama Y-10. Nuevos motores, más económicos, unidos a un pequeño volumen le auguran un buen futuro como coche urbano por excelencia.**

**L**ANCIA ha renovado la gama de su modelo más pequeño, el simpático y coqueto Y-10. Un diminuto utilitario, con una línea muy personal, que es especialmente preferido por una clientela femenina, que ve en él un vehículo ideal para desplazarse por la ciudad, ambiente en el

que se desenvuelve con una gran soltura, gracias a su pequeño tamaño y agilidad. Teniendo también a su favor el poder aprovechar aparcamientos que para coches más grandes son inservibles. Por otro lado sus bazas más importantes son la facilidad de conducción y su economía de funcionamiento.

### MECANICA ★★★

La remodelación de los Lancia Y-10 afecta principalmente a la parte mecánica, donde los nuevos motores entran en juego. En España ahora está disponible con tres motorizaciones, una es el económico y fiable motor Fire de 1.000

centímetros cúbicos, que es el único que sobrevive de las anteriores usadas por Lancia en este modelo. Otro es el Fire 1.100 con inyección monopunto, que viene a ocupar el hueco del viejo 1.050 y en el escalón más alto tenemos al 1.3 litros utilizado con muy buenos resultados en el Fiat Uno, y que gra-

**VIRTUDES**

- Facilidad de conducción
- Consumos
- Línea atractiva y personal

**DEFECTOS**

- Cambio impreciso
- Rebotes del tren trasero
- Maletero reducido

**PRECIO EN LA CALLE:**  
**Y-10 FIRE: 1.059.509 ptas.**  
**Y-10 GT i.e.: 1.405.359 ptas.**

DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Auto Hispani, P.º de la Habana, 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilometraje.

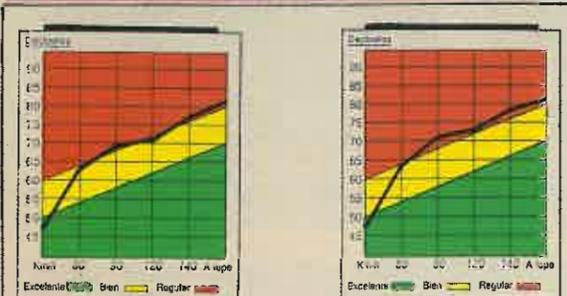
FICHA TECNICA

	FIRE	GT i.e.
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4	4
Cilindrada (c.c./mm X mm)	999	1.301
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Arbol de levas	En culata	En culata
N.º de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Carburador	Inyec. multipunto
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Potencia máxima (CV/rpm)	46/5.500	78/5.750
Par máximo (mkg/rpm)	8,2/2.750	10,4/3.250
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	6,84/13,01/19,90	6,62/12,60/19,28
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	27,35/34,3	26,5/31,0
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
<b>DIRECCION</b>		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,4	3,4
Diámetro de giro (m)	9,3	9,3
<b>FRENOS</b>		
Sistema (d/t)	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje «Omega», artic. cent.	Eje «Omega», artic. cent.
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas) (d/t)	4,5 x 13	4,5 x 13
Neumáticos (d/t)	135 SR 13	155/70 R 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg)	780	855
Capacidad depósito (l)	47	46

PRESTACIONES

	FIRE	GT i.e.
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	143,20	171,70
<b>ACELERACION</b>		
400 m salida parada	20,57	18,90
1.000 m salida parada	38,72	35,20
De 0 a 100 km/h	17,78	13,63
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,71	19,60
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,78	21,80
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	40,01	38,45
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	44,53	41,13
De 80 a 120 km/h en 4.ª	21,81	18,01
De 80 a 120 km/h en 5.ª	36,43	30,84

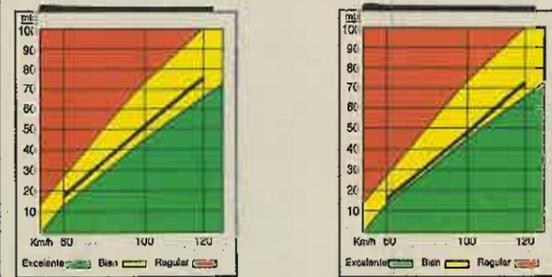
SONORIDAD



**FIRE:** Al ralentí: 47,8. A 60 km/h: 63,6. A 90 km/h: 69,5. A 120 km/h: 72,3. A 140 km/h: 77,9. A tope: 80,3.  
**GT i.e.:** Al ralentí: 48,2. A 60 km/h: 64,3. A 90 km/h: 70,1. A 120 km/h: 73,2. A 140 km/h: 78,4. A tope: 80,7.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

**FIRE:** A 60 km/h: 18,7. A 100 km/h: 50,6. A 120 km/h: 75,3.  
**GT i.e.:** A 60 km/h: 17,2. A 100 km/h: 48,7. A 120 km/h: 72,8.

CONSUMO

	l/100 km	
	FIRE	GT i.e.
<b>CIUDAD</b>		
A 28,9 km/h de promedio	7,37	8,16
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4,96	5,41
En conducción rápida	8,35	9,91
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,48	6,90
A 140 km/h de cruceo	8,45	7,92
<b>OTROS VALORES</b>		
Consumo medio ponderado	6,64	7,20
Capacidad depósito comb. (l)	47	46
Autonomía media (km)	607	538

EQUIPAMIENTO

	FIRE	GT i.e.
Cuentarrevoluciones	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
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	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	NO	NO
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N
Elevallas eléctricos del./tras.	S/N	S/N
Cierre centralizado	SI	SI
Luz lectura de mapas	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Pre-equipos de radio	SI	SI
Limpia-lava trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	NO

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



## Philips Car Stereo

PHILIPS

Philips Car Stereo

TMA

PHILIPS

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

En el camino del Teléfono para Coche aún quedaba mucho por recorrer. Y una vez más ha sido Philips quien ha dicho la última palabra: Servicio. Y se la da por escrito. En la Tarjeta de Servicio VIP. Porque sólo Philips podía ofrecerle un Servicio Gratuito de Mantenimiento durante tres años. Para que usted no sólo compre la más avanzada tecnología que Philips pone en todas sus aparatos, sino también la seguridad de que no tendrá nunca el más mínimo problema. Si aún quiere saber más sobre el Teléfono para Coche AP 4000 de Philips, sobre la gama de sus accesorios o sobre su Servicio VIP, llame al (91) 239 12 53 y descubra todo lo que aún nadie le había podido ofrecer en el mundo del Teléfono para Coche.

PHILIPS



El salpicadero del Y-10 Fire es atractivo  
La instrumentación es completa



El espacio en las plazas traseras es ahora menor  
Pero la capacidad del maletero ha aumentado

En el GT es posible completar más el cuadro  
Se puede solicitar en opción un manómetro y termómetro de aceite



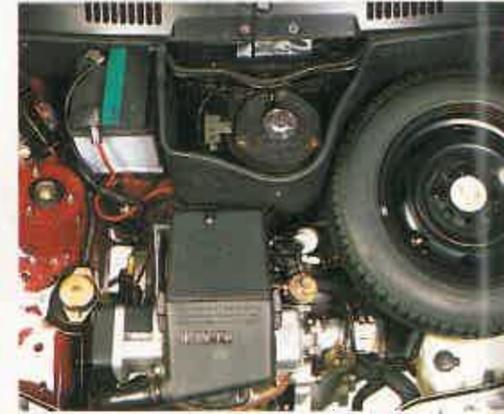
Los asientos son cómodos en las dos versiones  
La única diferencia está en su tapicería



La central automática de calefacción es opcional  
Está disponible en el Lancia Y-10 GT i.e.

con unas prestaciones muy honestas, permite una perfecta utilización por carretera, donde sus casi ochenta caballos y su poco peso le confieren un comportamiento muy ágil con la posibilidad de realizar adelantamientos en un corto espacio de tiempo. Hay que decir que este motor de 1,3 litros alimentado mediante inyección electrónica viene a sustituir al Turbo, opción que ha desestimado el fabricante por estimar que es una mecánica poco apropiada para este coche tan pequeño. Con esto ha ganado principalmente en facilidad de conducción, economía, confort y fiabilidad, y se ha sacrificado la agresividad de que hacía gala.

Básicamente la adopción de este nuevo motor es lo más novedoso en este sentido. La caja de cambios no ha variado en absoluto y sigue adoleciendo de los mismos defectos de las anteriores versiones. El tacto del selector es áspero, resultando difícil en algunas ocasiones insertar la primera y la marcha atrás. Siendo además muy poco preciso el enclavamiento de la quinta velocidad, esta relación también peca de tener un desarrollo largo, que si bien hace que en carretera no consuma mucho, le hace perder todo el nervio que tiene, resultando en ocasiones poco uti-



La versión más pequeña equipa el motor Fire  
Se distingue por ser económico y fiable

lizable. Por lo que respecta al apartado suspensiones, siguen recurriendo al mismo esquema de suspensiones conocido en el tren trasero, que ocasiona en algunos casos, sobre todo circulando por carreteras bacheadas, unos rebotes un tanto molestos. Donde el pequeño Lancia Y-10 aprueba con una nota alta es a la hora de analizar sus frenos, con un tacto muy bueno del pedal y una gran eficacia del conjunto en general.

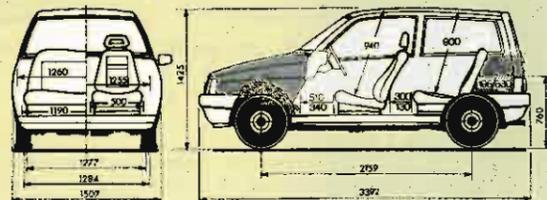
### COMPORTAMIENTO \*\*\*

La gran baza del Lancia Y-10 es su gran manejabilidad y facilidad de conducción, que unido a su reducido tamaño hace que sea un coche ideal para todo aquel que no tenga mucha experiencia al volante, o que no le guste demasiado conducir y que necesita un coche para desplazarse. Es un vehículo que en carreteras estrechas y viradas se desenvuelve muy bien. El único incon-

La principal novedad es el motor de inyección  
Viene a sustituir al anterior Turbo

cias a un sistema de inyección multipunto da un rendimiento de 78 caballos. En esta ocasión de las tres mecánicas hemos elegido el Fire por su economía de funcionamiento y el GT i.e. que es la alternativa más deportiva. Estos dos motores están pensados para una utilización muy bien definida, mientras que el Fire es especialmente indicado para callejear entre el caótico tráfico de las ciudades gracias a su bajo consumo. Por contra, el Y-10 GT i.e.,

### LANCIA Y-10 FIRE/Y-10 GT. i.e.





Los embellecedores de las ruedas son nuevos. En el caso de la versión más potente se pueden montar opcionalmente llantas de aleación.



Los Lancia Y-10 se distinguen por ser unos coches muy fáciles de conducir. A pesar de su tamaño tienen una buena estabilidad.

### CARROCERIA \*\*\*

Lo que es innegable en el Lancia Y-10 es su original diseño. Es una carrocería que puede gustar o no, lo que es indiscutible es su personalidad propia. Los retoques efectuados por la marca en este sentido son mínimos, reduciéndose a someros retoques en los paragolpes, grupos ópticos y en las llantas y embellecedores de las ruedas. La diferencia entre el Fire y el GT i.e. son mínimas, tan sólo cambian los embellecedores de las ruedas (que en el caso de la versión más potente opcionalmente se pueden solicitar de aleación) y unos pequeños faros auxiliares de larga distancia que lleva el GT encastrados en el spoiler delantero. De algo que presume el Lancia Y-10 es de ser uno de los coches más pequeños del mercado, y es de esos coches que engañan, a pesar de ser pequeño por fuera, su interior está muy bien aprovechado con sitio para cuatro adultos. Ahora lo han querido hacer más viajero y para que quepa más equipaje en su reducido maletero han desplazado los asientos traseros ligeramente hacia adelante, con lo que gana en capacidad en perjuicio de la comodidad de los pasajeros que viajan atrás. La única diferencia de estas dos versiones reside en la calidad de los materiales utilizados, en la tapicería y en los guarnecidos de las puertas. El equipamiento de serie es completo, con varias opciones más, entre las que hay que destacar un cuadro de instrumentos más completo con manómetro y termómetro de aceite, una central de calefacción con control automático y tapicería de alcántara.

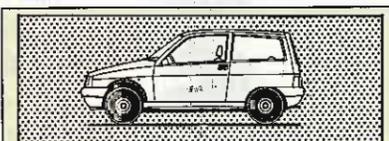
En definitiva, los nuevos Lancia Y-10 son una oferta válida dentro de los pequeños utilitarios, teniendo a su favor una línea exclusiva y una mecánica moderna y fiable.

Manuel Madrid  
Fotos: José Robledo

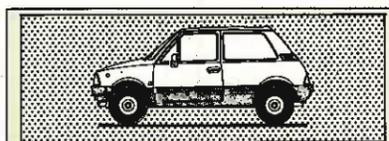
la hora de abordar un viraje a buena velocidad, es entonces cuando aparece su condición de tracción delantera y tiende a seguir recto, pero simplemente con dejar de acelerar y girar el volante, basta para que vuelva a su sitio. En esos casos la dirección con una dureza adecuada y una buena desmultiplicación es muy eficaz, el conductor en todo momento tiene un excelente tacto y sabe en qué medida giran las ruedas. El único inconveniente circulando por carreteras de montaña lo encontramos en la caja de cambios, que en esas condiciones, debido a su poca precisión, es lenta, problema que se agrava a medida que sube la temperatura del aceite del cambio, entonces el tacto es aún más áspero.

veniente lo encontramos en su inquieto tren trasero, que rodando por carreteras bacheadas produce algunos rebotes, que más que peligrosos son incómodos. Otra precaución que hay que tener es a

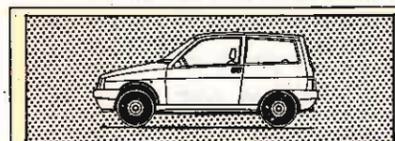
**Motor 16** Lancia ofrece sus nuevos Y-10, unos coches que debido a su pequeño tamaño exterior los hace recomendables para una utilización principalmente urbana, donde avalados por unos nuevos motores modernos, eficaces y económicos se desenvuelven con una pasmosa soltura. Son, por lo tanto, unos coches ideales para toda aquella persona que no necesite un coche con una gran capacidad de carga, y que se mueve durante la mayor parte del tiempo por las congestionadas calles de nuestras ciudades. Son, por otro lado, unos utilitarios con un diseño muy coqueto y original, esto sin duda ha sido la clave para que sea un coche preferido principalmente por las mujeres y por la clientela más joven.



**LANCIA Y-10 FIRE** 1.059.509 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 999 c.c. Potencia: 46 CV a 5.500 rpm. Peso: 780 kgs. Velocidad máxima: 143 km/h. Consumo medio ponderado: 6,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 195/380 l.



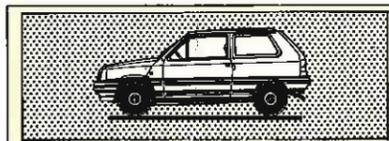
**INNOCENTI 900 SL** 1.236.651 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 993 c.c. Potencia: 53 CV a 5.600 rpm. Peso: 685 kgs. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 260/1.000 l.



**LANCIA Y-10 GT i.e.** 1.405.359 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.300 c.c. Potencia: 78 CV a 5.750 rpm. Peso: 855 kgs. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 195/380 l.



**INNOCENTI TURBO DE TOMASO** 1.535.706 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 993 c.c. Potencia: 72 CV a 5.700 rpm. Peso: 710 kgs. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio ponderado: 8,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 260/1.000 l.



**SEAT MARBELLA GLX** 956.665 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 903 c.c. Potencia: 40 CV a 5.400 rpm. Peso: 680 kgs. Velocidad máxima: 130 km/h. Consumo medio ponderado: 7,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 270/1.090 l.

## SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
316 2p	86	1.600.000	STINUS
316 2p	87	1.600.000	VEIMSA
316 2p	88	2.100.000	REX MOTORS
318i	86	2.350.000	AUTOSA OVIEDO
318i 4p	85	1.800.000	MOTORLUXE
318i 4p	86	1.900.000	VELOMOVIL
318i 4p	87	1.950.000	ELITE MOTOR
320i	85	2.150.000	AUTOSA OVIEDO
320i	86	2.200.000	AUTO LAGO
320i 2p	86	2.300.000	NOGUERA PIÑOL
320i	86	2.500.000	AUTO AMPURIA
320i 4p	85	1.700.000	RUERA
320i 4p	86	2.300.000	TURALSA
320i 4p	85	2.450.000	BRIOCAR
320i 4p	86	2.600.000	BRIOCAR
323i 2p	85	2.300.000	GUARNIERI
323i	85	2.350.000	ELITE MOTOR
323i 4p	86	2.400.000	BERTOLIN
324d.	86	2.300.000	TURALSA
324d	87	2.450.000	MOTOR CENTRAL
325i	87	3.200.000	FERSAN
325i	88	3.600.000	MOTORLUXE
325ix	87	4.100.000	KELDENICH

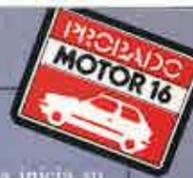
**AUTO AMPURIA, S.A.** Ctra. Olot, Km 24,400 Tel. 50 85 61 **FIGUERAS**  
**AUTO LAGO.** Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**  
**AUTO PARIS, S.A.** Rda. General Mitre, 29 - 35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**  
**AUTO SPORT BUSQUETS.** Ramón y Cajal, 19. Tel. 21 14 21. **TARRAGONA**  
**A. FERSAN, S.A.** Ctra. Alicante - Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**  
**AUTOSA.** Tenderina Baja, 68 - 70 Tels. 28 46 71 / 29 89 61. **OVIEDO**  
**BERTOLIN, S.L.** Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**  
**BIKAR.** Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**  
**BRIOCAR, S.A.** Ctra. Madrid-La Coruña, Km. 600. Perillo. Tel. 63 51 08. **LA CORUÑA**  
**DIPAUTO, S.A.** Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**  
**ELITE MOTOR S.A.** Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**  
**G. GUARNIERI, S.A.** Ctr. de Cádiz, nº 70. Tels. 31 90 80 / 31 86 43. **MALAGA**

Estos son algunos ejemplos de la Selección BMW de Automóviles de Ocasión. Todos ellos modelos BMW. Con una antigüedad siempre inferior a 4 años. Cuidadosamente escogidos y minuciosamente revisados. Y con una garantía de 12 meses en cualquier punto de nuestro país. Si desea conocer muchas otras alternativas, acérquese a su Concesionario BMW.

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
M-3	86	5.500.000	DIPAUTO
520i	87	2.250.000	VEIMSA
524td	85	1.900.000	VELOMOVIL
524td	85	2.000.000	AUTO AMPURIA
524td	85	2.200.000	BIKAR
524td	85	2.250.000	STINUS
524td	85	2.500.000	GUARNIERI
524td	85	2.500.000	NOGUERA PIÑOL
524td	87	2.850.000	MOTOR CENTRAL
525i	85	2.300.000	R. CALATAYUD
528i	85	2.300.000	R. CALATAYUD
528i	86	2.400.000	AUTO LAGO
528i	86	2.700.000	RUERA
530i	89	5.500.000	FERSAN
535i	87	3.700.000	KELDENICH
535i	87	3.800.000	DIPAUTO
M535	86	3.500.000	BERTOLIN
635 Csi A	85	5.250.000	AUTO PARIS
M6	86	5.950.000	MENGUAL
728i	85	2.600.000	REX MOTORS
735i	88	6.000.000	BIKAR
745i	85	3.000.000	MENGUAL
745i	85	3.500.000	AUTO PARIS

**KELDENICH, S.A.** San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**  
**MENGUAL, S.A.** Ctra. Madrid, Km. 382. Cabezo Cortado. Tel. 83 16 04. **MURCIA**  
**MOTOR CENTRAL, S.A.** Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOTORLUXE, S.A.** Pol. Ind. Ctra. Amarilla, Avda. Montes Sierra, 29. Tel. 67 62 90. **SEVILLA**  
**NOGUERA PIÑOL, S.A.** Dr. Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**  
**RAMON CALATAYUD.** Pol. Ind. Los Olivares. Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 22. **JAEN**  
**REX MOTORS, S.A.** Gran Via Ashua, 4. Tel. 75 88 33. **PALMA DE MALLORCA**  
**RUERA SPORT, S.A.** Ctra. Madrid - Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**  
**STINUS, S.L.** Gloria, 3 - 5. Tels. 27 02 29 / 27 01 95. **SAN SEBASTIAN**  
**TURALSA.** Avda. de Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA (MURCIA)**  
**VEIMSA.** Brasil, 35. Tels. 41 83 67 / 41 05 73. **VIGO**  
**VELOMOVIL, S.A.** Reina Doña Gertrudis, 17. Tel. 347 35 62. **VALENCIA**

**A FONDO**



## SUZUKI SAMURAI LONG BODY

# LARGA DISTANCIA

El Suzuki tiene sobre sus espaldas la responsabilidad de haber llevado al público la posibilidad de practicar una forma nueva de automovilismo a un precio razonable. En su corta historia, la evolución del modelo ha sido constante y ahora culmina con una versión larga, que satisfará las necesidades de muchos.

**D**ESDE su primera aparición en España, las críticas del Suzuki se centraron en la escasa capacidad de maletero y lo incómodo que resultaban sus plazas posteriores. Todo esto era inevitable teniendo en cuenta que el vehículo tenía una longitud total inferior a la de un Seat Marbella, por citar algún coche pequeño, pero con todas las características de un todo terreno clásico. En tan poco espacio, con los condicionantes de un chasis de largueros y unas ruedas de gran tamaño.

La versión larga que ahora inicia su andadura en España, no es una verdadera novedad, puesto que en Japón se fabricaba casi desde la aparición del primer SJ, pero los responsables de Santana eran algo reticentes a lanzarla puesto que en España, tradicionalmente, siempre se han vendido mejor los todo terreno cortos. Finalmente se ha dado el paso y las primeras cifras de ventas están superando las previsiones más optimistas.

Dentro de lo peculiar que es en sí el Suzuki, el Long Body aporta todavía



### VIRTUDES

- Maletero amplio
- Buena capacidad
- Manejo de la palanca de cambios

### DEFECTOS

- Acceso a las plazas traseras
- Ruido de la capota
- Caja de reductoras expuesta

**PRECIO EN LA CALLE:**  
**1.548.400 ptas.**

DATOS DE COMPRA

Fabricación: Santana, S.A. Avenida de Manizales, 12. Madrid. Teléfono: (91) 766 42 22. Red de postventa: 230 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: un año sin límite de kilometraje.

FICHA TECNICA

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.324 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: En cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Un carburador doble. Compresión: 8,9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 oct. Potencia máxima: 63 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 10,2 mkg a 3.500 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,1 km/h; 2.ª, 15,2 km/h; 3.ª, 20,8 km/h; 4.ª, 28,7 km/h; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Por cable.

**DIRECCION.** Tipo: Sistema de tornillo. Vueltas de volante: 3,75. Diámetro de giro: 10,8 m.

**FRENOS.** Sistema: Disco/tambor. **SUSPENSIONES.** Delantera: Eje rígido. Trasera: Eje rígido.

**RUEDAS.** Llantas: Chapa 7 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/70 R 15.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 970 kg. Capacidad depósito: 40 l.

PRESTACIONES

**VELOCIDAD MAXIMA**

Km/h ..... 122,6

**ACELERACION (seg.)**

400 m salida parada ..... 20,8

1.000 m salida parada ..... 40,5

De 0 a 100 km/h ..... 20,3

**RECUPERACION**

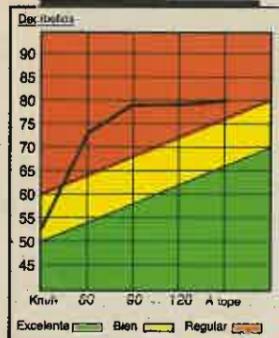
400 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 20,5

400 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 22,9

1.000 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 40,6

1.000 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 45,7

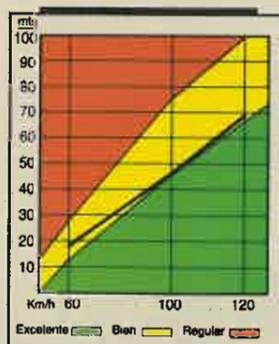
SONORIDAD



Al ralentí: 52,8. A 60 km/h: 73,4. A 90 km/h: 78,8. A 120 km/h: 79,1. A tope: 80,3.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 17,7. A 100 km/h: 47,5. A 120 km/h: 68,9.

CONSUMO

**CIUDAD** V100 km

A 26,9 km/h de promedio ..... 10,0

**CARRETERA**

A 90 km/h de cruceo ..... 9,2

En conducción T.T ..... 14,7

**AUTOPISTA**

A 120 km/h de cruceo ..... 13,6

**OTROS VALORES**

Consumo medio ponderado ..... 10,2

Capacidad depósito comb. .... 40

Autonomía media ..... 345

EQUIPAMIENTO

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



Las líneas generales se mantienen. Ahora es 57 centímetros más largo.

más peculiaridades y se sitúa en un lugar del mercado totalmente vacío hasta ahora. Sin que el alargamiento haya hecho milagros, lo cierto es que en esta versión se disfruta de bastante espacio para carga y se han mejorado sensiblemente las condiciones de los ocupantes de las plazas posteriores. Lo único que se ha perdido es algo de capacidad trialera y un poco de maniobrabilidad en tráfico general.

MECANICA ★ ★ ★ ★

No hay diferencias apreciables entre la mecánica del Long Body y la del Samurai convencional. Al igual que en los otros Suzuki el motorcito de Long Body tiene un funcionamiento muy honesto, es decir, no destaca por unas reacciones brillantes, pero empuja con energía desde muy pocas revoluciones y colabora definitivamente en el buen hacer del coche en los terrenos más difíciles. El consumo, sin ser bajo, no es disparatado y se mantiene en torno a los diez litros en una circulación mixta de carretera y ciudad, tan sólo cuando se rueda por campo haciendo uso de las reductoras y abordando algunas zonas trialeras, el consumo puede llegar a los 15 litros cada cien kilómetros.

La caja de cambios, como en todos los Suzuki, es excelente por su precisión y rapidez. Se maneja con toda suavidad y está al nivel de la de muchos turismos. También la palanca de las reductoras se maneja con toda suavidad y la tracción a las ruedas delanteras se

engrana sin el más mínimo problema. Los frenos también están a la altura y tan sólo se ha perdido algo de maniobrabilidad debido al alargamiento del coche, sin llegar a plantear ningún problema serio.

Por lo demás, esta mecánica que está muy probada no plantea problemas y se muestra más que suficiente para circular con soltura por nuestras carreteras.

COMPORTEAMIENTO ★ ★ ★

Con estos treinta centímetros más de distancia entre ejes, el Samurai se ha vuelto mucho más dócil y de comportamiento mucho más familiar. Los desplazamientos progresivos del eje trasero, casi imposibles en la anterior versión, colaboran ahora para trazar las curvas y son en todo momento controlables. También la utilización de los neumáticos de perfil 70 ayuda mucho y da una mayor sensación de seguridad. En carretera se puede rodar tranquilamente, sin forzar el motor, a una velocidad en torno a los 110 kilómetros por hora, aunque la quinta velocidad se queda un poco larga. Por ciudad no hay problema y, aunque se ha perdido algo de aquella agilidad para callejear, sigue siendo un coche manejable. Es una pena que en Santana insistan en montar únicamente el retrovisor exterior de la izquierda, puesto que la capota blanda reduce mucho la visión posterior y un retrovisor a la derecha sería una ayuda importante.

También en cuanto al confort se ha ganado algo, ya que ahora los rebotes de la suspensión se reparten mejor y los ocupantes del asiento trasero quedan ligeramente por delante del eje. Tan sólo



El comportamiento es ahora más progresivo. Las ruedas tienen mucho que decir en este aspecto.

cuando se rueda con el coche vacío, se aprecia un ligero rebote del eje posterior debido al endurecimiento de la suspensión posterior.

En campo funciona a las mil maravillas siempre que no se aborden zonas trialeras de mucha dificultad. En pistas en buenas condiciones sucede algo semejante a lo de la carretera; las reacciones son más suaves y en definitiva el

coche es más agradable de conducir. La capacidad de tracción se mantiene a un excelente nivel, pero el alargamiento de la batalla y el generoso voladizo posterior han reducido su capacidad para salir de pasos difíciles así como para girar en sitios muy angostos. No obstante, aunque está claramente por debajo del Suzuki corto en este aspecto, está por encima de muchos todo terreno convencionales.

Un punto mejorable es la protección de los bajos, en particular la caja transfer, que al alargarse la distancia entre ejes queda bastante expuesta y no tiene ninguna protección; tan sólo una chapa que evita que el tapón de vaciado del aceite se pueda segar con alguna piedra. El depósito de combustible también queda bastante al alcance de alguna piedra, pero en este caso está suficientemente protegido con una chapa y unos tubos.

La dirección, sin ser un alarde de precisión, cumple bien y no resulta pesada.

En definitiva, se puede decir que con el alargamiento se ha ganado en algunos aspectos dinámicos, aunque se paga el tributo en las zonas más difíciles.

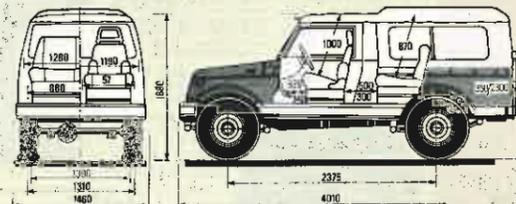
CARROCERIA ★ ★ ★

Sin duda, cuando los responsables de Santana se decidieron a lanzar esta versión, en lo que pensaban era en ofrecer un coche con más capacidad, al margen de mejorar otros aspectos.



Con este alargamiento hay espacio de sobra para llevar bultos.

SUZUKI SAMURAI LONG BODY





El cuadro es igual que en las versiones cortas  
El acceso a las plazas posteriores es bastante complicado

Este objetivo se ha conseguido ampliamente, puesto que ahora hay un maletero suficiente para el equipaje de cuatro ocupantes y, en el caso de abatir o quitar los asientos posteriores, queda libre una plataforma muy aprovechable y capaz. En la versión de capota blanda, el volumen total de carga con los asientos abatidos supera holgadamente los dos metros cúbicos, lo que permite a este modelo tener unas grandes posibilidades en el campo industrial y agrícola.

En cuanto a su utilización como coche de uso diario, se ha ganado algo de espacio en las plazas traseras, aunque los asientos siguen siendo muy pequeños, pero por lo menos ahora se cuenta con algo más de espacio para las piernas. Estos asientos se pueden abatir por partes y, aunque el mecanismo se ha mejorado, todavía queda por solucionar el sistema de anclaje de la ban-

**Motor 16** A la hora de comprarse un Suzuki, por lo general los principales inconvenientes se plantean en torno a la reducida capacidad para llevar a personas o carga. Con este alargamiento de su carrocería y su distancia entre ejes se ha conseguido una capacidad más que suficiente para transportar objetos a la vez que se permite viajar a cuatro pasajeros más o menos cómodamente. Al margen de estas ventajas, se ha conseguido mejorar sensiblemente su comportamiento rutero, aunque se ha perdido también en algunos aspectos de capacidad para el todo terreno. No obstante el público que se interesa en la versión larga, será radicalmente distinto al que compraba un Samurai Corto.

queta, que es mediante unas palomillas roscadas.

Tampoco se entiende mucho el porqué de limitar al asiento delantero derecho el mecanismo de abatimiento para dejar paso a las plazas posteriores.

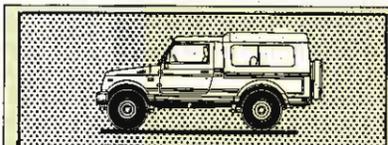
Los asientos delanteros siguen siendo iguales que en el Samurai corto y, aunque sujetan bien, el respaldo tiene pocas posibilidades de regulación y además hay una barra, que se nota en los riñones en cuanto se circula por campo o por carretera en mal estado.

El equipamiento es exactamente el mismo que en las otras versiones y con una sola llave se accede a todas las puertas, el contacto, la guantera y el tapón de la gasolina. La capota, aunque es más grande, se monta y desmonta con bastante facilidad, aunque, como es habitual en todo este tipo de capotas, es muy ruidosa.

### FRENTE A SUS RIVALES

Aunque por su tamaño podría haber algún todo terreno que pudiese parecer semejante al Long Body, lo cierto es que por su filosofía está solo en su segmento. Hay coches como el Aro 10 ó el Lada Niva que podrían entrar en competencia en virtud de su precio muy competitivo, pero van dirigidos a un público muy diferente. Así pues, una vez más el Suzuki cubre un hueco en el mercado.

Víctor Piccione  
Fotos: José Robledo.



**SUZUKI SAMURAI LONG BODY** 1.548.400 plus.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 1.324 c.c. Potencia: 63 CV a 6.000 rpm. Peso: 970 kg. Velocidad máxima: 122,6 km/h. Consumo medio ponderado: 10,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 350/2.300 l.

**Gane un Curso de Conducción Deportiva**

¡ EN EL JARAMA CON EMILIO DE VILLOTA !

Los KITS MEDINABI cuentan 10 años de plena aceptación en el mercado. Más de 20 años han confiado su seguridad a los KITS de Rodamientos de Rueda con la calidad y garantía de SKF. Para celebrar el 10º aniversario de los KITS MEDINABI, queremos sortear un viaje de Ploteo con Emilio de Villota, en el Circuito del Jarama.

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

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

Le regalamos un Viaje para dos personas y el Circuito de Contraste con Emilio de Villota.

**KITS medinabi**  
Para sustitución de Rodamientos de Rueda. (En un solo con Rodamientos SKF)

PIDA A SU RECAMBISTA LOS KITS MEDINABI



A FONDO

# MONTEGO 2.0 DSL TURBO CON SABOR A GASOLINA



**E**STE Montego 2.0 DSL es un coche equipado con motorización de tipo diesel. Al menos, el combustible que emplea es el gasóleo. Pero la realidad es que está a mitad de camino por sus reacciones, entre un diesel y un gasolina. La razón, pura y simplemente, es que los hombres de Austin han incorporado a la ya conocida carrocería del Montego, con tan sólo pequeños retoques estéticos, un motor de la misma configuración que

- VIRTUDES**
- Consumos muy bajos
  - Presentación atractiva
  - Precio aquilatado
- DEFECTOS**
- Mecánica ruidosa
  - Desarrollos largos
  - Fallos de terminación
- PRECIO EN LA CALLE:**  
**2.220.289 ptas.**

los de gasolina, con dos litros de cilindrada, pero con un sistema de alimentación y una culata de tipo diesel de inyección directa.

Y la respuesta no ha sido otra que la que cabía esperar. Un coche ruidoso y con vibraciones, pero que por contra se muestra muy poco consumidor y bastante alegre, con unas cifras de potencia y de par motor conseguidas a un número de vueltas más alto de lo que habitualmente lo son en un motor de tipo

DATOS DE COMPRA

Importador: Austin Rover España, S. A. Mar Mediterráneo, 2. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. Garantía: un año sin límite de kilómetros en mano de obra y piezas. Red de postventa: 297 puntos.

FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada (c.c.): 1.994. N.º apoyos cigüeñal: 5. Árbol de levas: 1, en cabeza. Número de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyec. con turbo. Compresión: 18,1 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Potencia máxima (CV/rpm): 81/5.500. Par máximo (mkg/rpm): 16,1/2.500.

**TRANSMISION:** Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,7 km/h; 2.ª 16,2 km/h; 3.ª, 24,6 km/h. Velocidad a 1.000 rpm: 4.ª, 32,7 km/h; 5.ª, 43,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION:** Tipo: Cremallera con servo. Vueltas de volante: 3,0. Diámetro de giro: 10,5.

**FRENOS:** Sistema: Disco vent./tambor. **SUSPENSIONES:** Delantera: Independiente. Trasera: Eje semirrigido.

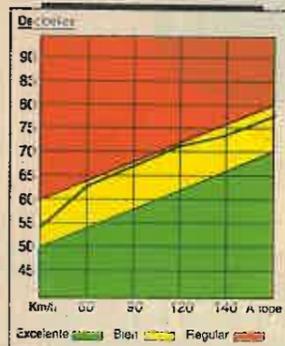
**RUEDAS:** Llantas (pulgadas): 120 x 365. Neumáticos: 180/65 R 365.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.100 kg. Capacidad depósito: 50 l.

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h	168,8
<b>ACELERACION</b>	
400 m salida parada	18,7
1.000 m salida parada	34,8
De 0 a 100 km/h	13,7
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	22,5
400 m desde 40 km/h en 5.ª	27,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	41,1
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	54,4
De 80 a 120 km/h en 4.ª	14,9
De 80 a 120 km/h en 5.ª	25,8

SONORIDAD



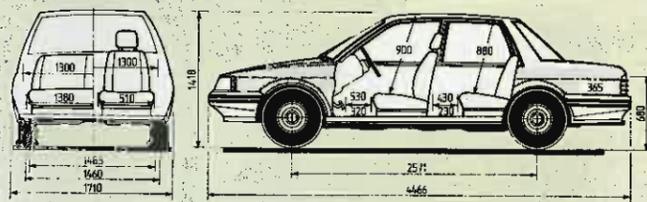
Al ralentí: 54,1. A 60 km/h: 63,6. A 90 km/h: 67,5. A 120 km/h: 71,0. A 140 km/h: 74,1. A tope: 77,5.

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

diesel. Su compresión, en lugar de ser de 22 ó 23 a 1, en este caso es de sólo 18 a 1.

En su interior se han retocado en este Montego turbodiesel, y en toda la gama del año 89, algunos pequeños detalles, como los asientos, ahora más cómodos y envolventes y con la posibilidad de regular el apoyo lumbar. Algo que hay que agradecer en un coche pensado para un tipo de conductor que por encima de todo quiere ahorrar, en combustible y en precio de adquisición. También en el cuadro hay novedades con el cambio de los mandos para la ventilación, ahora más sencillos y funcionales. Y aquí vamos a destacar la presencia de espejos retrovisores a ambos lados de la carrocería regulados

MONTEGO 2.0 DSL TURBO



eléctricamente desde el puesto del conductor. Es un elemento no excesivamente caro pero que aporta seguridad de marcha.

Como en los anteriores Montego, la antena y el tirador para la apertura del capó motor continúan estando muy bien situados para un conductor británico, con el volante situado a la derecha, pero no para uno europeo, y los españoles ya estamos plenamente integrados en Europa.

En cuanto a su motor, que es la novedad más importante, ofrece un funcionamiento alegre y vivo cuando el turbocompresor ha entrado en acción, pero antes de esta entrada se muestra

Los asientos son más cómodos y envolventes. Además, en los delanteros se puede regular el apoyo lumbar.



Los traseros, de un tejido muy agradable y funcional.

muy perezoso. Esto, unido a unos desarrollos de cambio excesivamente largos, hacen que el manejo del cambio sea imprescindible para rodar con una cierta agilidad y realizar al mismo tiempo algún que otro adelantamiento con un mínimo de seguridad necesario y sin eternizarse en la maniobra.

Un aspecto negativo es el de los desarrollos que se ve compensado en parte por unas cifras de consumos realmente impresionantes. Cuando la velocidad se mantiene en los 90 km/h el fabricante ofrece como valor homologado 3,8 litros por cada 100 kilómetros, si bien cuando nosotros hemos realizado nuestras mediciones los valores que hemos obtenido han sido muy superiores aunque sin llegar ni por asomo a los



El motor es la novedad más importante. Su funcionamiento es alegre y vivo.

5 litros. Con ello, el consumo medio ponderado está en 6,1, lo que le da una autonomía de 770 kilómetros.

Volvemos a incidir aquí una vez más en la necesidad de emplear bastante el

FRENTE A SUS RIVALES

SON muchos los fabricantes que compiten en el segmento de las berlinas equipadas con motorización turbodiesel, en el que se incluye este Montego. La oferta italiana que rivaliza con el coche británico está formada por el Alfa 75, que cuenta con 95 CV, lo que le permite una conducción alegre. Por su parte, el grupo Fiat ofrece el Regata y el Lancia Prisma, ambos con el mismo motor de 80 CV,



cambio de marchas, que resulta eficaz por esos desarrollos largos que incorporan la mayor parte de los coches europeos, más pensados para buenas autopistas que para carreteras normales, como la mayoría de las españolas.

Hemos hablado de un buen equipamiento en el que se incluye el cierre centralizado y los elevalunas delanteros eléctricos, así como los espejos accionados eléctricamente. Es un aspecto positivo que se ve ensombrecido por

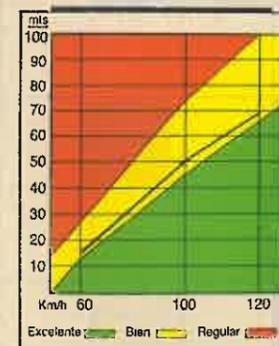
una terminación que dista de ser buena. Es este un aspecto en el que han trabajado mucho los británicos, pero aun así falta que muchas piezas encajen perfectamente en su sitio, dejen de soltarse las cosas y los ruidos desaparezcan del interior del coche, salvo, lógicamente, los de su motorización, que es algo inevitable.

Carlos Cancela  
Fotos: Santiago Ibáñez

mientras que su diferencia es el equipamiento, más completo en el Lancia. El Peugeot 405 a pesar de contar con una menor cilindrada, de 1,7 litros, tiene una elevada potencia de 90 CV. Por último, el Volkswagen Passat ofrece una potencia algo más baja, de 80 CV, pero dispone de una buena aerodinámica. En cuanto a precio, el Montego queda muy bien situado, siendo más barato únicamente el Fiat Regata. Todos los demás están por encima del coche británico en precio.

**Motor 16** Austin ofrece con este Montego una interesante opción dentro del mercado de las berlinas con motorización diesel, por un precio razonable si lo comparamos con el resto de la oferta disponible en el mercado. Son aspectos positivos sus consumos y una presentación muy atractiva, mientras que en el lado negativo cabe señalar los ruidos y vibraciones de su motor, de inyección directa y de nueva generación.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 16,3. A 100 km/h: 50,9. A 120 km/h: 69,3.

CONSUMO

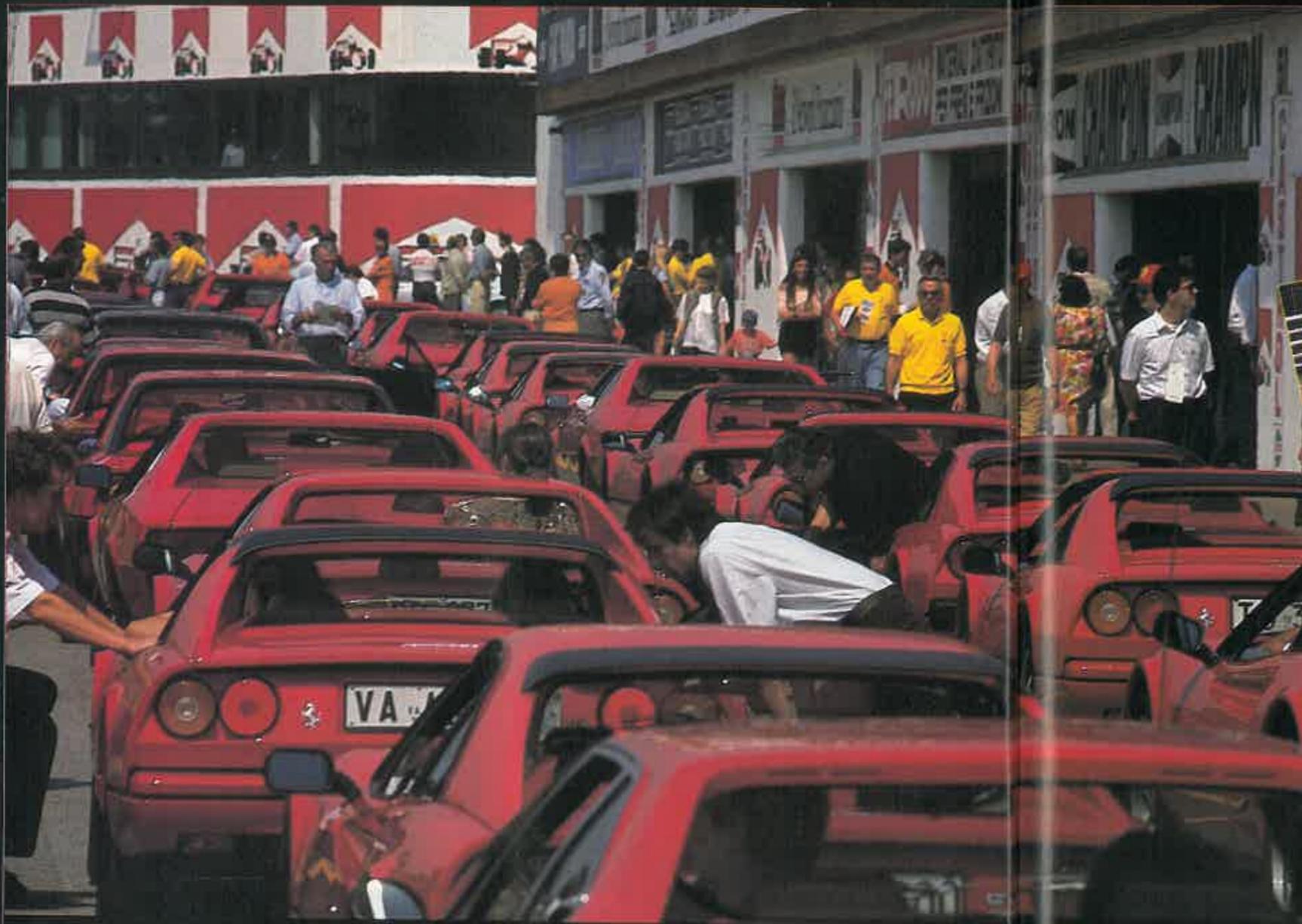
<b>CIUDAD</b>	
A 29,3 km/h de cruceo	6,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,7
En conducción rápida	8,5
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	8,1
A 180 km/h de cruceo	—
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado	6,1
Capacidad depósito comb.	50
Autonomía media	770

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Pintura metalizada: 16.834 ptas. Aire acondicionado: 239.000 ptas.





## LA LEYENDA FERRARI

# IMOLA ENROJECIO

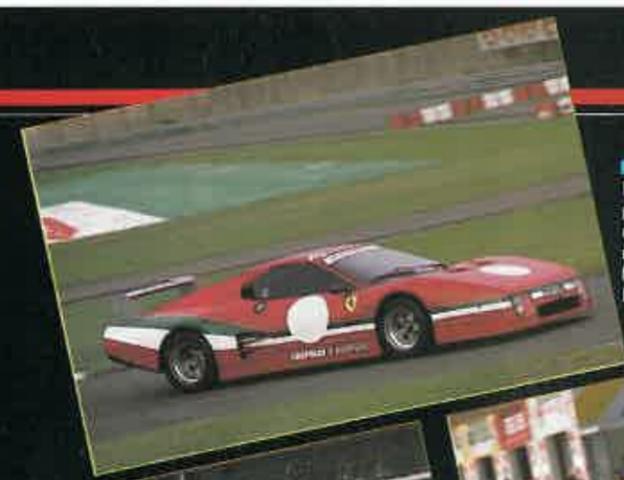
**E**NROJECIO su pista y enrojecieron sus gradas. Imola al completo enrojeció de pasión ante unas máquinas excepcionales; la ocasión no era para menos, doscientos Ferrari, doscientos modelos diferentes entre Gran Turismo, Sport y Prototipos, todos ellos distinguidos por el Cavallino Rampante, se dieron cita

en una de las demostraciones de poderío deportivo más impresionantes de los últimos tiempos.

En el asfalto histórico del circuito, Enzo y Dino Ferrari rugieron, corrieron, escupieron gasolina y fuego, mas de cincuenta mil «pura sangre» mecánicos, los mejores ejemplares de una leyenda teñida de rojo.

Un veterano, Luigi Chinetti, fundador de la escudería NART, la inolvidable North American Racing Team, tuvo el honor de abrir la pista con un modelo glorioso, el Ferrari 166 Mille Miglia, el primer coche del Commendatore que pisó Le Mans, en 1949, para ganar de una forma contundente. Con 89 años a sus espaldas, el patrón demostró su madera de piloto, una madera incombustible que perdura a través del tiempo. Su pie derecho, pesado como el plomo, hizo enloquecer a los miles de aficionados presentes en la cita histórica, en una cita encuadrada bajo un nombre sugerente «la leyenda Ferrari».

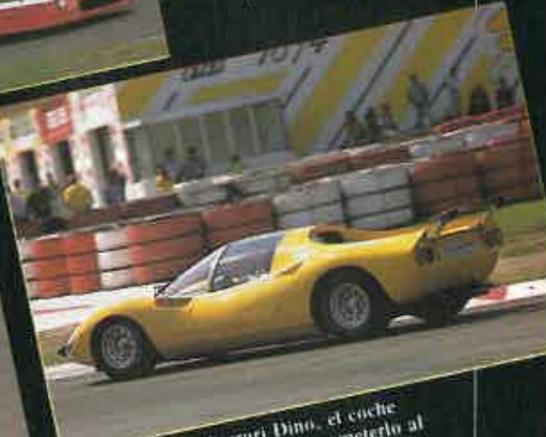
Chinetti decidió dejar el carné de identidad y los años colgados en el perchero de su casa parisina, para plantarse en Imola a los mandos de una joya



El Ferrari 512 BB, que participó en Le Mans en 1981, mostró sus rasgos afilados, mucho más aerodinámicos que los exhibidos por la Berlinetta Boxer original.



El Ferrari 212 Mille Miglia Sport en versión carrozada por Vignale. Se derivaba de la versión spider que tantos éxitos consiguió en pruebas de carretera.



El prototipo de Ferrari Dino, el coche creado por Pininfarina para someterlo al juicio del Commendatore.



Un Ferrari F-40 como hay pocos pintado en un tono amarillo que hasta el momento se había reservado a algunos coches de la escudería belga Francorchamps.



Un curioso ejemplar del Ferrari Testarossa, en esta ocasión se trata del modelo 250 del año 1958.



irrepetible, un Ferrari 275 GTB/2. El veteranísimo piloto hizo primero una incursión por la pista de Montherly, dió unas vueltas, se picó con un Lotus Elan y salió a todo trapo hacia el circuito italiano. Nada más llegar a la cita ferrarista puso en pie de guerra a todos sus mecánicos, que debieron modificar el reglaje de suspensiones de su GTB/2 porque el Elan había tenido la osadía de adelantarle en algunas curvas!

La saga más joven de Ferrari, la generación de los F-40, llegó a Imola en compañía de todos sus predecesores, llegó con el primero de la lista, el 308 IMSA, con el prototipo del GTO, con el GTO definitivo y con el GTO Evoluzione, para llegar al F-40 ya conocido y al F-40 Le Mans, el modelo que se prepara ahora mismo para un retorno de la marca al mundo de la resis-



Uno de los primeros Ferrari vencedores, el 166 Mille Miglia Barchetta Touring, ganó Le Mans en manos de Luigi Chinetti. Corría el año 1949. La pareja se reunió en Imola. Una fiera, el 308 GTB/4 Biturbo participante en USA, precursor del F-40.



El Ferrari 308 preparado para participar en la serie americana IMSA. Muchos caballos bajo su capó trasero.



GT0 Evoluzione no salió nunca de las pistas de Maranello. En sus entrañas llevaba todas las soluciones que después dieron vida al F-40. El Ferrari 512 M de la escudería Sunoco puso el rigor americano en un coche italiano. En 1971 consiguió resultados brillantes.



cia, a las pruebas de quinientos kilómetros, de seis horas o de 24 horas.

Los probadores habituales de la marca, nombres históricos como los de Paolo Guidetti, Beppe Cornia y Dario Benuzzi, pilotaron estos modelos para dar paso, después, a la gran parada de F-40 de calle, siempre impresionantes, siempre sobrecogedores no sólo en su tono rojo habitual, sino también en color amarillo, mucho más extraño, el color impuesto por el importador belga a aquellos coches pertenecientes a otra escudería legendaria, la escudería Francorchamps.

Los F-40 pasearon en las manos de pilotos de excepción, pilotos ligados con fuerza a la marca italiana. En Imola estuvieron: Arturo Merzario, explosivo como la dinamita y malabarista del volante; Nino Vaccarella, el siciliano héroe de la Targa Florio; Giancarlo Baghetti, el fotógrafo de moda más rápido del mundo, victorioso en su primera aparición en Fórmula 1; David Piper, que sigue en las pistas al volante de un modelo histórico; Mario Casoni, uno de los reyes de la resistencia en los sesenta y en los setenta; o el propio presidente de la Federación Italiana de Automovilismo, Fabrizio Serena.

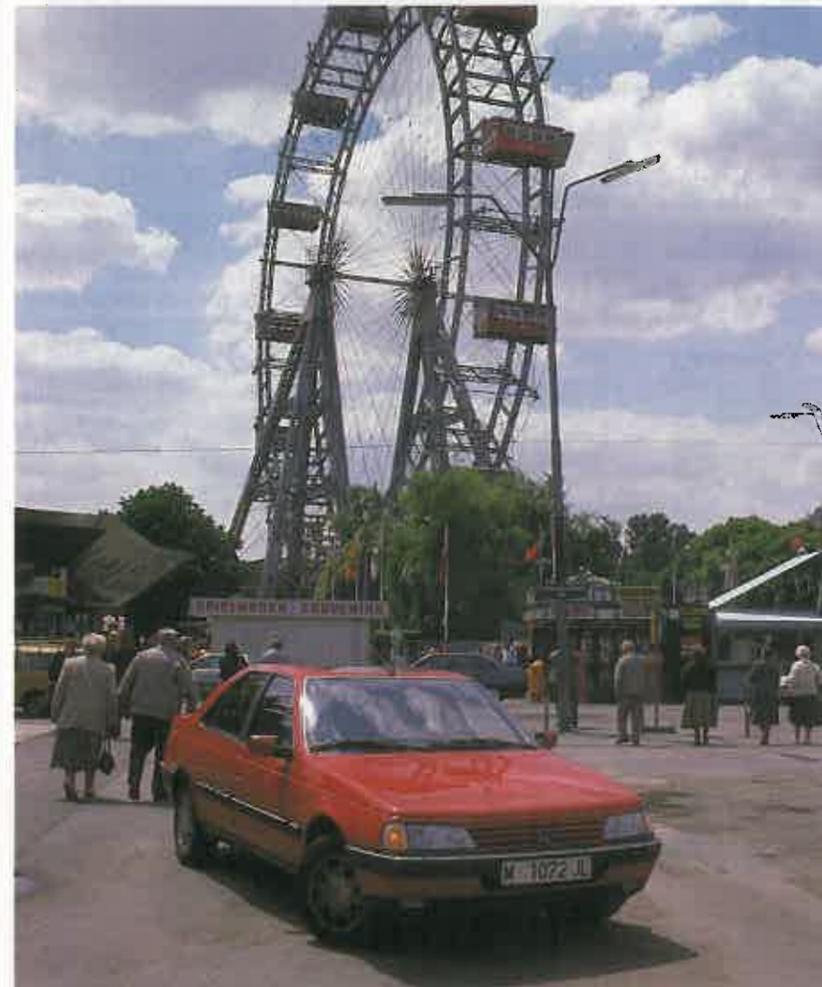


El último F-40, el modelo Le Mans, que afila sus armas para entrar en la competición.

También estuvo en Monza un modelo irrepetible, el primer Dino 206, el prototipo puesto a punto por Pininfarina para sondear la opinión del Comendatore. El Dino 206 Berlinetta dio cartas de nobleza a las primeras soluciones verdaderamente contemporáneas; un alerón posterior separado de la carrocería, un frontal afinado al máximo y las salidas de aire abiertas en las aletas anteriores, por detrás de las ruedas, ofrecieron la nota de modernidad a un coche excepcional, el precursor de la línea compuesta por los 308, los 328 y los 348 que ya se dibujan en el horizonte, que ya muestran sus rasgos de cara al salón de Francfort.

El Dino puso también en juego un motor prodigioso, un motor de seis cilindros en V utilizado después por los Lancia Stratos para arrasar a sus competidores. El Dino no fue un coche demasiado apreciado en el momento de ver la luz, pero que ahora se ha convertido en un objeto de culto, lo mismo que sus hermanos de marca.

Angel Marco  
Fotos: Enzo Giovannelli



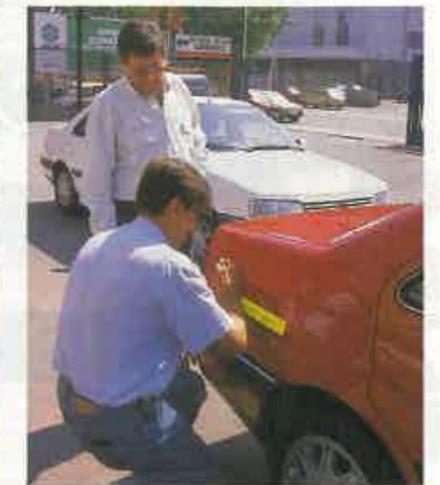
## BARCELONA-VIENA EN PEUGEOT 405 SRDT

# A TRES PESETAS EL KILOMETRO

UN consumo medio de 5,7 litros, equivalente a 3,14 pesetas kilómetro, circulando a una velocidad media de 118 kilómetros por hora, fueron los resultados del maratónico viaje preparado por Peugeot, para probar su modelo 405 turbodiesel. Los dos mil kilómetros que separan Barcelona de Viena, empalmando las autopistas de Francia, Suiza, Alemania y Austria, fueron devorados con seguridad por este espléndido vehículo en dos apretadas jornadas, únicamente interrumpidas con un descanso en la ciudad de Mulhouse, gran centro fabril de la marca del león y escenario de un maravilloso museo que alberga la mejor colección de Bugatti del mundo.



Esta prueba, en la que se trataba de realizar un «test» de consumo del Peugeot 405 turbodiesel, tenía como objetivo conseguir una velocidad media de 120 kilómetros por hora. La respuesta del coche, aire acondicionado incluido, no pudo ser mejor, porque se superaron las previsiones de los organizadores, pese a la dureza —por el poco tiempo disponible— de los muchos kilómetros que eran necesarios recorrer. El nivel de sonoridad del vehículo, su confortabilidad y sus buenas prestaciones fueron puestos a prueba, con una respuesta ampliamente satisfactoria. Los seis 405 SRDT compitieron en las autopistas europeas con toda clase de automóviles —incluso por las alemanas de libre velocidad—, poniendo de ma-



Depósitos precintados hasta llegar a Viena.

nifiesto su buen nivel competitivo y su «saber estar» sobre el asfalto.

Los participantes, seis vehículos y doce periodistas, establecieron un consumo medio de 8,14 litros, circulando a 124 kilómetros por hora de promedio, con un coste de combustible de 4,50 pesetas por kilómetro. Nos referimos, por supuesto, al viaje de ida, «a pedal libre», porque los compañeros que hicieron el retorno, con una media de velocidad inferior, se anotaron el récord que apuntábamos inicialmente de 3,14 pesetas por kilómetro. Los compañeros periodistas que se apuntaron el triunfo fueron en el viaje de ida Eduardo Azpilicueta y Arturo Andrés (120,1 kilómetros por hora y un consumo medio de 6,8 litros) y en el de regreso Isidoro Barba y Jorge Domenech (111 kilómetros por hora y 5,64 litros a los 100 kilómetros).

# ALTAVOCES A MEDIDA

CADA automóvil tiene unos interiores distintos, cada habitáculo es un mundo, aristas, huecos de maletero más o menos espaciosos, salpicaderos en los que se puede montar altavoces diminutos o puertas con medidas suficientes para albergar bafles increíbles.

Uno de los fabricantes de altavoces que más se preocupa por atender las diferentes necesidades de los usuarios es Kindvox. Todos y cada uno de los modelos de automóvil que ve la luz

dos en el Salón de Barcelona y se han realizado especialmente para los nuevos Renault 19, para los últimos Ford Fiesta y para los Volkswagen Golf. El Twee-

ter preparado para el 19, va montado en el tablero frontal, mientras que los demás son del tipo de montaje rápido. Otra novedad ha sido los altavoces adaptables en

la parte trasera a los Opel Kadett 89 3 y 5 puertas.

Kindvox también se ha especializado en las bandejas traseras con sonido integral, en las que se montan grandes equipos de altavoces perfectamente disimulados. También de la mano de Radiovox, la marca Grundig nos sorprenderá con su última novedad, un autorradio diseñado por F. A. Porsche con muchas novedades tecnológicas y una línea muy atractiva. Doble sistema de seguridad, por código numérico y por panel frontal extraíble. Autoreverse, búsqueda automática de pausas (APF) sistema RDS, 36 presintonías, conexión para reproductor de CD y una potencia de 4x40 watos.

A. M.



## LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)	AM (Khz)	FM (Mhz)
<b>BADAJOS</b>				
SER (Radio Extremadura)	1 260	96.9		95.4
SER (Radio Merida)		96.3		97.4
RNE/R-1	648		909	90.1
Antena 3 (Badajoz)		93.5		
Antena 3 (La Serena)		98.4		
A-3 Radio 80		100.0		
COPE (R. Pop de Badajoz)	1 134	89.1		
RNE/R-2		97.7		
RNE/R-3		99.3		
RNE/R-4		94.9		
RNE/R-5	1 503			
<b>BALEARES</b>				
RNE/R-1	648		666	98.2
A-3 Internacional		102.3		95.8
A-3 Mallorca		98.8	1 584	96.1
A-3 Menorca		98.4		102.0
COPE (R. Pop de Mallorca)	1 244	97.5		93.0
COPE (R. Pop de Ciudadela)	1 134	90.0		98.7
SER (Radio Mallorca)	1 080	96.6		83.3
SER (Radio Ibiza)		93.7		
SER (Radio Menorca)		95.7		
Rueda RATO (Radio Balear)		101.5		
<b>BARCELONA</b>				
RNE/R-1			738	
SER (Radio Barcelona)			1 485	
CR (Catalunya Radio) Autonómica				95.3
A-3 de Barcelona				104.3
A-3/Radio 80				90.7
Radio Minuto Barcelona				94.8
Independiente (Radio Salud)				101.3
Independiente (Radio Miramar)				
Independiente (Radio Sabadell)				98.2
CC-Cadena Catalana (R. Club 25)				95.8
CC-Cadena Catalana (R. Penedés)				96.1
COPE (R. Pop. Barcelona)				102.0
RNE/R-2				93.0
RNE/R-3				98.7
RNE/R-4				83.3
RNE/R-5 Barcelona			1 107	
RNE/R-5 Girona			1 413	
RNE/R-5 Tarragona			1 503	

en el mercado español, es estudiado por Kindvox para realizar a medida un altavoz con las dimensiones adecuadas y con las prestaciones necesarias para cada equipo de sonido. Desde un Citroën AX o un Fiat Uno hasta un Audi o un Mercedes, desde 10 W a 250 W de potencia máxima, la gama de Kindvox es muy amplia. Los últimos altavoces de este fabricante, fueron presenta-

## El eslabón final

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

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

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



**Kindvox**  
CAR AUDIO

RADIOVOX

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



# Comprar y vender

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VAGMA ES LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

# 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 GTX	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	1.680.000	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

ANUNCIESE EN

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

**BMW 745 i**

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

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES  
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

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

MADRID Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA, 18 Tel. (91) 654 24 89  
(Entrada por Marqués de Valdeavia, 29)  
ALCOBENDAS



## 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 Cuatro 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	23.000
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

**LANCIA** Beta competición 2000, AA, perfecto estado, 600.000 ptas. Tel.: (96) 331 56 85, noches.

**WANTED** alguien que colecciona prospectos de automóviles y que quiere intercambiarlos con un joven suizo, Robert Thoma Schwamendingenstr, 15, 8050 Zurich Switzerland.

**ALFA** 33 1.5 Q.V., 49.000 km, M-HC, perfecto estado, radio cassette, antinieblas, alerón, 890.000 ptas. Tel.: (91) 455 81 23.

**ALFA** Romeo Duetto, 1968, clásico deportivo, descapotable, color blanco, 1.600.000 ptas. Tel.: 759 41 06.

**TRIUMPH** Spitfire 1500, Overdrive, impecable. Teléfono: 477 34 70 tardes.

**MATRA** Murena, causa retorno país, muy poco uso, mu-

chas opciones, embrague. Tel.: (986) 25 29 14.

**VENDO** Ford A 1930 y Slamon 1920, los dos 6.500.000. Verlos C. Tetun, 6, Mataró, sábados de 10 a 13. Tel.: 790 43 36 y 799 24 53.

**ROVER** 216 Vitesse, año 87, blanco, techo, transferencia 1.250.000. Tel.: 476 84 49.

**VENDO** Ford Capri 20. S, techo, 600.000 ptas. Tel.: 315 01 81.

**MERCEDES** 190 E, 16 V, año 85, impecable, full equipo, revisado Mercedes, precio convenir. Tel.: (93) 231 44 12, Jordi.

**VENDO** Porsche 911 Carrera, blanco, dos años y medio, en perfecto estado con extras. Tel.: 457 40 40, de 8 a 15, precio 7.000.000.

**R-11** turbo, 1985, 55.000 km., 900.000. Tardes 754 44.25.

**PORSCHE** 914 Targa inyección, a toda prueba. Tardes. Tel.: 477 34 70.

**COMPRE** su coche en Alemania, gestionamos su localización y trámites posteriores, hablamos español, excelentes oportunidades, recogida en el aeropuerto. Tel.: 0749 6222 73583.

**COMPRE** Mercedes BMW ETA directamente en Alemania, servicio especial para compra y ventas MS automóviles, Stuttgart. Teléfono: 07 49 7135 12840.

**BUGGY** artesanal, motor 850, baratísimo. Tel.: 33 15 63, Dioní, Zaragoza.

**FIAT** Tipo 1.600, azul metalizado, 6 meses en garantía, 1.400.000. Tel.: (91) 25 99 08.

**TOYOTA** Supra, con o sin turbo, color elegir, urgen vender, 5.200.000. Tel.: 234 33 21.

**MERCEDES** 240 D, impecable, año 81, buen precio, 123.000 km., techo A.B.S., llantas, cierre, etc. Tel.: (923) 26 99 75.

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

**BMW** 320 I, 1986, muchos extras, 4.800 km., impecable, 2.390.000. Tel.: (91) 458 63 60.

**PORSCHE** 944 S, año 1987, impecable, original Porsche España, M-HY, garan-

tía cuatro meses, 25.000 km., color negro, aire, techo, alarma, autoblocante, 5.100.000 ptas. Tel.: (96) 286 94 95, de 20 a 23 horas. Salva.

**OPEL** Kadett GTE 1800, 50.000 km., blanco, perfecto estado, muchos extras, 1.100.000 ptas. Tel.: 201 52 95, Barcelona. Alfonso.

**SE** vende automóvil gran turismo, marca Buick Lasabre automatic, dirección asistida, aire climatizado, radio cassette estéreo 4 altavoces, seminuevo, color azul, 654 11 66.

**FIAT** Uno turbo, M-IW, negro, 1.200.000 ptas. Tel.: 270 04 68.

**VENDO** recambios Seat 850 Spider, capota, asientos, mo-

tor y demás piezas. Tel.: (942) 66 08 18.

**VENDO** Porsche 914, inyección, descapotable, perfecto, 4.000.000. Tel.: (96) 285 16 20.

**FIAT** Uno turbo, 30.000 km., antracita metalizado, impecable. 1.050.000. Tel.: (91) 233 31 06.

**KAWASAKI** GPZ, nueva, K-HY, 900.000 ptas. Tel.: 270 04 68.

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

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

**VENDO** Renault Supercinco GT Tubo, muchos extras, año 88, 1.260.000, buen estado, llamar mañanas (96) 520 83 18.

**FORD** Sierra XR, 4, V-BP, 1.800.000 ptas. Tel.: 270 04 68, todos extras.

## AUTOHAUS MARKL INTERLENG, 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

Llámanos 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, 268, 5.º D (MADRID)

### OFERTAS MES DE JULIO

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

TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

# SENCILLAMENTE LA LUNA

Arevalillo le ofrece la luna, cualquier clase de luna: normal, templada, laminada, fumée, blindada... además de techos solares, lunas de autocar y autobús. Para cualquier tipo de vehículo nacional o importado (incluso para modelos clásicos).

Arevalillo distribuye, exclusivamente para Madrid, toda la gama de blindados, láminas de seguridad y de control solar 3M.

Arevalillo le ofrece, sencillamente, la luna porque la tiene.



Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17, 28008 Madrid. Tel. 542 29 93. Fax 248 51 36.

Talleres: Martín de Vargas, 42. Tels. 227 50 73 - 467 33 88. 28005 Madrid. Duque de Sesto, 5. Tels. 275 91 23 - 431 26 27. 28009 Madrid. Sierra de Gredos, 3. Tels. 690 96 86 - 690 97 35. Fuenlabrada (Madrid). Benidorm, 26, y Alava, 7. Tels. 408 57 01 - 408 62 47. 28017 Madrid.

## AUTOMOVILES TEO

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

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



## ¡ANUNCIENSE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 89.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISIA-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: \_\_\_\_\_



## DACIA®

**BARON S.A.**  
Antonio Leyva, 23  
Tel.: 269 34 15. Madrid

TODO TERRENO

- Motor 1.400 c.c. de tecnología Renault
- Suspensión independiente delantera con muelles
- Llantas, enganche bola, defensas delanteras, etc. (Incluido en el precio)

**EL 4x4 MEJOR EQUIPADO Y MAS BARATO**

**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

**VENDO** BMW 323 inyección, importación, año 1982, 1.400.000 ptas., nuevo, Maite. Tel.: (91) 308 30 44, a partir 21 horas (91) 203 07 64.

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

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

**BMW** 528 i, rojo fuego, llantas BBS, servodir., retrovisores

eléctricos, calefacción en asientos, cierre centralizado, check control impecable, 1.600.000 ptas. negociables, pocos km. Tel.: (91) 777 92 35.

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

**BMW** 323i particular, 45.000 km., pintura metalizada, techo, otros extras, impecable, 1.950.000 ptas. Tel.: 260 43 50, Madrid.

**HONDA** Prelude, 1.8 EX, 105 CV, año 84, 64.000 km reales, M-JF, último diseño, inspecciones realiza-

das por Honda, estado inmejorable, seguro por 8 meses, extras, 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 674 13 21.

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

**PARTICULAR** vendo Seat Panda 40, M-HB, rojo, garantía, oficial Seat, hasta septiembre 89. 525.000 ptas. Tel.: 256 06 74.

**VENDO** Alfa 33, 1.5, toda prueba, año 86, 46.500 km. llantas, radio cassette, alerón, 1.090.000 ptas. Tel.: 455 81 23.

**LIQUIDO** kit 4 faros, Peugeot 205, 19.000 ptas.; aletines Ibiza 7.000 ptas. Spoiler faros Ibiza 12.000 ptas., alerón biplano super 5. 9.900 ptas., parrilla 4 faros Ritmo

**RANGE ROVER**

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



9.500 ptas. Tel.: 455 81 23.

**ALFA** 33, campeón circuito, dos motores y dos cambios circuito montaña, vendo, cambio por coche nuevo o semi. Aldo. Tel.: (985) 56 55 61.

**PARTICULAR** vendo Alfa GTV 2.5 V 6, perfecto estado, 50.000 km, tel.: (93) 307 35 59, horas oficina.

**BMW** 528 I, 1984, 6 cilindros, 4 puertas, frenos ABS, techo practicable, perfecto estado, revisado, económetro, vende particular. Tel.: 202 48 20.

**LANCIA** Y-10, Turbo, modelo Martini, perfecto estado, 25.000 km., B-I-Y, muchos extras. Tel.: 2 0 3 2 9 3 7, 307 16 93, Barcelona.

**AUDI** 80 CD, 5 cilindros, M-FS, motor embrague, varios repuestos nuevos, aire acondicionado, alarma, excelente estado, mantenimiento de empresa. Precio: 1.400.000 ptas. Tel.: (91) 521 41 15, horario de oficina, Sta. Jane.

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



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

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

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

Servicio oficial todas las marcas.

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

Venga a conocernos, le esperamos.

*Somos especialistas*

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

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



radio  
automóvil s.a.

HIFI - CAR - STEREO



## 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

S.A.G.A.I.



MERCEDES-BENZ

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

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	Total (últ. metr.)
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 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 4.700.000
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 24 EXTRAS	85 1.650.000
BMW 320 I EXTRAS	85 1.975.000
BMW M-635 I FULL	86 3.250.000
BMW 520, FULL	86 2.500.000
VOLVO 760 GLE FULL	85 3.500.000
DEPORTIVOS	
JAGUAR COUPE XJS FULL	85 4.200.000
PORSCHE 911 TARGA, 0 KM	82 3.950.000
PORSCHE 924 A.A. FULL	83 2.275.000
BMW 635 CSI FULL	83 2.950.000
MERCEDES 350 SLC FULL	78 2.650.000

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avonidas). Tel.: (91) 256 82 22.  
C/ Victor de la Serna, 8-10. Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 268 88 82.  
(S. Bonavéu)

**VENDO** Porsche 911, 1974, ITV, alerón, turbo. Precio: 2.400.000 ptas. Tel.: 430 18 70.

**VENDO** R-21, GTD, año 87, gris ceniza, 40.000 km, por adjudicación de otro en fábrica, extras, música, seguro TR hasta mayo del 90, 1.650.000 ptas. Valladolid. Tel.: (983) 39 67 47.

**VENDO** Citroën BX 16 TRS, impecable, M-FK, 800.000 ptas. BMW 735 i, ejecutivo, full equip, 3.900.000. (91) 458 17 76.

**LANCIA** Delta HF Turbo, año 87, rojo, extras, 48.000 km, tel.: (964) 16 08 88, vendo.

**FERRARI** 365 GT 4. 2+2 semejante 412, sólo 515 fabricados, rojo, tapicería blanca, aire, Hifi, dirección asistida, 340 CV. 8.000.000 ptas. Tel.: 435 67 05.

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



Estamos donde siempre.

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

ANEXO SÁBADOS Y DOMINGOS

AMÉRICA SARRIEN Y DOMINGOS

SU SERVICIO EN ARGÜELLES

## Blasco de Garay, 37

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

## La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR.

1 AÑO  
GARANTIA

Matriculado  
**TOYOTA SUPRA Full equip** ..... 5.669.000  
**TOYOTA CELICA 2.0 16 V. Full equip** 4.089.000  
**¡AHORRESE HASTA UN MILLÓN DE PESETAS!**



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

## 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

**S R A, S.A.**



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

**AUSTIN ROVER**



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

# CARLO

S.A.



**!VISITENOS!**

C/ Infanta María Teresa, 10. Tels.: 563 27 28 - 88

### SELECCION DE COCHES CON AIRE ACONDICIONADO

ALFA Romeo Alfesud T1, 82, rojo, garant 3 m, 900.000 ptas  
ALFA Romeo 33, 83, plata, garant 3 m, 900.000 ptas  
ALFA Romeo GTV 2.0, 83, negro, garant 3 m, 850.000 ptas  
BMW 318, 83, azul, garant 6 m., 780.000 ptas  
BMW 746 i, 82, plata, garant 3 m., 2.900.000 ptas  
FIAT Cabrio Prunifanna, 80, rojo, garant 3 m., 1.900.000 ptas  
FIAT Crona Turbe, 88, gris, garant 6 m., 2.300.000 ptas

FORD Escort 1.3 CL, 88, blanco, garant 24 m., 1.050.000 ptas  
MARBELLA Junior, 87, blanco, garant 18 m., 560.000 ptas  
MERCEDES 190 E, 86, gris, garant 6 m., 2.200.000 ptas  
MERCEDES 500 SEL, 83, azul, garant 6 m., 5.000.000 ptas  
MERCEDES 280, 83, azul, garant 3 m., 3.600.000 ptas  
MERCEDES 180 16 v, 88, grafito, garant 6 m., 6.200.000 ptas

MERCEDES 300 CE COUPE, 88, plata, garant 6 m., 6.800.000 ptas  
MERCEDES 300 D, 84, azul, garant 6 m., 1.800.000 ptas  
OLDSMOBILE Cutlas Salon, 80, verde, garant 3 m., 800.000 ptas  
PEUGEOT C Prunifanna, 76, plata, garant 6 m., 2.000.000 ptas  
PEUGEOT C 505 SRD, 83, oro, garant 3 m., 500.000 ptas  
PORSCHE 944, 82, negro, garant 3 m., 2.800.000 ptas

PORSCHE 924, 80, azul, garant 3 m., 1.800.000 ptas  
RANGE Rover Carb 85, verde, garant 3 m., 2.500.000 ptas  
VOLKSWAGEN Golf G11, 83, blanco, garant 3 m., 1.450.000 ptas  
VOLKSWAGEN Cabrio, 80, blanco, garant 3 m., 1.800.000 ptas  
VOLKSWAGEN Polo Classa, 88, rojo, garant 18 m., 825.000 ptas  
VOLKSWAGEN Escarabajo C, 84, blanco, garant 3 m., 1.600.000 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.

**europarts**



## NUMERO UNO EN ACCESORIOS



*al limite del  
accesorio*

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

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

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

ASTURIAS  
DELEGACION SUR  
CORDOBA  
GALICIA-LEON  
BARCELONA  
BURGOS  
VITORIA

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

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

### AUDI 200 QUATTRO TURBO

Año 87, Full Equip.  
4.250.000 ptas.  
BMW 325 i, ABS,  
muchos extras.  
Año 86, 2.950.000 ptas.  
Pl. Campillo Mundo  
Nuevo, 8.  
(Junto Mercado  
Pta. Toledo).  
Teléf.: 239 17 94.

### PLACA TURISTICA ESPAÑOLA

VOLVO 240 GLT.  
Como nuevo. Sólo 26.000  
kms. Asientos de cuero.  
Elevavinas electrónico.  
\$ 10.000 o equivalente en  
pesetas. Teléfono: 650 54  
37.

### PEUGEOT 205 XR M-GF

Aire acondicionado.  
Elevavinas eléctrico.  
Cierre centralizado.  
Perfecto estado.  
900.000 ptas. Teléfono:  
856 79 37.

### FERRARI 308 GTB L.

Quattrovalvule,  
año 85, 26.000  
kilómetros.  
Precio, 9.000.000.  
Teléfonos: (952)  
22 27 16-21 87 59.

### PORSCHE 911

Carrera coupé 33 ne-  
gro, año 1986, tapizado  
AB.PS. paragolpes ab-  
sorberentes, parabrisas  
securifiles, diferencial  
autoblocante, cerradu-  
ras centralizadas, radio  
boston, aire acondicio-  
nado. 70.000 km. Te-  
léf. 29 85 04. Vallado-  
lid.

**VENDO** Renault Al-  
pine, A-108, año  
1963, Cabriolet, per-  
fecto estado, precio  
1.200.000. Tel.: (942)  
33 18 51.

**JEEP** Willys restau-  
rado, motor diesel,  
año 88, muchos ex-  
tras (de película),  
1.260.000. Tel.: (93)  
718 66 53.

**R-5** GT turbo, meta-  
lizado, cuidadísimo,  
cristales tintados, te-  
cho, alarma, 1986,  
900.000 ptas., 58.000  
km. Tel.: 200 60 12.

**BMW 323 i**, particu-  
lar, impecable, te-  
cho, 60.000 km;  
1.650.000 ptas. Tel.:  
273 49 37.

**MERCEDES 2.3**, 16  
V, 46.000 kilómetros,  
4.400.000 ptas. Pors-  
che 924 S Targa Full,  
3.250.000 ptas. Tel.:  
308 21 66. Sr.  
Braun, año 86.

**BMW M3** evolución  
n.º 388/500. Nov.  
88. A.A. Ordenador,  
radio, alarma, etc.,  
8.000.000 ptas. Tel.:  
(94) 463 48 77.

**PARTICULAR** ven-  
do Volkswagen Golf  
GTI Cabrio, año 88,  
30.500 km, muy cui-  
dado, azul metaliza-  
do, interior blanco.  
Antonio. Teléfono:  
234 95 89.

**MERCEDES 300 E**  
W-124, año 87, nue-

vo, ABS, techo eléc-  
trico, cerradura cen-  
tralizada, llantas, vo-  
lante palanca cuero,  
dirección asistida, ra-  
dio, cristales tinta-  
dos, espejos laterales  
eléctricos, etc., pre-  
cio inmejorable, tel.:  
469 89 11.

**BMW 325 i**, año 86,  
ABS, techo, c. cen-  
tralizada, radio, llan-  
tas, ruedas TRX, es-  
pejos eléctricos,  
2.900.000. Tel.:  
262 82 47.

**ALFA Romeo 33 QV**,  
rojo, B-HG, full  
equip, 42.000 km,  
como nuevo. Tel.:  
(93) 417 90 56, horas  
comida, cena.

**PORSCHE 924 S**,  
matriculado diciem-  
bre 1988. No impor-  
tado, nuevo, garan-  
tía oficial de Porsche  
España, tel.: (948)  
24 07 92.

**MERCEDES 420**,  
sec 10/86 A, matri-  
cula AB-S, techo,  
asientos eléctricos,  
elevavinas, caja au-  
tomática interior,  
cuero, alarma inst.  
madera, llantas,  
7.150.00 ptas. conta-  
do. Teléfono: (93)  
300 24 74 Sr. Mario.

**FORD Cosworth**,  
GR-N, motor 3.000,  
km, 200 neumáticos,  
motor, cambio re-  
puestos, blanco, ver

circuito Jarama J.  
Duras o Alejandro,  
tel.: (91) 653 57 15.

**BMW 325**, particu-  
lar, septiembre 87,  
grafito, suspensión,  
llantas y volante.  
M-Technic, techo  
eléctrico, asientos  
Recaro, alarma man-  
do a distancia, ABS,  
elevavinas, radio,  
3.300.000 ptas. Tel.:  
(91) 532 63 55 y  
273 26 03.

**PORSCHE 944**,  
blanco, año 83, te-  
cho Targa, radio-cas-  
sette, retrovisores  
eléctricos, impeca-  
ble, 2.950.000. San-  
dra, tel.: 204 45 00  
(horas oficina).



## 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) 491 50 51 FAX: 491 02 01

**kléber**

**FIESTA** 1.35, como nuevo; 375.000. Tel.: (93) 325 52 70.  
**FIAT** Uno Turbo, M-GX, 30.000 km, plomo metalizado, perfecto estado, 1.050.000 ptas.  
**DESGUACES** Marín, S.L. Ctra. Aeropuerto, km 0,700. Tel.: (976) 31 50 08. 50.011 Zaragoza.  
**MOTOR** Nissan Vanet Diesel.  
**MOTOR** Ford Orion Diesel.  
**MOTOR** Ford Fiesta Diesel.  
**MOTOR** Seat Ritmo Diesel.  
**MOTOR** Renault R-9 Diesel.  
**MOTOR** Renault R-9 Gasolina.  
**MOTOR** Renault Super-Cinco.  
**MOTOR** Opel Corsa 1.200.  
**MOTOR** Opel Corsa 1.300.  
**TENEMOS** motores todos los modelos.  
**TRAMITES** actuales para importar vehicu-

los desde el mercado común. Conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500) Murcia. Tel.: (968) 61 21 26, oficina.  
**LIQUIDACION** parrillas bifaro Alfa 33, Ritmo 205, bajos, aletines y spoiler Ibiza, llantas Braid, volantes, etc. Noches. Tel.: 455 81 23.  
**PARTICULAR** Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 38.000 km. Horas oficina. Tel.: (91) 435 32 52.  
**PARTICULAR** Mitsubishi Montero Corto Full Equip, impecable, 22.000 km. Horas de oficina. Tel.: (91) 435 78 03.  
**BMW** 320 I, 4 puertas, muchos extras, año 86, 50.000 km. 2.000.000 ptas. Tel.: 30 68 24. Valladolid. Sólo noches.  
**VENDO** furgoneta Volkswagen autorizada vivienda, techo elevable, MU-AJ.

575.000 ptas. Tel.: (968) 74 02 09.  
**SUPERCINCO** GT Turbo Copa, año 87, techo, radiocassette, muy buen estado. 1.250.000 ptas. Tel.: (93) 311 33 48. Noches.  
**VENDO** Peugeot 205 GTI 1900, M-JD, rojo, aire acondicionado. Tel.: 270 36 14 y 270 54 28.  
**TENEMOS** todo tipo de piezas revisadas y con garantía.  
**INSTRUCCIONES** para hallar el consumo y desgaste actual del vehículo. Solicitas adjuntando 80 pesetas para embalaje y envío. Apartado 127. Jaca.  
**VENDO** Opel Corsa TR, radiocassette M.G.Y. 700.000 ptas. Tel.: 409 29 95.  
**GOLF** GTI 16V, M-GX, blanco, llantas aluminio, Kit Zender, faros Hella, 50.000 km. 1.600.000 ptas. Tel.: 308 14 33.

**VENDO** Porsche 944, todos extras, impecable, pocos kilómetros. Particular. Tel.: (947) 20 10 84. Horas de comercio. Burgos.  
**PORSCHE** 944, asiento eléctrico, equipo de música, techo, año 86, 62.000 km. 3.700.000 ptas. Tel.: 457 05 49.

**190 SL**, excelente estado, 3.900.000 ptas. Tel.: (96) 373 13 58.  
**220 SE Coupé**, el mejor posible. 1.900.000 pesetas. Tel.: (96) 373 13 58.  
**KARTS** competición, nuevos, usados, recambios, reparaciones de motores. Teléfono: (93) 692 18 24.

## DESCUBRA UN NUEVO ESPACIO DE LIBERTAD



**Webasto Top-Slider**

Con la garantía Hella, S.A.

**auto equip**

Córcega, 378  
Barcelona -  
Tel. 207 35 14

Centro de  
Montajes  
Córcega, 402  
Tel. 207 00 19

## ¡ NO ESPERE A QUE SE PONGAN DE MODA !

Ver por nuestras carreteras el avanzado diseño de los portaequipajes de techo KAMEI, todavía no es muy habitual. No obstante, estamos convencidos que esta situación cambiará en breve. ¿ Por que? porque las necesidades del conductor en España, no son esencialmente distintas al resto de los conductores europeos y porque los portaequipajes KAMEI son líderes en calidad. Su diseño aerodinámico y una gran capacidad de carga, le hacen el portaequipaje ideal para todo el año y para todo uso lúdico o laboral. No importa si llueve o nieva, si hace frío o calor. No importa si ud. quiere ir al mar, a la montaña o a visitar a sus clientes. El portaequipaje KAMEI permite llevar sin problemas equipos para practicar el Surf, el Esquí, ir de Camping o transportar toda clase



de muestras profesionales. Además le garantiza una absoluta discreción, seguridad y conservación de los objetos contenidos. NO ESPERE A QUE SE PONGAN DE MODA. VIAJE YA CON LOS MEJORES PORTAEQUIPAJES DEL MERCADO, VIAJE CON LOS PORTAEQUIPAJES KAMEI.

Medidas disponibles: 235 x 68 / 230 x 47 / 140 x 66

**IRESA**  
INTERNATIONAL RACING ENGINEERING S.A.

Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles "sport" y competición.  
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492  
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)



Recomendado para el uso laboral y publicitario de empresas y viajantes (transporte de mercancía, muestras etc.).

**OFERTA VACACIONES 20%**

## 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 6 6753 (International call)

**BX** 16 TRS Athena, año 88, V-CL, 18.000 km, 1.350.000 ptas. Tel.: (91) 476 35 20.  
**ESCARABAJOS** 1.202 S, 1.600 c.c., americano, GE-E, perfecto estado. 880.000 ptas. Tel.: (972) 23 61 30 de 14 a 16 horas.

**SEAT** Ronda 1.2 P GL, M-GN, impecable, radio, seguro, 595.000 ptas. Alvaro. Tel.: 234 16 07.  
**VENDO** Renault 5 GT, Turbo, gris metalizado, cuidadísimo, cristales tintados, techo, alarma, 53.000 km, 1986. 1.000.000 ptas. Tel.: 200 60 12.

**BMW** 635 CSI, serie Haatge, coche único, aire acondicionado, ABS, pintura metalizada, llantas especiales, interior cuero, 4 elevalunas, cierres, espejos eléctricos, radiocassette, cristales tintados. 3.500.000 ptas. Tel.: (91) 217 32 81.

**VW** Golf Cabriolet, año 88, azul, interior blanco, equipo de radiocassette, 28.500 km. Precio 2.150.000 ptas. Tel.: (91) 234 95 89 de 14 a 16 horas y 21 en adelante.

**PORSCHE** 924 particular, perfecto estado, extras. Tel.: 401 76 08.

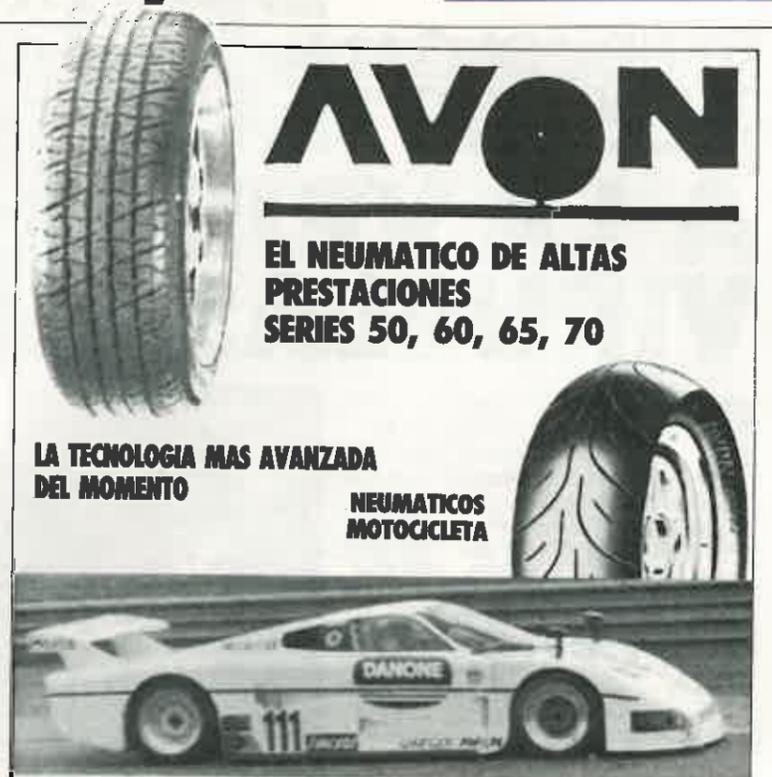
**LANCIA** Delta HF 4WD, año 87, rojo, extras. 2.400.000 ptas. Tel.: (94) 456 01 00. Iñaki, horas de oficina.

**OPEL** Kadett GSI, M-GG, pocos kilómetros. Tel.: 248 08 00 y 447 53 43.

**BMW** 318i, 1987, 30.000 km, azul metalizado, radiocassette, espejos eléctricos, cristales tintados, completamente nuevo, 2.000.000 ptas. Tel.: (91) 217 32 81.

**MERCEDES** 200 caja 124, 43.000 km, champán metalizado, varios extras, nuevo. 2.850.000 ptas. Tel.: (91) 217 32 81.

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



# AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA

**Jacso!**

V/ VALLESPÍR, 189-91  
TELS.: (93) 491 50 51 (6 líneas)  
TELEX: 54318. FAX: 491 02 01  
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

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

**OCASION** Volvo 244 moderno, extras. 660.000 ptas. Tel.: (93) 784 06 40. Barcelona.  
**HONDA** Prelude 1.8 EX 105 CV, año 86, 38.000 km reales, deportivo, precioso. Tel.: (91) 233 48 02.  
**MERCEDES** 190 E,

gris metalizado, techo abierto, cierres, cristales, radiocassette, 83.000 km. 2.300.000 ptas. Tel.: (91) 217 32 81.  
**MERCEDES** 300 D 88 CV, 1982, azul metalizado, techo abierto, cierres, cristales, radiocassette

Becker, impecable. 1.600.000 ptas. Tel.: (91) 217 32 81.  
**POR** traslado, Alfa 33 1.700, noviembre 1986, 30.000 km, sin golpes, seguro todo riesgo hasta diciembre. Teléfono: (91) 239 62 76. 1.350.000 ptas.

ALERON CITROËN AX



¡¡OFERTA PROMOCIÓN!!

## NOVEDAD

Alerón R-19 16v, alerón Passat, Kit Golf GTI, Kit Mercedes 190. Solicite información. Fabricado en poliéster preparado para pintar. De venta en los establecimientos del ramo y en los servicios oficiales.

**EUROPA CARSL**  
MATERIAL AUTOMOCION

P.V.P. 9.573 + IVA

C/ NUEVA DE PORTA, 32. TEL.: (93) 340 74 98. FAX: (93) 349 60 87. 08016 BARCELONA.

P.V.P. 8.296 + IVA

ALERON DELTA P-405



## FITTIPALDI GANA EN DETROIT

# A LA VEJEZ VIRUELAS

El pasado fin de semana se disputaba el Gran Premio de Detroit, prueba puntuable para el Campeonato americano de Fórmula Indy en el que el interés para los aficionados se centraba en la posible actuación del March equipado con motor de la marca italiana Alfa Romeo, en su actuación dentro de un campeonato americano. También hay que destacar la presencia en la ciudad de Detroit de pilotos de distintas nacionalidades que en su momento habían pasado por el campeonato de F-1, hoy por hoy, la especialidad reina dentro del



mundo del automovilismo en Europa.

Y mientras que la clasificación del colombiano Roberto Guerrero era la del octavo puesto, en lo que a los pilotos de F-1 se refiere, la carrera no ha podido ser más positiva. El ganador de la prueba fue un hombre legendario como es el brasileño Emerson Fittipaldi, doble campeón del Mundo de Fórmula 1 y reciente vencedor de las míticas 500 millas de Indianápolis, mientras que otros nombres como los de Mario Andretti o el italiano Teo Fabi se clasificaban entre los cinco primeros a la llegada de la prueba norteamericana.

En la parrilla de salida el mejor tiempo lo iba a lograr Michael Andretti, el hijo de Mario Andretti, al volante de un Lola T-8.900, mientras que tras él se situaba el hijo de otro gran especialista de este tipo de competiciones como es Al Unser Junior, también con un chasis Lola. Y en la segunda fila de la parrilla se producía un duelo entre pilotos renombrados llegados de la F-1, como son Mario Andretti y Emerson Fittipaldi, respectivamente con Lola y Penske.



Buena actuación de los pilotos europeos, salidos de la Fórmula 1, que han copado tres de las cinco primeras posiciones de la carrera disputada en Detroit.

Emerson Fittipaldi aprovechaba el accidente sufrido por el pequeño Andretti para hacerse con el liderazgo de la carrera.

En esta participación de Detroit el March-Alfa Romeo se ha mostrado conservador. El objetivo del piloto colombiano era acumular experiencias para las próximas temporadas.



Desde el momento de la salida, el líder de la prueba sería el pequeño Andretti, un hombre que se mantenía en un perfecto ritmo de carrera durante toda la prueba. A falta de 10 vueltas para el término de la competición era todavía líder, con una gran tranquilidad por delante de otros hombres de la talla de Scott Pruett, mientras que tras ellos estaban Emerson Fittipaldi, Teo Fabi y Mario Andretti. Tres hombres salidos de la Fórmula 1 y que estaban ahí arriba, luchando por alcanzar los puestos de cabeza.

Pero a menos de cinco vueltas y cuando ya estaba poco menos que decidida la carrera, el pequeño de la saga automovilística de los Andretti chocaba contra el muro de contención y perdía ese puesto de honor, momento que aprovechaba el veterano Emerson Fittipaldi para hacerse con la primera posición, por delante de Scott Pruett, mientras que la tercera plaza iba a las manos de Mario Andretti. La cuarta plaza y completando la buena actuación de los pilotos salidos de la Fórmula 1 era para el italiano Teo Fabi.

Por su parte, y en su estreno en este tipo de competición, el colombiano Roberto Guerrero ocupaba la octava posición final, adoptando una política muy conservadora durante toda la carrera, para acumular una serie de interesantes experiencias que le serán útiles de cara a sus futuras participaciones en el Campeonato.

**Clasificación:** 1.º Emerson Fittipaldi (Penske PC-18). 2.º Scott Pruett (Lola T-8.900). 3.º Mario Andretti (Lola T-8.900). 4.º Teo Fabi (March Porsche 89P). 5.º Rick Mears (Penske PC-19).

# EXCLUSIVAS MOTORMASO

**EVINRUDE** <sup>®</sup> Fuerabordas

**OMC Cobra** <sup>™</sup> Dentro Fuerabordas



**OMC Sea Drive** <sup>®</sup> Motores con Bracket

**FOUR WINNS** <sup>™</sup> Embarcaciones



**SARA CRAFT** <sup>®</sup> Botes de aluminio



**MOTORMASO** <sup>®</sup>  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

## EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

**MOTORMASO**  
Experiencia de toda confianza.

EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**



## LA DECISION DEL PROFESOR

**A**UNQUE dos semanas separaban los Grandes Premios de Phoenix y Montreal, llegué cansado a Canadá. Primero tuve que estar en los entrenamientos privados en Paul Ricard, para probar nuevamente el McLaren con la caja de cambios transversal, que no llega a ofrecer la misma precisión que la longitudinal que estamos utilizando. Después, tuve que viajar a Suiza y de nuevo a Francia en donde me esperaban numerosas reuniones de negocios pues sigo preparando mi futuro.

Ya en Montreal hubo una conferencia de prensa y, como era de esperar, vino la primera pregunta: ¿Qué ha decidido hacer con su carrera? No tuve tiempo de pensar en la respuesta ni tan siquiera de abrir la boca ya que Ron Dennis se me adelantó diciendo que el Gran Premio de Canadá ofrecía sufi-

sificación, en la que Patrese comenzó logrando el mejor tiempo seguido por Boutsen. Los desplazaba rápidamente de los primeros puestos logrando un crono más rápido que la «pole position» de Senna el año pasado, pero Ayrton logró bajarlo. Volví a arrebatarme el mejor tiempo pero de nuevo fue más rápido que yo. No lo dejé que se saliera con la suya y logré un 1' 20" 973. En solamente diecisiete minutos se había dicho todo. Senna se detuvo y yo también, pero al borde del circuito porque se me había acabado la gasolina. Lo mismo le había ocurrido a Senna, lo que quería decir que no teníamos suficiente carburante.

Mi tiempo no pudo ser superado por nadie durante los dos días de entrenamientos. El viernes, después de aquel bello intercambio con Senna, hice mon-

do. Eso me ponía en la duda de si prepararme o no para la lluvia. El coche de reserva, que yo prefería, tenía resortes duros y alerones bien firmes, el de carreras tenía resortes suaves y un poco menos de apoyo. Durante el «Warm-up» comenzó a llover dura y obstinadamente; hice el tercer tiempo detrás de Mansell y Boutsen. Más tarde el agua comenzó a caer con una violencia extraordinaria. Ya no quedaba ninguna duda de que la carrera sería sobre la pista mojada. Tomé el mejor coche, que en este caso era el de reserva, y lo adapté para mojado, pero en las vueltas de formación de parrilla me di cuenta de que el circuito se había secado e hice nuevos cambios y ajustes, e iba a comenzar el Gran Premio con los neumáticos de lluvia para detenerme algunas vueltas más tarde a cambiarlos.



En París, Prost ultima los detalles de su futuro. Desde allí dará a conocer su decisión.

cientes dificultades como para dejar a un lado los problemas personales. Pero no le guardo rencor a Ron Dennis porque es verdad que en Canadá nos esperaba una prueba difícil, debido principalmente a la configuración del circuito, caracterizado por las aceleraciones a fondo y las frenadas violentas, lo que exige mucho del motor y de los frenos.

Abordé la primera sesión de entrenamientos libres con el coche de reserva, poniéndolo a punto rápidamente, y quince minutos más tarde utilizaba el de carreras. Su eficacia no era la mejor sobre todo porque los rendimientos de la caja de cambios eran inadecuados, y también tuve algunos problemas con el acelerador, que seguía atascándose. Volví a coger el coche de reserva con el que terminé la sesión libre y luego lo preparé para la primera sesión de cla-

tar mi segundo juego de neumáticos en el coche de carreras, pero no era suficientemente eficaz y yo no lograba que los neumáticos delanteros subieran a una temperatura normal de uso. El sábado conservé la pole, pues nadie llegó a mejorar el tiempo de la víspera. De todos modos eso no fue lo más interesante del día. Mansell y Berger habían sido invitados junto con la prensa francesa especializada a una cena en la que el bueno de Nigel explicó a mis compatriotas: «lo que más le conviene hacer a Alain es irse de Honda, pues lo están hundiendo como me hundieron a mí en el 87». Seguramente no se imaginaba la tormenta que iba a desatar con su declaración.

El domingo por la mañana me esperaba una desagradable sorpresa, el cielo estaba gris y el circuito muy húme-

**T**UVE una buena salida, a la cabeza desde el principio. Había aumentado la distancia con Senna en la segunda vuelta, cuando sentí un golpe en la parte delantera y quité el pie del acelerador para meterme en la pista de emergencia. Envié una señal por radio al box pero hubo un malentendido, los mecánicos se precipitaron sobre el coche, instalaron neumáticos lisos y me volvieron a poner en la pista en un instante. No había avanzado mucho cuando la suspensión cedió definitivamente, arrancando esta vez por completo los puntos de anclaje. Aún no me puedo explicar esta rotura, la primera de este tipo que me ocurre con McLaren. Pero mi opinión es que el chasis del coche de reserva era el más antiguo de la serie de los MP4/5. En todo caso debo de subrayar una vez más que el motor era excelente.

Cuando estas líneas vean la luz estaré en París, después de haber pasado por Suiza. Es ahí donde debo finalizar todo lo que me permitirá decidir el futuro de mi carrera y allí es donde anunciaré mi decisión dentro de unos días.





## RALLYE MASPALOMAS PONCE Y LOS DEMAS

Enviado especial  
Carlos Cancela

**J**OSE Mari Ponce, al volante de su habitual BMW M-3, ha conseguido una clara y rotunda victoria en el Rallye Maspalomas, prueba puntuable para la Copa de España disputada en la isla de Gran Canaria. El triunfo del piloto de BMW, que ha lo-



Lamberti fue excluido tras las verificaciones.

grado el mejor tiempo en los quince tramos de los que constaba esta prueba canaria, ha sido aplastante.

Pero si el dominio de Ponce ha sido claro, no lo ha sido tanto el extraño caso por el que se han visto excluidos de la carrera los dos siguientes clasificados de la general, Carlos Alonso Lamberti, con Alfa Romeo América, y Tomás Gimeno, con Mercedes 190 E. En ambos casos, y durante la verificación del final del rallye, los coches eran considerados fuera de reglamento por irregularidades en la inyección, tras lo cual los comisarios deportivos decidían excluirlos de la carrera. La consiguien-

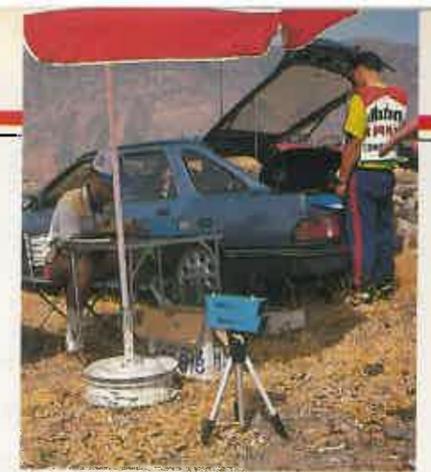
te apelación por parte de ambos pilotos, que no están de acuerdo con la decisión oficial, hace que esta prueba, al igual que el pasado Rallye de Orense del Campeonato de España, estén a la espera de la decisión federativa.

El abandono de Capdevila, que ya es algo habitual en las participaciones del canario con el Lancia Integrale de Tauto, dejaba la segunda plaza, a la espera de las apelaciones, en manos del alemán Schmid, que pilotaba el Mercedes 190 E del equipo Fricker.

Dentro del grupo N, en el que se pronosticaba una lucha a muerte entre Monzón, Padrón y Santana, todos ellos con Ford Sierra Cosworth, se pro-



Capdevila continúa en racha de abandonos. Ahora contará con un equipo más competitivo.



Células fotoeléctricas aseguran un perfecto cronometraje. Los cronometradores aseguran la situación en caso de error.

ducía el rápido abandono de los tres, siempre por problemas mecánicos. De esta manera, el triunfo era para Antonio Ponce, sobre otro M-3 con los colores de Camel. Un doblete, pues, para la familia Ponce, que ha demostrado que en Canarias son casi intratables. ■

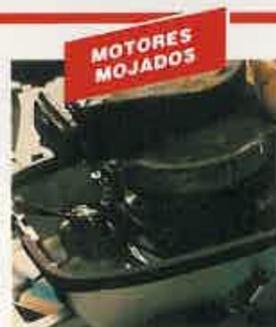
### CLASIFICACION

(pendiente de apelaciones)

- 1.º José Mari Ponce/León (BMW M-3), 1h. 40'38" .
- 2.º Schmid/Meuman (Mercedes 190 E), a 3'15" .
- 3.º Antonio Ponce/Rivero (BMW M-3), a 6'19" , primero del grupo N.
- 4.º Marrero/Deniz (R-5 GT Turbo), a 7'06" .
- 5.º Urriza/Tremearne (R-5 GT Turbo), a 8'23" .

# Todo vuelve a funcionar con 3-EN-UNO

## El aceite lubricante de las mil soluciones



MOTORES MOJADOS



CERROJOS OXIDADOS



TUERCAS AGARROTADAS



CONTACTOS BLOQUEADOS



BISAGRAS QUE CHIRRIAN



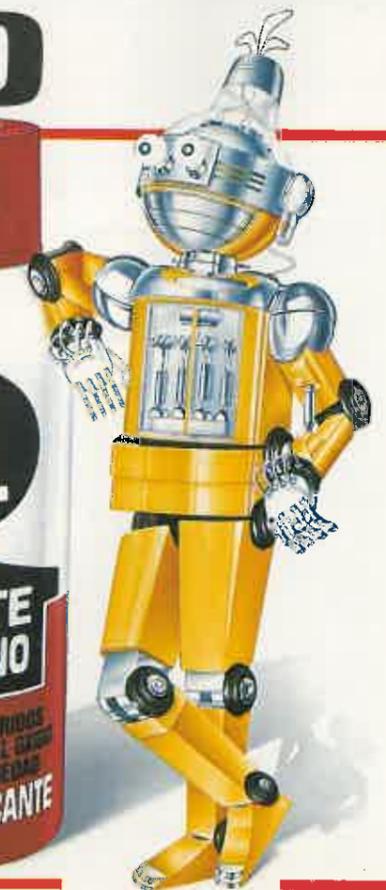
DELCO HUMEDO



CERRADURAS ATASCADAS



LIMPIEZA DE ARMAS



## JARAMA: SPORT PROTOTIPOS

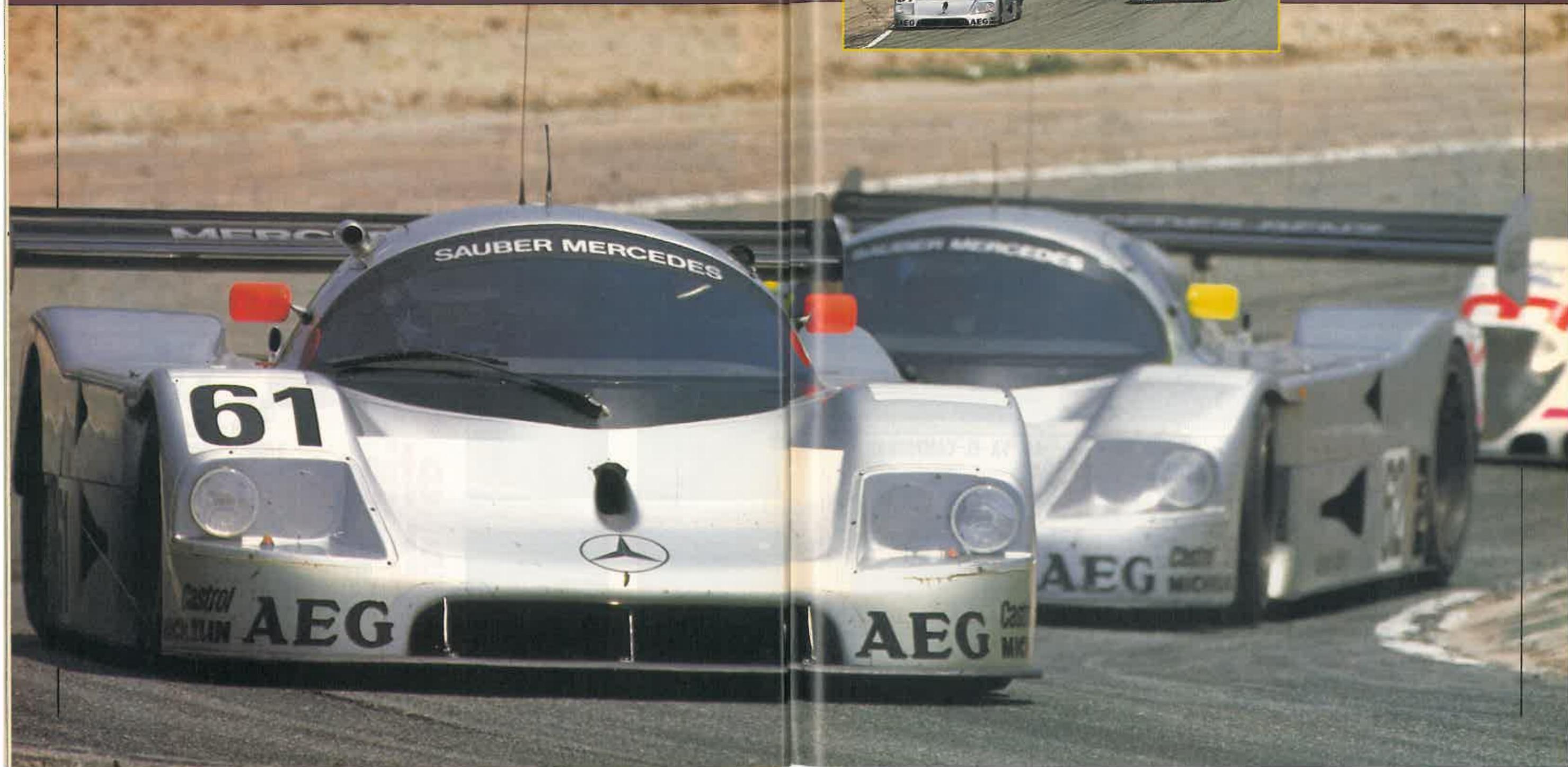
# MERCEDES PUDO CON EL CALOR

Enviados especiales

M. Doménech/M. Madrid/J. Robledo

**T**RAS su impresionante victoria de Le Mans, los Mercedes han vuelto a imponerse en una prueba del Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, demostrando así su condición de favoritos de cara al título. Los coches alemanes se han paseado sobre un circuito del Jarama en el que el calor fue la nota dominante. Desde los primeros entrenamientos, disputados el viernes, los dos Sauber Mercedes demostraron no tener

más rival que sus neumáticos, no muy adecuados a la temperatura de la pista madrileña; pero aun así superaron con creces a todos sus rivales. En principio, se esperaba una mayor participación, dado que hay 35 inscritos fijos en el campeonato, pero luego tan sólo 24 se dieron cita en el Jarama, con la notable ausencia del equipo Joest Porsche, que podría haber animado mucho las cosas, y de Aston Martin. Además de los dos Mercedes, se contaba con dos Jaguar, dos Spice C-1 y varios equipos Porsche, ninguno de ellos con posibilidades, salvo el equipo Repsol Brun,





**Jaguar no está en su mejor momento**  
A pesar de ello logró acabar en segunda posición



**El único Nissan presente se mostró rápido**  
Sin embargo, no tuvo la regularidad necesaria para situarse bien

que se presentaba con dos coches para Larrauri y Pareja y Dickens y Huysman. La presencia, confirmada, de Andrés Vilaríño en el segundo coche no se materializó. En categoría C2 se daban cita nueve vehículos, con los Spice como favoritos y, entre ellos, el de Fermín Vélez, muy por encima de todos ellos.

Los entrenamientos oficiales no ofrecieron ninguna sorpresa. Las posiciones parecían establecerse por orden jerárquico, primero los dos Mercedes, luego los dos Jaguar, más atrás el Toyota y el Nissan por delante de los Spice C1, y luego... la sorpresa. El Spice de Vélez se hacía con el primer puesto

en C2 y el noveno absoluto por delante de todos los Porsche, incluidos los dos del equipo Brun.

En efecto, los Porsche patrocinados por Repsol no tenían su día, los neumáticos Yokohama se mostraban totalmente inadecuados en los entrenamientos, y los pilotos se quejaban de una falta total de adherencia en el tren delantero. A ello se unió una rotura de suspensión trasera en el coche de Pareja por fatiga de materiales. Pero si los tiempos de estos Porsche fueron malos, los de los demás Porsche —Kremer, Primagaz, Almerás y Davey— fueron mucho peores, e incluso fueron más

lentos que muchos C2. La sorpresa de estos entrenamientos corrió a cargo de Mauro Baldi, que se mostró como el más rápido de los pilotos Mercedes.

Los entrenamientos libres anteriores a la carrera («warm up») confirmaban el dominio Mercedes, si bien mostraban a los amarillos Spice C1 como enemigos a tener en cuenta. Los Porsche mejoraban en ellos, mientras los Jaguar rodaban a un ritmo demasiado lento.

Con esta situación, al darse la salida a la prueba, se ponía en evidencia que los Mercedes tenían, salvo algún raro imponderable, la victoria asegurada. En formación, se alejaban rápidamente

**COPA CITROËN AX**

**ANIMADORES DE LUJO**

Los numerosos inscritos en la Copa Citroën AX fueron los encargados de animar los tiempos muertos de los Sport Prototipos. Y con este certamen hubo más que de sobra, pues se dieron cita en el circuito del Jarama tal número de participantes que la marca organizadora hubo de realizar nada menos que cuatro mangas de entrenamientos cronometrados. En el cómputo de ellos, el piloto más rápido fue Luis María Santías, que bajo un sol de justicia supo conseguir un crono de 1.52.27.

Poco después se dio paso a las clasificatorias, que sirven para situarse en las parrillas de salida de las dos finales. Con una elevada temperatura en el asfalto del circuito madrileño, los ánimos estuvieron más calmados de lo habitual y, por lo tanto, no se produjeron tantos golpes ni salidas de pista como en otras ocasiones. El domingo, a los finalistas de los AX les

hicieron madrugar, la primera se disputó a las nueve de la mañana, y en ella, después de un interesante duelo, se impuso Gregorio Díez por un escaso margen a Emilio de la Osa. Tercero, en una cómoda posición, se clasificó Florencio Ayuso. En la última vuelta, Miguel Ángel Zaragoza, que marchaba en cuarta posición, vio cómo en el viraje de Farina su perseguidor, Manuel Rosado, en su intento de adelantarlo, le tocaba en la parte trasera, perdiendo toda opción de pasar la meta entre los primeros clasificados.

En la segunda final, el vencedor fue Ricardo Rodríguez, que cruzó la meta acosado por Luis María Santías, después de haber protagonizado los dos un emocionante pulso. Tercero fue Iván Arias, destacando la actuación de Manuel Cardiel y Javier Valentín, cuarto y quinto, respectivamente, que protagonizaron una magnífica actua-

ción incluyendo una remontada francamente excelente.

M. Madrid

**CLASIFICACIONES**

**FINAL A**

1.º Gregorio Díez, 22.41.80. 2.º Emilio de la Osa, a 0.38. 3.º Florencio Ayuso, a 1.14. 4.º Manuel Rosado, a 13.53. 5.º Javier García, a 14.89.

**FINAL B**

1.º Ricardo Rodríguez, 22.42.72. 2.º Luis María Santías, a 0.33. 3.º Iván Arias, a 9.18. 4.º Manuel Cardiel, a 16.79. 5.º Javier Valentín, a 58.93.

**ASI VA EL CAMPEONATO**

1.º Iván Arias, 106 puntos. 2.º Florencio Ayuso, 105. 3.º Gregorio Díez, 99. 4.º Ricardo Rodríguez, 88. 5.º Luis María Santías, 78.

De la Osa y Díez lucharon por la victoria

Al final Díez logró ganar por un escaso margen en la final A

Las finales se caracterizaron por la lucha por la victoria

En la B, después de un apasionante duelo, se impuso Rodríguez



Oscar Larrauri fue el protagonista de la carrera. Con la ayuda de un Pareja enfermo, logró llevar al Porsche Repsol al tercer peldaño del podio.

te de sus rivales para, en poco tiempo, poner más de veinte segundos a su favor. Tras ellos, los dos Jaguar, también en formación, trataban de resistir los ataques de los japoneses Toyota y Nissan... y de un impresionante Oscar Larrauri que, con su inestable Porsche, levantaba a los espectadores de sus



A pesar del décimo puesto obtenido por el Toyota, la carrera efectuada por Johnny Dumfries tuvo mucho mérito. Disputó, sólo, los 480 kilómetros.

asientos vuelta tras vuelta. Partido en undécima posición, se ponía rápidamente octavo para desembarazarse primero de los rapidísimos Spice y más tarde de los japoneses. Había ganado la primera batalla, y los Jaguar estaban a su alcance. Entre las vueltas 20 y 30

**MULTICENTRO  
SORTEA  
TRES MOTOS  
HONDA NSR75**

El pasado día 1 de junio se celebró el acto de entrega de tres motocicletas HONDA NSR75 con motivo de la finalización de la cam-



paña de promoción de Multicentro.

El acto se realizó en Multicentro de la calle Orense, n.º 6, con la presencia de Félix Corbo, director gerente de Montesa Honda en Madrid, y de Constantino Faltoyano, director comercial de Multicentro.

Los agraciados fueron J. A. Moyano, Milagros Martín y Julián Peiró.

**INCLUSO A 320 KM/H.  
UN SEGUNDO SIGUE  
SIENDO UN SEGUNDO.  
EXACTAMENTE.**

**NUEVO FORMULA 1 DE TAG-HEUER:**

- Cuarzo. Swiss-made. • Caja de acero inoxidable y fibra de vidrio.
- Sumergible hasta 200 m. • Total seguridad para el buceo: bisel giratorio unidireccional ranurado. • Pulsera de ajuste exclusivo. • Variados y atractivos colores combinables.



**TAG-HEUER**  
**Time for action.**

Solicite catálogo y lista de Concesionarios a: TAG-HEUER ESPAÑOLA, S.A. C/ Preciados, 44 28013 MADRID - Tel.: 542 05 69  
Del. Cataluña: C/ Minería, 12 08004 BARCELONA - Tel.: 331 24 85



Nuevamente pudimos ver cómo Fermín Vélaz se imponía con autoridad en categoría C2. Ya lleva 3 victorias en 3 carreras.

se deshacía de ellos para ponerse tercero y, más tarde, cuando el primer Mercedes paró a repostar, segundo, posición que disfrutaba cuando cedió el coche a Jesús Pareja.

Mientras esto sucedía, Belm y Dumfries se retrasaban al hacer un trompo conjunto en la primera curva de Le Mans, y Fermín Vélaz dominaba sin problemas su categoría. Con los prime-

ros repostajes, las cosas se veían un poco revueltas, pero pronto se volvía a la normalidad, con los Mercedes siempre al mando de las operaciones.

Poco antes del primer tercio de carrera se producía un cambio importante en cabeza, el Jaguar de Lammers y Tambay, calladamente, aprovechaba los problemas de frenos de Baldi y Acheson para ponerse primeros por de-

**JARAMA EN BREVE**

- Parece que esta vez los fotógrafos han contado con facilidades, salvo en boxes. Se ha creado una tribuna para ellos en final de recta, y a ella se accedía por medio de unas furgonetas fletadas por la organización para llevarlos y traerlos. La sala de prensa ha mejorado también ostensiblemente y se ha abierto una sala de conferencias de prensa que antes no existía. Gracias, Pablo.
- Por cierto, el calor hizo estragos en cuanto al número de espectadores. Si bien la organización daba la cifra de 51.000, la verdad es que, en el momento más álgido, no pasaría de 20.000.
- El presidente de la FISA, Jean Marie Balestre, estuvo en el Jarama para supervisar personalmente la prueba que ellos organizan. Menos mal que se dejó su sempiterna gabardina azul



en París, de otro modo, podría haberse muerto de calor.

• Dos pilotos enfermaron en el Jarama. Jesús Pareja corrió con fiebre, lo que no le impidió llevar a cabo una gran actuación. Geoff Lees, sin embargo, no pudo tomar la salida, con lo que su compañero, Johnny Dumfries, tuvo que hacer los 480 kilómetros solo.

• Dos de los vencedores de las 24 Horas de Le Mans corrieron en la prueba. Jochen Mass se impuso en ella junto con Jean Louis Schlesser, mientras que Stanley Dickens, que corrió en Le Mans con Mercedes, a pesar de ser piloto Brun, sólo pudo conseguir la undécima posición con un Porsche de la escudería suiza patrocinado por Repsol.

• La participación ha sido bajísima, tan sólo 24 coches, cuando están inscritos en el campeonato 35. Llamaba la atención la ausencia del equipo Porsche Joest (vencedor en la prueba de Dijon). La coincidencia de fechas con las 200 Millas de Norisring (campeonato alemán) ha sido la culpable de todo. Sin embargo, Joest, que tiene tres coches, podría haber reservado uno para el Jarama y haber defendido así su suerte en el Campeonato Mundial.

• El debut del nuevo Jaguar XJR-11 Turbo se ha retrasado una vez más. En principio debería haberse estrenado en la prueba madrileña, pero, lejos de ello, fue presentado estáticamente a la prensa con la promesa de que correrá en la próxima prueba (Brands Hatch). La razón del retraso, según los responsables de la marca, es el desarrollo de nuevos neumáticos radiales, fabricados expresamente para él por Dunlop. Habrá que esperar que el estreno se haga lo antes posible, pues los actuales Jaguar no están haciendo una temporada especialmente brillante.

lante de Schlesser y Mass, pero no era más que un espejismo. En pocas vueltas, el Mercedes de Schlesser le adelantaba y no cedía su privilegiada posición hasta cruzar la bandera a cuadros. Se había llegado a la mitad de la prueba y las cosas parecían decididas, como sucedió en realidad. Tan sólo persistía la amenaza de los Spice para los favoritos, pues los Toyota y Nissan ya estaban muy retrasados. En realidad, la segunda parte de la prueba no ofrecía novedades de importancia, salvo el incendio que se producía en el Spice de Belm y Salazar, hasta ese momento muy brillante. En C2 tampoco se producían novedades, y Vélaz y Adams conducían su Spice con mimo para no sufrir ningún sobresalto y así ganar la tercera prueba del año.

Al final, el júbilo de los hombres de Mercedes ponía una nota alegre en un circuito casi desierto, pues los espectadores no aguantaron la distancia, ya que el calor hacía estragos. Para Vélaz esta carrera ha sido una confirmación más de sus cualidades, y para Jesús Pareja, con fiebre todo el día, un resarcimiento a la mala suerte sufrida el año pasado, cuando se quedó sin gasolina. Su tercer puesto es totalmente merecido, por sus ganas y su fuerza de voluntad y por el carrerón efectuado por su compañero Oscar Larrauri.

**PARRILLA DE SALIDA**

- 62. Schlesser-Mass Sauber Mercedes 1 15 613
- 2. Nielsen-Wallace Jaguar 1 16 717
- 23. Bailey-Blundell Nissan 1 17 730
- 22. Taylor-Thyrring Spice 1 19-182
- 13. Fabre-De Dryver Cougar 1 19-632
- 111. Piper-Jacobelli Spice 1 21-471
- 103. Ebner-Ballot Lena Spice 1 22 106
- 106. Barberio-Randaccio Tiga 1.23 005
- 72. Lässig-Yver Porsche 1 23 866
- 107. Nurminen-Hytten Tiga 1 24 471

- 61. Baldi-Acheson Sauber Mercedes 1 15 580
- 1. Lammers-Tambay Jaguar 1 16 601
- 37. Dumfries-Lees Toyota 1 17 504
- 21. Belm-Salazar Spice 1 19 122
- 101. Vélaz-Adams Spice 1º en C-2 1 19 392
- 6. Pareja-Larrauri Porsche 1 20 008
- 10. Fouche-Lavaggi Porsche 1 21 729
- 5. Dickens-Huysman Porsche 1 22 120
- 34. Almerás-Almerás Porsche 1 23 225
- 171. Shead-Stirling Spice 1 24 063

**CLASIFICACION FINAL**

1.º Schlesser-Mass (Sauber Mercedes C9), 145 vueltas (480.240 km), en 3 horas 26'13"82, a un promedio de 139.719 kilómetros por hora. 2.º Lammers-Tambay (Jaguar XJR-9), a 1 vuelta. 3.º Pareja-Larrauri (Porsche Brun 962), a 2 vueltas. 4.º Taylor-Thyrring (Spice SE89 C-1), a 2 vueltas. 5.º Baldi-Acheson (Sauber Mercedes C9), a 2 vueltas. 6.º Nielsen-Wallace (Jaguar XJR-9), a 3 vueltas. 7.º Fouché-Lavaggi (Porsche Kremer 962), a 4 vueltas. 13.º Vélaz-Adams (Spice SE 89 C-2), a 10 vueltas. 1º en categoría C-2. Etc. hasta 19 clasificados. La vuelta rápida la dio Mauro Baldi (Sauber Mercedes), en 1'20"970, a un promedio de 147.255 kilómetros por hora.

**ASI VA EL MUNDIAL**

PILOTOS: 1.º J. L. Schlesser, 55 puntos. 2.º M. Baldi, 40. 3.º J. Mass y K. Acheson, 35. 4.º B. Wollek y F. Jelinski, 32. 5.º J. Lammers, P. Tambay y O. Larrauri, 15. 6.º J. Nielsen y J. Wallace, 14. 7.º J. Pareja, 12. 8.º J. Dumfries, 11. 9.º K. Hoshino, T. Suzuki, G. Lees, W. Taylor y T. Thyrring, 10. F. Vélaz y N. Adams encabezaban la clasificación en categoría C-2 con 60 puntos.

EQUIPOS: 1.º Sauber Mercedes, 55 puntos. 2.º Porsche Joest, 32. 3.º Jaguar, 23. 4.º Toyota y Porsche Brun, 17. 5.º Nissan, 13. 6.º Spice, 10. 7.º Porsche Lloyd y Courage, 8. 8.º Porsche Kremer, 6. 9.º Porsche Primagaz, 4. 10.º France Promoteam, 3. Chamberlain Engineering es primero en categoría C-2 con 60 puntos.

Si piensa en un teléfono para su automóvil, tenemos todas las marcas.

**Decida sobre la marcha.**

Cuando decida instalar su teléfono móvil, compare antes entre las diferentes marcas y modelos que le ofrece el mercado. Venga a **TORRES AUTORRADIO**, un establecimiento que pone a su disposición todas las marcas y en donde le asesoramos sobre el modelo que más se ajusta a sus necesidades.

**Decida sobre la marcha.**



Rodríguez San Pedro, 30 - 28015 Madrid  
Tels.: 446 69 70 y 593 22 20





## G.P. DE HOLANDA

# TRES SEGUNDOS, TRES LIDERES



«Champi» luchó a fondo, al final entró segundo.



Pese a los dolores, «Aspar» consiguió acabar en séptima posición.



Rainey se encontró con un triunfo que no esperaba.

Enviado especial  
J. L. Aznar

**N**O sonó el himno español en el circuito holandés de Assen, pero tres segundos puestos, los de Herreros, Crivillé y Sito, tras haber luchado todos ellos por la victoria, permiten que sean también estos tres españoles quienes lideren las tres categorías, en las que respectivamente militan. En los tres casos hicieron carreras merecedoras de su victo-

ria, mientras que otros compatriotas también se ilustraron, aunque sus resultados no fuesen tan brillantes: Miralles, Mariano, Alvaro, «Aspar» y Puig, mientras que entre los desamparados por la suerte están Torrontegui y Garriga, quienes por culpa de la mecánica perdieron la oportunidad de obtener un excelente resultado. En 500, la mala suerte estuvo nuevamente con Schwantz, ya que su Suzuki enmudeció a una vuelta del final, lo que otorgó la victoria a Rainey.

Emocionantísima la carrera de 80 c.c. que comenzó con cierto retraso debido a que por la noche los «aficionados» prendieron fuego a unas balas de paja. Herreros, consciente de que sería difícil batir a las Krauser (Dorflinger, Torrontegui y Oettl le habían precedido en los entrenos), se esmeró en la salida y lideraba así el grupo en la primera frenada. Torrontegui, «Pitufo» Alvaro, Miralles y Mariano también se encontraban entre los de cabeza, a los que había que añadir Dorflinger, mientras

que Oettl venía retrasado en undécimo lugar. Si en el primer paso por meta el vasco había tomado la delantera, en la siguiente vuelta Herreros volvía a encabezar la carrera, mientras que tercero era el sorprendente «Pitufo», que volvería a pasar a Torrontegui en la tercera. La demostración del joven andaluz de dieciséis años duraría, sin embargo, solamente hasta la séptima vuelta en que se fue a la hierba. El piloto de Derbi se fue forjando en esos primeros giros una pequeña ventaja, mientras

que también la suerte daba la espalda a Torrontegui, puesto que de nuevo, como sucediese en Yugoslavia, le fallaba la batería y debía entrar en boxes a sustituirla por otra nueva. Quienes recuperaban terreno eran las Krauser de Dorflinger y Oettl que peleaban entre sí y además daban alcance al líder, con lo que la pequeña ventaja de la que éste disfrutaba se esfumaba totalmente. El joven Oettl daba cuenta de Dorflinger y luego atacaba a Herreros. La última vuelta iba a ser decisiva y si el español

la comenzaba en cabeza, el germano le adelantaba, pero «Champi» no se amilanaba: «Sabía que luego, con el rebufo, yo lo podría pasar apurándole la frenada.» Así lo hizo, pero unos virajes más allá la moto le derrapaba de atrás y si al menos no caía, lo que no podía era impedir la tercera victoria consecutiva del joven Oettl. Con ello ambos están empatados a puntos a falta de sólo una carrera, la de Checoslovaquia, el 27 de agosto. «Nos lo jugaremos todo a una carta», decía un con-

formado Herreros que lamentaba su error del último giro: «Podía haber ganado, la lucha ha sido muy dura e igualada, son carreras de las que hacen afición.» Tras ellos era Dorflinger el tercero precediendo a Miralles, que había remontado muy bien, y a Mariano, autor también de una excelente carrera. Con sus problemas, Torrontegui era undécimo, Alvaro decimoséptimo, Gali vigésimo primero, mientras que Sánchez y Sáez habían ido por los suelos.

Después de los pilotos de 80 c.c. eran los del cuarto de litro los que salían a la pista. Roth era quien encabezaba el pelotón con Cardús segundo, Sito tercero, Puig décimo, y Garriga decimossegundo. La vuelta inicial era fatal para Ruggia, que primero se tocaba con Cadalora y luego caía al intentar adelantar a Wimmer. Del grupo de cabeza sería Cadalora quien se mostrase el más incisivo a la hora de atacar al líder y así conseguir en varias ocasiones su propósito. Sito Pons, agazapado en el tercer puesto, aguardaba la ocasión propicia, que según todos los indicios no sería hasta la última vuelta. Mientras, era Garriga quien remontaba y llegaba a ponerse séptimo, pero una vez más se veía traicionado por la mecánica cuando el motor de su Yamaha se gripaba. Tampoco duraría mucho más la de Cadalora, puesto que a dos vueltas del final, y cuando llevaba tres en cabeza, también gripaba. Es evidente que los técnicos de la firma de las diapasones deben tomar riesgos mecánicos para seguir el ritmo de las veloces Honda.

Cara a la victoria, todo se jugaba en el último giro y Sito intentó el todo por el todo, pero esta vez sin éxito, y no podía impedir la primera victoria de la temporada para Roth. Era Cornu quien completaba el pódium, mientras

A Sito Pons tan sólo le faltan dos resultados para alcanzar su segundo título de campeón del mundo en el cuarto de litro.



## ASSEN DESDE EL BOX

- La carrera puntuable para el **Campeonato de Europa** de la categoría de 80 c.c. fue ganada por el italiano **Sasone**. A una vuelta del final los tres primeros eran **Sáez, Mariano y Sánchez**, pero los dos últimos cayeron, y el de Castellón falló un cambio en las últimas curvas.
- **Alberto Puig** disponía de nuevo material para su **Yamaha**. Por un lado, la fábrica le trajo piezas nuevas y por otro, probó piezas del preparador austriaco **Harald Bartol**.
- También esperaba piezas **Garriga**, pero era sólo a **Ruggia** a quien la fábrica entregaba nuevas piezas para el motor.
- Las **multas** infligidas por la **FIM** a los pilotos de 500, por su plante de **Misano** fueron condonadas por un tribunal, con lo que su plante no tiene mayores consecuencias.



La lucha en 250 c. c. fue apasionante, manteniendo el nivel de las últimas carreras.

Alberto Puig mejora día a día. Pese a no contar con una máquina oficial, su séptimo puesto le confirma como una realidad.



la Comisión de Competición **Jo Zegwaard**. Por su parte, el **IRTA** replicaba: «Nosotros decidiremos si vamos o no.»

• El piloto local **A. D. Slot** falleció en el hospital de **Groningen** a causa de las heridas causadas por su caída en los entrenamientos de la categoría **TT-1**.

• La asociación de pilotos privados, **IPDA**, confeccionó carteles y camisetas para manifestar públicamente su desacuerdo con la abolición de la categoría de 80 c. c. «**80 c. c. FOR EVER**», rezaban. Al salir a la pista, las lucieron la mayoría de pilotos.

• **Randy Mamola**, estuvo a punto de no poder tomar la salida. Haciendo un «caballito» para la galería cuando se iba a iniciar la vuelta de calentamiento, **moto y piloto rodaron por los suelos**. Todo se quedó en un susto, ya que el piloto pudo correr con la moto de reserva.

que Cardús era cuarto pese a sufrir problemas de tendinitis. Wimmer y de Radigue precedían a uno de los héroes de la jornada, **Alberto Puig**, quien con su moto privada obtenía una trabajadísima séptima plaza tras haber batallado todo el tiempo con la **Honda** de **Zee-lenberg**. Con su resultado, Sito obtiene una ventaja de 66 puntos sobre Roth, lo que significa tres victorias de margen: «El segundo puesto es un buen resultado, yo salía a ganar, pero hoy Roth era el más rápido...» A la pregunta de si en la última vuelta le ha pasado por la mente lo sucedido el pasado año, Sito respondía con una sonrisa: «Un poquito...»

En los 125 c. c., **Alex Crivillé** tenía un hueso duro de roer: **Hans Spaan** que, en su circuito y con su público, veía multiplicadas sus fuerzas y que ya en los entrenamientos había sido el más rápido. De todos modos era un sorprendente **Preim** quien tomaba la iniciativa en el primer giro. Pero pronto **Crivillé, Spaan** y **Gianola** lo cazaban y se

destacaban en cabeza, seguidos por los dos **Derbi** de **Miralles** y «**Aspar**», que reaparecía sólo en esta categoría. Con el paso de las vueltas eran el español y el local quienes se destacaban de **Gianola**. El duelo era electrificante y si el de **Seva** lograba adelantar a su rival cuando faltaban cinco vueltas para el final, el de **Honda** se colocaba de nuevo líder a falta de tres. En ese momento se producía otro golpe de escena: **Gianola**, por cuarta vez en lo que va de temporada, se iba por los suelos. Como en las dos carreras precedentes, la última vuelta iba a ser decisiva: **Crivillé** lo intentaba, pero **Spaan** era inalcanzable, aunque la sorpresa para él sería mayúscula una vez cruzada la meta, pues no sabía que **Gianola** había caído ya que desde el box se lo habían marcado de modo confuso. «Cuando **Spaan** me ha adelantado yo lo hubiese podido aguantar en el siguiente viraje, pero lo más fácil hubiese sido que nos hubiésemos ido al suelo los dos...» Y seguía explicando: «También se me ha aflojado

un poco un semi-manillar, pero eso no es excusa...»

El tercer lugar era para **Miralles**, que logró adelantar a **Preim**. Por su parte, «**Aspar**» terminaba séptimo, sufriendo el dolor de su mano operada: «Ha sido muy duro, sobre todo en las dos últimas vueltas en que pensaba que no podría terminar.»

La carrera del medio litro no fue muy emocionante puesto que si en la salida se destacaba **Rainey**, a las tres



El futuro tiene un nombre: Luis «Pitufo» Alvaro.

vueltas **Schwantz** se apoderaba del liderazgo y poco a poco se iba distanciando de su rival. Tercero en los primeros giros era un excelente **Chili**, pero éste se vería superado por **Lawson** y **Sarron** primero y luego por **Magee**. Todo parecía visto para sentencia, cuando a dos giros del final, el motor de la **Suzuki** de **Schwantz** se rompía dejando expedito el camino a **Rainey** que se afianza como líder del Campeonato.

## CLASIFICACIONES

80 c.c. 1.º **Oettl** (Krauser), 28.30.78. 2.º **M. Herreros** (Derbi), a 34 décimas. 3.º **Dorflinger** (Krauser), a 57 décimas. 4.º **J. Miralles** (Derbi), a 17 seg. 5.º **J. Mariano** (Casal), a 29 seg. 85.

125 c.c. 1.º **H. Spaan** (Honda), 38.57.68. 2.º **A. Crivillé** (JJ-Cobas), a 9 seg. 3.º **J. Miralles** (Derbi), a 19 seg. 4.º **Preim** (Honda), a 20 seg. 5.º **Unemoto** (Honda), a 42 seg.

250 c.c. 1.º **R. Roth** (Honda), 1.03.89. 2.º **S. Pons** (Honda), a 39 décimas. 3.º **J. Cornu** (Honda), a 78 décimas. 4.º **C. Cardús** (Honda), a 11 seg. 5.º **M. Wimmer** (Aprilia), a 13 seg.

500 c.c. 1.º **W. Rainey** (Yamaha), 43.42.08. 2.º **E. Lawson** (Honda), a 6 seg. 97. 3.º **C. Sarron** (Yamaha), a 9 seg. 84. 4.º **K. Magee** (Yamaha), a 22 seg. 11. 5.º **F. Chili** (Honda), a 30 seg. 08.

## ASI VA EL MUNDIAL

80 c.c. 1.º **M. Herreros**, 75 puntos. 2.º **P. Oettl**, 75. 3.º **S. Dorflinger**, 69. 4.º **H. Torrontegui**, 55. 5.º **G. Gnani**, 37.

125 c.c. 1.º **A. Crivillé**, 92 puntos. 2.º **E. Gianola**, 81. 3.º **H. Spaan**, 78. 4.º **J. Miralles**, 77. 5.º **F. Gresini**, 61.

250 c.c. 1.º **S. Pons**, 164 puntos. 2.º **R. Roth**, 103. 3.º **J. Cornu**, 100. 4.º **J. P. Ruggia**, 99. 5.º **C. Cardús**, 95.

500 c.c. 1.º **W. Rainey**, 143 puntos. 2.º **E. Lawson**, 127. 3.º **C. Sarron**, 97. 4.º **K. Magee**, 83. 5.º **P. F. Chili**, 80.



# GILERA 125 TRAIL



## LA CONQUISTA TECNOLOGICA

La aerodinámica, la mecánica y la estética más refinadas a partir de la sólida base de la experiencia GILERA. Agresividad, estabilidad, resistencia, potencia. Pura casta GILERA.

Pura casta trail.



GILERA 125 NEBRASKA  
P.V.P. 421.792 ptas.,  
incluido arranque eléctrico e IVA.

GILERA 125 XR1  
P.V.P. 460.000 ptas.,  
incluido arranque eléctrico e IVA.



### RALLYES

#### CALIENTE, CALIENTE...

EL «affaire» Puras-Coleman, lejos de enfriarse, se ha caldeado esta semana. Mientras el director del Rallye de Orense afirma que no estorbó a Puras en el tramo de Santo Tomé, el piloto de Ford asegura que tuvo que conducir durante 200 metros detrás del R-19 de Coleman hasta que pudo superarle, lo que le retrasó considerablemente.

Lo que parece claro es que si el coche «O» se hubiese parado, es imposible que entrasen en meta casi pegados. En los 500 metros que faltaban de tramo, más el tiempo de arrancar, el Sierra hubiese aventajado al R-19 en muchísima más distancia. Lo malo es que cada parte tiene mucho que perder. Puras, un posible Campeonato de España y Cole-



### FERRARI

#### EL BRUJO SE VA

DESPUES de muchas conversaciones la futura colaboración entre John Barnard y la escudería Ferrari ha llegado al desenlace. El técnico inglés no ha aceptado las propuestas de Cesare Fiorio, que imponía como condición indispensable que Barnard trabajara siempre en Maranello. Por otra parte, el deseo de Barnard de adquirir la GTO (Guilford Tecnical Office) le ha sido negado de forma tajante. Su presencia en Ferrari terminará en octubre y su lugar será ocupado por Enrico Scalabroni, actualmente en el plantel técnico de Williams.



man, la puntuabilidad del Rallye de Orense. Que un director de prueba no comunique por radio es un error grave para una prueba que aspira a lo máximo y que tiene dos serias competidoras en su región.

### CANARIAS

#### INSCRIPCION DE LUJO

OFICIALMENTE ya está confirmada la presencia en el Rallye Corte Inglés de los Toyota de Sainz y Kankkunen, a los que hay que añadir la posibilidad de que también estén en este rallye los Ford Sierra Cosworth de Droogmans y Duez, así como Tabaton con Lancia Delta Integrale. Tampoco se descarta la posibilidad de un tercer BMW M-3, junto a los de Bassas y Ponce, y pilotado por Chatriot o Beguin, ya que el importador de la marca en Canarias, Walter Sauermann, está haciendo lo posible por conseguirlo.

### BAJA ARAGON

#### NO SE PUEDE PEDIR MAS

A los Peugeot 405 turbo 16 de Vatanen e Ickx y el 205 de Zanussi en la Baja Aragón se unirán los Mercedes de Ragazzoni y Seppi, el Range Rover de Raymond, el Dahiatsu de Andret y el Buggi de Arnoux,

junto al Ford Sierra Cosworth 4 x 4 de Franco Cunico. Sin embargo, no estará el equipo oficial Mitsubishi. Entre los españoles, destacar los Nissan de Prieto, Hansi Babler y Porcar, así como los Volkswagen de Serviá y Rius. La prueba constará de dos bucles, de 350 y 450 kilómetros, y la salida se dará en Zaragoza simultáneamente a coches y motos, unos iniciarán la carrera hacia el norte y otros hacia el sur.



### BARCELONA-MOSCU

#### LOS CLASICOS CUMPLIERON

REGRESARON a Barcelona los 21 coches participantes en el Rallye Barcelona-Moscú, de los que veinte llegaron a la capital rusa haciendo, en algunos casos, sesiones de mecánica nocturna, para cumplir el viaje de más de seis mil kilómetros. El Trofeo Freixenet fue para el Essex de 1922 conducido por Jorge Castañé para los vehículos «Vintage». Y entre los «Post-Vintage», el vencedor fue el Rolls-Royce de 1930 conducido por Salvador Torres.

## ¡SER PILOTO DURANTE UN DIA! La más extraordinaria aventura



FORMULA CLUB EN COLABORACION CON EL RACE ORGANIZA SESIONES DE PILOTAJE Y OCIO EN F.3 Y F.1 EN EL CIRCUITO DEL JARAMA

PROXIMAS JORNADAS: 13, 14, 15 y 16 de Julio

#### INFORMACIONES:

Fórmula Club: Srta. Carmen Paredes  
Tel. 91-308 70 88

Race: Chefo Abella  
Tel. 91-447 32 00

UNICO REQUISITO: DESEAR PROBAR NUEVAS SENSACIONES EN TOTAL SEGURIDAD





## Papá... ¡cómprame una moto!



J. M. CASANOVAS

**E**STE diálogo se ha repetido en muchas familias coincidiendo con el fin de curso. Algunos aprobados suelen **llegar sobre ruedas...**

—¿Tú crees que el niño aprobará? —pregunta la madre con cara de preocupación pensando en que las malas notas le puedan dar un mal verano.  
—No te preocupes. Por la cuenta que le trae, tu hijo este año no dejará ninguna para septiembre.

—¿Qué quieres decir?  
—Hace seis meses —confiesa el padre— le prometí **una moto** si lo aprobaba todo. Desde entonces todas las noches estudia hasta las doce.

—¡Por Dios! Las motos son muy peligrosas...  
—Mira, prefiero que tenga su **scooter** antes de que vaya de «paquete» con cualquier amigo loco.

Si hace una década una bicicleta era el premio a las buenas notas, ahora la moto o el scooter se han convertido en el confesado deseo de nuestros adolescentes. Para ellos **es una meta**, un signo de madurez, de independencia. Para los padres es una preocupación e incluso, muchas veces, un trauma.

Lo cierto es que, mientras desde las alturas nos vuelven a amenazar con la subida de la gasolina, las tiendas de motos agotan sus existencias y baten **récords de ventas**. Un solo dato. En mayo de este año **se vendieron 9.430 motos**, mientras que en el mismo mes de 1987 se vendieron sólo

5.764. El crecimiento no puede ser más espectacular. La tónica alcista conoció su **máxima expresión en junio**, coincidiendo precisamente con la llegada del verano... y las buenas notas.

Los incrementos de ventas respecto a 1988 alcanzan el 30 por ciento, y no hace falta decir que los **colosos japoneses** copan las primeras plazas como líderes. Honda supera ligeramente a Yamaha y el tercer puesto es para Vespa, que no pierde el tren de cabeza, copando casi el 20 por ciento del mercado. En cinco meses se han vendido 33.732 motos, por lo que no está muy lejano el año que se pueda pasar de las **cien mil matriculaciones**, al igual que en automóviles se ha superado ya la cota del millón.

En el «boom» de las motos coinciden muchos factores. Desde los triunfos de **Sito Pons** a la eclosión de **Crivillé**, pasando por la rapidez con que llegan las novedades japonesas a nuestro mercado y el éxito que están teniendo las 125 entre los más jóvenes. Hoy en día hay motos de cuarto de litro que se asemejan a máquinas de 750 centímetros cúbicos, y lo cierto es que a nivel de **diseño y modernidad** se ha dado un paso de gigante.

—¡Papá, papá! Lo he aprobado todo. Ya podemos ir a comprar la NSR 75-II. Si hace falta, trabajaré este verano para ayudarte a pagarla.

—Cuando un vendedor de motos ve que entran padre e hijo a su tienda a finales de junio, sabe de antemano que la venta ya está hecha.

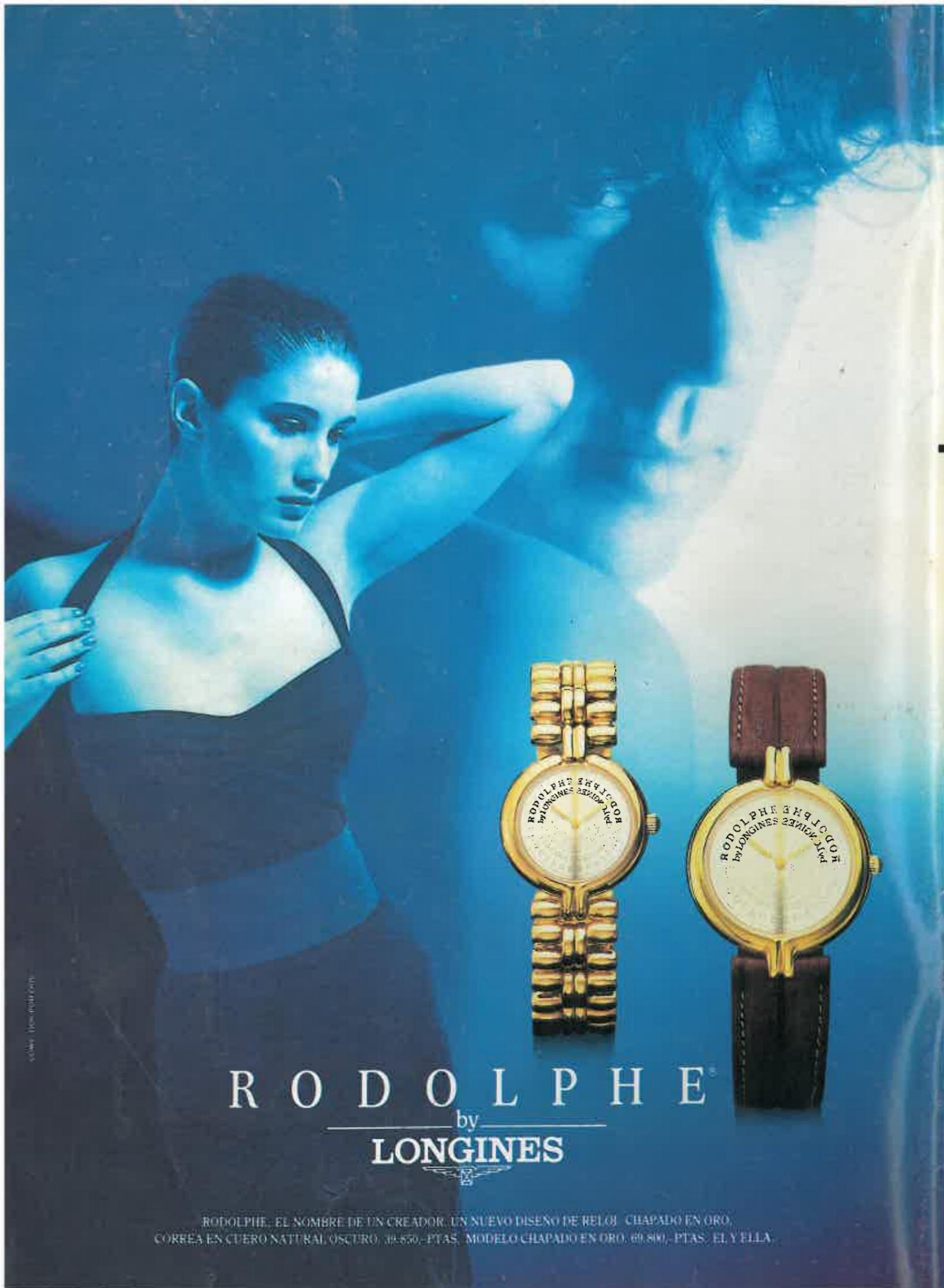
**ESTE VERANO,  
NOTABLE MEJORA EN SU COCHE  
CON AIRE ACONDICIONADO MITCHELL.**

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.



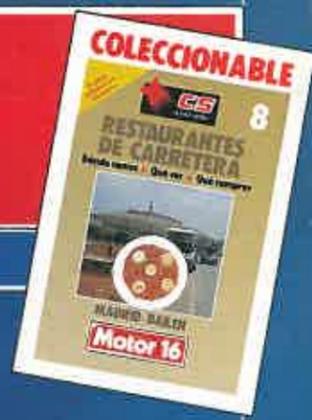
RODOLPHE  
by  
LONGINES

RODOLPHE. EL NOMBRE DE UN CREADOR. UN NUEVO DISEÑO DE RELOJ. CHAPADO EN ORO. CORREA EN CUERO NATURAL OSCURO. 39.850.-PTAS. MODELO CHAPADO EN ORO. 69.800.-PTAS. EL Y ELLA.

DEPORTE: JARAMA SPORT PROTOTIPOS/MOTOS EN HOLANDA

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

1 de julio de 1989 • Núm. 297 • 275 ptas.



**DOSSIER**

MERCADO:  
LIBERTAD  
SIN FRONTERAS

INDUSTRIA:  
ESTRATEGIA  
COMUN

**ESPAÑOLES  
DEL 92**

**NUEVOS '90**

PEUGEOT 309  
PORSCHE  
CARRERA



Seat Toledo

Peugeot 105  
VW Polo

Citroën GX

**PRUEBAS**

SUZUKI SAMURAI LONG BODY • LANCIA Y 10 FIRE Y GT i.e.  
MONTEGO TURBODIESEL

