

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

10 de junio de 1989 • Núm. 294 • 275 páginas



## ESPECIAL PORSCHE



959: EL FUERA DE SERIE MAS AVANZADO

● COMO COMPRAR  
UN MODELO  
DE SEGUNDA  
MANO

● PRUEBA  
DE TODA  
LA GAMA



EXCLUSIVA: AL VOLANTE DEL 911 SPEEDSTER



Y ESTE  
ADHESIVO  
DE REGALO



PRUEBA DEL 944 S2 CABRIO





**LLEVA TU PHILIPS EXPLORER DONDE LA AVENTURA TE LLEVE**

**L**lévate una Explorer a tu próxima aventura y la recordarás siempre. ▶ Por su peso, nunca será una carga. Por su facilidad de manejo, nada escapará a tu vista. Y, por sus avanzadas prestaciones, añadirá diversión al momento. ▶ Puedes elegir entre la gama más amplia del mercado. E incluso dar el paso profesional y disfrutar de la Alta Definición de Imagen del nuevo sistema Super VHS. ▶ Vayas donde vayas, con una Philips Explorer vivirás aventuras imborrables.



VKR 6838



VKR 6851



VKR 9500 S-VHS



VKR 9000 S-VHS

**EXPLORER**  
CAMCORDERS

**PHILIPS**



# Cinturón ya, gracias

**H**ACE unas semanas, el pasajero de un taxi madrileño fallecía a consecuencia de una colisión con otro vehículo. El análisis del accidente no ofrecía dudas. El cinturón de seguridad habría impedido que su cabeza golpeará con el montante del techo. Este ejemplo, perdido en la estadística de todos los días, nos hace ver lejisimos —para el 1 de enero de 1993— la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros.

España, en su presidencia de la Comunidad Europea, lanzó esta propuesta hace ya algunos meses. El problema es que su planteamiento se fija a muy largo plazo y nos tiemblan las carnes de pensar en la cantidad de víctimas que puede haber de aquí a entonces si no se plantea su obligatoriedad con más urgencia.

La semana pasada, en un viaje por Alemania, un agente de tráfico nos recordaba la obligatoriedad de llevar puesto el cinturón en el asiento trasero. Este país, como Austria, Noruega y Finlandia, tiene su propia normativa y se sanciona a los usuarios del

asiento trasero que no utilizan el cinturón de seguridad. Es obligatorio que los coches que se venden en esos países equipen en origen los cinturones para las plazas de atrás. Esto último está asimismo normalizado en países como Francia, Suecia, Yugoslavia y Estados Unidos. El uso es optativo. En cualquier caso, lo que no ofrece duda es su utilidad y, puestos a rebuscar en la estadística, sobre todo en trayectos cortos y de tipo urbano.

Una campaña bien orquestada entre fabricantes y Administración podría ser especialmente beneficiosa para la seguridad vial de nuestro país. Hacer ver a los usuarios las ventajas que se derivan del uso del cinturón para los pasajeros de atrás y recomendarlo también en recorridos urbanos o trayectos de corta duración podrían ser los ejes sobre los que girase la campaña. Y de cara a los fa-



bricantes, ofrecer con mayor profusión lo que hoy es una opción aislada y casi exclusiva de los coches de alto standing.

Alberto Mallo

SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
17	REPORTAJE	Lancia Dedra
19	ECONOMIA	Industria auxiliar
25	MERCADO	Los robots del Fiat Tipo
26	PRECIO COCHES NUEVOS	
29	CRITICA DE TIENDAS	
30	PRECIO COCHES USADOS	
35	ESPECIAL PORSCHE	
82	COMPRAR Y VENDER	



91	DEPORTE	500 Millas de Indianápolis
94		Rallye Acrópolis
98		A todo gas
99		Rallye Villa de Llanes
102		F-1: Gran Premio de EE.UU.
107		En directo con Prost
108		G. P. de Austria de Motos
111		Fórmula 3000 en Jerez
114	JUAN BALLESTA Y BOXES	

**Motor 16**

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

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

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

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha y M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Lotes Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

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

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Foto composición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: Color Press. Miguel Yuste, 33. Madrid 28037. Dirección Técnica: José M.ª Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



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

# El Coche de Ricardo Bofill.

Potencia, elasticidad y confort.

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

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

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

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

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

**Renault 25. El Coche de la Nueva Gente.**



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



1.800 instalaciones a su servicio.  
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

RCP



## En voz baja

- El mercado europeo del automóvil ha crecido en un 6,9 por ciento en el primer trimestre del año. Fiat, con 427.900 coches vendidos, es líder por delante de Ford (407.000), Opel (380.000) y Renault (368.000). Seat, con un crecimiento del 14,1 por ciento respecto al año anterior, es la marca de mayor incremento en sus ventas, superada tan sólo por BMW. La penetración de la marca española en Europa es ya del 2,2 por ciento.



### OTRO TT

#### BERTONE FREECLIMBER

El carrocerero italiano Nuccio Bertone ha finalizado ya los trabajos sobre un nuevo todo terreno encargado por el fabricante japonés Daihatsu y que el propio Bertone se encargará de realizar en sustitución del Fiat X1/9 que ha cesado en su producción, como informábamos hace unas semanas. El nuevo Daihatsu se basa en la mecánica del Rocky, pero para alcanzar el necesario grado de integración comunitario, recurre a muchos componentes europeos. Así, el motor y caja de cambios proceden del BMW 2.4 turbodiesel, con lo que

- El éxito obtenido por el Speedster, prácticamente agotado antes incluso de ponerse a la venta las 2.000 unidades previstas, ha hecho plantear en Porsche la posibilidad de lanzar en un futuro próximo una versión cabrio sobre el Carrera 4, siguiendo las mismas líneas estéticas que el Speedster.
- En Saab están preocupados por la marcha de la compañía. Las ventas no acaban de florecer con los nuevos modelos. Para enderezar la situación acaba de ser nombrado un nuevo responsable de la división Automóvil: Jan Erik Larsson, hasta ahora director general de Saab-Anna, filial de distribución de Saab en Suecia.
- Definitivamente la denominación Ferrero tiene que ser abandonada por el grupo Valeo, ya que la sociedad británica ha decidido retornar a este nombre para sus productos de fricción.

co debe suponer una liberalización en el sector. Este ha sido el primer debate «en serio» de la Comisión sobre tan espinoso tema. La apertura del mercado comunitario debería ir acompañada de dos ajustes: el primero, un régimen de transición que no debería sobrepasar el 31 de diciembre de 1992 para aquellos países que

ahora aplican cuotas (Francia, España, Reino Unido, Italia y Portugal) y el segundo consistiría en lograr que Japón se comprometiera a limitar durante cinco o seis años, desde 1993, sus ventas en la Europa comunitaria.

### PORSCHE ESPAÑA

#### NUEVAS INSTALACIONES

**P**ORSCHE España, en su ánimo de dar el mejor servicio posible a sus clientes, ha inaugurado sus nuevas instalaciones en Madrid en la carretera de Burgos, a la altura del kilómetro cinco. Unas modernas instalaciones en las que además de oficinas y exposición dispo-



### CONGRESO

#### SEAT, PUNTA DE VW

**C**ON la presencia de altos dirigentes de la firma alemana Volkswagen, al frente de los cuales figuraba su presidente, Carl Hahn, se ha celebrado en la Ciudad Condal el VI Congreso Mundial de Volkswagen, en el que se presentaron los resultados

del primer trimestre del año, que mantienen una tendencia positiva ya que los beneficios se han incrementado en un 63 por ciento. Los responsables de Volkswagen destacaron el importante papel de Seat en el grupo y confirmaron que en 1990 adquirirán al Instituto Nacional de Industria por 20.000 millones de pesetas la parte restante de Seat para ser propietarios del 99,9 por ciento de esta firma.



### C.E.

#### MENOS TRABAS A JAPON

**L**A Comisión Europea se pronunció la pasada semana a favor de suprimir los cupos nacionales existentes a las importaciones de automóviles japoneses, ya que el ejecutivo comunitario estima que el mercado úni-



### FORD ESPAÑA

#### POSITIVOS RESULTADOS

**L**OS beneficios antes de impuestos de Ford España durante el pasado año

se elevaron a 39.547 millones de pesetas, cifra inferior en 1.500 millones a la de 1987, pero con la salvedad de que, por razones internas, esos resultados corresponden a sólo once meses, ya que el balance se ha cerrado a 30 de noviembre. En ese mismo periodo la

nen de taller, equipado con lo último en maquinaria, con sitio para dar cursillos de reciclaje a sus operarios. De la exposición hay que destacar su amplitud y elegancia, y la incorporación de una torre de cristal, que por medio de una plataforma que sube y baja es un original escaparate.

los que estaba nuestra compañera de MOTOR 16, Simonetta Garih.

### CARRETERAS

#### MAS AYUDAS FEDER

**E**L Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Fe-

producción total fue de 263.737 automóviles, de los que 145.390 fueron del modelo Fiesta. En el mismo ejercicio las ventas alcanzaron los 290.586 millones de pesetas, con un total de automóviles vendidos en España de 137.452 unidades —de ellas, 27.958 importadas—, con una penetración en el mercado del 14,1 por ciento. Esta cifra fue inferior debido a la huelga de la planta británica de motores, que impidió que se vendieran 10.000 unidades más de Escort y Orion. Las inversiones realizadas en el último año se elevan a 30.400 millones, de las que el 60 por ciento se destinó a la adaptación de Almusafes para fabricar el nuevo Fiesta, modelo cuyas ventas están obteniendo elevados índices de venta en toda Europa.

der) ya ha concedido 7.000 millones de pesetas a España como primera asignación del actual ejercicio. Los proyectos a los que se destina ese monto son los siguientes: variante de Mondoñedo (Lugo); carretera de Porto a Barreiros (Lugo); variante de Illescas en la N-401; autovía de La Roda a Albacete; obras en la carretera Na-

cional 332 de Almería, y duplicación de la calzada para la autovía de la Costa del Sol.



#### CAMBIOS EN INREVISIA

**C**ON objeto de reforzar el departamento de publicidad de Información y Revistas, S. A., editora entre otras de MOTOR 16 y CAMBIO 16, Julio José Benito, hasta ahora Director de Publicidad de MOTOR 16, pasa a ocupar la Dirección Comercial de INREVISIA y Director de Publicidad de CAMBIO 16. Por su parte, Carmen Nieto, hasta ahora Directora de Publicidad de GRAN AUTO 16, ha sido nombrada subdirectora comercial de INREVISIA y Directora de Publicidad de MOTOR 16.



### MINICONSUMO FIAT

#### LOS PERIODISTAS AHORRAN

**F**IAT sigue intentando que seamos los periodistas del motor, los que menos consumamos, con un nuevo campeonato de miniconsumo. Este año los vehículos utilizados eran Fiat Tipo preparados para tal efecto. El vencedor de la prueba fue Javier Arias, de la revista Auto Hebdo. El consumo medio durante la prueba fue de 4,6 litros a los cien y para la final a celebrar en Jerez, se clasificaron siete concursantes entre

## Verde y Rojo



Verde como su Galicia natal, Alfonso Sánchez merece esta semana y todas las que siguen, nuestro reconocimiento personal y profesional. Alfonso es el responsable de las relaciones con los medios informativos en FASA Renault y acaba de ser galardonado con el premio ACPA que conceden nuestros compañeros de la Prensa de Cataluña. ¡Saudade!

Lamentable la actuación de los comisarios y responsables de la carrera de Hockenheim durante el GP motociclista, pero todavía más repugnante la actuación de la TV alemana, enfocando

al público sin atreverse a recoger el tremendo caos.

Y siguiendo con el tema, sin duda Angel Nieto ha sido una figura en el motociclismo; pues bien, va camino de convertirse en figura del comentario televisivo. Su actuación en las retransmisiones de TVE son verdaderamente excelentes.

Manguerazo al ministro de Economía, Carlos Solchaga, por afirmar que la subida de la gasolina no se debe a un deseo de recaudar más dinero, sino a la evolución del mercado. ¿Por qué hace un año no bajó entonces el precio cuando todos los expertos así lo pedían?

## EL TIEMPO

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

MITCHELL es sinónimo de aire  
acondicionado.

Porque sólo fabrica aire  
acondicionado.

Como especialista, MITCHELL crea,  
diseña, investiga y fabrica equipos  
originales de aire acondicionado.

Con una calidad contrastada y la más  
alta fiabilidad.

M



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

**MITCHELL**  
AIRES DE INNOVACION.



## MAZDA 626 GT 4WS

# GIRO A LA SEGURIDAD

**B**ASTANTE más tarde que su rival Honda, pero con un sistema muy desarrollado y mucho más complejo, la marca japonesa Mazda ya tiene lista la comercialización de sus modelos 626 con dirección a las cuatro ruedas.

En 1983, Mazda ya había presentado su vehículo experimental MX 02, un sedán de cuatro puertas en el que ya se desarrollaba el sistema electrónico de dirección a las cuatro ruedas. Dos años más tarde, con el MX 03, Mazda volvía a despuntar en este terreno y seguía desarrollando su teoría. Ahora y una vez superadas las homologaciones, los Mazda de cuatro ruedas directrices ven la luz oficialmente.

El sistema utilizado para



La oferta de las cuatro ruedas directrices se amplía  
El Mazda 626 4WS cuesta algo más de cuatro millones de pesetas

girar las ruedas traseras, aprovecha la fuerza hidráulica de una bomba principal. Este giro se controla electrónicamente, dependiendo de dos factores, el ángulo del tren delantero y, lo que es la mayor novedad, la velocidad del vehículo.

A una velocidad inferior a 35 kilómetros por hora, velocidad habitual en recorridos por ciudad y maniobras, las ruedas traseras ayudan a realizar éstas, tomando el ángulo de giro contrario al de las delanteras. Con ello, los aparcamientos son más cómodos y se realizan mucho más deprisa. Por su parte, la circulación en ambiente urbano requiere un pequeño periodo de adaptación ya que, por ejemplo, los giros se deben realizar bajo otra mentalidad, pues



la respuesta es mucho más rápida.

A partir de 35 kilómetros por hora, se consigue una mayor estabilidad y capacidad direccional, gracias a que las ruedas traseras giran en la misma dirección que las del tren delantero.

También entonces, nos encontramos ante unas reacciones un tanto extrañas del coche, hasta que uno se acostumbra a no girar tanto el volante, ya que un ligero movimiento de éste consigue que el coche negocie la curva sin problemas.

El sistema Mazda tiene la ventaja, frente a otros sistemas, de tener en cuenta la velocidad. Eso significa que en una curva muy cerrada, el control electrónico, no sólo tomará los datos del

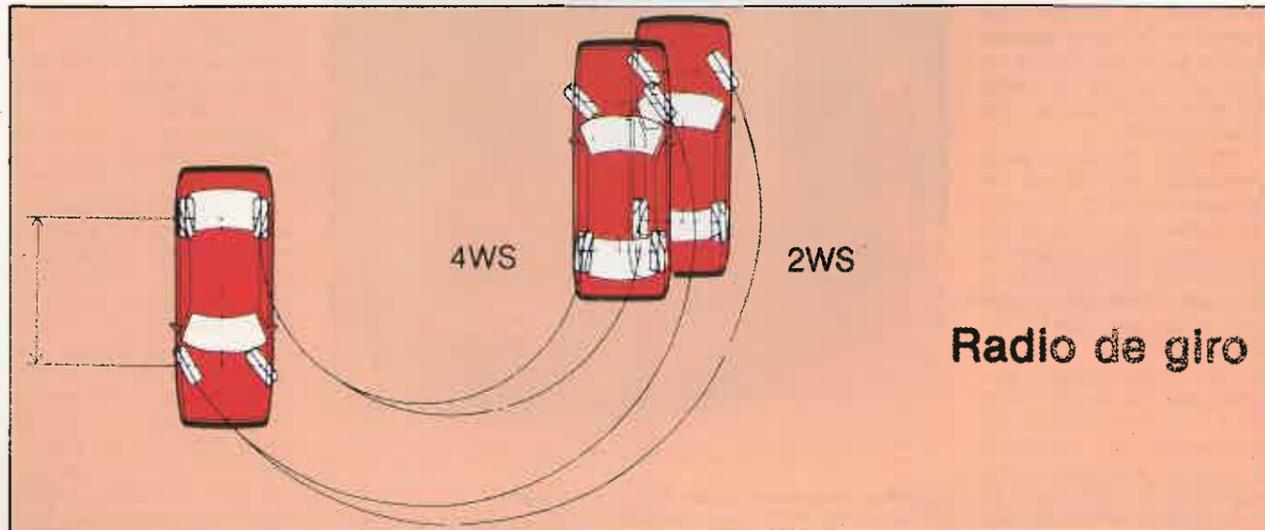


FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. Potencia máxima: 148 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 18,6 mkg a 4.000 rpm. Neumáticos: 195/70 HR 15. Velocidad máxima: 199 kilómetros por hora. Aceleración 0 a 100: 10,3 km/h. Consumo a 90 km/h: 7,5 l/100. Consumo a 120 km/h: 9,0 l/100. Consumo en ciclo urbano: 13,2 l/100.

giro del volante para cambiar el sentido de las ruedas, sino que también tendrá en cuenta la velocidad a la que pasemos por esa curva, evitando sorpresas desagradables. Un tema importante en cualquier sistema electróni-

La opción de las cuatro ruedas directrices resulta indiscutiblemente ventajosa cuando llega la hora de tener que hacer maniobras. El sistema de Mazda se distingue por su control electrónico, frente al mecánico del Honda Prelude, el otro cuatro ruedas directrices del mercado



Cuando alguien compra un coche así no está demostrando que tiene dinero.

Está demostrando que sabe apreciarlo.

Cuanto más se valora el dinero, más se aprecian los Mercedes de la Clase 200-300. Coches que van muy por delante de su tiempo. Con los últimos adelantos técnicos desarrollados por Mercedes, como el ABS y el ASD. Y también los modelos 4 MATIC, con el primer sistema inteligente de tracción a las cuatro ruedas. Un sistema exclusivo de Mercedes-Benz.

Coches que ofrecen tanta seguridad como la Red de Concesionarios y Puntos de Asistencia Oficial Mercedes-Benz. Para que entre en la Clase 200-300 con toda confianza.

Precio recomendado desde 4.044.530 Ptas., IVA incluido.

DELMOTOR



Nadie más construye coches así. MERCEDES-BENZ

co consiste en saber qué pasa si algo falla, y más en este caso que se juega con la seguridad de los ocupantes. El nuevo sistema de Mazda reacciona automáticamente ante cualquier indicio de fallo, tanto eléctrico como mecánico. Ante esta circunstancia el coche automáticamente se convierte en un vehículo como los demás, de dos ruedas directrices, mientras que el mecanismo que controlaba el giro de las ruedas traseras, las hace volver paulatinamente a la posición recta. Esto se refleja en el cuadro de instrumentos, mediante una luz roja.

Las únicas señales exteriores de que estamos ante el 4WS son los adhesivos pegados en las aletas. También en las llantas se ha incluido el logotipo.

En el interior, el volante también es de nuevo diseño, con la inscripción grabada. En el tablero existe una luz más que nos indica si el sistema ha tenido algún fallo. Por lo demás, el coche no ha



Las cuatro ruedas directrices exigen una adaptación al conductor. La respuesta direccional es mucho más rápida.

cambiado en nada, y sigue disfrutando de un excelente acabado y una suavidad general de conducción.

La dirección electrónica a las cuatro ruedas de Mazda, se pide y se paga como si de una opción se tratase, a un precio de 211.315 pesetas. Quedando claro que el mecanismo no se monta en España, sino que viene con él ya montado de fábrica. Por otra parte, el 626, equipado con la opción 4WS, no puede montar conjuntamente la suspensión autoajutable. Para paliarlo, a los Mazda con sistema 4WS, se les ha endurecido ligeramente la suspensión para lograr un conjunto más brillante.

Por las ventajas que confiere a la conducción, el sistema de dirección a las cuatro ruedas, no nos parece una opción cara, pero sumándose al precio del coche, la factura a pagar sube hasta algo más de cuatro millones de pesetas.

Andrés Mas

Fotos: José Robledo



El nivel de equipamiento del Mazda 626 4WS es equivalente al que incorpora la versión normal del modelo 626.



# ELEGIDO POR LOS ELEGIDOS

Sólo los elegidos pueden elegir. A ellos, Pirelli les ofrece lo mejor: el P600. Algo más que un neumático, un concepto nuevo capaz de mejorar las prestaciones de cualquier vehículo. El diseño helicoidal de su banda de rodaje aumenta notablemente su agarre y maniobrabilidad



en todo tipo de condiciones. Mientras la tecnología de los fabricantes de automóviles avanza, Pirelli estará allí dando soluciones. El resultado es claro: su homologación por parte de las primeras marcas. Pirelli P600. Elegido por los elegidos.

PIRELLI

# DISTINGUE.

# POR FUERZA.



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

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

*Con un nivel de equipamiento donde lo*

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

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



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

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

**RENAULT 19**  
**C H A M A D E**

# Citroën AX GT ¡Genial!



Aire acondicionado en opción.

EL AX GT DEJA A SU COMPETENCIA EN CUADRO

	AX GT						
CILINDRADA (CM <sup>3</sup> )	1.360	1.360	1.297	1.392	1.461	1.397	1.301
POTENCIA CV	85	85	70	75	85	72	65
ACELERACION 0 A 100 KM/H (SEG)	9,3	10,6	12,5	12,0	12,2	11,5	11,5
VELOCIDAD MAXIMA (KM/H)	180	178	170	165	175	166	165
CONSUMOS A 90 KM/H (LITROS)	4,9	5,2	4,9	5,2	4,8	5,0	4,9
COEFICIENTE Cx	0,31	0,35	0,36	0,40	0,36	0,35	0,34
SUPERFICIE HABITABLE (M <sup>2</sup> )	3,13	3,05	2,97	3,01	3,10	3,08	2,91

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

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

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

antibalaneo delanteras y traseras. Porque es un coche concebido con tecnología de futuro. Un deportivo moderno y aerodinámico, de gran belleza y mucho nervio.

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

## Citroën AX

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

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



LEITMOTIV/RS&C

DISEÑO

## LANCIA DEDRA

# UN ESTILO MUY EUROPEO

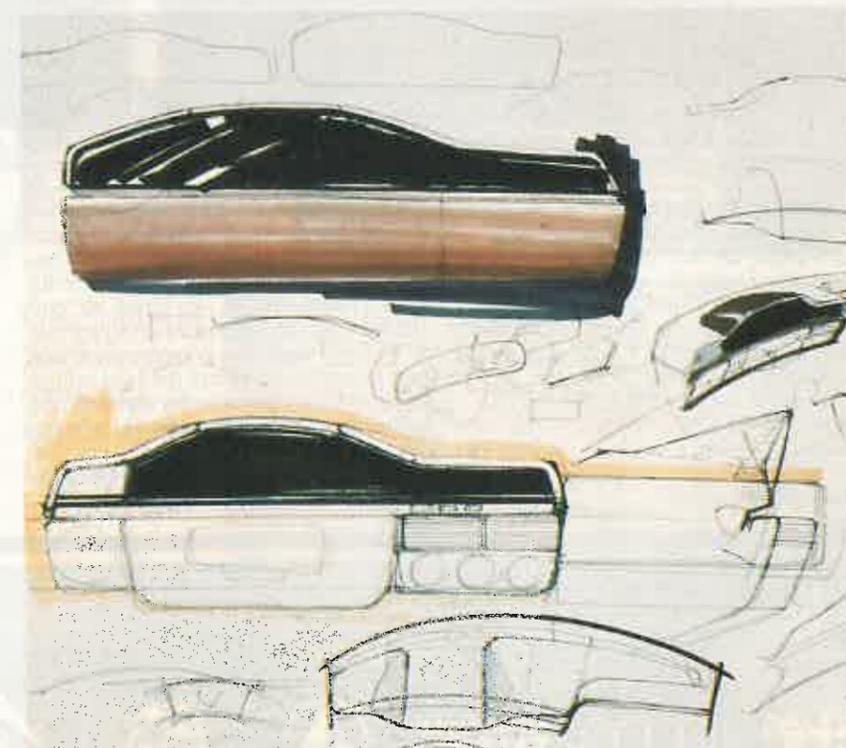


Mario Maioli es el responsable de diseño de Fiat Auto.

El nuevo Lancia Dedra ha sido acusado en algunos ámbitos de ser una copia de un Mercedes o un BMW. El responsable de diseño de Fiat Auto, Mario Maioli, lo niega rotundamente: «Decir que un Dedra es igual que un Mercedes o un BMW es como decir que todos los vinos tintos son iguales, simplemente por el hecho de ser tintos.»

Y para corroborar aún más esta opinión añade el propio Maioli: «Sí, también el Dedra es un coche que se mueve sobre cuatro ruedas. En este aspecto es otro Mercedes o BMW.»

Un primer proyecto sobre el Lancia Dedra era presentado en 1983 por el italiano Giorgio Giugiaro que realizaba un diseño paralelo para un Lancia y un Fiat con una gran cantidad de elementos comunes, hasta el punto de ser mayor el parecido entre ambos que el existente entre el Lancia Thema y el Fiat Croma. La única diferencia importante entre los dos modelos hermanos era la parrilla frontal además de algunos pequeños detalles de personalización específicos. Pero esta propuesta sería rechazada por la cúpula directiva de la empresa italiana, que decidía encargarse del proyecto al grupo IDEA, siendo el máximo responsable el mismo Mario Maioli. Este grupo de trabajo iniciaba su actividad en octubre de 1983



Algunos de los primeros dibujos del interior del Dedra. En tres meses estaba preparada una maqueta a escala real del coche.

Con respecto a la primera maqueta se han introducido pocos cambios hasta llegar al coche definitivo.





Este es el Lancia Dedra en su versión definitiva. La elegancia de su línea es indiscutible.



Su diseñador da una gran importancia a la parrilla frontal. Representa una expresión formal del estilo Lancia.

y antes de finalizar este año ya se entregaba una maqueta a escala real.

A partir de este momento la vida del proyecto Dedra iba a seguir un camino paralelo al del Tipo y sólo razones de mercado han hecho que el Tipo saliera antes que el Dedra. Las ventas de los Lancia Delta y Prisma estaban en un buen nivel, mientras que las del Ritmo se encontraban muy bajas. Y sólo esta razón obligaba a los responsables del grupo Fiat Auto a adelantar el Tipo al modelo de Lancia.

El Lancia Dedra ha tenido un periodo de gestación de seis años, desde aquella primera idea sobre el nuevo coche y el modelo que recientemente ha sido presentado. A lo largo de este tiempo han sido pocos los retoques que se han realizado con respecto a ese primer proyecto, al frente del cual estaba Mario Maioli, pero que ha contado con la inestimable colaboración de los hombres del grupo IDEA, sobre todo con Ercole Espada, que fuera el responsable del diseño de la serie 7 de BMW.

«Con el Dedra —dice Mario Maioli— hemos querido expresar el progreso de la tecnología manteniendo al mismo tiempo la tradición de Lancia por la elegancia clásica y el estilo. Es un coche con un alto nivel de calidad, moderno, aerodinámico y confortable, pero que no ha sido diseñado por las computadoras. El diseño de su carrocería es el máximo exponente del estilo y una expresión formal de éste queda patente en su parrilla frontal.»

Giancarlo Perini



A la sombra de la positiva evolución del sector de automoción, la industria auxiliar española sigue batiendo récord en sus balances. Sus productos, además, han superado con creces los mínimos de calidad que se exigen en Europa. Sin embargo, la competencia foránea también ha llegado a esta actividad y el futuro se presenta relativamente sombrío.

## FEROZ COMPETENCIA EXTRANJERA

# LA INDUSTRIA AUXILIAR EN LA ENCRUCIJADA

El sector que se dedica a la producción de equipos y componentes para automoción en nuestro país suministra ahora mismo el 80 por ciento de las piezas necesarias para sacar un vehículo de la cadena de montaje. Este porcentaje da una idea exacta del enorme peso que esta actividad industrial tiene en el sector de automoción. Pero sigamos con los números. Durante el pasado año, la facturación total para el automóvil fue de 971.000 millones de pesetas, cifra superior en un 22 por ciento a la registrada un año antes y que supone casi la mitad del volumen de negocios del sector de fabricación de automóviles. La actividad exportadora, que representó el 33 por ciento del total, alcan-

zó a 350.000 millones de pesetas, un 43 por ciento más que en 1987. El sector está constituido por 2.433 empresas con más de 120.000 trabajadores. En resumen, una industria boyante, con tradición y calidad.

“Si se excluyen los neumáticos, cerca del 40 por ciento del mercado de componentes de nuestro país está dominado por tres grandes grupos: Valeo, Bosch y Magneti Marelli.”

Sin embargo, de un tiempo a esta parte han comenzado a cambiar las tornas. También en el pasado año, las importaciones se elevaron a 480.000 millones de pesetas, con un alza del 30 por ciento. Entre 1980 y 1985, la balanza comercial de estos productos se había mantenido en equilibrio, con algunas épocas favorables para España. Pero a partir de la entrada en la Comunidad Europea, la tendencia se ha convertido definitivamente en deficitaria, con elevadas compras en países como Francia, Reino Unido, Italia y Japón.

La multinacionalización y los procesos de absorción también han llegado a esta actividad. Si excluimos los neumáticos, en nuestro país, al igual que en el resto de Europa, cerca del 40 por



Conduzca a nuestro aire.

Este verano, instale un equipo de aire acondicionado DIAVIA en su automóvil. Los DIAVIA son los únicos que se adaptan 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.

# ¿De qué?...



...de Gin **MG**  
LA RESPUESTA... SIN DUDA!



ciento del mercado de componentes está dominado por tres grandes grupos industriales: el alemán Bosch, el francés Valeo y el italiano del grupo Fiat, Magneti Marelli. Junto a ellos, de una forma directa o bien operando a través de filiales, compiten firmas como Champion, Hella, Bendix, Guirling, etc., que junto a la industria nacional, se reparten el 60 por ciento que resta del mercado. Esta industria nacional, que cuenta sólo como grupos de importancia con Irausa, Ficosa o Tudor (segundo fabricante europeo de baterías), ha comenzado a sentir en su propia piel la presencia extranjera cada vez mayor en nuestro país, perdiendo parte de la totalidad de su suministro a los fabricantes de componentes del primer equipo, el básico.

Como ya es sabido, esta actividad in-



La sofisticación de los componentes de los automóviles está provocando que los fabricantes de piezas se conviertan en fabricantes de sistemas, interviniendo desde el primer momento en la gestación de un nuevo modelo.

dustrial posee una variada especialización. Hay un primer bloque de empresas estrechamente vinculadas al sector de fabricación de automóviles, que producen piezas y equipos de base, como electricidad, chasis, carrocerías, motores y neumáticos, que además abastecen al mercado del recambio, un mercado que supone el 20 por ciento de

la producción nacional no destinada a los mercados exteriores.

Otro gran grupo de empresas son las que no tienen dedicación exclusiva con los fabricantes de automóviles, y que operan en gomas, plásticos, tornillería, forjas, etc. Finalmente, otro grupo lo conforman los fabricantes de materias primas que facilitan pinturas y aceros,

De momento se ha anunciado la decisión de dejar de fabricar elementos como asientos o cableado. Este proceso se intensificará en los próximos meses con el objetivo de suprimir la producción interna de todo aquello que pueda adquirirse fuera. En la actualidad, el 55 por ciento del coste total de Seat procede de compras a proveedores, y en los próximos años se quiere elevar ese porcentaje al menos al 70 por ciento.

En el futuro, Seat sólo mantendrá las actividades de chapistería, pintura, montaje, desarrollo de vehículos y ventas. Tras eliminar la fabricación y tapizados de asientos y la de cableado, Seat prepara la separación de la fundición, comenzando por las válvu-

y también los fabricantes de accesorios. Pues bien, los tres grupos citados (Valeo, Bosch y Magneti Marelli) han ido ganando terreno en España mediante la compra de empresas. Hay que recordar, llegados a este punto, la adquisición de Femsa por Bosch, de Clauser y Puma por Valeo, de Weber, Solex y Veglia por Magneti Marelli. Al mismo tiempo, su poderío económico y financiero y su sofisticado nivel tecnológico han hecho mella en la empresa española de este sector, muy atomizada, ya que sólo una veintena de empresas dan trabajo a más de mil trabajadores; otro número similar emplea entre quinientos y mil operarios, y cerca del millar de empresas tiene entre uno y veinte empleados.

La industria auxiliar autóctona se enfrenta, pues, a un agudo reto, la sofisticación de los componentes de los automóviles está provocando además que los fabricantes de piezas pasen a ser fabricantes de sistemas, interviniendo directamente y desde el primer momento en la gestación de un nuevo modelo. Claro que esta posibilidad queda relegada a aquellas firmas con capacidad

las. La compañía ya compra completamente montadas las ruedas de sus coches y el tablero de mandos, totalmente integrado, se adquirirá también como una sola unidad a los proveedores.

Esta política, que resulta positiva para la industria auxiliar, es justificada desde el punto de mira de Seat en el sentido de que resulta más barata y rentable, además de que la compañía se protege y cubre sus espaldas ante previsibles periodos de caídas de ventas, ya que los costes de producción de esos componentes que la compañía no precisa en un determinado momento, los sufre solamente el proveedor y nunca el montador final de automóviles.



Estimaciones para 1989	Producción	% 89/88	Matriculación	% 89/88	Exportación	% 89/88
Turismos .....	1.574.000	5,1	1.080.500	5,8	833.500	5,9
Derivados .....	229.000	2,1	124.000	19,1	105.000	-4,4
Furgonetas .....	78.000	18,2			27.300	5,6
Veh. todo terreno ..	57.000	18,7			28.500	16,9
Veh. ind. ligeros ...	6.500	-48,3	150.000	15,1	500	-57,2
Veh. ind. pesados y tractocamiones .....	15.400	-5,4			2.600	-16,4
Autobuses .....	1.300	-4,3	2.470	10,5	200	-25,9
Tractores agrícolas	13.300	-9,2	26.230	10,2	1.500	15,4

financiera y de investigación y desarrollo elevados.

Sin embargo, este panorama no parece tan sombrío a menos a medio plazo ya que la masiva presencia de firmas extranjeras en nuestro suelo no se considera preocupante, según señalaba con ocasión del Salón de Barcelona el presidente de Sernauto (Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción), Antonio Escudero. En el sector se reconoce que se trata de empresas que generan empleo y tecnología y cuya capacidad exportadora hacia la industria europea del automóvil es elevada, toda vez que las piezas y recambios en España cumplen todos los requisitos de calidad exigidos.

De cara al futuro más inminente, las esperanzas están bien fundadas. Como es habitual, Sernauto ha realizado un adelanto de lo que el año automovilístico puede deparar (ver cuadro de previsiones en estas mismas páginas). Se-



A medio plazo, el panorama no es sombrío. La crisis no afectará a los vehículos pequeños.

gún esos datos, la producción de turismos crecerá algo más de un 5 por ciento, superando el millón y medio de unidades, con un fuerte componente exportador (833.500 vehículos) y una ligera alza de los índices de ventas. Los derivados de turismos van a tener una evolución muy positiva, al igual que las furgonetas y los todo terreno. Otra cuestión es la de vehículos industriales tanto ligeros como pesados, mercado que se está volcando especialmente hacia la importación.

Este cuadro supone un crecimiento en la producción inferior al de 1988, pero permite mirar al horizonte de al menos el próximo bienio con optimismo. Hay que tener en cuenta que la mayor parte de la producción nacional se concentra en vehículos de media y baja cilindrada, que son los segmentos en los que más tarde se notarían los efectos de una hipotética futura recesión en el mercado.

Raúl R. Sáez

## ESTA SEMANA

### UNA GASOLINERA TOTAL

La carrera en pos del mercado petrolero español ya ha comenzado. El pasado día 31 de mayo, Total, el primer grupo francés de energía, inauguraba en Murcia una estación de servicio, con lo que se convierte en la primera multinacional con presencia en nuestras carreteras. «Total, Compagnie Française de Pétroles», presente en nuestro país desde 1924 como «Total España», ha sido una de las compañías petroleras que han sufrido en los últimos tiempos las restricciones impuestas por el marco monopolístico que, en la práctica, limitaba su actuación al campo de los lubricantes. De hecho, y para garantizar en todo momento el abastecimiento de sus clientes, ha tenido que autolimitar su desarrollo, tanto en gamas de productos como en distribución geográfica.

Con la entrada de España en la Comunidad Europea, Total decidió participar de manera activa en el mercado español al ritmo de liberalización impuesto. De esta forma se ha convertido en una de las tres primeras compañías multinacionales en acce-

dididad, mediante la automatización de surtidores y la informatización de los medios de pago por tarjetas de crédito. Sus estaciones de servicio estarán abiertas las veinticuatro horas del día, todos los días del año, en régimen de autoservicio. Además se instalará en cada estación una «boutique» con todo tipo de accesorios para el automóvil, prensa, alimentos, bebidas, etc. También contarán con «asistentes de pista» que ayudarán al conductor en la limpieza y control del automóvil.

Total, líder del sector energético francés, es una compañía que da empleo a más de 40.000 personas repartidas en sus 550 filiales y empresas participadas en 75 países de todo el mundo. Durante el pasado año su volumen de negocio alcanzó los 3,4 billones de pesetas, dos tercios de los cuales se hicieron fuera de Francia. Sus actividades sectoriales se reparten entre el petróleo, el gas y los productos petroquímicos, pasando por la extracción de materiales como el carbón, el uranio, el oro y también el desarrollo de la energía solar. En cuanto a Total España, esta filial posee unos recursos propios de 787 millones de pesetas. Durante el pasado año facturó 5.887 millones de pesetas y

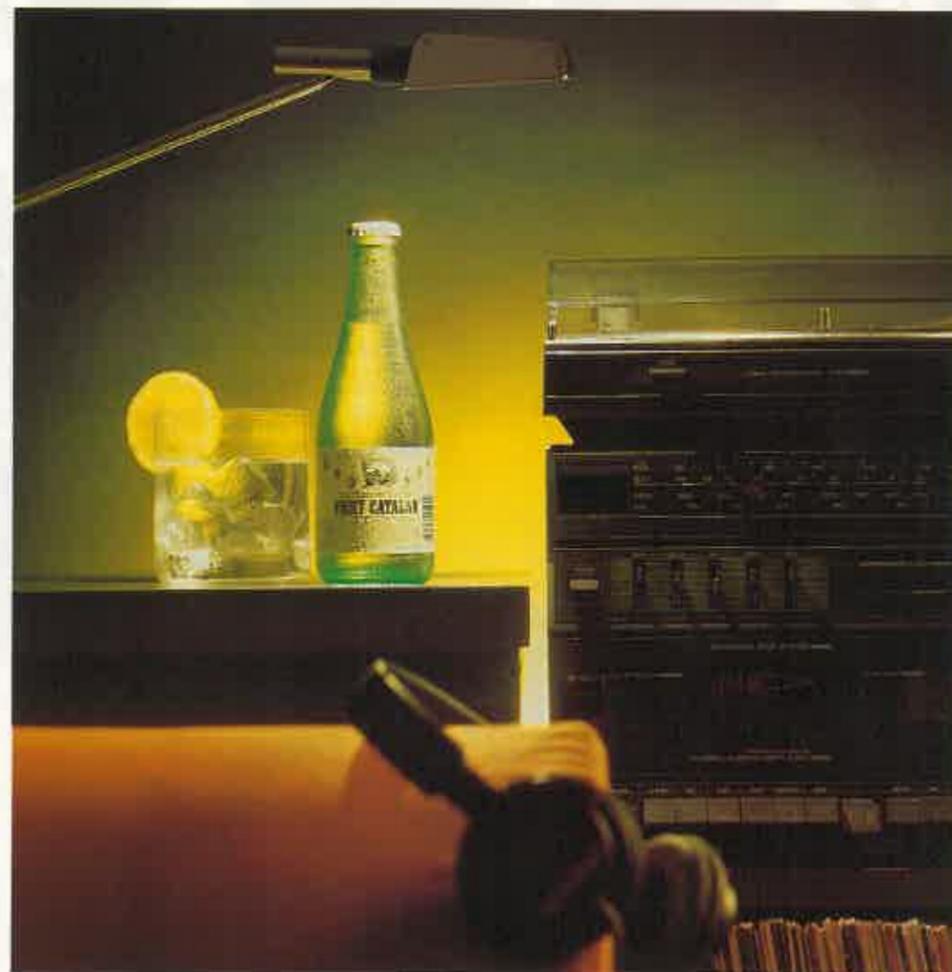


der al estatuto de importador-mayorista de carburantes. Asimismo, ha firmado con Campsa, y junto a Agip y Mobil, un acuerdo para la utilización y alquiler de la infraestructura de la compañía española (ver MOTOR 16 núm. 293).

Las instalaciones murcianas —a la salida de la ciudad en dirección a Cartagena— suponen el primer paso de la compañía, ya que según el presidente de Total España, Jean Pierre Laporte, se pretende estar presente en toda la geografía española, para lo que ha previsto la instalación de treinta y cinco estaciones de servicio de aquí a 1992. La concepción de Total es ofrecer al usuario calidad y como-

vendió 87.000 toneladas métricas de distintos productos.

En cuanto al resto de las firmas, Shell y Texaco negocian ahora mismo con Campsa la utilización de sus medios de distribución, negociación que ya está muy avanzada en el caso de British Petroleum. Las multinacionales han elegido Madrid y la costa Mediterránea para instalar sus primeras gasolineras. A finales de este mes, Shell espera abrir en la localidad madrileña de Pinto su primera estación, y poco después otras dos en Barcelona. BP confía abrir las primeras en propiedad en Cataluña o Valencia el próximo septiembre, mientras Texaco no lo hará antes de 1990.



Buenas vibraciones.



**VICHY CATALAN**  
Ama tu vida.

# "Gracias a Radiant tú llegarás a Dakar."



Carlos Mas

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



**RADIANT**  
Dakar

### FACTORIA DE CASSINO

## 439 ROBOTS FABRICAN EL FIAT TIPO

**F**UNDADA en 1972 y reestructurada hace cuatro años, la fábrica que Fiat tiene en la localidad italiana de Cassino, donde se construyen actualmente los modelos Regata y las diferentes versiones del Tipo, constituye el orgullo y la apuesta por el futuro del gigante industrial italiano, y supondrá, según los dirigentes de la casa de Turín, un punto de referencia en la construcción automovilística a nivel mundial.

Esta satisfacción se apoya en los buenos resultados obtenidos por el sistema de producción que es integrado y flexible, con un grado de automatización, que en el caso del Tipo supone casi el 95 por ciento de las operaciones; lo que en opinión de los responsables de la fábrica, ha permitido obtener un elevado nivel de calidad final.

En Cassino se emplean 439 robots, 61 láser, 49 sistemas de vídeo, 481 vehículos autoguiados, 109 computadoras de distintas dimensiones y 500 ordenadores de diseño gráfico industrial y programas de control de mano de obra, lo que hace que el proceso de producción sea una cadena au-

tomática de ensamblajes, ajustes y dar formas, en una secuencia más parecida a la fabricación de galletas que a las tradicionales cadenas de montaje de una fábrica de automóviles.

El orgullo Fiat se acrecienta cuando el director de la fábrica, Franco Canna, pone de relieve que toda la tecnología empleada ha sido desarrollada por la empresa COMAU, perteneciente al grupo industrial italiano y que ha sido adquirida por otros grandes constructores europeos.

A pesar del grado de robotización, la instalación de Cassino emplea a 6.500 trabajadores, muchos de los cuales no realizan operaciones físicas, sino que asisten, conducen y mantienen las máquinas, esperándose que lleguen a 7.000 cuando se alcance la producción diaria de vehículos previstos; unos 1.800. Actualmente salen de la factoría 1.100 unidades del Tipo y 250 del Regata.

Este último modelo dejará de producirse en Cassino y será sustituido por el nuevo modelo Tipo de tres cuerpos, que saldrá al mercado a finales de este año y para



La introducción de la automatización del proceso a gran escala ha sido paralela al abandono de las líneas de montaje tradicionales.

el que se están adaptando algunas instalaciones, a pesar del alto grado de flexibilidad que permite producir al mismo tiempo distintos modelos y versiones.

En el proyecto total del Tipo, Fiat ha invertido dos

billones de liras (unos 180.000 millones de pesetas) de los cuales un 65 por ciento ha sido destinado a tecnología, con el objetivo no sólo de reducir los costes de fabricación, sino de ofrecer una mejor calidad y fiabilidad.

La estrategia de Fiat se apoya en tener una fábrica donde se construyan varios modelos y un modelo en distintas fábricas, con el propósito de poder distribuir la producción de acuerdo con la demanda del mercado. En la factoría de Rivalta se producen también unas 900 unidades diarias del Tipo.

La esperanzadora apuesta por el futuro realizada por Fiat se complementa con el grado de amortización de las inversiones realizadas, que según lo estipulado legalmente debe ser de un 20 por ciento anual en un periodo de cinco años, y que en el caso de Cassino se justificó a los dos años de realizada.

G. C.

La automatización de los controles se realiza mediante sistemas de vídeo, láser, cámaras de TV, y teclados electrónicos.









**PORSCHE 911 SPEEDSTER**

**LA VIDA COMIENZA A LOS 25 AÑOS**

Es potente, es ágil, frena a las mil maravillas y llama la atención, atrae miles de miradas, por donde quiera que pasa, es el 911 Speedster, un Porsche muy especial, un automóvil que cobra vida cuando se descubre, cuando su techo de lona desaparece tras una cubierta plástica de rasgos espectaculares, una cubierta personalizada con dos prominencias situadas tras las cabezas de conductor y

“Es una máquina exclusiva no sólo por su precio, superior a los diez millones de pesetas, sino también por su producción limitada, ya que sólo se fabricarán dos mil unidades”

acompañante, un coche que alcanza un tono sublime cuando el parabrisas se desmonta con las herramientas de emergencia y el conjunto muestra los rasgos de una flecha preparada para el vuelo.

El 911 Speedster encarna, ahora mismo, el verdadero espíritu Porsche. El tono deportivo de su mecánica seductora, las formas irrepetibles de su carrocería, distinta a todo lo conocido y tan fresca como el primer día, junto al acabado impecable, perfecto, dan las claves de un verdadero capricho motorizado, de una máquina exclusiva no sólo por su precio, superior a los diez millones de pesetas en el mercado español, sino también por su producción limitada, ya que sólo se van a fabricar dos mil unidades para todo el mundo.

El veteranísimo 911, un coche con más de 25 años de vida a sus espaldas, tiene un sabor distinto cuando se sirve a la moda Speedster. El tono agresivo del conjunto alcanza una nueva dimensión y hasta los propios habitantes de Stuttgart, habituados a la imagen de un coche construido en los alrededores de su ciudad, no dudan en volver la cabeza ante una máquina de trazos felinos, con un parabrisas reducido a la mínima expresión y con una parte posterior contundente, con una «popa» en la que se dan cita: neumáticos descomunales, aletas volup-



En el Porsche 911 Speedster es posible disfrutar del «séptimo cielo» o sentirse protegido por una capota bien diseñada; la diferencia entre una y otra situación se saborea tras cubrir los seis pasos reflejados en las imágenes. Una palanca dispuesta en el marco de la puerta izquierda libera la cubierta posterior mientras que un tirador, situado en el mismo lugar, permite levantar la pieza plástica. Después basta con desplegar la capota, y fijarla.





El Porsche 911 Speedster se distingue de inmediato por su parabrisas rebajado y mucho más inclinado, así como por esa cubierta posterior, en la que se han situado dos protuberancias similares a las empleadas por los coches de carreras más veteranos.



El último 911 da lo mejor de sí mismo cuando se conduce descapotado. Se respira la carretera, se siente el asfalto. Es otra forma de conducir un coche potente y ágil.

tuosas y una cúpula de formas redondeadas que recuerda los prototipos de los años cincuenta.

La fiera estética del conjunto es la mejor cobertura para una mecánica refinada, para una máquina que ha experimentado una cura severa de adelgazamiento. El aligeramiento general, la eliminación de elementos innecesarios en un deportivo, como es el caso de los elevallas, ha permitido rebajar el

peso en setenta kilos, ha permitido dejar la cifra final sobre la balanza en poco más de mil cien kilos.

El Speedster es un coche cómodo que invita

a rodar sin capota, que invita a sentir, a respirar la carretera. El 911 Speedster se mueve, en cualquier caso, con una facilidad desconcertante, con una soltura excepcional.

Su motor, el legendario seis cilindros «boxer» refrigerado por aire, empuja con una energía impresionante; tira con fuerza desde mil hasta seis mil revoluciones por minuto y no da nunca señales de agotamiento; es dócil, una faceta que se descubre al rodar por ciudad en medio de los mayores embotellamientos, y es fuerte, los 231 caballos están siempre preparados para la acción, para salir a la luz en cuanto se acaricia el acelerador. El motor Porsche hace gala de unas aceleraciones prodigiosas y los 231 «pura sangre» entran en juego sin brusquedades, sin tirones intempestivos, dosificados siempre con precisión, para que el conductor no se sienta traicionado.

Los pedales del 911 Speedster, incluido el

# YUGO, LA SORPRESA

Tecnología compatible. Asistencia en toda España.



Porque es una sorprendente combinación de:  
 ■ Tecnología avanzada, segura y fiable, hecha para durar.  
 ■ Equipamiento tan actual y completo que proporciona de serie lo que otros sólo ofrecen como opciones.

■ Y la gran ventaja: su precio de venta.

Desde **799.900 Ptas.**  
 IVA INCLUIDO



## CONCESIONARIOS YUGO

### ALAVA

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

### ALICANTE

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

### ALMERIA

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

### BALEARES

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

### BARCELONA

Maturana, S. A. Marina, 257 (bajos). 08025 Barcelona. Tel. (93) 256 28 19.

Talleres Valverde. Paseo de Colón, 36. 08400 Granollers (Barcelona). Tel. (93) 870 96 14.

Comercial Fernández. Ctra. de Vich, 146. 08240 Manresa (Barcelona). Tel. (93) 873 86 66.

Automóviles Cataluña. Puig y Cadafalch, 294-296. 08303 Mataró (Barcelona). Tels. (93) 798 33 35 / 799 66 61.

Motor Ferbus, S. A. Manuel de Falla, 1, 3, 5. 08840 Viladecans (Barcelona). Tel. (93) 658 40 11.

Enfasa 88, S. L. "Auto Valles". Pizarra, 30. 08204 Sabadell (Barcelona). Tel. (93) 710 10 00.

Autocels, S. A. Avda. Cubellas, 40. 08800 Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Tel. (93) 815 45 29.

### CADIZ

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

### LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

### LA CORUÑA

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

### CORDOBA

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

### CUENCA

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

### GERONA

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

### GIJON

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

### GUIPUZCOA

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

### JAEN

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

### LEON

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

### LOGROÑO

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

### MADRID

Automóviles Fernández. Dr. Esquerdo, 118. 28007 Madrid. Tel. 552 73 57.

Iovanauto, S. L. Ctra. de Pastrana, 16. 28801 Alcalá de Henares (Madrid). Tels. 880 25 13 / 888 42 99.

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

### MALAGA

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

### MURCIA

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

### PONTEVEDRA

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

### TARRAGONA

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

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

### TOLEDO

Marín Maquinaria, S. A. Avda. de Madrid, 25. 45003 Toledo. Tels. (925) 22 04 41 / 22 11 09.

Imauto, S. L. Avda. de Portugal, 47. 45600 Talavera de la Reina (Toledo). Tels. (925) 80 27 19 / 80 27 20.

### VALENCIA

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

### VALLADOLID

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

### VIZCAYA

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

### ZARAGOZA

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



EL EXITO VA CON YUGO

EUROPA-USA-CANADA





El tren trasero del Speedster, calzado con unas ruedas enormes, se pega al suelo con desesperación; para sentir el menor coletezo hay que pisar el acelerador sin contemplaciones.



correspondiente al embrague, se accionan con bastante suavidad; el cambio no es duro y los recorridos entre las distintas posiciones son cortos, mientras que los frenos se muestran tan eficaces como los montados en un coche de competición. Los cuatro discos hacen gala de una energía descomunal y parecen incansables.

El trabajo conjunto de esos frenos y de unos neumáticos de dimensiones respetables da resultados fenomenales, sobre todo cuando hay que «echar el ancla» antes de una curva traicionera.

El pedal de freno ofrece la resistencia habitual en coches

de prestaciones muy altas, esa resistencia que permite dosificar la fuerza de la retención con toda exactitud. Los 911 Speedster no llevan sistema antibloqueo, no llevan ABS, pero ante las muestras de eficacia de sus cuatro «garfios» podría decirse ¡ni falta que hace!

La dirección del 911 Speedster merece una crítica por su pesadez, apreciable, sobre todo,

en las maniobras a coche parado y al rodar rápido por curvas muy cerradas. El Porsche 911 se ha calificado siempre de coche viril y la dirección hace honor a ese adjetivo, se necesitan unos brazos bien trabajados en el gimnasio para controlar un volante que se muestra rebelde en algunas ocasiones.

La última versión del 911 hace gala de un comportamiento noble, de un comportamiento vivo y alegre que no sólo anima a rodar a todo trapo por las autopistas, sino también a serpentear por las carreteras de montaña más sinuosas, el Speedster agradece ese trato ya que se pega al suelo como una lapa. En las curvas rápidas se siente el aplastamiento del coche contra el asfalto, mientras que en las curvas de tipo medio y en las curvas más lentas es fácil notar cierta pereza en el tren delantero, más apreciable si la persona sentada ante los mandos acelera pronto y sin contemplaciones.

Los «coletezos» habituales en los 911 más veteranos ya son sólo un recuerdo; para que el tren trasero del Speedster se salga de su trayectoria es necesario rodar a velocidades desmesuradas. Si se llega a ese límite es posible sentir un desplazamiento muy progresivo, fácil de controlar, un verdadero regalo que enciende la sangre de los usuarios menos apasionados.

El acabado del conjunto es exquisito, impecable. Todos los detalles hablan de un coche de carreras; la inclinación exagerada del parabrisas o las protuberancias de la parte posterior recuerdan, de inmediato, los rasgos de un coche creado para rodar muy deprisa.

“La última versión del 911 hace gala de un comportamiento vivo y alegre que anima a rodar a todo trapo sea cual sea el trazado de la carretera”



La forma aerodinámica de la cubierta trasera trabaja con eficacia y desvía los remolinos de aire hacia la zona central, hacia el espacio libre entre los hombros de los dos pasajeros. Los técnicos de Porsche han evitado las corrientes de aire que inciden en la nuca.

El 911 Speedster cambia de estilo cuando se conduce con la capota desplegada: con el techo puesto, la poca altura del parabrisas, el tamaño reducido de las ventanillas laterales y de la pieza plástica que actúa como luneta posterior, dan un estilo diferente a este capricho irreplicable, la visibilidad hacia atrás no es tan buena como en los 911 clásicos, pero el problema se soluciona con los dos retrovisores externos.

El último 911 es un coche confortable, un coche cómodo que hace gala de unos asientos bien diseñados, con una forma anatómica muy agradable tanto en la base como en respaldo, de unos asientos muy envolventes. El volante, recubierto de cuero, tiene un tacto estupefaciente y unas dimensiones apropiadas, que permiten empuñarlo con confianza sea cual sea el estilo de conducción de su usuario. El cuadro de mandos, con cinco relojes dispuestos frente a los ojos, transmite, a su vez, una información completísima, permite conocer el pulso de la mecánica con un simple vistazo.

Así es, en pocas palabras, el 911 Speedster, el coche que ha dado un sentido distinto a los Porsche más tradicionales, un cuarto de siglo a sus espaldas y cada día más jóvenes.

Angel Marco  
Fotos: Alfonso J. Nieto

**FICHA TECNICA**  
**PRECIO: 16.877.729 pta.**  
**MOTOR.** Disposición: Tras. longitudinal. Núm. de cilindros: 6, horizontales y opuestos. Cilindrada: 3.164 c.c. Núm. apoyos de válvulas: 2. Arbol de levas: 2, uno por fila de cilindros. Núm. válvulas: 2 por cilindro. Alimentación: inyección electrónica. Compresión: 10,3 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 231 CV a 5.800 rpm. Per. máxima: 23,0 r/mg a 4.800 rpm.  
**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual; 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm 1.º: 9,7 km/h; 2.º: 16,5 km/h; 3.º: 24,1 km/h; 4.º: 31,5 km/h; 5.º: 39,3 km/h. Embrague: Hidráulico.  
**DIRECCION.** Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 3,0. Diámetro de giro: 10,9.  
**FRENOS.** Sistema: 4 discos ventilados y servo.  
**SUSPENSIONES.** Delantera: independiente. Trasera: independiente.  
**RUEDAS.** Llantas: 6 x 16 y 8 x 16 pulgadas. Neumáticos: 255/50 ZR 16 y 205/55 ZR 16.  
**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 241,0 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 26,9. De 0 a 100 km/h: 6,2. Distancia de frenado: 31,3 a 100 km/h.  
**SONORIDAD.** A 120 km/h: 76,7 decibelios.  
**CONSUMOS.** Ciudad: 16,7 l a 26,3 km/h. Carretera: 7,8 l a 90 km/h; 15,4 l en conducción rápida. Autopiستا: 10,1 l a 120 km/h; 11,5 l a 140 km/h; 14,9 l a 180 km/h. Otros valores: 13,4 l consumo medio ponderado.

El 911 Speedster es todo lo dicho y algo más; sí, el Speedster es, también, una capota de lona que se esconde en el lugar reservado a las plazas posteriores. Las maniobras de plegado del techo de lona son sencillas y se resuelven en poco menos de tres minutos; basta accionar un par de palancas.

De un coche cubierto que hace bastante ruido al avanzar, de un coche propulsado por un motor palpitante que parece dispuesto a abalanzarse sobre nuestras espaldas, se pasa a una máquina de competición que permite rodar muy deprisa sin que los ojos de conductor o acompañante reciban el menor soplo de viento.



**MAS ALLA DEL LIMITE**

EL Porsche 928 GT no respeta la barrera impuesta por los constructores alemanes, no respeta los doscientos cincuenta por hora de velocidad máxima, va más allá, hasta los doscientos setenta y cinco por hora; para eso cuenta con un motor excepcional, con un ocho cilindros en V de cinco litros de cubicalaje que da trescientos treinta caballos de potencia. El 928 GT es el Porsche de calle más potente jamás creado por la marca, una máquina que ofrece esas prestaciones en un ambiente reservado a los afortunados usuarios que han pagado más de quince millones de pesetas por disfrutar de la joya.



**PORSCHE 928 S4**

**MAXIMO NIVEL**

El Porsche 928 S4, es la máxima expresión de la marca alemana. Un coche para no pasar desapercibido, no sólo por su línea, más estilizada aún que la de sus hermanos los 944, sino también por el sonido de su motor, un V-8 de 320 caballos, que lanza al S4 a 265 kilómetros por hora, velocidad inimaginable en nuestras carreteras o autopistas y más cercana a la red viaria alemana.

El funcionamiento del motor es excelente y con una cilindrada alta se ha conseguido una elasticidad inmejorable para tratarse de un co-

che que incorpora una culata de cuatro válvulas por cilindro.

El cambio es preciso y los consumos, si no se abusa del potente motor, no se suben por las nubes. Si aprovechamos al máximo los 320 caballos de potencia tendremos que preparar algo más de dinero, para pagar un consumo que puede oscilar entre los 17 ó 18 litros por cada 100 kilómetros recorridos.

La dirección asistida, ayuda a manejar los anchos neumáticos en ciudad mientras que circulando por carretera ayuda a que el coche sea más ágil. Su comportamiento es bueno y en carretera bien asfaltada no ofrece ningún problema. En asfalto bacheado y zona de curvas el comportamiento sigue siendo bueno, aunque puede presentarse alguna situación algo más apurada si circulamos al límite.

El interior presenta una imagen impecable y homogénea. Los asientos se pueden regular eléctricamente y sujetan bien el cuerpo. Como en otros coches de la marca, los asientos traseros se quedan algo pequeños, sobre todo en espacio para las piernas. Además, el maletero, también bastante reducido, sólo admite un discreto equipaje para dos personas. El equipamiento de serie, incluye una buena gama de extras, como aire acondicionado, ABS, llantas de aleación, sin duda capaces de cubrir las necesidades del más exigente.

Con el 928 S4 podemos acceder a un producto elegante, potente y exclusivo con un precio en consonancia, catorce millones de pe-

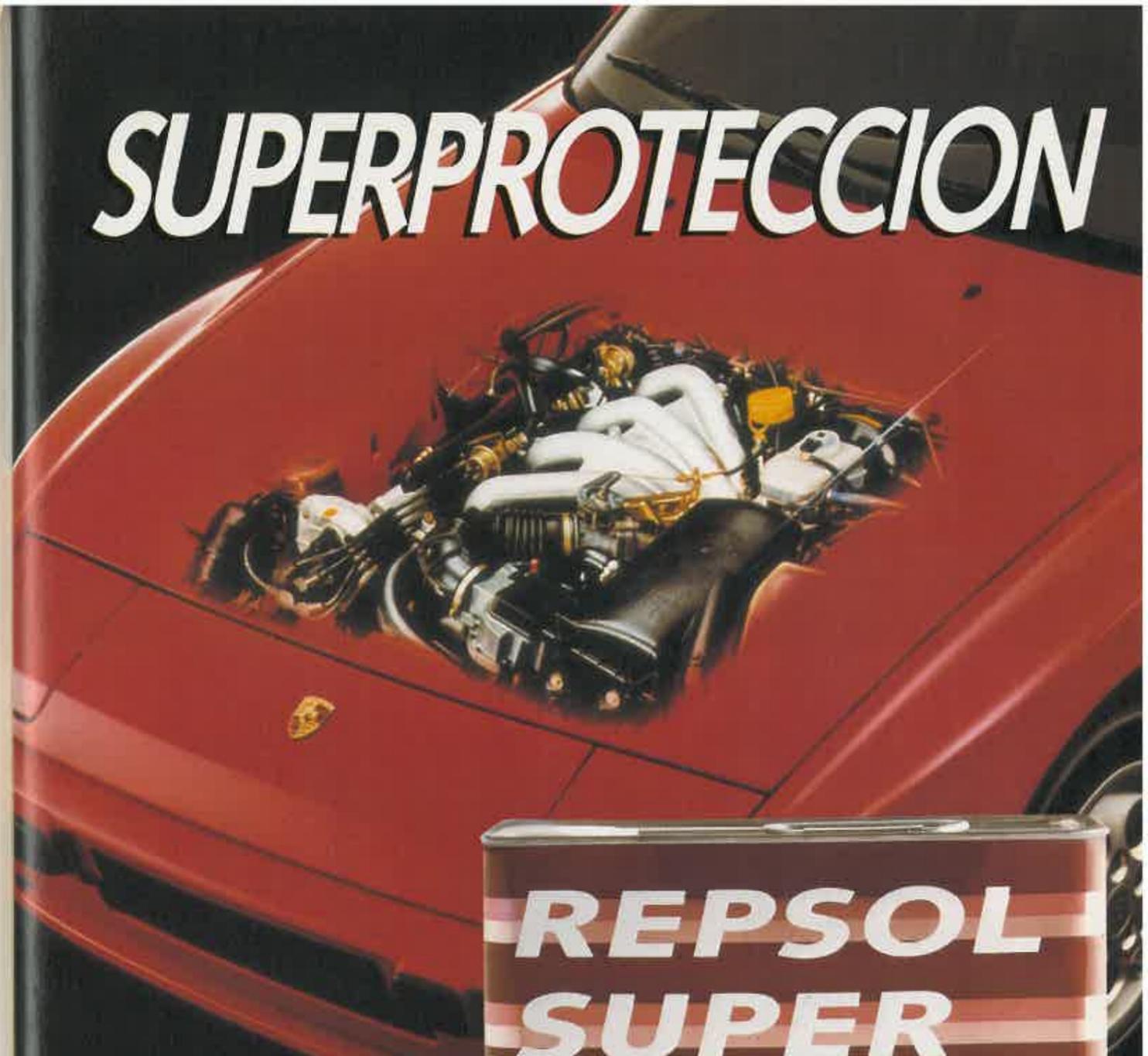
**FICHA TECNICA**

**PRECIO: 14.310.029 ptas.**

**MOTOR:** Disposición Del. longitudinal. Núm. de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 4.957 c.c. Núm. apoyos pistones: 5. Árbol de levas: 4 en cabeza. Núm. válvulas: 4 por cilindro. Alimentación: Inyección LH Jetronic. Carga presión: 10. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 320 CV a 6.000 rpm. Pesa máximo: 43,9 mkg a 3.000 rpm.  
**TRANSMISION:** Tracción: trasera. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm 1.ª: 11,5 km/h; 2.ª: 17,3 km/h; 3.ª: 24,3 km/h; 4.ª: 32,1 km/h; 5.ª: 43,5 km/h. Embrague: Doble disco, hidráulico.  
**DIRECCION:** Tipo: Crem. asistida. Vueltas al volante: 3,5. Diámetro de giro: 11,5.  
**FRENOS:** Sistema: Discos ventilados, delante; discos ventilados, detrás, ABS.  
**SUSPENSIONES:** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.  
**RUEDAS:** Llantas: Aleación 7x16 y 8x16 pulgadas. Neumáticos: 225/50 VR 16 y 245/45 VR 16.  
**PRESTACIONES:** Velocidad máxima: 264,8 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 26,4. De 0 a 100 km/h: 6,1. Distancia de frenado: 27,6 a 100 km/h.  
**SONORIDAD:** A 120 km/h: 72,6 decibelios.  
**CONSUMOS:** Ciudad: 19,9 l a 23 km/h. Carretera: 8,9 l a 90 km/h; 16,2 l en conducción rápida. Autopista: 10,8 l a 120 km/h; 12,2 l a 140 km/h; 16,6 l a 180 km/h. Otros valores: 15,7 consumo medio ponderado.



# SUPERPROTECCION



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

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

Repsol Súper. Superprotección para su motor.

Para llegar muy lejos.

Motor Oil



ESPECIAL PORSCHE



ESPECIAL PORSCHE



**VIRTUDES**

- Motor muy elástico
- Prestaciones brillantes
- Buena estabilidad

**DEFECTOS**

- Terminación mejorable
- Ruidos aerodinámicos
- Plazas traseras exiguas

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

**A FONDO  
PORSCHE 944 S2 CABRIO**

**BRISA  
GERMANA**

**A** inicios de este año, Porsche presentaba sus nuevos 944, sobre los que ha llevado a cabo importantes modificaciones. La firma de Stuttgart ha querido distanciarse definitivamente de la competencia que le hacen las berlinas deportivas tipo BMW M-3 o Mercedes 190, cada día más apreciadas por el público de carácter deportivo.

Para el «top» de la gama 944 se instaló el turbo, aprovechando la experiencia de la Turbo-Cup. Los 250 caballos son más que suficientes para colmar a los que quieren algo más que un toque de distinción. Para la gama baja, tras un inicial aumento de cilindrada hasta 2,7 litros, se decidió definitivamente montar un motor de 3 litros, aumentando carrera y diámetro de pistones. Con sólo 4 cilindros y una cilindrada unitaria de 750 centímetros cúbicos, se alcanzaba así un récord, difícil de igualar por cualquier otro motor de 4 cilindros. Nació el S2 y en estas semanas nos llega la versión cabrio de este modelo un tanto especial.

Cualquier fabricante, a la hora de acometer

la versión cabriolet (descapotable en el argot automovilístico) lo primero que se plantea es la rigidez del monocasco si suprimimos un elemento tan primordial como el techo. Cuando los coches constaban de una endeble carrocería sobre un poderoso bastidor, en el que se anclaban todos los elementos mecánicos, las versiones descapotables eran relativamente fáciles de lograr. Ahora, cuando el conjunto de la carrocería y plataforma forma un solo elemento (el llamado «monocasco»), esta conversión a cabrio no siempre es posible porque las torsiones a que se somete el suelo son difíciles de evitar o al menos controlar. Normalmente, se tiene que reforzar tanto el resto de estructura, que incluso los cabrios son más pesados que las berlinas o carrocerías cerradas.

El trabajo llevado a cabo por Porsche no nos ha parecido del todo brillante: las torsiones de la carrocería (y eso que se trata de un coche nuevo) son apreciables; el cuadro de instrumentos «cruje» de manera importante y ya una de las puertas cierra mal. Mucho nos tememos

que en un año los problemas se acrecienten.

Tampoco la solución adoptada para el plegado de la capota nos parece especialmente brillante. Dispone de un sistema eléctrico que ayuda a replegar el techo de lona, pero previamente hay que accionar una llave, en posición difícil y extremadamente dura. Los ruidos aerodinámicos con la capota cerrada son más altos de lo deseable y la visibilidad está considerablemente reducida. En resumen, un trabajo no del todo brillante.

Eso sí, conducir el S2 es una verdadera delicia por cuanto su configuración mecánica es excelente: un motor muy potente y con cilindrada, que es lógicamente, enormemente elástico. En este sentido, se puede conducir a 2.000 rpm por cualquier ciudad congestionada sin el menor problema. Frenos excelentes, dirección precisa, embrague algo duro y una caja de cambios de las que Porsche presume, aunque en la unidad probada rascaba si no se hacían las maniobras con cierta delicadeza. En definitiva, un coche facilísimo de conducir y agradable de lle-



**DATOS DE COMPRA**



Importador: Porsche España, S.A. P.º de la Castellana, 141, 28046 Madrid. Tel.: (91) 459 15 61. Red de posventa: 26 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje, en piezas y mano de obra. Diez años de garantía anticorrosión y tres para la pintura.

**FICHA TÉCNICA**



**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.990 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: Doble en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,9. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 211 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 27,6 mkg a 4.100 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,2 km/h; 2.ª, 15,7 km/h; 3.ª, 23,1 km/h; 4.ª, 31,3 km/h; 5.ª, 41,6 km/h. Embraque: Mando hidráulico.

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

**FRENOS.** Sistema: Disc. vent./disc. **SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

**RUEDAS.** Llantas: Chapa 7 x 16 y 8 x 16 pulgadas. Neumáticos: 205/55 ZR 16 y 225/50.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.310 kg. Capacidad depósito: 80 l.

**PRESTACIONES**



**VELOCIDAD MÁXIMA**

Km/h ..... 232,9/(219,2 sin cap.)

**ACELERACION (seg.)**

400 m salida parada ..... 14,5

1.000 m salida parada ..... 26,4

De 0 a 100 km/h ..... 6,4

**RECUPERACION**

400 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 16,0

400 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 18,4

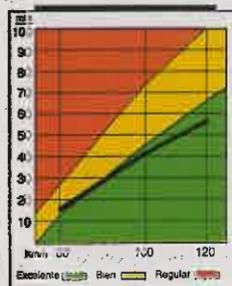
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 28,7

1.000 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 33,3

De 80 a 120 km/h en 4.ª ..... 6,5

De 80 a 120 km/h en 5.ª ..... 9,5

**SONORIDAD**



Al ralentí: 55,3. A 60 km/h: 66,3. A 90 km/h: 71,0. A 120 km/h: 73,7. A 140 km/h: 75,2. A tope: 88,5.

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



La capota se pliega eléctricamente, pero un dispositivo de seguridad se encarga de los anclajes, que son incómodos y difíciles de accionar.

El 944 S2 es de comportamiento neutro. Sólo a la salida de las curvas lentas se produce un ligero coleteo, fácil de controlar.

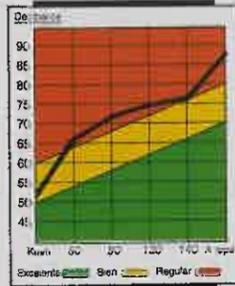
var en cualquier situación, con un comportamiento digno de su nombre. Sólo a velocidades muy superiores a las recomendadas aparece una ligera tendencia a tirar de morro (en curvas cerradas, porque en curvas de 4.ª y 5.ª es absolutamente neutro), que pasa a un coleteo fácil de controlar a la salida de las curvas. Pero todo ello con una nobleza sorprendente.

Es, en definitiva, un automóvil muy fácil de controlar y con el que presumir en cantidades industriales; en cantidades directamente rela-

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



FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,2. A 100 km/h: 41,7.  
A 120 km/h: 58,2.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 33,0 km/h de cruceo	13,2
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,2
En conducción rápida	15,0
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	9,1
A 140 km/h de cruceo	10,2
A 180 km/h de cruceo	15,3
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado	11,3
Capacidad depósito comb.	80
Autonomía media	650

EQUIPAMIENTO

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



El volante y el salpicadero es similar al de la versión S2, presentada a comienzos de año.



Impresionante el motor de 3 litros y 210 caballos. Posiblemente el 4 cilindros de más cilindrada y potencia de cuantos hoy día se utilizan en coches de serie.

cionadas con los nueve millones de pesetas que cuesta este lujoso capricho. Y nueve son muchos millones.

**FRENTE A SUS RIVALES.** No hay mucho donde elegir entre deportivos cabrios. Y menos en los niveles de precios. La verdad es que si pensamos que el BMW M-3 cabrio cuesta 5,4 millones, se nos hace muy cuesta arriba justificar la adquisición del Porsche. En el mismo nivel que el 944 nos encontramos con el bonito Maserati Biturbo Spider, con 220 caballos y un millón de pesetas más barato. Por el contrario, el Ferrari Mondial y sus 15,2 millones para 278 caballos se coloca en el polo opuesto en cuanto a precio. Interesante la opción que ofrece la firma británica Jaguar, aunque poco deportiva, se trata de un elegante descapotable, con un inmenso motor de 12 cilindros. Su precio, algo menos de 10 millones de pesetas le permiten competir sin ningún tipo de sonrojo con el Porsche, entre los que el 944 no es el único descapotable, pues tanto el 911 Carrera como el 911 Turbo pueden satisfacer plenamente a quien no tenga problemas con su cuenta poco corriente.

El diseño de la carrocería cambia en la parte posterior. El acceso al maletero, también.



**Motor 16** Permitirse el capricho de un descapotable que corra a más de 235 kilómetros por hora hay que pagarlo caro. Si, además, lleva el escudo de Porsche en el capó delantero, pasa a ser casi un lujo. Pero, la tradicional labor meticulosa de la marca germana, no ha sido del todo brillante en este descapotable sobre el 944 S2, que acusa quizá la precipitación de su lanzamiento. Torsiones de carrocería y una capota incómoda sólo se permiten en marcas con mucho menos renombre que la creada por Ferdinand hace 40 años.

José María Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez

# PÓNTELO.



Blue Jeans 3 puertas: 1.010.000,- pts.

Blue Jeans 5 puertas: 1.080.000,- pts.

I.V.A. y transporte incluido.

Características: Tapizado en tela vaquera.

Radiocassette estéreo. Lunas coloreadas.

Faros halógenos. Techo abierto

y pintura metalizada opcionales.

Renault 5



Serie limitada.



**PORSCHE 911 CARRERA 4**

**VITALIDAD AL MITO**

EL Porsche 911, después de un cuarto de siglo de vida, sigue tan actual como siempre. Ahora con el 911 Carrera 4, un modelo que se ha visto beneficiado por los últimos adelantos tecnológicos, está más al día que nunca y con una larga vida por delante.

El 911, el modelo más popular del fabricante de deportivos de Stuttgart, a pesar de tener una estructura y una aerodinámica muy buena, se había quedado anticuado y su facilidad de conducción y manejabilidad habían desaparecido. El fabricante, consciente de ello, se puso manos a la obra y después de un intenso trabajo surgió como fruto el Carrera 4, un coche que sigue manteniendo todo lo bueno del mítico modelo alemán, y que ha sido mejorado con un sistema de tracción a las cuatro ruedas, que le confiere un comportamiento infinitamente superior.

La tracción es permanente a las cuatro ruedas por medio de un eje rígido y solidario con el motor, que transmite a través de un acoplamiento de deslizamiento de diseño Porsche un

31 por ciento de la potencia al eje delantero y el resto al trasero. Con esto no sólo conserva el límite de comportamiento de los 911 con tracción trasera, sino que mejora notablemente el paso por curva, permitiendo una mayor velocidad. Sólo en el caso de abordar un viraje al límite se nota una pequeña deriva del tren trasero, pero que se controla muy fácil por el conductor. Además su nobleza es tal, que perdona prácticamente cualquier error que se pueda cometer al volante. Para hacer más agradable su conducción dispone de serie de dirección asistida y de sistema ABS en los frenos. Del motor nada nuevo se puede decir, equipa el ya experimentado bloque de seis cilindros opuestos de 3,6 litros y 250 caballos de potencia, que gracias a las cuatro ruedas motrices hace que sus recuperaciones y aceleraciones sean fulgurantes.

El exterior presenta ligeras modificaciones, que se refieren al morro y a la trasera, con nuevos paragolpes realizados en material absorbente de golpes. Esto unido a los bajos totalmente carenados, se ha traducido en que sólo el 15 por ciento de las piezas de la carrocería hayan sido aprovechables en el Carrera 4. Por otro lado el equipamiento es muy completo y en consonancia al precio de este magnífico ejemplar.

Con tracción a las cuatro ruedas y 250 caballos de potencia, el Carrera 4 es el más eficaz Porsche de la serie 911.

**FICHA TECNICA**

**PRECIO: 12.634.729 ptas.**

**MOTOR.** Disposición: Trasero long. Núm. de cilindros: 6, horiz. opuestos. Cilindrada: 3.600 c.c. Núm. apoyos cigüeñal: 8. Arbol de levas: 2, en cabeza. Núm. válvulas: 2 por cilindro. Alimentación: inyección electrónica. Compresión: 11,3 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 250 CV a 5.100 rpm. Par máximo: 31,6 mkg a 4.800 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: 4 ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª: 9,6 km/h; 2.ª: 15,9 km/h; 3.ª: 26,2 km/h; 4.ª: 30,8 km/h; 5.ª: 38,8 km/h. Embraque: Mando hidráulico.

**DIRECCION.** Tipo: Crem. asistida. Vueltas de volante: 3,25. Diámetro de giro: 11,5.

**FRENOS.** Sistema: Dis. vent., delante; dis. vent., detrás. ABS.

**SUSPENSIONES.** Delantera: independiente. Trasera: Independiente.

**RUEDAS.** Llantas: 6 x 16 del., 8 x 16 pulgadas del.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 262,2 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 26,5. De 0 a 100 km/h: 6,0. Distancia de frenado: 51,3 a 100 km/h.

**SONORIDAD.** A 120 km/h: 73,8 decibelios.

**CONSUMOS.** Ciudad: 16,8 l a 27,3 km/h. Carretera: 8,4 l a 90 km/h; 16,4 l en conducción rápida. Autopista: 10,4 l a 120 km/h; 13,2 l a 140 km/h; 17,4 l a 180 km/h. Otros valores: 14,2 consumo medio ponderado.

Sólo muy ligeros retoques estéticos han sido introducidos en la conocidísima carrocería.



**CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFICIL...**



**NUEVAS PASTILLAS DE FRENO**



**RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD**

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



El equipo del Automóvil

# Nº1



ESPECIAL

PORSCHE



## PORSCHE 944

### COMENZANDO POR LA BASE

ENTRAR a formar parte del club Porsche, contando con uno de estos míticos deportivos, no está al alcance de cualquiera, pero dentro de la amplia gama de la casa alemana, se puede empezar por el menos caro. El nuevo 944, comercializado este año, dispone de

#### FICHA TECNICA

##### PRECIO:

**MOTOR.** Disposición: Del. longitudina. Num. de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.661 c.c. Num. apoyos cigüeñal: 3. Arbol de levas: En cabeza. Num. válvulas: 2 por cilindro. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,9 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 145 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 22,9 mkg a 4.200 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm 1.º: 8,3 km/h; 2.º: 14,6 km/h; 3.º: 20,5 km/h; 4.º: 27,9 km/h; 5.º: 36,0 km/h. Embrague: Monodisco hidráulico.

**DIRECCION.** Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 3,75. Diámetro de giro: 10,3.

**FRENOS.** Sistema: Discos ventilados, delante; discos ventilados, detrás.

**SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

**RUEDAS.** Llantas: Aleación 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 15.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 219,6 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 29,3. De 0 a 100 km/h: 8,6. Distancia de frenado: 57,2 a 100 km/h.

**SONORIDAD.** A 120 km/h: 72,8 decibelios.

**CONSUMOS.** Ciudad: 12,6 l a 29,7 km/h. Carretera: 6,5 l a 90 km/h; 14,6 l en conducción rápida. Autopista: 8,3 l a 120 km/h; 11,2 l a 140 km/h; 14,0 l a 180 km/h. Otros valores: 10,3 consumo medio ponderado.

ciadas con el nuevo esquema del actual motor. Interiormente, sigue sobresaliendo la calidad de los materiales y un puesto de conducción en el que en seguida se encuentra la postura ideal. Por su parte el tablero nos muestra perfectamente la información necesaria para circular con seguridad.

El cambio se maneja con una precisión impecable y da gusto cambiar de marcha. El coche frena a cualquier velocidad dentro de los límites razonables y con un tacto de pedal perfecto, pero por si alguien no se queda contento con ello, podrá disponer opcionalmente del sistema antibloqueo de frenos ABS, con el que se circula bastante más seguro. En un Porsche, los consumos no es que vayan a preocupar demasiado a su conductor, pero siempre es interesante que éstos no se disparen. En el caso del último 944, el consumo se ha reducido ostensiblemente.

En los 944 se ha conseguido un excelente compromiso entre estabilidad y confort. Este modelo no es un caso aparte y se puede disfrutar de un comportamiento muy bueno sin que los ocupantes de las dos plazas disponibles se resientan de ello. Las plazas traseras son reducidas y poco utilizables, al menos por personas.



El nuevo 944 es hasta ahora la opción más barata de las no demasiadas que ofrecen en Stuttgart.

# EN MARTE



El motor, ubicado delante, fue considerado una auténtica aberración por los puristas amantes de los Porsche de motor posterior.

KIWI RIVES



para poder viajar relajado. Sólo en carreteras con un firme en mal estado, la suspensión llega a resultar dura. La buena andadura y seguridad del coche, se remata por unos frenos excelentes y de lo más eficaz, sólo hay que reprocharle que no equipó de serie el sistema antibloqueo ABS. Ya en el interior, las plazas delanteras son cómodas y con unos asientos que sujetan bien; las traseras, sin embargo, son utilizables sólo por niños. La accesibilidad, a pesar de ser bajo, dado su carácter deportivo, no es mala, gracias al amplio ángulo de apertura de sus puertas; la visibilidad por su parte es buena desde todos los ángulos. El maletero es bastante reducido y apenas cubre las necesidades de equipaje de dos personas, y para que éste no sea visible desde el exterior, va cubierto por una cortinilla enrollable. Dado su precio elevado, algo más de siete millones y medio, podrían haber completado un equipamiento algo justo con el siempre apetecible aire acondicionado y el sistema de frenos antibloqueo ABS de serie.

Con más de 210 caballos de potencia, el 944 S2 es uno de los 4 cilindros atmosféricos más potentes del mercado. Abajo: sus característicos faros escamoteables.



**PORSCHE 944 S-2**

**FIERA DOMESTICADA**

UNA fuerte competencia ha obligado a Porsche a renovar la gama 944, que se ha convertido en el caballo de batalla del constructor alemán. Todos los 944 siguen equipando motores de cuatro cilindros y en el caso del S-2 también de cuatro válvulas por cilindro. Con casi tres litros de cilindrada y 211 caballos

de potencia, es un motor de funcionamiento suave y a la vez potente, que sube de vueltas sin problemas en todas las marchas, hasta llegar a casi los 240 kilómetros por hora ya en el régimen máximo admitido en quinta. Las recuperaciones también son excelentes, con una gran capacidad de respuesta desde muy bajos regímenes. Los consumos son muy buenos y más aún teniendo en cuenta la cilindrada y la potencia del motor, lo que le permite, junto a una buena capacidad del depósito de combustible, tener una gran autonomía. El comportamiento es impecable, el S-2 se sujeta en curvas sin ningún esfuerzo, ayudado por unas suspensiones muy eficaces y unos neumáticos anchos. Sólo en el límite aparece una cierta tendencia del morro a deslizarse. En general el S-2 se conduce con suma docilidad en cualquier carretera y en cualquier tipo de terreno, resultando además suficientemente cómodo

**FICHA TECNICA**  
**PRECIO: 7.563.914 ptas.**

**MOTOR.** Disposición: Del. longitudinal. Núm. de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.990 c.c. Núm. apoyos cigüeñal: 5. Árbol de levas: Dos en cabeza. Núm. válvulas: 4 por cilindro. Alimentación: inyec. elec. Compresión: 10,9 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 211 CV a 5.800 rpm. Por máximo: 27,8 mkg a 4.100 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª: 9,2 km/h; 2.ª: 15,7 km/h; 3.ª: 23,1 km/h; 4.ª: 31,3 km/h; 5.ª: 41,6 km/h.

**DIRECCION.** Tipo: Crem. asistida. Vueltas de volante: 3,75. Diámetro de giro: 10,8.

**FRENOS.** Sistema: Discos, delante; discos, detrás.

**SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

**RUEDAS.** Llantas: Aleación 7 x 16 y 8 x 16 pulgadas. Neumáticos: 205/55 ZR 16 y 225/50 ZR 16.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 236,8 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 26,4. De 0 a 100 km/h: 6,4. Distancia de frenado: 41,7 a 100 km/h.

**SONORIDAD.** A 120 km/h: 70,5 decibelios.

**CONSUMOS.** Ciudad: 13,2 a 33 km/h. Carretera: 8,2 l a 90 km/h; 15 l en conduc. rápida. Autopista: 9,1 l a 120 km/h; 10,2 l a 140 km/h; 15,3 l a 180 km/h. Otros valores: 11,3 consumo medio ponderado.



Los asientos traseros apenas sirven para pequeños desplazamientos. Un viaje puede llegar a ser infernal.



**PORSCHE 944 TURBO**

**DEPORTIVIDAD**

ESTE Porsche 944 Turbo es un deportivo en el más estricto sentido de la palabra, con un habitáculo pensado para dos personas cómodamente instaladas y sólo otras dos plazas para un caso de emergencia. Pero lo curioso de este coche es que al mismo tiempo, y a pesar de tener 250 caballos disponibles, es fácil de conducir siempre y cuando se trate de rodar en los límites normales. Cuando circulamos a ritmo normal el 944 Turbo es supermanejable y muy eficaz y con él se pueden hacer medias muy altas sin el menor problema por difíciles que sean las condiciones del tráfico en esos momentos.

Su motor es muy potente y gracias a los 250 caballos el Porsche supera la barrera de los 250 kilómetros por hora, una velocidad para poner los pelos de punta. Pero lo mejor de todo es que es una planta motriz con una gran elasticidad y a pesar de tener turbocompresor, el motor no es nada brusco y no hace falta una buena dosificación del pedal del acelerador.



Llantas de 16 pulgadas de diámetro y motor de 4 cilindros turbocomprimido longitudinal.



Pero este Porsche 944 no es sólo un gran motor, como le ocurre a otros deportivos. Su comportamiento rutero es muy bueno en todos los sentidos. De estabilidad, es un coche supernoble que tan sólo presenta una cierta tendencia a irse de morro cuando abordamos una zona de curvas muy lentas, situación que se soluciona si levantamos el pie derecho del acelerador con lo que el coche toma su posición normal de marcha. Las suspensiones ofrecen la dureza justa para rodar por buenas carreteras y mejo-



res autopistas, si bien en las típicas carreteras secundarias españolas, con asfalto muy degradado, las cosas no van tan bien.

Sobre el resto de los elementos que conforman su comportamiento, diremos que los frenos son muy eficaces y permiten una perfecta dosificación de la frenada. Además, y para un caso de emergencia, el 944 Turbo cuenta con sistema antibloqueo de frenos de serie. La dirección conjuga por un lado la rapidez y precisión necesarias en un coche de elevadas prestaciones con la docilidad y suavidad de un turismo un poco duro. El cambio de marchas es rápido y preciso, como en todos los Porsche.

Este Porsche 944 Turbo es un coche muy confortable para dos personas cuando se circula por una buena carretera. Los asientos son muy cómodos y de una gran sujeción.

Sólo citar un aspecto negativo, el de su precio, que supera los 10 millones de pesetas.

**FICHA TECNICA**

**PRECIO: 11.150.028 ptes.**

**MOTOR.** Disposición: Del. longitudinal. Núm. de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.479 c.c. Núm. apoyos cigüeñal: 5. Árbol de levas: En cabeza. Núm. válvulas: 2 por cilindro. Alimentación: Inyec. electrónica, turbo e intercooler. Compresión: 8,0 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 250 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 35,7 mkg a 4.000 rpm.

**TRANSMISIÓN.** Tracción: Trasera con autobloqueante al 40%. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm 1.ª: 10,0 km/h; 2.ª: 16,9 km/h; 3.ª: 24,9 km/h; 4.ª: 33,7 km/h; 5.ª: 42,0 km/h. Embrague: Hidráulico.

**DIRECCIÓN.** Tipo: Crem. asistida. Vueltas de volante: 3,25. Diámetro de giro: 10,4. **FRENOS.** Sistema: Dis. vent., servo y ABS. **SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

**RUEDAS.** Llantas: 7 x 16 delante, 9 x 16 pulgadas detrás. Neumáticos: 225/50 VR 16 delante; 245/45 VR 16 detrás.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 256,1 km/h. Aceleración: 1.000 m salida parada: 26,8. De 0 a 100 km/h: 6,8. Distancia de frenado: 41,7 a 100 km/h.

**SONORIDAD.** A 120 km/h: 73,2 decibelios. **CONSUMOS.** Ciudad: 14,5 l a 34,3 km/h. Carretera: 9,5 l a 90 km/h; 25,8 l en conduc. rápida. Autopista: 10,6 l a 120 km/h; 14,1 l a 140 km/h; 17,0 l a 180 km/h.

Otros valores: 12,6 l consumo medio ponderado.

Uno de los deportivos Porsche más logrados, el 944 Turbo y sus 250 caballos son casi definitivos en esta categoría.

**SCORPION: LA HUELLA PIRELLI EN 4x4.**

Esta es la huella de una nueva generación de neumáticos para vehículos con tracción 4x4. Una huella que abre caminos donde no los había. Con tres modelos que incorporan avanzadas soluciones tecnológicas. Como la carcasa radial, el neumático «tubeless» o la exclusiva «Cintura Cero Grados» Pirelli. Tres modelos con distintas respuestas a diferentes exigencias del terreno. Y por encima de todo, una línea de neumáticos que resiste altas velocidades, agarra más y se desgasta menos.

*Nueva Línea Scorpion.*  
**ABRIENDO CAMINO EN TODOS LOS TERRENOS.**

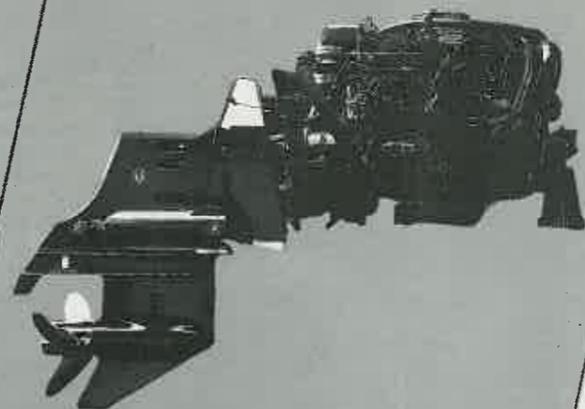


**PIRELLI**

# EXCLUSIVAS MOTORMASO

**EVINRUDE**™ Fuera bordas

**OMC Cobra**™ Dentro Fuera bordas



**OMC Sea Drive**™ Motores con Bracket

**FOUR WINNS**™ Embarcaciones



**SARA CRAFT**™ Botes de aluminio



**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

## EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

**MOTORMASO**  
Experiencia de toda confianza.

ESPECIAL  PORSCHE



Los problemas que se pueden presentar en el motor de un Porsche son mínimos y están condicionados por el uso que le dé su propietario. Resulta sumamente importante pasar las revisiones en concesionarios oficiales.

### COMPRAR UN PORSCHE USADO

## TODO LO QUE RELUCE

UNA joya no es obligatoriamente un abalorio de oro o platino; una joya a veces se mueve, nos envuelve y estampa en nuestra personalidad un carácter diferente, un halo de satisfacción. Un vehículo, un coche llevado a la máxima expresión es, innegablemente, una joya. Pero la cara oculta de estos objetos es la corrosión, el desgaste, el tiempo y un sinfín de parásitos que los minan. Cualquier máquina, de la sofisticación que sea, se ve inmersa en la naturaleza de estos agentes. Los Porsche, vehículos como pocos, también están sujetos a estas leyes y, como cualquier artillero, deben obedecer unas reglas que, debido al precio que se paga por ellos, es un insulto no acatar.

No hace mucho que estos coches alemanes han encontrado mercado en España y ahora, cuando esto ocurre, es el momento de abordar los problemas típicos que un vehículo tan afamado puede traer. En primer lugar, tratar los problemas posteriores que plantea la compra de un Porsche nuevo es poco significativo, amén de descuidos irremediables que conllevan disgustos millonarios.

Por contra, la compra de un Porsche usado



Las transmisiones pueden ser causa de problemas de alto coste económico. La transmisión Transaxle es dura, pero la falta de cuidado puede acortar su vida.



Resulta conveniente no dejarse guiar por el aspecto exterior del vehículo.

Avanza. Progresa. Siente la libertad bajo tus pies. Nada te detiene. No hay límites. Domina las fuerzas de la naturaleza con el sistema de amortiguación NIKE-AIR. Co-

**ACCEPT  
NO  
LIMITS.**

rras lo que corras, las zapatillas que incorporan el NIKE-AIR siguen intactas como el primer día. El secreto ya lo conoces: una cámara de aire situada en la suela interme-



dia de la zapatilla, resultado de inyectar un gas especial a alta presión en piezas de uretano flexible. Después de cada paso, las NIKE-AIR recuperan su forma original,

**NIKE  
AIR**

sin perder en ningún momento calidad de amortiguación. Si quieres saber lo que es correr, pruébate unas zapatillas NIKE-AIR. Desde ese día, no aceptarás límites.

**ESTE CLUB  
NO ACEPTA  
LÍMITES.**

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



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



**E S P E C I A L**



Los bajos del coche delatan el uso que se ha hecho del mismo. En ellos se pueden apreciar desde la corrosión hasta la pérdida de algún elemento líquido, caso del aceite.

trae consigo una serie de posibles problemas que vamos a tratar de indicar, basándonos principalmente en los daños más frecuentes de tres modelos que hemos considerado como más significativos, a saber, el 911, el 924 y el 928.

En cuanto al apartado de motores, los problemas más comu-

nes son las pérdidas de aceite, que pueden, aparte de los desperfectos intrínsecos de esta avería, llegar a destrozar un embrague. En este aspecto y en todo lo demás es muy importante que el coche en cuestión haya tenido un seguimiento por parte de la marca. La salida de los círculos elitistas de servicios provocan un sinnúmero de decepciones contra las que Porsche ha emprendido una dura lucha. El aspecto impecable de uno de estos vehículos puede ser tan sólo un espejismo, lo más común en coches vendidos por importadores desleales es el trucaje de los cuentakilómetros, incorporación de parabrisas de marcas desconocidas que llegan a distorsionar la visión, carrocerías corroídas y chasis «tocados», que en accidentes no demasiado «fuertes» pueden llegar a partirse. Los problemas eléctricos también acechan a este tipo de vehículos, pero no tienen mayor problema si no se invade el coche de «adiposidades» eléctricas indeseables, que se hacen en talleres no autorizados y que consiguen complicar lo que ya es de por sí difícil.

Otros aspectos a tener en cuenta al comprar un Porsche usado son la transmisión y los frenos, dos temas que de no estar en perfectas condiciones requieren una inversión por encima de lo que ya se ha pagado, que en la mayoría de los casos es una suma considerable. Una transmisión con mucho uso y sin revisar puede conllevar el cambio de los sincronizados y los frenos con un trato excesivo provocan desgastes, con el consiguiente desembolso, siempre importante en la marca. Por otra parte, los neumáticos también traen disgustos, que en dinero hay que multiplicar por cinco. Todos y cada uno de estos puntos, sumados a alguno más, que se acentúan en el caso de usados traídos de países centroeuropeos, ¡mucho cuidado!, obligan a la marca a tener un trato especial con cada cliente. Por consiguiente, es muy importante comprobar el número de chasis del modelo que se quiera adquirir.

En conclusión, comprar un Porsche, tanto nuevo como usado, es un acto de pasión, por lo que, en caso de preferir la segunda mano, es conveniente tener sangre fría y no dejarse llevar por el lindo aspecto de una... decepción.

**M. A. T./G. S.**

Fotos: Ramón Rodríguez

Los frenos no tienen por qué estar en mal estado, aunque la falta de preocupación del propietario y el uso de pastillas no adecuadas puede producir rayaduras en los discos.





EL ESPIRITU PORSCHE

# UNA FORMA DE VIDA

**H**AN cambiado las formas externas, han cambiado las mecánicas, han cambiado ¿cómo no? los precios finales, pero el espíritu sigue siendo el mismo, el espíritu Porsche, la filosofía imbuida por el creador de la marca a su primer modelo, el Porsche 356 Cabrio de 1948, permanece inalterable.

Los modelos alemanes se pueden conducir sin más, como cualquier otro deportivo sencillo, se pueden conducir deprisa, con seguridad plena, y se pueden manejar con el estilo Porsche, se accede así a otra dimensión del automóvil; a partir de ese instante se saborea la energía en estado puro, la manejabilidad excepcional o el sonido inconfundible, santo y seña de unas máquinas diferentes nacidas en tierras nórdicas pero impregnadas por ese sabor latino capaz de acelerar el corazón, de agudizar los reflejos, de producir descargas violentas de adrenalina.

El espíritu Porsche ha permanecido inalterado desde los momentos iniciales, desde 1948, cuando vio la luz un sencillo 356 Cabrio con poco más de cuarenta caballos de potencia, hasta 1989, el año del lanzamiento del 928 GT, el Porsche de serie más potente de la historia, trescientos treinta caballos criados y educados en una de las mejores escuelas de «pura sangre» mecánicas.

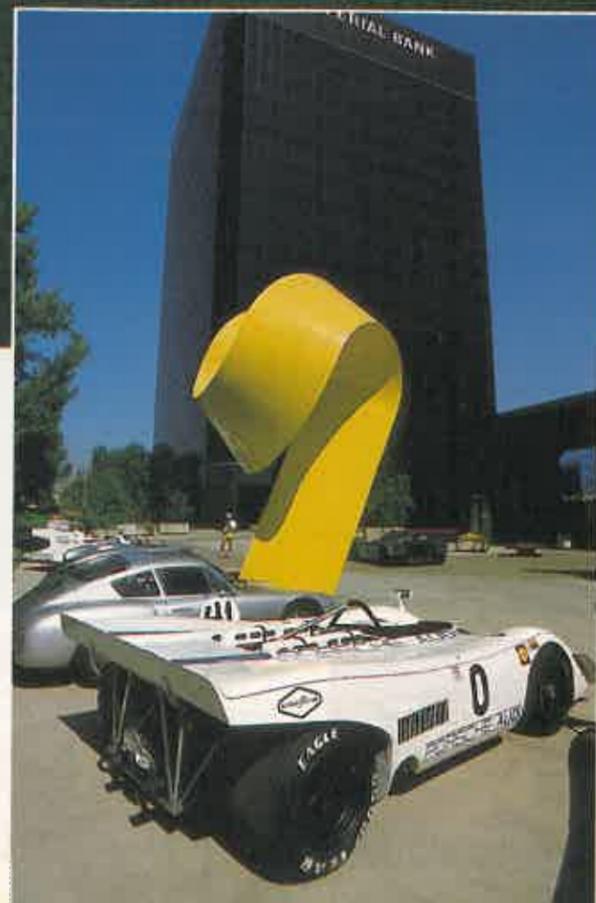
Los primeros pasos de Porsche están ligados al modelo 356, derivado del humilde «escarabajo», con cuatro cilindros horizontales y opuestos, 1.131 centímetros cúbicos y una velocidad máxima inferior a los ciento treinta por hora. Con el 356 comienza a tomar cuerpo el mito Porsche; los modelos de color gris plata, redondos, algo patosos y con una preparación mínima, se imponen en Le Mans con toda sencillez, ganan su categoría con una soltura que desconcierta a los rivales.

De los cuarenta caballos de potencia exhibidos por el 356 en el principio de su carrera, se pasa a 75 caballos, para terminar en ciento veinte. Comienzan a nacer prototipos más ligeros, coches equipados con motores cada vez más enérgicos, y las pistas contemplan la llegada de los Coupé 550, los Spyder 550 y los 904, biplazas que ganaron la Targa Florio en 1964, así como de los 906 Carrera 6.

El número mágico, el 911, clave en la historia Porsche, sale a la luz en 1965. Tras esas tres cifras se esconde un coupé de rasgos muy personales, rasgos trazados por Ferdinand Alexander Porsche, Butzi Porsche, el nieto del primer patrón de la marca, animado por un motor de seis cilindros horizontales y opuestos, un «boxer» refrigerado por aire que se convertirá en el símbolo indiscutible de la marca.



Un 908 corto, especialmente creado para la Targa Florio en donde venció en 1970. Motor 3 litros y 350 caballos de potencia.



En su primera versión, con dos litros de cubaje, da ciento treinta caballos de potencia, un valor que irá subiendo hasta cifras impresionantes, hasta los 230 caballos del Carrera actual o hasta los 250 caballos del Carrera 4.

Ese motor llega al Porsche 910, uno de los primeros prototipos de la marca preparado para ganar las clasificaciones absolutas. Los 1.000 kilómetros de Nurburgring caen en el «saco» de una máquina que basa su competitividad en un peso reducido a la mínima expresión.

En 1970, ve la luz uno de los modelos de competición más importantes de todos los tiempos, llega el Porsche 917, un biplaza con 580 caballos de potencia que aterroriza a sus rivales y da algunos quebraderos de cabeza a sus primeros pilotos, que se las ven y se las desean

para controlar una «furia» descomunal. El 917, con un motor boxer de doce cilindros con 4,5 litros de cubaje y refrigerado por aire, gana Le Mans en dos ocasiones y casi cuenta sus participaciones por victorias en las otras pruebas hasta que la reglamentación internacional corta las alas de una máquina prodigiosa.

Los técnicos de Porsche cambian su prototipo de arriba a abajo a partir de ese instante; lo «reconvierten» para que pueda participar en la serie americana Can-Am y entran en la era del turbo con el 917/10 Spyder, un coche que aparece en las pistas estadounidenses con la nada despreciable cifra de mil caballos en sus entrañas; la oposición desaparece aplastada.

El primer modelo gana la Can-Am de 1972 y el prototipo sucesor, el 917/30 Spyder, rema-

Orgullosos por su posesión, los propietarios de un Porsche gustan de reuniones y concentraciones. En la foto, un 356 de la primera serie.

# Somos especialistas en diseñar "Promociones y Regalos" para su empresa



HEYMA, S.A.

Edificio Cumbre, 3.º  
Ur. Santa Barbara  
08870 SITGES  
Tel. (93) 894 47 04  
Telefax (93) 894 37 05

## ESPECIAL PORSCHE



Con los colores de Martini. Una de las últimas evoluciones del 917 Can-Am.

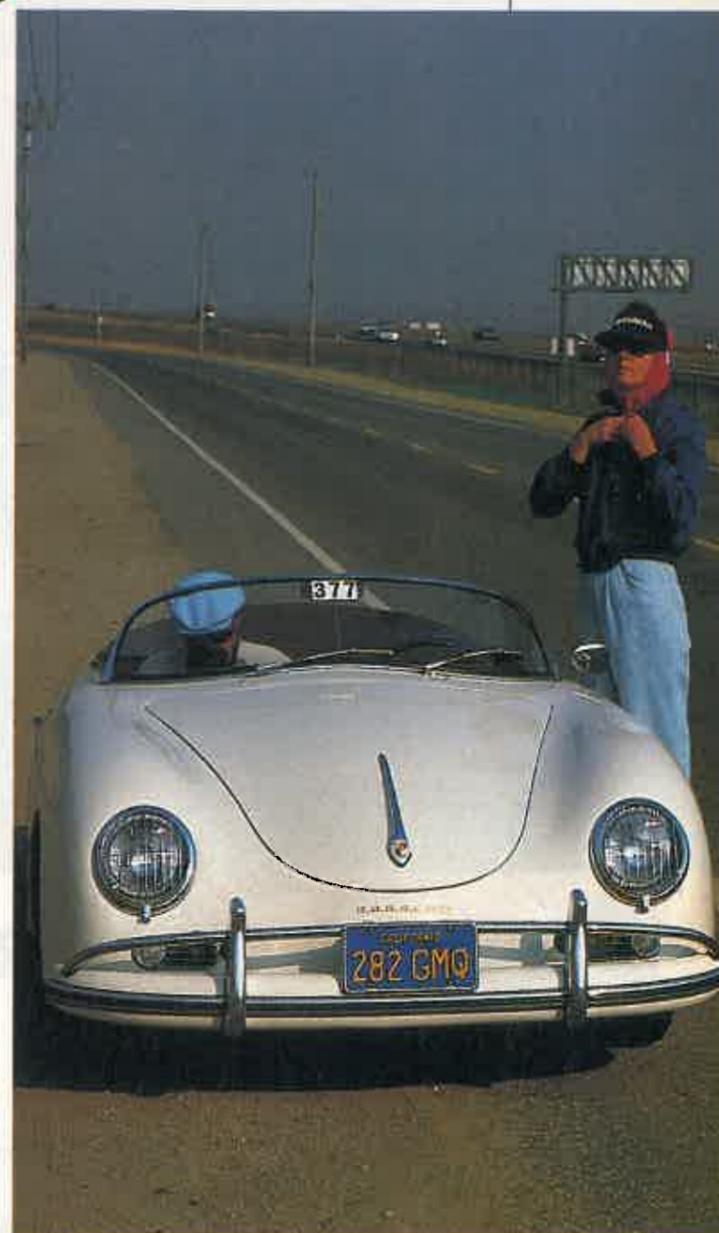


Los motores de 4 cilindros refrigerados por aire. Característicos de toda una época Porsche.



El 935, un «silueta» que lo ha ganado todo. Sus últimas versiones han superado los 600 caballos.

ta la operación con una superioridad casi abusiva, con los mil cien caballos encerrados bajo su capó trasero, se permite el lujo de ser el coche de carreras más potente de la historia. Ninguna otra marca había conseguido hasta aquel momento un «monstruo» similar, un coche de circuito que sólo respondió a las riendas de un ingeniero-piloto estadounidense, Mark Donohue, desaparecido después en un accidente de Fórmula 1. El 917/30 consiguió la marca mundial de velocidad en circuito cerrado a más de 360 por hora y sólo se vio desbancado en su liderazgo entre los coches más potentes cuando los monoplazas turbo de Fórmula 1 jugaron con la «palomilla» del turbo para llegar hasta los 1.300 caballos.



El 356 cabriolet es, aún hoy día, uno de los coches más estimados por los coleccionistas.

Los modelos de producción siguieron, mientras tanto, su trayectoria; nacieron los Porsche 914, de motor central, que no alcanzaron el éxito esperado y dieron paso, en 1974, al mejor 911 de la historia, el Carrera RS, un coche que resucitó el nombre sagrado, Carrera, distintivo de las máquinas que impusieron sus dotes en las pruebas de carretera disputadas en Suramérica, en las Carreras Panamericanas. El motor boxer se sirvió en esta ocasión en una salsa muy especial, 2,6 litros de cubitaje, con 210 caballos, todo ello combinado con un peso mínimo.

La técnica del turbocompresor llegó después al niño mimado de la gama, el 911, y salió a la luz el 911 Carrera RS Turbo, una máquina superlativa en todos los sentidos, un verdadero «panzer» con quinientos caballos y una aerodinámica puesta a punto en medio de la resaca más profunda. Este modelo quedó segundo en Le Mans, sirvió de base para los terroríficos 935 y actuó como banco de pruebas móvil para

# La NSR de Sito Pons



## Tu NSR 75-II



P.V.P. recomendado: 319.000 ptas.



**NSR 75-II**



**MOTUL con HONDA**

AGUSTI & PARTNERS



Dos de los más espectaculares Porsche de competición, el 956 y el 917 Inter-serie, junto a otros modelos históricos. Todos reunidos en la concentración del 40 aniversario.



el Porsche 911 Turbo de calle, un coche contundente gracias a sus 260 caballos de potencia, que salió al mercado en 1976.

En ese instante se abrió la era de los motores cuatro cilindros; apareció el primer Porsche 924, un modelo puesto a punto en colaboración con Audi que fue el encargado de romper la tradición de la marca.

El 924 fue el entremés de un plato fuerte, del Porsche 928, que llegó al mercado con credenciales de valor: su motor, un ocho cilindros en V de 4.5 litros de cubricaje, daba 240 caballos de potencia, renunciaba a la refrigeración por aire y dejaba atrás ese sonido metálico que había sido el distintivo de los coches de la marca durante tiempo y tiempo.

Los turbo ganan competitividad con modelos espectaculares como el 935 Baby, con 370 caballos y 1,5 litros de cubricaje, o el 935 Moby Dick, con 750 caballos para 3,2 litros y capaz de superar los 320 kilómetros por hora.

El año 1982 es otro año de gloria, un año distinguido por dos cifras mágicas, 944 para los modelos de serie y 956 para los modelos de competición. Ambos son el punto de partida para familias de éxito. Los 944 se convierten

en la fuerza de choque con versiones para todos los gustos, modelos que extienden su influencia hasta nuestros días. Los 956, prototipos impulsados por el sempiterno motor boxer de seis cilindros con culatas refrigeradas por agua, se convierten en dueños y señores de Le Mans, antes de pasar el testigo a los 962, biplazas que se mantienen, todavía, en las pistas y siguen ganando carreras por delante de modelos diseñados hace mucho menos tiempo.

En ese intervalo ha nacido una nueva generación de deportivos Porsche, ha llegado el fabuloso 959, un supercoche con tracción total y la mejor electrónica del mundo; ha llegado el Porsche 928 GT, que ataca la barrera de los trescientos por hora y ha llegado el 911 Carrera 4, última evolución del infatigable 911, provisto también de tracción a las cuatro ruedas y con 250 caballos encerrados en su veterano motor «boxer».

El espíritu Porsche se mantiene impertérrito, inasequible a los embates de otros modelos y otras marcas. Conducir un Porsche es una forma de vida, algo diferente a todo lo conocido.

Angel Marco  
Fotos: Gigi Corbetta

# Domine el video en diez semanas.

CAMBIO 16 ha creado el curso «VIDEO/MANUAL DEL AFICIONADO»,  
en diez fascículos coleccionables.

Un curso apasionante y práctico, que le permitirá descubrir,  
semana a semana, todos los secretos de la técnica  
y el lenguaje del video.

Consiga cada semana un fascículo,  
gratis, en CAMBIO 16.

Y domine el video  
en diez semanas.



\* Con el asesoramiento de  
PANASONIC, líder mundial de  
video y videocámaras.

YA ESTA A LA VENTA

**cambio**

# GRAN AUTO 16

AÑO I • NUM. 4 • JUNIO 1989 • 475 PTAS.

## RETRATOS DE SALON

PRUEBAS  
Lamborghini  
Countach  
y Daimler 3.6

ESCRIBEN  
Juan Benet  
y Rafael  
Alberti

## COCHES DE SALON

Disfrute en el número 4 de Gran Auto 16 con las mejores fotos de los coches presentados en el Salón de Barcelona. Los más modernos, los más innovadores, los más espectaculares. Y las pruebas del Lamborghini Countach 25 Aniversario y del Daimler 3.6, los artículos de Rafael Alberti y Juan Benet, todo sobre la nueva moto BMW K1 y la personalidad de los genios como Enzo Ferrari y Soichiro Honda. Disfrute de todos estos temas en el último número de Gran Auto 16. La revista de coches... con clase.

S. M. el Rey Don Juan Carlos es uno de los diez afortunados que se sienta al volante del Porsche 959. El resto de los afortunados propietarios de esta joya automovilística son, fundamentalmente, empresarios, como es el caso de Ben Heiderich, concesionario de la marca, cuyo coche ilustra estas páginas.



959

# OTROS 25 AÑOS DE MITO

El Porsche 959 representa el futuro del mítico 911 con el que la marca de Stuttgart va a continuar en la cresta de la ola en lo que a vehículos deportivos se refiere. Pero es un vehículo que ha introducido una gran cantidad de modificaciones importantes con respecto al legendario modelo que durante 25 años se ha mantenido y continúa haciéndolo dentro del mercado del automóvil.

Por ello, el 959 tiene sus partidarios y sus detractores. Los primeros porque gracias a este nuevo modelo ven una posible continuación de la saga de los 911 con la aplicación de la más moderna tecnología. En el otro bando, el de los detractores, están todos los que creen que es un verdadero ultraje cambiar su clásico 911 con tracción trasera y una conducción tan particular, por otro con tracción a las cuatro ruedas, con reparto de potencia manejado por



Se mantiene el estilo del 911 en líneas generales pero no se conserva de aquél ningún elemento de carrocería.



Los ingenieros de diseño de la firma Porsche han trabajado durante largos años para conseguir lo mejor, la obra magistral, el Porsche 959.



Para conseguir los 450 caballos en su motor se ha recurrido a un sistema de doble turbo en tándem.

Al ver un frontal como éste por una carretera lo mejor es dejar paso libre a su conductor. La pasada será fulgurante.

computadora y con una tecnología de lo más avanzada.

Para diseñar este impresionante Porsche 959 se ha compaginado el trabajo de dos genera-

ciones de ingenieros de Porsche. Por un lado, los viejos del lugar han aportado su experiencia y su trabajo en intensas jornadas de pruebas con los prototipos previos al lanzamiento



721 Motor 16

# AGARRERESE A LA SEGURIDAD MONROE.



Los amortiguadores Monroe convierten su coche en una lapa. Sentirá lo que es adherencia total al asfalto, en frenadas, curvas, baches, cambios de rasante...

Una seguridad comprobada, hasta en las situaciones más extremas. Por eso los amortiguadores Monroe son los más vendidos del mundo.

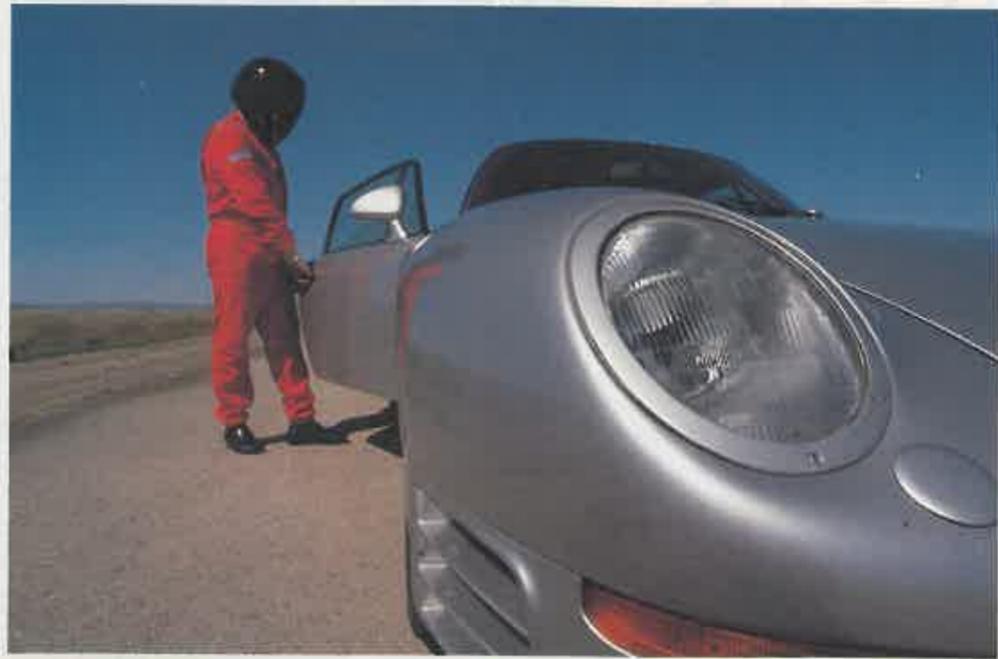
Asegúrese. Revise sus amortiguadores cada 20.000 Km. y cámbielos por los de más rendimiento y seguridad. Monroe.

Amortiguadores Monroe Gas-Matic; agárrese a la seguridad Monroe.

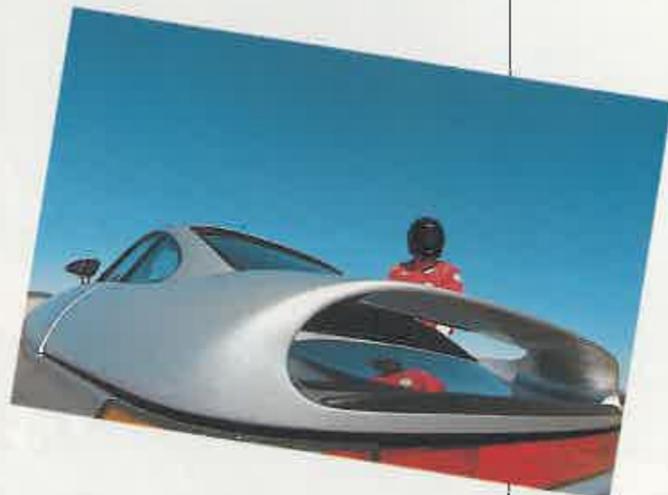
**MONROE**  
amortiguadores



Para exprimir al máximo las posibilidades de este 959 hay que tener un magnífico nivel de conducción.



La mayor parte de las unidades construidas del 959 son de color gris perla. Su aspecto, su línea y todos sus componentes lo hacen una máquina inmejorable.



definitivo del modelo y, por otro lado, una generación de ingenieros de la nueva ola, con nuevas ideas en torno a la construcción de automóviles que han demostrado su habilidad dentro del equipo de diseño de Weissach.

Este Porsche 959 es el legítimo sucesor del infortunado Cisitalia, un coche de competición pensado en 1949 pero que jamás llegó a ver la luz como un modelo terminado. El proyecto en sí contemplaba la construcción de un coche de carreras,

equipado con un motor de 12 cilindros opuestos y con tracción a las cuatro ruedas para conseguir una mejor capacidad de tracción. Su potencia se situaba en los 385 caballos. De este

modelo y 35 años más tarde se ha derivado este 959, con tracción a las cuatro ruedas y con un motor de cilindros opuestos aunque en esta ocasión sólo eran seis cilindros. Su potencia es de 485 caballos. Para conseguir esta potencia se ha utilizado la técnica de turbocompresor pero con dos en paralelo. De esta manera uno proporciona un aumento de potencia a bajo régimen de giro mientras que el segundo lo hace a alto régimen. Un sistema en tándem que se muestra muy eficaz y que convierte a este 959 en un verdadero monstruo. Y para completar la sofisticación de este modelo, en el cuadro de instrumentos existen dos palancas para regular, con una la altura de la carrocería y con otra la dureza que se quiera para los amortiguadores, lo que unido al sistema de tracción variable hace de este modelo un vehículo técnicamente muy avanzado.

El alerón es exclusivo del 959, pero en líneas generales mantiene la carrocería del 911.

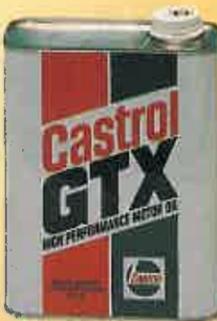
Carlos Cancela  
Fotos: Gigi Corbetta

# Castrol

## El Lubricante de los Campeones

1988

Phillip Snijers con su BMW-M3 tiene a su alcance ser campeón europeo de Rallies. Otro campeón que confía en Castrol.



1988

El equipo WEST/ZAKSPEED de fórmula Uno está en un deporte cada año más competitivo. Una cosa que no cambia, Castrol un aceite para confiar.



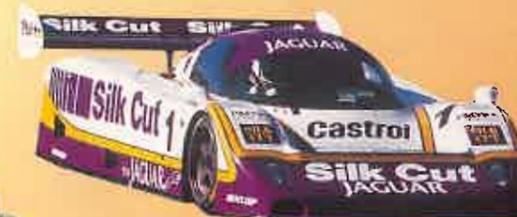
1988

El genial Eddie Lawson vuelve a ser campeón del mundo en la categoría de 500 cc con el equipo YAMAHA/AGOSTINI y Castrol, otro gran éxito.



Castrol es una de las mayores empresas del mundo especializada en lubricantes y es precisamente por esta especialización que goza de una reputación sin par en innovación y calidad.

Castrol ha sido el pionero en muchos de los grandes descubrimientos en la evolución de los lubricantes modernos, incluyendo el uso de aditivos químicos en aceites de motor.



1988

Por segundo año consecutivo campeones del mundo de Esport. Prototipos el equipo SILK CUT/JAGUAR, siempre y sólo con Castrol.



## Castrol A su Servicio

Madrid: (91) 314 12 46    Zaragoza: (976) 21 72 98    León: (987) 23 09 25  
Barcelona: (93) 321 52 46    Vizcaya: (94) 464 93 41    Alicante: (965) 28 19 51  
Sevilla: (954) 66 26 11    Valencia: (96) 163 25 17    Vigo (Galicia): (988) 41 89 41

Islas Canarias: (928) 20 20 55    Islas Baleares: (971) 38 82 47

# El mejor amigo del coche.

No hay en toda Europa un amigo del coche, mejor y más fiel que MAXMEYER.

MAXMEYER le da más protección que nadie, solidez permanente de color y brillo, y más vistosidad.

Desarrolla la más avanzada tecnología en la fabricación de pinturas especiales para carrocerías. Más de 30.000 fórmulas de color.

Y ofrece al carrocerero el mejor y más completo servicio para la utilización de sus productos.



## MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías



LOWE-DOS FOR DOS

Max Meyer Ibérica Sociedad Anónima. Fontanella, n.º 12-B, 4.º D. - 08010-BARCELONA - Tel. 317 90 80 - Telex 97946 DMMD E

ESPECIAL PORSCHE



## PORSCHE EN LA COMPETICION

### PASEO TRIUNFAL

POCAS marcas han tenido una presencia tan a fondo en el automovilismo como Porsche, y es que, para hacer honor a la filosofía y al espíritu de sus coches, a lo largo de su historia ha estado ligada al mundo de la competición automovilística, imponiéndose en las pruebas más importantes que se celebran hoy en día, y en otras que ya pertenecen a un glorioso pasado. Sus diferentes modelos han sido el terror de sus rivales en cada especialidad que han participado, desde los rallyes a la Fórmula 1, cosechando los máximos galardones. De los últimos años de la apasionante andadura de Porsche en las carreras, en la mente de todos están las victorias conseguidas en 1984 y 1986 en el París-Dakar, las dos gracias a René Metge, primero con un prototipo de 911 con tracción a las cuatro ruedas y después con un 959. Y sobre todo es inolvidable su presencia en la Fórmula 1, donde impulsando a los McLaren se alzaron con el Campeonato en 1984, de la mano de Niki Lauda, y en 1985 y 1986 con Alain Prost. Pero en la especialidad que Porsche más ha fraguado su leyenda ha sido en las carreras de resistencia, especialmente en las 24 Horas de Le Mans, prueba donde ostenta el récord de victorias.

Actualmente, de forma oficial Porsche está menos involucrada en la competición que hace

unos años. Su participación directa tan sólo se reduce al Campeonato Indy, en Estados Unidos, donde toman parte con un monoplaza en el que el chasis es March, ocupándose Porsche de toda la parte mecánica. El piloto que se encarga de conducir este vehículo es Teo Fabi, que prefirió abandonar la Fórmula 1 para intentar la aventura americana. Los resultados conseguidos hasta el momento en este campeonato por la marca alemana no son muy buenos, pero son optimistas y esperan que a medida que el coche vaya evolucionando tendrán más éxito. En otros frentes donde el fabricante de deportivos de Stuttgart está muy bien representado, pero gracias al esfuerzo de los equipos privados, es en el Mundial de Sport Prototipos, especialidad en la que defienden los colores y la imagen de la marca, limitándose ésta a suministrarles todo lo referente a motores y piezas de repuesto. Porsche en la presente temporada, a diferencia de la pasada,

Los McLaren, gracias a los motores Porsche, consiguieron dos Campeonatos del Mundo de constructores y tres de pilotos, siendo dos de ellos para Alain Prost.



Porsche venció en dos ocasiones en el París-Dakar. El encargado de pilotar los coches fue René Metge

GENTE Y VIAJES

16

Este verano, aíslate.

Este verano rodéate de mar por todas partes. Elige una isla para aislarte. En este número Gente y Viajes te presenta tres alternativas de lo más sugerentes: Canarias, Sylt y Saint Martín.

Y además:

- Francia al completo.
- Expedición de camellos en Australia.
- Buenos Aires.



ESPECIAL



La marca alemana está representada de forma oficial en la Indy. Hasta el momento con resultados no muy buenos.

En el Campeonato IMSA en Estados Unidos, los equipos privados que representan a Porsche están teniendo una buena actuación. Consiguieron la victoria en Miami.



en la que no participó a lo largo del campeonato pero sí lo hizo en Le Mans, no va a tomar parte ni siquiera en la prestigiosa carrera de la localidad francesa.

A pesar de todo, los 962 de la categoría C-1 siguen cosechando triunfos, buena prueba de ello es la última prueba de la especialidad disputada en Dijon, donde se impusieron de la mano de Wollek-Jelinski con un coche del equipo Joest Racing. Esta victoria es muy importante, pues los Porsche de resistencia al no depender directamente de fábrica no tienen el nivel de preparación y evolución de sus más directos rivales.

En otro certamen en el que también los privados defienden los colores de Porsche, es en el Campeonato IMSA, que se celebra en Esta-

En las 24 Horas de Le Mans, que se disputarán próximamente, el constructor alemán no tendrá representación oficial.

LA PUERTA DEL CLIMA IDEAL



Del día 13 al 21 de mayo se celebró en Barcelona EL SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL con gran éxito. Se observaron importantes novedades, resaltando en el sector de equipamientos para TALLERES MECANICOS, NAVES, INDUSTRIA EN GENERAL, etc., la novedad presentada por ANGEL MIR, la puerta superrápida INSTANT-PASS, de la que destacamos sus principales cualidades:

**Economía:** Evita las fugas de calor. Manteniendo su nave cerrada ahorra dinero y obtiene mejor rendimiento de máquinas y personal.

**Rapidez:** Su velocidad de elevación en forma de guillotina es de 1 m/seg. no obstaculiza la libre entrada de vehículos al taller o nave.



**Amplitud:** Las puertas Instant-Pass se pueden fabricar hasta 12 m. ancho, ideales para entrada de toda clase de vehículos.

Para más información, ANGEL MIR dispone de delegaciones y servicio técnico por toda España o en sus oficinas en Ctra. Cruilles a 1 km de LA BISBAL. Tel. (972) 64 06 20. Fax (972) 64 24 51. Apdo. 55. 17100 LA BISBAL (Gerona).

OTRO PRODUCTO

ANGEL MIR

TECNOLOGIA EN PUERTAS

Campeonato del Mundo  
Sport Prototipos.  
24 horas de Le Mans.

# 24 HORAS POR DELANTE



El día más largo. 24 horas de emoción y tensión. Una jornada en la que Repsol pone de nuevo a prueba la más avanzada tecnología.

Con nuestros mejores pilotos: Pareja, Sainz, Larrauri, Brun y Sigala al volante de 2 Porsche 962, y Fermín Vélez con un Repsol Spice en la categoría C-2.

24 horas para ganar al tiempo.

Retransmisión por TV-2:  
Estadio 2 y Domingo Deporte.  
Sábado 10 y Domingo 11 de Junio.

**REPSOL**

Los tiempos se mueven con nosotros.

ESPECIAL



dos Unidos, y que es muy similar al Mundial de Resistencia, en el que este año de momento han cosechado ya una victoria en Hawaii, después de una intensa lucha en la que se impusieron por un escaso margen a los coches de la firma japonesa Nissan y a los británicos Jaguar, máximos adversarios de la armada alemana. Al margen de esto, en algunos países de Europa, principalmente en Francia y Alemania, se disputa la Porsche 944 Turbo Cup, que sirve en algunas ocasiones de carrera soporte de la Fórmula 1.



Teo Fabi evoluciona el monoplaza con motor Porsche en la Fórmula Indy en Estados Unidos.

Después de una larga trayectoria en el mundo de la competición, Porsche, a pesar de no participar oficialmente al cien por cien en ninguna especialidad en concreto, tiene asegurada la presencia de sus vehículos gracias a la fiabilidad y competitividad que han demostrado durante años, siendo los coches preferidos por muchos equipos privados. De esta forma además del Campeonato del Mundo de Sport Prototipos se pueden ver a los diferentes modelos de Porsche corriendo en especialidades tan singulares como pueden ser el París-Dakar, las espectaculares pruebas de montaña, los siempre animados rallyes y en algunos países, compiten en pruebas en circuito de turismos.

Manuel Madrid



El equipo Joest Racing se impuso en Dijon. Esta victoria es muy importante; al no tener apoyo directo de fábrica, el nivel de preparación es inferior al de otras marcas que tienen coches oficiales.

En el Mundial de Resistencia los privados representan a Porsche, entre ellos el equipo Brun, en el que está el piloto español Jesús Pareja.



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



**LENTITUD RENAULT**

EN 1986 compré un Renault 5 GTX en un concesionario de Barcelona. Nada más estrenarlo, el coche dio una serie de problemas, y aunque en el servicio técnico los arreglaron, a los pocos días volvieron a ponerse de manifiesto. Según ellos, era debido a unos problemas de carácter técnico. A mediados de febrero de ese mismo año intentaron robarme el coche, aunque no lo lograron; en cambio,

me destrozaron la cerradura. Llevé el coche al concesionario en que lo había comprado, donde me arreglaron la cerradura en poco tiempo. Cosa que no sucedió cuando decidí reparar los desperfectos que me habían causado en la chapa los ladrones. Por desgracia no pude llevar el coche al concesionario donde lo había adquirido, sino a otro. El jefe de ventas me atendió personalmente, pero en un intento no de solucionar el problema, sino de «quitarse el muerto» de encima. Tuve que llevar el coche tres

## Agenda

### Del 6 al 12 de junio

**TELEVISION**

- El sábado 10, desde Le Mans, se retransmitirán en directo por la 2.ª cadena de Televisión Española las **24 Horas de Le Mans**, que este año no serán puntuables para el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos.
- El domingo día 11, desde Rijeka, a partir de las 12 horas, por la 2.ª cadena de Televisión se retransmitirán las carreras correspondientes al **Gran Premio de Yugoslavia de Motociclismo**, en las cilindradas de 80, 250 y 500 centímetros cúbicos.

**MOTOCICLISMO**

- En **Most, Checoslovaquia**, se celebrarán el domingo 11 de junio las carreras de 80, 125, 250 y 500 centímetros cúbicos, valederas para el **Campeonato Europeo de Motociclismo**.

**AUTOMOVILISMO**

- El sábado 10 de junio se celebrará por tierras de Almería el **Rallye Costa de Almería**, valedero para la Copa de España de Rallyes.

veces para que al final me lo arreglasen.

El colmo se ha producido cuando días antes de la Semana Santa pasada me robaron el alerón trasero. Pedí uno nuevo, y cuando ya han pasado varios meses, me encuentro sin noticias. He vuelto a llamar para intere-

sarme por el asunto, pero la respuesta ha sido desalentadora, ya que, según el servicio de repuestos, el alerón no lo fabrica Renault y por eso su comercialización se encuentra suspendida.

**J. M.ª Pons**  
Barcelona

## Comprar y vender

**EMPRESA IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA DE RECAMBIOS, PRECISA:**

Persona para ocupar puesto de responsabilidad a nivel de:

# GERENCIA

**SE REQUIERE:**

- Experiencia en el sector.
- Dominio del inglés a nivel oral y escrito.

**SE OFRECE:**

- Excelente ambiente de trabajo.
- Retribución interesante, a con-venir.

Interesados enviar al Apartado de Correos n.º 61.229 de Madrid, Curriculum Vitae con fotografía reciente y pretensiones económicas.

Se concertará con los interesados entrevista, en un primer proceso de selección, en el que se garantiza absoluta confidencialidad.

**PARTIULAR** Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 38.000 km. Horas oficina. Tel.: (91) 436 32 52.  
**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, buen estado. 1.250.000 pesetas.

Teléfono: (93) 311 33 48. Llamar por las noches.  
**INSTRUCCIONES** para hallar el consumo y desgaste actual del vehículo. Solicítenlas adjuntando 80 pesetas para embalaje y envío. Apartado 127, Jaca.

## Master Car

HASTA 2 AÑOS GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES TODA ESPAÑA

Marca y modelo	Año	Total (ult. matr.)
MERCEDES 230 E	86	2.975.000
MERCEDES 300 D	86	3.475.000
MERCEDES 200 D	86	2.950.000
MERCEDES 200 G	85	2.975.000
MERCEDES 190 E	87	2.975.000
MERCEDES 190 E 16V	85	3.900.000
MERCEDES 260 E AMG	87	4.650.000
AUDI 200 T QUATTRO	86	3.250.000
AUDI 100 CD 136 CV	87	2.275.000
BMW 524 TD	85	2.175.000
BMW 328 i 2/4p	85	1.650.000
BMW 320 i	85	1.975.000
BMW M-535 i		
<b>DEPORTIVOS</b>		
JAGUAR COUPE XJ5	85	4.200.000
PORSCHE 928	83	3.500.000
PORSCHE 911 TARGA	82	3.950.000
PORSCHE 924 A/A	83	2.275.000
BMW 635 CSI	83	3.250.000
MERCEDES 350 SLC	76	2.650.000

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: (91) 256 62 22. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabeu). Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.

A la séptima vez la vencida. Emerson Fittipaldi, a sus 43 años, ha logrado la victoria más sonada de su dilatada carrera deportiva.



## 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

# "O REI" FITTIPALDI

UN año más, la carrera de automóviles más importante de Estados Unidos y, por qué no, del mundo ha respondido plenamente al interés que, a priori, siempre despierta. Como máximo aliado de la misma estaba la ambición de un piloto, Rick Mears, que quería unirse, con su posible victoria, al club de los cuádruples vencedores de Indy. Al Unser senior y Anthony Joseph Foyt; y para ello nada mejor que ampararse, en principio, del mejor tiempo en entrenamientos, lo que hacía consiguiendo, además, un nuevo récord en





Del momento de la alegría... al de la suprema desilusión para el joven piloto americano Al Unser junior. Había adelantado a Fittipaldi cuando quedaban tan sólo ocho vueltas, se debió retirar a tan sólo tres tras chocar con el brasileño

el famoso circuito oval al rodar a una velocidad promedio de sus cuatro vueltas cronometradas de 360,290 kilómetros por hora.

Pero no sólo Mears quería ganar. Fittipaldi casi lo necesitaba, tras su polémico segundo puesto del pasado año, Sullivan quería desquitarse de su grave accidente en dicha edición, y los jóvenes Unser junior y Michael Andretti querían demostrar que esta generación ya es superior a la de sus famosos pa-

dres, con los que luchan desde hace tiempo con iguales o superiores méritos.

De todos ellos, al final sería Fittipaldi el ganador, y casi sin dejar la menor posibilidad a sus rivales. El brasileño fue líder de la prueba durante 158 de las 200 vueltas que hay que dar al circuito para completar las 500 millas, obteniendo así un premio de cerca de nueve millones de pesetas. Para los demás tan sólo dejó 42 vueltas, las 35 que li-

deró Michael Andretti (su más fuerte adversario), las 5 del duelo de última hora con Al Unser junior, y las dos restantes para Mario Andretti y Raúl Boesel respectivamente, cuando entró a boxes a cambiar ruedas y repostar.

La carrera tuvo menos interrupciones de las esperadas, tan sólo siete, que afectaron a 43 vueltas, y la mayoría de ellas por problemas menores. Sin embargo, la primera, que se produjo en la quinta vuelta, pudo tener graves consecuencias. Kevin Cogan chocó contra el muro exterior, de ahí rebotó al muro interior para, tras chocar con el raíl que delimita la zona de boxes, ir a acabar su desenfrenada pirueta en el interior de los boxes. El coche quedó prácticamente desintegrado, pero, por fortuna, Cogan sólo sufrió «arañazos» en su casco al rozar con el asfalto.

Si llamó la atención el nefasto resultado del equipo Penske, favorito a todas luces, con Unser senior, Mears y Sullivan. Sus Penske PC18 Chevrolet coparon la primera línea de salida (no hay que olvidar que Fittipaldi corre con uno de ellos, pero del equipo Patrick), y de sus pilotos sólo estaba en malas condiciones Sullivan, que se rompió un brazo en entrenamientos al chocar contra el muro a 300 por hora. Pues bien, primero Sullivan rompió la suspensión, después Unser se quedaba sin embrague y por último Mears rompía el motor y veía así desvanecerse sus ilusiones de ganar la prueba por cuarta vez.

Pero, con todo, la verdadera salsa de la carrera se dio en sus ocho últimas vueltas. En ese momento Fittipaldi ya no era un líder sólido. El joven Unser, que se le había acercado peligrosamente, le rebasaba y se distanciaba vuelta tras vuelta de él. A tres vueltas del final, Unser se encontraba con un numeroso pelotón de retrasados que le frenaban, y el brasileño supo aprovechar la ocasión. Se ciñó a la parte baja del óvalo hasta ponerse a su altura, no había sitio para los dos coches y el choque no se pudo evitar. Unser tocó la



### LEYENDA VIVA

La victoria de Emerson Fittipaldi tiene un valor verdaderamente histórico, es el cuarto campeón del mundo de Fórmula 1 que puede vanagloriarse de haber ganado, además, las 500 Millas de Indianápolis. Este brasileño, nacido hace 43 años en Sao Paulo, campeón de Fórmula 1 en 1972 y 1974, creó entonces toda una corte de seguidores en todo el mundo como bien indica la frase que ha quedado de aquella época: «eres un Fittipaldi», pero no estaba satisfecho del todo de su carrera deportiva; que-

ría ganar a Indianápolis, esa prueba mágica que había podido vivir en directo cuando sólo contaba nueve años de edad.

Ahora, tras seis intentos anteriores, lo ha conseguido, uniéndose así a Jim Clark (vencedor en 1965), Graham Hill (que ganó en el 66) y Mario Andretti (que lo hizo en 1969). De ellos, sólo Graham Hill ha sido capaz de haber vencido en las carreras míticas, ya que además ganó en 1972 las 24 Horas de Le Mans y el Gran Premio de Mónaco en cinco ocasiones.



Tres imágenes de Indy. Mears, el favorito de todos los especialistas. El ritual folklórico que siempre rodea a la prueba. La familia Fittipaldi, radiante tras la victoria de su «jefe».

rueda delantera del coche de Fittipaldi y salió rebotado hacia el muro destruyendo su Lola. Así, con la carrera neutralizada, Fittipaldi rodaba al paso las dos últimas vueltas para proclamarse vencedor. Lo curioso, y al tiempo aleccionador, fue la reacción del piloto americano. «Emmo (Fittipaldi) hizo lo que pudo para evitar el accidente. Es un gran piloto que me ha impresionado por su honestidad conduciendo.» Fittipaldi, por su parte declaraba: «No se pudo evitar y me imagino la infelicidad de Al. Para mí fue un gran alivio verle salir del coche y comprobar que estaba ileso.»

Fotos: Carlos Matos



### CLASIFICACION FINAL

1.º E. Fittipaldi (Penske PC18 Chevrolet), 200 vueltas a un promedio de 269,470 Km/h. 2.º A. Unser junior (Lola Chevrolet), a 2 vueltas. 3.º R. Boesel (Lola Judd), a 6 vueltas. 4.º M. Andretti (Lola Chevrolet), a 7 vueltas. 5.º A. J. Foyt (Lola Cosworth), a 7 vueltas. 6.º S. Brayton (Lola Buick), a 7 vueltas. 7.º D. Jones (Lola Cosworth), a 8 vueltas. 8.º R. Vogler (March Cosworth), a 8 vueltas. 9.º B. Jourdain (Lola Cosworth), a 9 vueltas. Rookie del año. 10.º S. Pruett (Lola Judd), a 10 vueltas. Fittipaldi dio la vuelta más rápida a un promedio de 357,730 km/h.

**autocaravanas**

Carretera de Alcobendas x Barajas, Km. 5,800  
 Tels: (91) 653 00 22 y 653 01 90  
 Telex 48939 RUSH  
 A.P. 191  
 28100 ALCOBENDAS (Madrid)

Carretera de Burgos, Km. 24,200  
 28790 SAN SEBASTIAN DE LOS REYES (Madrid)  
 Tel: (91) 857 00 78

Autovía de Castelldefels, Km. 11,500  
 Tel: (93) 658 27 90  
 08840 VILADECANS (Barcelona)

## RALLYE ACROPOLIS

# BIASION, MARATHÓN MAN

Enviado especial  
Esteban Delgado

**C**ADA vez es menos noticia que el equipo Martini Lancia se proclame vencedor en una prueba del campeonato del

mundo de rallyes. Y lo mismo podemos decir del piloto que detenta la corona mundial, el italiano Massimo Biasion. Todo se limita a una cuestión de estadística, por lo que puestos a ello diremos que esta es la undécima victoria consecutiva del equipo Lancia, el quin-

to triunfo de los hombres de Claudio Lombardi en sus otras tantas participaciones a lo largo de 1989, así como la cuarta vez que Massimo Biasion asciende a lo alto del pódium en idéntico número de participaciones del piloto de Bussano del Grappa este año.

Pero, estadística y clasificación final aparte, esta edición del rallye Acropolis prueba ecuador del mundial de rallyes, ha estado cuanto menos interesante y animada hasta la última etapa en una dura confrontación de Lancia contra Mitsubishi y Toyota.

A primera vista, de la lista de inscritos, sorprendía que el equipo Martini-Lancia acudiera tan sólo con dos Delta Integrale para Massimo Biasion y Didier Auriol. El piloto francés ha vuelto a demostrar su rapidez y buena fortuna, cuando menos en las tres primeras etapas de la prueba griega, mostrando un estilo bastante «sucio», como si el fecho de piedras de los tramos no existiese, sin respetar un ápice la mecánica

de su vehículo. Su duelo con el piloto de Toyota, Kenneth Eriksson, se resolvía cuando el sueco pinchaba en el décimo tramo para salirse posteriormente de la carretera, atacando Auriol en dos de los tramos más largos de la segunda etapa con los que lograba minuto y medio de ventaja sobre su inmediato seguidor, el finlandés Ari Vatanen y casi dos sobre su compañero de equipo, Massimo Biasion. Los dioses del Olimpo le volvían la espalda al día siguiente cuando tras un salto su Martini-Lancia Delta Integrale aterrizaba mal y rompía el brazo de suspensión trasero izquierdo, dejando el liderato a Biasion por sólo nueve segundos. El francés lograba recuperar la primera posición brevemente cuatro tramos después, llegando a la neutralización de Kamena Vourla a quince segundos de Biasion. Pero el último día, el italiano, libre de problemas, atacaba, y se beneficiaba cuando Auriol rompía un semieje perdiendo 51 segundos vitales.

De esta forma, Massimo Biasion reeditaba su triunfo del pasado año en el que no oculta es su rallye preferido, después de haber sufrido problemas de estabilidad durante la segunda etapa, no solucionados hasta cambiar prácticamente toda la suspensión y transmisión y de tener el «honor» de ir abriendo camino a sus rivales. Un triunfo en el que han jugado un papel importantísimo los neumáticos ATS de Michelin, justamente dos años después de su presentación, habiendo logrado los técnicos de Bibendum aumentar en este tiempo la presión de la «mousse» en caso de pinchazo de 1,3 a 1,7 bares, contra los 2,0 habituales, logrando Auriol dos mejores tiempos en esas condiciones.

Nada menos que cuatro vehículos presentaba el equipo Toyota para tratar de arrancar esa definitiva victoria que tanto les hace falta. Sin embargo, acudir a una prueba como el Rallye Acropolis con los nuevos neumáticos Pirelli de flancos reforzados para uni-



Bravísimo Didier Auriol, en cabeza hasta que problemas mecánicos le retrasaron. En la durísima prueba griega volvió a demostrar que es un número uno y que Cesare Fiorio, el hoy director deportivo de la Scuderia Ferrari, no se equivocó al ficharle para la Squadra Lancia.

Cuarta victoria consecutiva para Miki Biasion, que este año no tiene rival.



camente dos pilotos dice poco respecto al plan de operaciones del equipo de Ove Andersson. Tampoco Lancia caía en la trampa de seguir una liebre como Kenneth Eriksson hasta su retirada, que unida a la de Patrick Snijers por rotura del motor solucionaba la papeleta de los neumáticos al jefe del Toyota Team Europa. En cuanto a Carlos Sainz y Juha Kankkunen, este último, pinchazos aparte, sólo demostró su valía en los primeros tramos de la última jornada en su intento de caza con Fiorio de la tercera posición, abandonando, poco después, con el chasis de su Toyota Celica roto. Por lo que respecta a nuestro compatriota, se situaba inicialmente en cuarta posición tras un pinchazo en el tercer tramo, pero logrando dos tiempos scratch en cuanto dispuso de los neumáticos adecuados. Sin embargo, la nueva carcasa Pirelli se mostraba excesivamente rígida, afectando al chasis de los Toyota Celica debiendo efectuar los mecánicos soldaduras a diestro y siniestro. Esta fue la causa de la pérdida de un semieje en el último tramo de la tercera etapa que le costaba al piloto de Repsol más de dos minutos y medio, sin perder la tercera posición, pero justo en el momento en que sólo treinta y seis segundos le separaban de la primera posición de Biasion. O sea, de estar luchando por la



Alessandro Fiorio se subió al pódium gracias a los numerosos abandonos entre los primeros.



Otra participación espectacular de Ari Vatanen. No llegó hasta el final, pero dio mucha guerra.



Carlos Sainz sigue cosechando abandonos. La mala suerte parece perseguir al español.



Juha Kankkunen completó el fracaso de Toyota. Ninguno de sus coches finalizó.

victoria, a tener en menos de un minuto a Fiorio y Kankkunen a sus espaldas. En la última jornada se cerraba la actuación de Carlos Sainz al romper primero el palier y después la suspensión delantera derecha a ocho tramos del final. Unas suspensiones y transmisiones en carbono que en Lancia se sustituyeron tres veces por precaución a lo largo del rallye, conocida su escasa resistencia al impacto de piedras y que en Toyota sólo se cambiaban ante la evidencia.

La sorpresa de la prueba griega correspondió, una vez más, a Ari Vatanen y su Mitsubishi Galant de cuatro ruedas directrices, que se alzaron hasta la segunda posición desde el decimotercer tramo hasta su abandono por rotura del turbo durante la tercera etapa. Una progresión impresionante la del equipo de Andrew Cowan en sólo tres pruebas del mundial, así como la potencia del motor que las malas lenguas estiman en más de 350 caballos, en razón de prestaciones y peso. El honor del equipo japonés lo salvaba el escocés Jimmy McRae con su cuarta posición, siendo séptimo el japonés Kenjiro Shinozuka con un vehículo preparado en Japón, más cercano a un grupo N, en el que lograba el triunfo su compatriota, Kiyoshi Inoue, tras el abandono del belga Gregoire de Mevius (Mazda 232) por rotura de la suspensión en la última jornada.

La quinta posición era para Jorge Recalde que finalmente debía comprar

## TRAMO A TRAMO

- Sin explicación oficial, el equipo Mazda se ausentaba en el último momento a pesar de haber entrenado la prueba Salonen y Mikkola. La única noticia del equipo la constituía la compra de un Ferrari F40 por parte del jefe del equipo, el alemán Warmbold.
- El campeón griego «Jigger» disponía del embrague Valeo en su Lancia Delta Integrale tras haberse roto el pie izquierdo jugando al fútbol, lo que no le impidió ser noveno, sin haber efectuado reconocimiento alguno alzándose de nuevo con el título de su país.
- Esta vez Carlos Sainz pudo contar con el apoyo de buena parte de su familia, así como de Carmelo Ezpeleta y del presidente del RAC de Catalunya, Sebastià Salvador que siguieron la prueba de cerca.
- Tres Lancia Delta Integrale para Jorge Recalde, Mikael Ericsson (Martini) y Alex Fiorio acudirán al rallye de Argentina donde sólo el neozelandés Possum Bourne (Subaru) y los Audi de los austríacos Fischer y Stohl han confirmado hasta ahora su asistencia.

en Abarth un Delta Integrale para poder participar en la prueba griega contando como asistencia con la escudería Top Run, viéndose retrasado inicialmente por los pinchazos hasta poder disponer en las últimas etapas de los neumáticos usados del equipo oficial. Destacar, por último, el debut del Nissan March Superurbo que dotado de un motor con turbo desarrolla 150 caballos para un peso de algo más de 700 kilogramos que Per Eklund y Bjorn «Captain» Cederberg llevaron a la décima posición.

## CLASIFICACIONES

1.º Biasion-Siviero, (Lancia Delta Integrale), 7 horas, 31 minutos, 43 segundos. 2. Auriol-Ocelli, (Lancia Delta Integrale) a 1'58". 3. Fiorio-Pirollo, (Lancia Delta Integrale), a 3'31". 4. McRae-Arthur, (Mitsubishi Galant VR 4), a 12'15". 5. Recalde-Del Buono, (Lancia Delta Integrale), a 25'37". 6. Stohl-Rohringer, (Audi 90 Quattro), a 55'41". 7. Shinozuka-Meadows, (Mitsubishi Galant VR4), a 57'53". 8. Schwarz-Wicha, (Audi 200 Quattro), a 58'14". 9. «Jigger» Stefanis, (Lancia Delta Integrale), a 1h10'42". 10. Eklund-Cederberg, (Nissan March Superturbo), a 1h16'00".

### MUNDIAL DE MARCAS

1. Lancia, 100. 2. Toyota, 36. 3. BMW, 31. 4. Audi, 25. 5. Mazda, 24.

### MUNDIAL DE PILOTOS

1. Massimo Biasion, 80. 2. Didier Auriol, 50. 3. Alex Fiorio, 25. 4. Ingvar Carlsson, Stig Blomqvist y Juha Kankkunen, 20.

# D A M O S L A N O T A

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

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

**BRIGMTON.**

El sonido que hace música.



video racing  
TU CANAL PRIVADO  
BARCELONA Rumbalá de Catalunya, 127  
CASA ARMANQUE Corteca, 378  
MOTATO General Ricardos, 53  
RALLYE MANZANARES Antonio Lopez, 117  
PREMIERE Avda. Pío XII, 2 Jumbo  
CIRCULO DEL AUTOMOVIL Isaac Peral, 10

¡Qué Bofetadas!  
5  
video racing  
RESUMEN MUNDIAL  
RESUMEN MUNDIAL RALLYES 88

<input type="checkbox"/> COSTA DE MARFIL-MANX-CHIPRE-88	5.950
<input type="checkbox"/> SAN REMO-RAC-88	5.950
<input type="checkbox"/> RESUMEN MUNDIAL F-1-88	5.950
<input type="checkbox"/> RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88	4.950
<input type="checkbox"/> MOTOCROSS-RESUMEN-88	4.950
<input type="checkbox"/> RESUMEN MUNDIAL RALLY-88	4.950
<input type="checkbox"/> RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 c.c.	4.950
<input type="checkbox"/> RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c.	4.950
<input type="checkbox"/> BOFETADAS 5	5.950

SISTEMA  VHS  BETA  
 NOMBRE: .....  
 APELLIDOS: .....  
 DOMICILIO: .....  
 POBLACION: .....  
 PROVINCIA: .....  
 TELEF.: .....

ENVIAR A: VIDEO RACING  
 APARTADO  
 2119  
 28080 MADRID   
 TELEF.:  
 (91) 457 05 53. FAX: 457 06 00



PLANES NISSAN

EN DISTINTOS FRENTES

EN Barcelona estuvieron presentes los máximos responsables de relaciones exteriores de Nissan Europa, los señores Han Tjam y Takashi Osawa, que además de anunciar su presencia en las 24 Horas de Le Mans con tres coches, uno para Brabham-Roobinson-Luyendijk, dominadores del Campeonato IMSA en Estados Unidos, otro para Donnelly-Bailey-Blundell y el

tercero para los japoneses Hoshino-Suzuki-Asemi. Nissan en esta difícil carrera aspira a ser la primera marca japonesa clasificada. Pero lo más importante de las declaraciones de Nissan fue la confirmación de su objetivo principal en un plazo de dos o tres años, que es el Mundial de Rallyes, para ello están desarrollando un Pulsar con tracción a las cuatro ruedas equipado con un motor de dos litros con más de 300 caballos. Referente a los raids, seguirán apoyando a las filiales europeas, principalmente la española y la francesa.

FERRARI

LETHO, NUEVO PILOTO DE PRUEBAS

EL pasado 29 de mayo, el rápido piloto finlandés, Jerki Jarvi Letho, protegido del ex piloto de Fórmula 1 Keke Rosberg, y uno de los



ENZO GIOVANNELLI

favoritos al título de la Fórmula 3000 este año con el equipo Pacific, se subió por primera vez en el circuito de Fiorano en el Ferrari F-1/639, comenzando de esta forma su colaboración como piloto de pruebas con el equipo italiano de Fórmula 1. Después de dar cincuenta y cinco vueltas a la pista, la joven promesa finlandesa mostró una buena adaptación a la pista y al vehículo, más teniendo en cuenta que el monoplaza rojo estaba equipado con el sistema de cambio semiautomático. Después de esta primera sesión comenzarán unos test más intensos, con el fin de evolucionar nuevas soluciones técnicas para aplicarlas después en los coches que pilotan Mansell y Berger, para intentar que sean más competitivos. Al margen de esto Letho seguirá participando en el Campeonato Europeo de Fórmula 3000.



Nissan alineará tres coches en las 24 Horas de Le Mans. El principal objetivo será ser la primera marca japonesa clasificada.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES  
BASSAS, EL LLANERO SOLITARIO



Enviados especiales

J. M. Cernuda y R. Rodríguez

EL Pep Bassas de esta temporada no tiene mucho que ver con el piloto de Seva (Gerona) que en el 87 y 88 nunca pudo ganar a Carlos Sainz y su Ford Sierra. En estos últimos meses, Pep (y su copiloto Antonio Rodríguez, con quien forma un equipo excelentemente conjuntado) ha ganado muchos enteros. Ya no comete los errores que en el pasado le hicieron perder más de una carrera. Es verdad que el BMW M-3 ha evolucionado, pero las tres victorias de esta temporada hay que apuntarlas, por encima de todo, en el haber de Pep. Al margen de que el modesto (relativamente) equipo



puesto en pie por BMW y el propio Bassas es de una eficacia notable.

Estos hechos se han puesto de manifiesto muy claramente en la quinta prueba del Campeonato de España de Rallyes, celebrada en la asturiana localidad de Llanes. Si hace tres semanas, en Alicante, Bassas batía en toda la regla a Puras, en Asturias ha vuelto a ocurrir lo mismo.

Sin embargo, el primer líder no fue ninguno de estos dos hombres, firmes y únicos candidatos al título nacional, sino el canario Fernando Capdevilla. El piloto del Lancia ya no tiene aspiraciones al título tras los sucesivos abandonos a que le ha llevado la lamentable preparación de su coche por parte de los italianos de la escudería Tani-Auto.

¡INCREIBLE!

ESTA ES LA EXPRESION DE LOS USUARIOS DE FORD ORION ESCORT Y FIESTA **turbodiesel**

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

CONSULTE A SU CONCESIONARIO FORD O A NUESTROS SERVICIOS OFICIALES

PONZANO, 25 - 441 60 81 - 441 59 05  
TX. 45784 TMB0 E - 28003 MADRID  
BARCELONA - Tfn.: (93) 3095686.  
ZARAGOZA - Tfn.: (976) 345655.  
VIGO - Tfn.: (986) 416015



INSTALACION RAPIDA Y SENCILLA



Por tanto, «Copi» ya sólo aspira a alguna victoria parcial. Y esta victoria en ningún sitio mejor que en Asturias, donde las resbaladizas carreteras del principado son favorables a las cuatro ruedas motrices del coche campeón del mundo.

Pero el dominio inicial de Fernando fue efímero, porque tras el primer tramo Bassas iniciaba un fortísimo ataque que le lleva a la primera posición de la carrera. Conforme avanza la primera jornada, el tiempo se va poniendo más definido, más seco y el BMW va imponiéndose al Ford. Muy pronto llega el abandono de Capdevilla, con el delco de su Lancia roto. Una desilusión más para Fernando.

Tras el dúo de cabeza se seguía con interés el duelo particular entre los dos pilotos Opel. La situación en el seno del equipo es más tensa de lo que trasluce, aunque las relaciones entre Beny y Borja son buenas. La tensión subió algunos enteros cuando las asistencias no llegaron al primer tramo y los dos pilotos tuvieron que hacerlo con las ruedas de compromiso que habían utilizado para bajar del pódium. Pero nunca hubo la oportunidad de asistir a otra edición del duelo cordobés, porque Borja pierde cinco minutos en el segundo tramo al patinarle el embrague, por exceso de presión en el mando hidráulico. Es emocionante el detalle de que fueron los mecánicos de Peugeot, los viejos compañeros de Borja, quienes se abalanzaron a aconsejar a Moratal que echase Coca-Cola en el embrague, al oír que por la emisora pedía ayuda a sus asistencias. Son pocas las ocasiones en las que la deportividad hace su presencia en el cada día más duro ambiente de los rallyes.

Cualquier posibilidad de superar a Beny quedaba ya descartada para el piloto madrileño. Sin apenas nada que perder, Moratal rodaba a un ritmo fortísimo, buscando evolucionar el Kadett para asfalto. Jugando con las barras estabilizadoras, logra un buen compromiso y unos tiempos muy meritorios.

Un tercer foco de interés lo protagonizaron los participantes en la Copa Renault. El primer acto lo constituye el

Jesús Puras no pudo con Pep Bassas. El cántabro ha perdido los dos últimos duelos.



El asturiano Kiko Cima triunfó ante su afición. No sólo ganó entre los Renault, sino el grupo N

prematureo abandono de Cele Foncueva, al romper el cambio en el primer tramo. Una rotura con cierta polémica porque el asturiano estrenaba cambio, montado y revisado por los mismos mecánicos que preparan el coche de su rival. Todo hay que decirlo, no hay razón para la suspicacia porque el cambio había sido probado horas antes, con total conformidad de su piloto. Son cosas que pasan en las carreras y que hay que tomar como vienen.

Sin Cele, Cima y Piñón pelean por cada segundo, con Otero no demasiado lejos y Sarasola y Mercedes Rueda

a la expectativa, pocos puestos detrás. La lucha entre Cima y Piñón se prolongaría a todo lo largo del rallye. Las diferencias entre ambos nunca llegaron a los diez segundos, lo que da idea de lo encarnizado de la lucha. A cinco tramos del final, Piñón comete un error de conducción, se sale de la carretera y pierde treinta y tres minutos en volver a poner el coche «en lo negro». Cima veía así el camino libre, ya que a lo largo de la carrera Otero conoció la rotura del turbo y Mercedes Rueda la del «intercooler», perdiendo ambos mucho tiempo. Sarasola no llegaría al final por rotura de la caja de cambios.

Pero retornemos a la cabeza de la carrera. Durante la primera etapa, de día, Bassas mantenía a Puras a la discreta distancia de quince segundos. Los dos hombres rodaban al máximo. Pep para evitar que Puras se beneficiase si se ponía a llover, en cuyo caso el Ford tiene más motricidad que el BMW; y Puras apretando de firme porque necesita imperiosamente ganar si quiere seguir optando al Campeonato. El último tramo de la primera etapa, el conocido «Noriega» iba a ser trascendentes. Puras reduce su tiempo de la anterior pasada en cuatro segundos, pero Bassas lo hace todavía en quince segundos menos. Baja el récord de Zanini en



Borja Moratal fue finalmente tercero al abandonar su compañero Beny Fernández.



Por vez primera en su carrera, Capdevilla estuvo en cabeza. Pero una vez más se tuvo que retirar por avería

más de medio minuto, un récord que Antonio tenía con el Ford RS, grupo B, de más de 450 caballos de potencia. Más que el tiempo arrebatado, lo que Bassas lograba era un mazazo psicológico importante. Puras, a la llegada de la primera etapa, estaba descentrado y desconfiado. No acaba de entender por qué le cuesta tanto trabajo reducir las distancias y comprobar que cada pequeño error, con los neumáticos o en la conducción, se traduce en un puñado de segundos.

La segunda etapa se inicia a las nueve de la noche. Los pilotos tenían por delante doce horas de rallye y ocho tramos cronometrados. Hacía ya muchos meses que no se corría de noche durante tantas horas y la preparación física y el conocimiento de la zona iban a ser fundamentales. En los dos primeros tramos, todo sigue igual, con una victoria para cada piloto, apenas significativas. Pero en la salida del tercero, el famoso de «Moandi», comienzan a caer unas pequeñas gotas. Es el momento que está esperando Puras para atacar a fondo bajo el suelo resbaladizo. Sin embargo, a pocos metros del inicio del largo tramo, una piedra de regular tamaño en medio de la carretera le hace pinchar una rueda. Puras no puede hacer otra cosa que detenerse a

cambiarla, perdiendo tres minutos. Todo estaba decidido y el rallye se acababa. Llegar a Llanes, aunque quedaba más de media etapa y casi la mitad del rallye, no era más que un trámite.

Para quien no era un trámite era para Beny Fernández. Los hombres de Opel habían recibido la orden de aflojar el ritmo. Borja había logrado remontar hasta el cuarto puesto gracias al abandono de «Mía» Bardolet al negarse su Ford a arrancar tras la asistencia de final de la primera etapa. Con veinte minutos de penalización, Bardolet abandonaba por segunda vez consecutiva, tras dominar sin problemas a Brizuela y a todos los grupo N. Con Beny tercero y Moratal cuarto, Boto dice a sus hombres que dejen de echar carreras. El resultado era excelente para los planes del equipo. Pero súbitamente, una pinza de frenos del Kadett de Beny se rompe, sin posibilidad de reparación en el tiempo de asistencia.

En el tramo siguiente es Fernando Brizuela quien conoce las desventuras del abandono. Tras multitud de problemas, Brizuela tiene un espectacular accidente, llevándose por delante a la mesa de cronometadores, que tuvieron que anular el tramo. El abandono de Brizuela deja el camino despejado a los

más rápidos Renault, pese a que Alonso y su Sierra grupo N había marchado por delante de Cima, quien, finalmente, en su pelea con Piñón, se hace también con la primera posición entre los coches de serie y entre los pilotos asturianos.

Entre los Peugeot, nueva victoria de Azcona entre los GTi. El navarro se aprovechó de un trompo de Diego (previamente Azcona había perdido la primera posición por un pinchazo) y la consecuente pérdida de tiempo. Entre los «Rallye», el veterano Alfonso Loza se apunta su primer éxito en esta temporada, mientras que el habitual dominador, Fabián Lizeviche, perdía mucho tiempo al romper el escape en los primeros compases de la carrera.

## CLASIFICACIONES

1.º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), en 3 h., 03 m., 42 s. 2.º Puras-Aguado (Ford Sierra Cosworth), a 3'51". 3.º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi), a 12'52". 4.º Cima-Gil (Renault 5 GT, 1.º grupo N), a 15'13". 5.º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth, Gr. N), a 16'34". 6.º Climent-García (Opel Kadett GSi 16 v, Gr. N), a 21'09". 7.º Azcona-Aldaz (Peugeot 205 GTi, Gr. N), a 21'56". 8.º Otero-Giménez (Renault 5 GT, Gr. N), a 28'44". 9.º Diego-Iciar (Peugeot 205 GTi, Gr. N), a 28'51". 10.º Otamendi-Colado (Ford Sierra Cosworth, Gr. N), a 31'38".

## ABANDONOS MAS SIGNIFICATIVOS

Foncueva (Renault 5 GT, en tramo 1). Del Aguila (Citroën AX, transmisión en tramo 4). Capdevilla (Lancia Delta Integrale, distribución en tramo 5). Bardolet (Ford Sierra, encendido en tramo 11). Sarasola (Renault 5 GT, caja de cambios en tramo 13). Beny Fernández (Opel Kadett, frenos en tramo 16). Brizuela (Ford Sierra, accidente en tramo 17).

## CAMPEONATO DE ESPAÑA

1.º Pep Bassas (1.000 puntos). 2.º Jesús Puras (750). 3.º Borja Moratal (602). 4.º Josep M. Bardolet (448). 5.º Fabián Lizeviche (408). 6.º Javier Azcona (378). 7.º Luis Climent (336). 8.º Beny Fernández (330). 9.º Pedro J. Diego (276). 10.º José M. Ponce (258).

## POSICIONES EN LOS TRAMOS

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
Bassas	20	11	8	1	—	—
Puras	20	8	9	2	—	—
Moratal	20	—	2	9	7	1
Cima	20	—	—	2	4	1
Alonso	20	—	—	—	—	3
Piñón	20	—	—	—	—	2
Climent	20	—	—	—	—	1
Capdevilla	4	1	1	2	—	—
Beny	14	—	—	2	7	2
Brizuela	15	—	—	1	—	2
Bardolet	8	—	—	—	1	4

Pep Bassas no sólo ha sido el ganador del Villa de Llanes, sino que ha demostrado estar a un nivel notablemente superior al de su temporada anterior. Muy preparado psicológicamente, ha superado los problemas que le acosaban en la temporada 88. Pep, resuelto el «síndrome Sainz», puede afrontar ya sin complejos cualquier programa internacional, que esperamos se ponga a su alcance en los próximos meses.

La escudería italiana Tam-Auto no está en condiciones de ofrecer sus servicios a nadie. Tampoco a Fernando Capdevilla. La preparación del Integrale es lastimosa. Por si fuera poco, dos de sus mecánicos fueron sorprendidos hurgando en el coche «muleto» de Bardolet, intentando «tomar prestada» una pieza para sustituir en el otro coche. Sólo la llegada de una persona del RACE impidió lo que a todas luces parecía una fechoría.



Alain Prost ha demostrado, una vez más, su valía. La avería de Senna dio alas al piloto francés, que consiguió la victoria al volante del coche de reserva del brasileño. Los americanos han apreciado el espectáculo de Phoenix y los esfuerzos de Patrese con el Williams-Renault.

## GRAN PREMIO DE U.S.A

# PROST MAS ARDIENTE QUE EL SOL

Enviado especial:  
Gigi Corbetta

**D**ESPUES de lo que se ha visto en este Gran Premio, no caben dudas de que los demás pilotos tienen la opción de ganar sólo cuando Ayrton Senna le ocurre algo. En esta ocasión, el «profesor» ha sido el ganador; sin embargo, su victoria no se puede considerar del todo merecida por el simple hecho de que fue consecuencia del abandono de Senna.

Como de costumbre, la superioridad de los McLaren dominó todas las facetas

de este primer Gran Premio disputado sobre las calles de la ciudad de Phoenix. Desde un principio, la elevada temperatura y la mala calidad del asfalto plantearon problemas más que serios a todos los equipos, que intentaron con todos los medios a su alcance poner remedio al brutal desgaste de los frenos, a la refrigeración de los motores y buscar también la mejor regulación de las suspensiones para adaptarse a las bacheadas calles de Phoenix. A todo esto se sumaba la precaria condición de los pilotos en el habitáculo, donde la temperatura superaba los cincuenta grados centígrados. Concreta-

mente en el momento de la salida se registraron cuarenta y ocho grados de temperatura ambiente y cincuenta y nueve sobre el asfalto.

Senna logró la «pole-position» con el tiempo de 1:30.108, casi un segundo y medio más rápido que su compañero Prost, y al respecto dijo: «En esta pista hay que rodar con cuidado —y añadió— podía haber rebajado mi tiempo a: menos de 1:30:300, pero no quise arriesgar».

Frente a la soberbia de estas palabras, se escuchó también una insensatez dicha por Nigel Mansell después de ver los resultados de los McLaren:

«Nosotros somos inferiores a McLaren en clasificación, pero, en carrera, estaremos a su mismo nivel.» En realidad, en el seno de Ferrari se acusa siempre, y sólo, al motor y al cambio semiautomático de ser los causantes de todos los males.

Por primera vez desde su entrada en la escudería inglesa, Prost rompió un chasis al chocar contra un muro de protección durante los entrenamientos cronometrados. De nada valió la colaboración de la Hércules y de la McDonald para intentar repararlo para la carrera. Prost tomó la salida con el muletto de Senna, puesto a punto durante





El americano Eddie Cheever dio una buena alegría a sus compatriotas. La actuación del Arrows fue mucho más positiva de lo esperado.



Johnny Herbert, el piloto revelación de la temporada, volvió a estar delante. Pese a sus piernas renqueantes fue capaz de luchar durante todo el Gran Premio.

## PHOENIX EN BREVE

- **Bernie Ecclestone** convocó una rueda de prensa en la que hizo público el propósito de modificar el actual reglamento con el fin de limitar la superioridad de «cierto equipo». En un principio, Ecclestone propuso penalizar con una parada de varios segundos en los boxes al piloto ganador del Gran Premio anterior. Si éste es vencedor de dos o más carreras seguidas, la parada en boxes se prolongaría con la suma de los segundos de penalización correspondientes a cada victoria. Como es de suponer, si esta medida se pone en práctica, será después de que McLaren se adjudique el Campeonato del Mundo.
- El estado de salud de **Gerhard Berger** no es del todo satisfactorio. En la primera sesión de entrenamientos libres, el piloto austriaco se vio afectado por un mareo, seguido de un amago de desmayo. Después de que el doctor Musatti de la Ferrari le atendiera, se planteó la duda si dejarle participar en el Gran Premio, o bien obligarle a un total descanso.
- Al contrario de lo que se dijo en un principio, la FOCA ha contraído con los organizadores de la ciudad de Phoenix el compromiso de celebrar allí el Gran Premio durante diez años, en lugar de los cinco que se dijo en un principio. Al parecer, para las

próximas ediciones será preciso restaurar e igualar el asfalto de las calles sobre las cuales tendrán lugar las carreras.

- Los nuevos monoplazas de la escudería **Minardi** se han visto seriamente afectados por el aplastante calor de Phoenix. El problema fue tan serio que los técnicos se vieron obligados a tomar la decisión de hacer rodar los coches con el motor destapado, y colocar hielo seco en los pontones durante la sesión de clasificación, para poder aminorar la temperatura del motor.

- «Ahora estoy tranquilo», dijo **Ayrton Senna** al bajarse del coche después de haber logrado la trigésimo cuarta «pole-position» de su carrera. Con esta marca, el actual Campeón del Mundo logró superar el récord de **Jim Clark** que ya había igualado, y a la vez ha superado su propio récord con ocho «pole-position» seguidas.

- El magnate japonés **Akira Akagi**, actual patrón de la **March-Leyton-House** ha precisado que a partir de ahora la escudería pasará a llamarse simplemente **Leyton-House**, debido a que los anteriores propietarios de la March no han querido vender el nombre de la escudería, que seguirán utilizando en sus actividades en la fórmula CART e Indy.

el «warm-up» y con los reglajes que tenían de su coche. En la salida Prost llegó primero al final de la recta, lugar en el que Senna se puso en cabeza al arriesgar al máximo. Desde ese momento, el brasileño interpuso una distancia de cinco segundos que mantuvo constante.

Al cumplirse la tercera vuelta, Alessandro Nannini dio un trompo a final de la recta principal, que afortunadamente le permitió volver a arrancar. Sin embargo, su estado de salud seguía acusando secuelas del accidente que tuvo durante el «warm-up».

Como de costumbre, Mansell se lanzó a la caza de los McLaren con el valor y la voluntad que le distinguen. A pesar de eso, la diferencia fue aumentando respecto a Senna a un promedio de un segundo por vuelta, con el agravante de verse acosado por Stefano Modena que ponía de manifiesto su talento y la calidad del Brabham BT58. El otro Brabham, con Martin Brundle a los mandos, rodaba en quinta posición entre Alex Caffi y Gerhard Berger. La lucha entre los Brabham, el Dallara y los dos Ferrari se prolongó durante bastantes vueltas, hasta que el rendimiento de los frenos en el coche de Modena empezó a bajar; problema que también afectó a Brundle y que obligó a los dos Brabham a abandonar.

Cuando todo parecía estar decidido en favor de Senna apareció un problema eléctrico que le impedía alcanzar el máximo régimen de revoluciones del motor. Paró en los boxes, donde le cambiaron la centralita, operación poco afortunada que le obligó a una segunda parada para sustituir las bujías. El problema no tenía solución y Senna tuvo que ver desde los boxes cómo Prost rodaba hacia la victoria.

Para no variar, la predicción de Mansell no se hizo realidad. Poco después de la mitad de la carrera, su Ferrari se quedó sin corriente por el mal funcionamiento del alternador y de la batería. Entró en boxes para cambiar la batería, salió a la pista y volvió a entrar definitivamente. A su compañero Berger le pasó algo parecido a catorce vueltas del final.

Una vez más, Andrea de Cesaris quiso hacer alarde de su talento; en un primer tiempo hizo una maniobra descabellada —tipo la de Mónaco— que le costó la carrera a Derek Warwick, y poco más tarde, al encontrarse con Caffi, su compañero de equipo, repitió la misma hazaña que puso fin a la excelente actuación que Caffi había desarrollado hasta ese momento. En esta ocasión, a Michele Alboreto se le desvaneció la posibilidad de estar delante de un Ferrari. Durante los primeros compases de la carrera rodó en la octava posición y se apreciaba que su estrategia era la del conservadurismo, para esperar a que los demás fueran «cayendo». Su ilusión terminó cuando



al llegar a la vuelta veinte, el cambio de su Tyrrell 018 se quedó bloqueado en la segunda velocidad. A pesar de no tener una buena estabilidad y de acusar un fuerte sobreviraje, los Williams-Renault FW12C llegaron a la meta, y Ricardo Patrese se subió al podio. Salió en la décimo cuarta posición y desde el principio optó por atacar sin descanso, pero sin enloquecerse. Las bajas de los Ferrari, los Brabham, Caffi y otros, le permitieron llegar a la segunda posición a veinte vueltas del final.

**Christian Danner**, a los mandos de su Rial, y **Andrea de Cesaris**, tan alocado como siempre al volante del Dallara-BMS, consiguieron acabar en los puntos, toda una proeza en la peligrosa pista americana.



Las estrecheces de Luis Pérez Sala enturbian su conducción, está a la espera de un chasis nuevo, algo más amplio.

## EL CALOR DERRITIO AL MINARDI

La elevada temperatura del circuito de Phoenix fue el problema más grave que condicionó el rendimiento de los nuevos Minardi M189. Por una parte, Luis Pérez Sala se vio afectado por su posición en el habitáculo. Cada vez que frenaba chocaba contra el chasis con la rodilla derecha, causándole un dolor muy agudo. Además, la temperatura del motor pasaba los límites admitidos, con lo que las prestaciones bajaban. A pesar de eso, Luis logró clasificarse en la vigésima posición en la parrilla de salida. Para la carrera, los técnicos pusieron hielo seco en los pontones para mejorar la refrigeración de los radiadores. Sin embargo, al no estar bien sujeto, se fue saliendo por la parte delantera en las primeras frenadas.

Luis rodó en las últimas posiciones por un problema de frenos y, por último, la temperatura del motor subió tanto que se convirtió en una olla a presión, arrebándole la posibilidad de llegar al final.



## TEAM REPSOL-NISSAN SIEMPRE EN CABEZA.

Después de jornadas de aventura y riesgo. De esfuerzo y fe en la victoria.

El triunfador del RAID QUINTO CENTENARIO (Huelva), ha sido el Patrol del TEAM REPSOL-NISSAN con PRIETO-JUNCOSA a la cabeza.





Las bellezas de Phoenix no quisieron perderse ni un lance de la carrera, lo mismo que los ochenta mil espectadores desplazados a la nueva pista urbana.

El regalo llegó también para Cheever que, al «rebufo» de Patrese cruzó la meta en tercer lugar.

El desastre y la desilusión encontraron el terreno abonado en la escudería Lotus. Después de mil experimentos, Nelson Piquet logró situarse en la vigésimo segunda posición de la parrilla de salida, por detrás de Mauricio Gugelmin, Stefan Johansson y Luis Pérez Sala. Durante la carrera estuvo midiéndose con Pier Luigi Martini que a los mandos del nuevo Minardi M189 le lo-

### PARRILLA DE SALIDA

1. A. Senna (McLaren Honda) 1 30 108	2. A. Prost (McLaren Honda) 1 31 517
19. A. Nannini (Benetton Ford) 1 31 799	27. N. Mansell (Ferrari) 1 31 927
7. M. Brundle (Brabham Judd) 1 31 960	21. A. Caffi (BMS Dallara Ford) 1 32 160
8. S. Modena (Brabham Judd) 1 32 286	28. G. Berger (Ferrari) 1 32 364
4. M. Alboreto (Tyrrell Ford) 1 32 491	9. D. Warwick (Arrows Ford) 1 32 492
16. I. Capelli (March Judd) 1 32 493	30. P. Alliot (Lola Lamborghini) 1 32 562
22. A. de Cesaris (BMS Dallara Ford) 1 32 649	6. R. Patrese (Williams Renault) 1 32 795
23. P. Martin (Minardi Ford) 1 33 051	5. T. Boutsen (Williams Renault) 1 33 044
10. E. Cheever (Arrows Ford) 1 33 214	15. M. Gugelmin (March Judd) 1 33 324
16. S. Johansson (Onyx Ford) 1 33 370	24. L. Sala (Minardi Ford) 1 33 724
3. J. Palmer (Tyrrell Ford) 1 33 741	11. N. Piquet (Lotus Judd) 1 33 745
12. S. Nakajima (Lotus Judd) 1 33 782	40. G. Tarquini (AGS Ford) 1 33 790
20. J. Herbert (Benetton Ford) 1 33 806	38. C. Danner (Rial Ford) 1 33 848

**NO PRECLASIFICADOS:** P. Ghinzani (Osella Ford). P.H. Raphanel (Coloni Ford). G. Foytek (Eurobrun Judd). N. Larini (Osella Ford). J. Winkelhock (AGS Ford). V. Weidler (Rial Ford). B. Schneider (Zakspeed Yamaha). A. Suzuki (Zakspeed Yamaha). B. Gachot (Onyx Ford).

**NO CLASIFICADOS:** O. Grouillard (Ligier Ford). R. Moreno (Coloni Ford). R. Arnoux (Ligier Ford). Y. Dalmas (Lola Lamborghini).

### CLASIFICACION FINAL

1.º A. Prost (McLaren), 2h.01'33"133. 2.º R. Patrese (Williams), a 39.696. 3.º E. Cheever (Arrows), a 43.210. 4.º C. Danner (Rial), a 1 v. 5.º J. Herbert (Benetton), a 1 v. 6.º T. Boutsen (Williams), a 1 v. 7.º G. Tarquini (AGS), a 2 v. A. Senna (McLaren) dio la vuelta más rápida en 1'33"969, a un promedio de 144,660 km/h.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alain Prost, 29 puntos. 2.º Ayrton Senna, 27. 3.º Riccardo Patrese, 12. 4.º Nigel Mansell, 9. 5.º Alessandro Nannini, 8. 6.º Michele Alboreto, 6. 7.º Johnny Herbert, 5. 8.º Mauricio Gugelmin, Eddie Cheever, Stefano Modena, Thierry Boutsen, 4. 9.º Derek Warwick, 4. 10.º Christian Danner, Alex Caffi, 3. 11.º Gabriele Tarquini, Martin Brundle, Jonathan Palmer, 1.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren, 56 puntos. 2. Williams, 16. 3. Benetton, 13. 4. Ferrari, 9. 5. Arrows, 8. 6. Tyrrell, 7. 7. Brabham, 5. 8. March, 4. 9. Rial, BMS Dallara, 3. 10. AGS, 1.

gró adelantar y aguantar la posición hasta que el motor Cosworth DFR se paró por exceso de temperatura. Poco más tarde, Piquet terminó rompiendo la suspensión trasera.

El aplastante calor del desierto de Arizona ha causado la «debacle» más grande de estas últimas temporadas. Hasta la fecha, en ningún Gran Premio habían abandonado diecisiete coches sobre veintiséis, entre los cuales, están los primeros pilotos de todas las escuderías. Las lubricaciones mentales sobre la situación Senna-Prost dan lugar a pensar que la avería del brasileño puede ser el principio de un período como el del pasado año, con el fin de que no se decida el campeonato antes de mitad de temporada.



# ESTOY PREOCUPADO POR MI FUTURO

**N**O duermo bien, tengo poco apetito y no puedo jugar bien al golf. No es nada extraño para ser un Campeón, pero tengo que confesarlo: estoy preocupado por el futuro. No tanto por los próximos grandes premios sino por el futuro de mi carrera como profesional. Como ustedes saben, a lo largo de la temporada comienzan las operaciones subterráneas para la próxima y la

ra tanda de entrenamientos oficiales por varias razones, la primera de ellas porque había hecho cambiar la sensibilidad de la amortiguación para reducir las diferencias de comportamiento entre los virajes cerrados y las grandes curvas pero resultó ser un error. Por otro lado, el motor estaba dando problemas y además la elección de neumáticos no fue la adecuada...

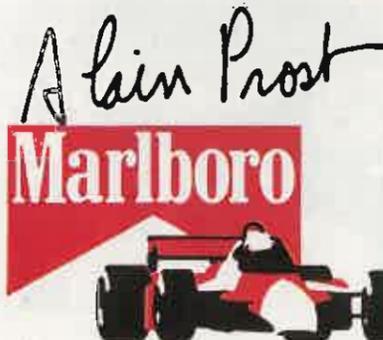
Esa noche Marlboro había organiza-

**C**OMO era de esperar, se me han hecho una gran cantidad de preguntas sobre este tema a las que por el momento no he contestado, pero no hay que ser brujo para deducir, como ya lo han hecho los que me conocen, las posibilidades que yo mismo entreveo: evidentemente está McLaren, pero no hay que descartar Ferrari, Williams con el motor Renault, así como Peugeot. De todos modos también existe la posibilidad de suspender todo parcial o definitivamente. Lo que ahora necesito es tiempo para decidir una línea definitiva de actuación de cara a mi futuro.

Volvamos ahora a la segunda jornada de entrenamientos del G.P. de México. En base a los ajustes que había introducido el viernes y que luego tuve que abandonar, encontré un buen camino y el coche recuperó su eficacia.

**Y**A el domingo comencé a probar el monoplace con unos neumáticos tipo C y resultó muy estable, pero para una mayor seguridad hice montar 3 tipo C y un B, más duro, en la delantera izquierda, que es la que más sufre en esta carrera. Pero el problema de los neumáticos no fue la única causa de mi derrota. También el motor tuvo mucho que ver. El mío era totalmente distinto al de mi rival en términos de potencia. Muchos observadores se han dado cuenta de que al salir de una curva, en este circuito, su coche aceleraba más que el otro. Era imposible seguir al brasileño ya que con los ajustes aerodinámicos equivalentes mi coche era cinco kilómetros por hora más lento que el suyo. A la llegada, los periodistas me preguntaron que si me sentía dolido, y yo les respondí con un «sí» rotundo.

Como he comentado antes, me encuentro en un momento crucial de mi carrera y un problema semejante no dejará de afectar sobre mi decisión... si no se resuelve en un corto plazo.



En México los periodistas me preguntaron si estaba dolido y yo respondí con un sí rotundo.

variedad de posibilidades que se me ofrecen son tan amplias que no sé en qué dirección orientarme.

Después de los entrenamientos privados realizados en el circuito de Paul Ricard y tras unas horas de vacaciones en St. Tropez en compañía de Ron Dennis tomé el avión para México. Nada nuevo bajo el sol mejicano, polvo y contaminación que son elementos característicos e inseparables de este circuito y que nos estaban esperando allí.

Al no disponer del coche de entrenamientos decidí seguir el procedimiento normal empezando con una definición global de los ajustes con el tanque vacío, pruebas con el depósito lleno y entrenamiento para los cronometrados. Al cabo de una hora y media de entrenamientos era mucho el trabajo que quedaba por hacer, ya que el coche era muy inestable y el motor, asmático, algo debido probablemente a unos reglajes inadecuados en función de la altura en México.

Las cosas no mejoraron en la prime-

do una rueda de prensa en la que estábamos presentes Senna, Mansell y yo junto al gran Juan Manuel Fangio para expresar nuestras opiniones. Tomé nota de algunos comentarios de Fangio sobre la dificultad de convertirse en Campeón del Mundo por primera vez y sobre la dificultad de mantenerse como Campeón y la de retirarse cuando uno está en la cumbre de su carrera. Y tras un comentario del piloto argentino sobre las diez temporadas que él se mantuvo en las carreras de F-1 y las otras diez de Jackie Stewart, todos los periodistas no pudieron evitar reflexiones sobre que ésta es mi décima temporada. Por ello, y sólo unos minutos más tarde, yo hacía unas declaraciones en las que comentaba que en dos semanas iba a anunciar la decisión que estaba por tomar respecto de la orientación futura de mi carrera. Pero es un plazo muy corto para una decisión tan importante y voy a esperar a que termine el G.P. de Canadá, cuando se vuelva al ciclo europeo de la F-1.

PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC



TECHO SOLAR PRACTICABLE

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

► SOLICITE INFORMACION

► EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

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

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA  
INFORME TECNICO IGIADA 880105  
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPIT 88 030  
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPIT 88 031  
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R-09-5001 NORMA 43 y 21 CEE

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

# GRAN PREMIO DE AUSTRIA IMPARABLE SITO

Enviado especial

J. L. Aznar

**C**ON su tercera victoria consecutiva y cuarta en lo que va de Campeonato (se llevan disputadas siete carreras), Sito Pons se reafirma todavía más en su posición de líder indiscutible de la categoría del cuarto de litro. Por el contrario, el mal de ojo implacable que persigue a Jorge Martínez «Aspar» desde principios de año ha asestado esta vez un nuevo golpe al piloto de Aleira: clavícula y dedos de la mano derecha, con lo que éste ya prácticamente debe despedirse de la temporada. Balance también negativo para Garriga, traicionado por su motor, mientras que Cardús, Miralles y Crivillé ascienden en la tabla del Mundial merced a excelentes carreras en el peligroso circuito de Salzburgring.

Ausentes las motos de ochenta centímetros cúbicos, eran las del octavo de litro las que abrían la matinal. Una jornada que había amanecido lluviosa y sin atisbos de mejoría. La noticia se produjo, sin embargo, antes de darse la salida: en los diez-quince minutos de pruebas libres, el «warm-up» de la mañana. Llovía intensamente; la pista estaba empapada. «Aspar», que el día anterior había logrado el mejor tiempo, estaba decidido a ganar y rodaba a por todas, como si de la carrera se tratase: cuatro segundos más veloz que sus contrincantes. Lo inevitable sucedía: «Aspar» se salía en la chicane situada tras la meta. Moto y piloto chocaban duramente contra las protecciones. La Derbi quedaba destrozada y el piloto herido; trasladado al hospital de Salzburgring, se le apreció rotura de la clavícula izquierda y de los dedos pulgar y anular de la mano derecha, lesiones que lógicamente le van a apartar de tres a cuatro semanas de los circuitos; y de las que ya ha sido operado en Barcelona por el doctor Vilarrubia.

«Aspar» es un hombre poco dado a los errores, pero, evidentemente, la mala suerte que este año le persigue ha puesto sus nervios a flor de piel.

«Sito» ganó de nuevo y se afianza en la primera posición del Campeonato. Sus posibilidades de cara al título son cada día mayores.

Carlos Cardús está realizando la mejor temporada de su vida deportiva. Tiffi acabó sexto con lo cual ha sumado diez puntos y se ha colocado tercero en la clasificación provisional.

El pasado y el futuro. «Aspar» no abandona la racha de mala suerte y Gresini parece recuperar la moral perdida. Por su parte, Crivillé está en un momento óptimo y puede llegar a ser el campeón más joven de la historia.

Kevin Schwantz no permitió que nadie se le acercase, garantizando con autoridad: el piloto texano reúne todo lo necesario para llegar a ser campeón del mundo, aunque tendrá que esperar a la temporada que viene.

Después de un inicio de temporada totalmente gris, Miralles se encuentra ya perfectamente acoplado a la Derbi. El valenciano cuenta con posibilidades matemáticas de alcanzar el título.

anente  
ntrieb

Golf syncro



MICHELIN

VAL

VAL

Así las cosas, la salida se daba sin el campeón del mundo en la parrilla. La pista estaba mojada, pero había cesado de llover, con lo que la elección de neumáticos era crucial. Gianola salió con gomas de agua; Miralles, con uno de mojado delante y uno mixto detrás, y Crivillé, con dos mixtos. Gianola es el más presto en la arrancada, pero la chicane le es fatal: abre gas antes de tiempo y rueda por los suelos. Víctimas de la misma porción de pista, al parecer más resbaladiza que el resto, caían Torrontegui y Taru Rinne. En cabeza era el decidido Spaan quien se apoderaba del liderato, mientras que Miralles era segundo y Crivillé, con sus neumáticos mixtos en una pista aún empapada, era decimooctavo. No tendría emoción la lucha por la cabeza: Spaan, con neumáticos de mojado, podía escapar con cierta tranquilidad del piloto de Derbi, mientras que éste se despegaba a su vez de sus perseguidores: Catalano, Raudies, Prein, Casanova, etc... Sin embargo, a medida que transcurrían las vueltas, los pilotos iban dejando un fino carril cada vez más seco. Por él se abría paso, raudo y seguro, un decidido Crivillé, que una vez la pista comenzaba a secarse parecía volar. Los rivales sucumbían uno tras otro y lograba, a tres vueltas del final, colocarse tercero. Así pues, eran dos los es-

pañoles que se encaramaban al pódium, acompañando a un feliz Spaan que acababa de conseguir su primera victoria. Para Miralles la carrera no tuvo historia: «He asegurado, tenía órdenes de acabar y no arriesgar. Con los neumáticos que llevaba la moto en ciertos sitios se movía mucho y he tenido que ir con cuidado. Con este resultado puedo comenzar a pensar en el Campeonato.» En efecto, el de Alberique se encuentra tercero a diecinueve puntos de Gianola y a trece de Crivillé, que



Las caídas se sucedieron en Salzburgring. La causa hay que buscarla en el agua que se había acumulado en la pista.

manifestaba: «No he podido atacar hasta que la pista se ha secado. La pena es que la carrera no haya durado más vueltas.»

Cuando los pilotos de doscientos cincuenta salían a la pista, ésta ya estaba prácticamente seca, pero aún persistían algunas humedades en ciertos lugares, lo que hizo que en los primeros giros tuviesen que ir con ciertas precauciones. Pronto se formaron dos grupos. El primero formado por Cornu, Cadalora, Wimmer, Sito Pons, De Radigues y Bradl mientras que en el otro Cardús, Roth, Ruggia, Reggiani y Shimizu luchaban arduamente entre sí. Antes de dar comienzo la carrera, Sito había manifestado su temor a rodar tras Wimmer cuya Aprilia, si bien era rapidísima, mostraba cierta propensión a clavarse. Pese a ello, era el germano quien mandaba las operaciones, seguido de Cornu y Sito, que estudiaba a sus rivales. Este esperó diez vueltas antes de asestar su ataque. Un ataque al que sus rivales no pudieron responder, ya que el piloto de Campsa estaba rodando muy fuerte: en el giro vigésimo tercero marcaba la vuelta más rápida y sacaba una ligera ventaja que mantendría hasta la meta: «He ido con atención en las primeras vueltas y luego he aprovechado el rebufo de Cornu. Una vez que lo he pasado, he apurado mucho en las partes viradas para escaparme», decía satisfecho el vencedor, que, sin embargo, no quiere todavía hablar del Campeonato. Para él las victorias se suceden, pero no las tácticas, prueba del excelente momento que atraviesa y que en Austria ha ratificado con victoria, vuelta rápida y «Pole-position». Por su

parte Cardús luchaba también como un jabato en el segundo grupo, y si en varias ocasiones perdía el liderato, lo recuperaba en la vuelta final, con lo que obtenía una trabajada sexta plaza que le aupó a la tercera posición del Campeonato: «Mis neumáticos han tardado algo más en coger temperatura y luego he tenido algún problema de atrás, pero estoy contento.»

En la otra cara de la moneda se encuentra Garriga, el cual en un circuito poco favorable a las Yamaha se encontraba luchando en el pelotón, y para colmo de males, su motor se rompía en la décima vuelta.

No tuvo historia la carrera de 500 centímetros cúbicos. En ella se escapaba desde la salida el piloto de Suzuki, Kevin Schwantz. Sólo unos giros Lawson mantuvo un cierto contacto con él mientras luchaba con Rainey por la segunda plaza, pero pronto el piloto de Roberts decidía escapar al campeón del mundo, con lo que la lucha por las tres plazas del pódium no tendría ninguna historia. Era la cuarta la que estaba al rojo vivo y así Sarron, Chili, Magee y Haslam iban intercambiando constantemente posiciones hasta entrar en el orden citado. En el Campeonato, Rainey mantiene el liderazgo con once puntos de ventaja sobre Lawson, mientras que más descolgados están Sarron, Chili, Scwantz y Magee. ■

## SALZBURGRING DESDE EL BOX

- La pista de Salzburgring ha sido mejorada en ciertos puntos: reasfaltado, ampliación de las escapatorias y vías para ambulancias en algunos puntos. Según Sito Pons, que había inspeccionado el circuito, los organizadores han hecho sólo un setenta por ciento de los trabajos requeridos.
- Parece que las cosas van mal entre Agostini y Freddie Spencer. El italiano habría dado un ultimátum a su piloto por la falta de resultados. Incluso el americano podría dejar el equipo antes del fin de temporada.
- La endémica falta de resultados de las Yamaha hace que Cadalora pudiese heredar la moto de Spencer y Ruggia ha dicho que con una Honda ya habría ganado un Gran Premio.
- Crivillé tuvo dos salidas de pista en los entrenamientos, pero lo peor fue que el jueves chocó en el paddock con uno de los mecánicos de Herri Torrontegui. La reparación de la JJ-Cobas ha ascendido a trescientas mil pesetas y la Scoopy del mecánico quedó destruida.
- Los planes de Sito y Garriga para ascender a 500 siguen en pie. El piloto de Campsa mantiene su opción Honda, aunque los japoneses quisieran que siguiese en el cuarto de litro.

## CLASIFICACIONES

125 c.c. 1.º Hans Spaan (Holanda), Honda, 37 minutos, 10 segundos, 29 centésimas. 2.º Julián Miralles (España), Derbi, a 26". 3.º Alex Crivillé (España), J.J. Cobas, a 36". 4.º Bruno Casanova (Italia), Aprilia, a 42". 5.º Fausto Gresini (Italia), Aprilia, a 42".  
250 c.c. 1.º Alfonso «Sito» Pons (España), Honda, 34 minutos, 29 segundos. 2.º Jacques Cornu (Suiza), Honda, a 2". 3.º Martin Wimmer (Alemania), Aprilia-Rotax, a 2" 26 centésimas. 4.º Helmut Bradl (Alemania), Honda, a 3". 5.º Didier de Radigues (Bélgica), Aprilia, a 9". 6.º Carlos Cardús (España), Honda, a 16".  
500 c.c. 1.º Kevin Schwantz (EE.UU.), Suzuki, 38 minutos, 39 segundos, 5 centésimas. 2.º Eddie Lawson (EE.UU.), Honda, a 2". 13 centésimas. 3.º Wayne Rainey (EE.UU.), Yamaha, a 19". 4.º Christian Sarron (Francia), Yamaha, a 37". 5.º Kevin Magee (Australia), Yamaha, a 38".

## ASI VA EL MUNDIAL

125 c.c. 1.º Ezio Gianola, 81 puntos. 2.º Alex Crivillé, 75 puntos. 3.º Julián Miralles, 62 puntos. 4.º Hans Spaan, 58 puntos. 5.º Koji Unemoto, 46 puntos.  
250 c.c. 1.º Alfonso «Sito» Pons, 127 puntos. 2.º Jean Philippe Ruggia, 86 puntos. 3.º Carlos Cardús, 72 puntos. 4.º Luca Cadalora, 70 puntos. 5.º Jacques Cornu, 70 puntos.  
500 c.c. 1.º Wayne Rainey, 106 puntos. 2.º Eddie Lawson, 95 puntos. 3.º Christian Sarron, 71 puntos. 4.º Pier Francesco Chili, 62 puntos. 5.º Kevin Schwantz, 57 puntos. Kevin Magee, 57 puntos.

## FORMULA 3000 EN JEREZ

# GANADOR PENDIENTE



Enviado especial  
Manuel Madrid

**E**RIC Bernard, piloto del DAMS, ganó con insultante superioridad al volante de un Lola la carrera de F-3000 disputada en el circuito de Jerez. El dominio del piloto francés fue absoluto durante todo el fin de semana, se impuso primero en las dos mangas de entrenamientos, para más tarde, el domingo por la mañana, ser de nuevo el más rápido sobre el trazado jerezano en el «warm up».

La victoria de Bernard y el segundo puesto de su compañero penden de un hilo, sobre ellos hay una reclamación, por estimar que el suelo de los dos Lola del equipo DAMS no es reglamentario; en caso de que prosperase, el vencedor en Jerez sería Marco Apicella.

En la carrera, nada más ponerse el semáforo en verde, arrancó como una exhalación para en las primeras vueltas

Eric Comas redondeó el triunfo del equipo DAMS, llevando el Lola a segunda posición, aunque victoria y segundo puesto dependen de una reclamación.



Marco Apicella finalizó en tercera posición. En caso de prosperar la reclamación que pesa sobre los coches del equipo DAMS, podría ser primero.



disponer ya de una cómoda ventaja sobre su más inmediato perseguidor, Eddie Irvine que, con un Reynard en una buena salida, consiguió desde la tercera posición de la parrilla situarse segundo. Bernard mientras tanto, en algo que sólo se está viendo en la Fórmula 1 en estas dos últimas temporadas y protagonizado por Senna, en las diez primeras vueltas tenía ya una ventaja de dieciséis segundos sobre Irvine. Por detrás, y muy lejos de la cabeza, se formó un grupo integrado por Donnelly, Comas y Apicella, que fueron los encargados de poner el único punto de interés a esta prueba. En su ánimo por alzarse con la tercera posición, el grupo se quedó reducido a sólo dos pilotos, una vez que Donnelly, en una salida de pista, veía cómo el neumático trasero derecho se le deslataba, teniendo que realizar prácticamente una vuelta al ralentí para entrar en boxes y cambiar las ruedas, lo que se tradujo en una elevada pérdida de tiempo, que le llevó a ocupar los últimos puestos de la prueba, y poco más tarde, en su intento por recuperar posiciones, una nueva salida lo

dejó fuera definitivamente. Por delante, Bernard cada vez tenía más lejos a sus perseguidores, mientras Irvine, que marchaba cómodamente segundo, veía cómo le traicionaba la mecánica de su Reynard.

Cuando parecía que la carrera estaba sentenciada, se produjo un incidente que hizo pensar que el final tendría más emoción. Fue cuando Bernard llegó hasta un grupo de cinco pilotos con vuelta perdida y, pensando en no tomar riesgos innecesarios, estuvo rodando detrás de ellos, mientras peligrosamente se acercaban sus rivales; consciente de ello se decidió a adelantar, cruzando victorioso la línea de meta, con una gran diferencia de tiempo sobre el segundo clasificado, incluso a pesar de tener problemas con la cuarta velocidad de su monopla. Hay que destacar la actuación del holandés Van de Poele, que en una magnífica progresión terminó cuarto, y Alesi, que con el frontal del Reynard tocado en un incidente con Naspeti en la primera vuelta y sin apenas dirección, cruzó la línea de meta en quinta posición. ■

### JEREZ EN BREVE

- En la carrera correspondiente al Campeonato Andaluz de Velocidad, el vencedor, con un amplio margen sobre sus rivales, fue Javier Galán con un Renault 11 Turbo.
- En Jerez también se disputaba una carrera de Clásicos Deportivos, en la que la mayoría de los inscritos participaban con modelos Renault Alpine. El vencedor fue uno de estos vehículos, el pilotado por Fernando Jiménez.
- Excelente actuación de Philippe Gache, que en su segunda carrera a los mandos de un F-3000 consiguió un magnífico octavo puesto.

### CLASIFICACION PROVISIONAL

1.º Bernard (Lola Mugen), 1h18'28"48. 2.º Comas (Lola Mugen), a 20". 3.º Apicella (Reynard Judd), a 22". 4.º Van de Poele (Lola Cosworth), a 42". 5.º Alesi (Reynard Mugen), a 45". 6.º Lehto (Reynard Mugen), a 52". 7.º Langes (Lola Cosworth), a 1'19". 8.º Gache (Reynard Cosworth), a 1'43". 9.º Goudchaux (Lola Cosworth), a 1 vuelta. 10.º Proulx (Lola Cosworth), a 1 vuelta.

### CAMPEONATO

1.º Alesi, 14 puntos. 2.º Danielsson, 13 puntos. 3.º Comas, 11 puntos. 4.º Apicella, 10 puntos. 5.º Bernard y Giovanardi, 9 puntos. 7.º Van de Poele, 8 puntos. 8.º Favre, Chiesa, 6 puntos. 10.º Blondell, 5 puntos.

## COPAS RENAULT

# EMOCION EN LAS GRADAS

La Copa Renault Iniciación y la GT Turbo sirvieron en Jerez como soporte de la F-3000. En la Renault Iniciación el vencedor fue Julio Diéguez, que protagonizó una magnífica actuación. Situado en la quinta posición de la parrilla de salida, gracias a una fulgurante arrancada, en la vuelta número dos, se situó en segunda posición, para en el cuarto giro, en un espectacular interior en la curva de final de recta, arrebatarle el primer puesto a Enrique de la Puente, que había sido el hombre más rápido en los entrenamientos. Una vez situado a la cabeza de la carrera, con un planteamiento muy inteligente y aprovechándose de la lucha que se desarrollaba tras él, no sólo no tuvo problema para mantener tan privilegiada posición, sino que al final cruzó la meta con una ligera ventaja sobre Enrique de la Puente, que finalmente fue segundo por delante de Ignacio Hervás, tercero. Dentro de los participantes de la Iniciación, hay quien se empeña en fastidiar a todos. En esta ocasión Rodrigo fue víctima de un sabotaje en su vehículo cuando estaba en el parque cerrado con el fin de buscar su descalificación, afortunadamente se dieron cuenta y detectaron la irregularidad.

En la Renault Turbo se impuso cómodamente Julián Vera, que ya había dado muestras de su superioridad desde la manga de entrenamientos cronometrados, donde fue el más rápido. El segundo clasificado, y manteniéndose el orden de los puestos de la parrilla de salida, fue Anselmo Llovera, siendo la tercera plaza del podio para Enrique Codony. El único interés de esta carrera estuvo en la lucha por escalar posiciones entre los hombres que ocupan los puestos de detrás de la clasificación.

### CLASIFICACIONES

R-5 Iniciación:  
1.º Diéguez, 24'07"68. 2.º De la Puente, a 2". 3.º Hervás, a 5". 4.º Rodrigo, a 6". 5.º Rodríguez, a 7".

R-5 Turbo  
1.º Vera, 22'26"39. 2.º Llovera, a 5". 3.º Codony, a 7". 4.º González, a 10". 5.º Moya, a 13".



Julián Vera se impuso con total autoridad en la carrera correspondiente a la Renault 5 Turbo.

Entre los Iniciación, Julio Diéguez fue el vencedor, arrebatándole la primera posición a De la Puente en un magnífico interior.

### RENAULT 21 TURBO CUP

## OBJETIVO EUROPEO

Renault aprovechó la cita en Jerez para presentar de forma oficial el equipo español que participa en la R-21 Turbo Cup, compuesto por dos coches, pilotados por Eduardo de Aysa y Tomás Saldaña. Los vehículos están evolucionados sobre la base del 21 Turbo de 2 litros, en el que con una mayor presión de soplado del turbo y una preparación específica del motor consiguen una potencia de 300 caballos. Esto, junto a un profundo trabajo en las suspensiones y en los frenos le convierten en un coche muy eficaz.

El campeonato consta de trece carreras, de las que se han disputado tres. Hasta el momento la suerte no ha acompañado al equipo español y, después de las pruebas celebradas, el primer piloto clasificado es Saldaña, en el puesto once, con cuatro puntos, siendo De Aysa decimocuarto, con tres.





## BALLESTA



A TODO GAS

### Boxes

**A**NTONIO Albacete no pudo acabar la prueba celebrada en Donington, correspondiente al Campeonato Británico de F-3000 al reventarse el de-



pósito de gasolina de su coche. El piloto español se vio obligado a abandonar cuando luchaba por la segunda plaza. Finalmente la carrera la ganó Ratzenberger.

**E**N Madrid las pocas pruebas automovilísti-

cas que se celebran son por iniciativa de pequeñas entidades. De esta forma, el Club Escudería Park Avenue organiza un Rally-sprint el día 18 de junio en el parque de Entrevías, junto a las cocheras de la EMT.

**E**L espectacular Campeonato de Europa de Rallycross sigue tan disputado como siempre; en la última carrera disputada en Suecia el vencedor ha sido Matti Alamäki con un Peugeot 205 T16 E2, que se impuso por un escaso

margen a Schie con un vehículo similar. El pódium lo completó Bolneset con un Ford Escort XR3 Turbo 4x4.

**E**L próximo día 12 de junio a las 9 de la noche TVE-2 ofrecerá un especial de 25 minutos dedicado al Raid Quinto Centenario.

**E**L equipo VM, definitivamente va a inscribir dos vehículos en las 24 Horas de Le Mans. El objetivo principal será, además de terminar la carrera, batir el récord que consiguieron el año pasado alcanzando en la recta de Hunandières una velocidad de 405 kilómetros por hora.

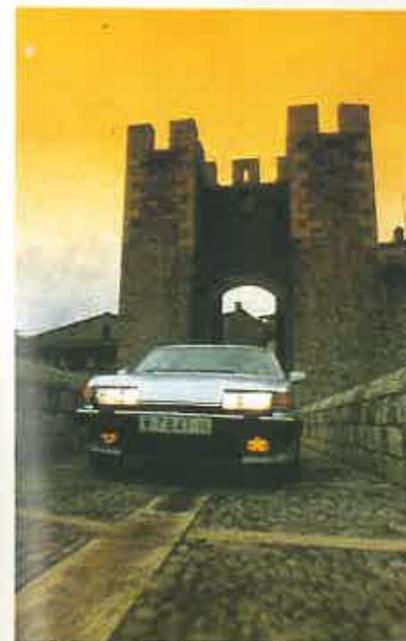
**F**INALMENTE Carlos Sainz no tomará parte en las 24 Horas de Le Mans. El piloto madrileño prefiere no participar si no tiene garantías de conseguir un buen resultado, por lo que va a esperar para debutar en Sport Pro-



totipos, a la carrera que se disputará en el Jarama el próximo 25 de junio, siempre y cuando pueda prepararla bien. El puesto que deja libre Sainz en el Porsche-Repsol, lo ocupará Andrés Vilarriño.



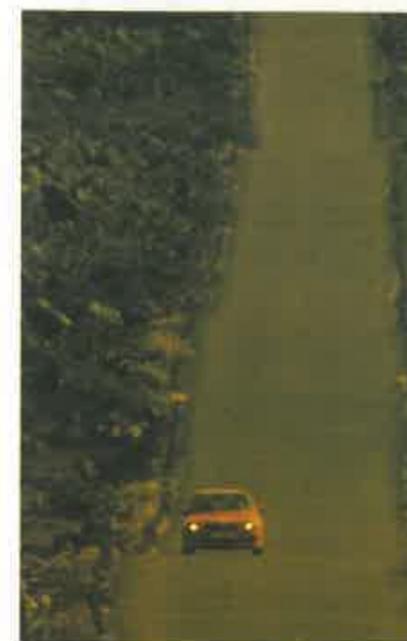
# ESTA CLARO DONDE ESTA LA DIFERENCIA.



Para los geniales.



Para marcar su tiempo.



Para llegar al fin del mundo.

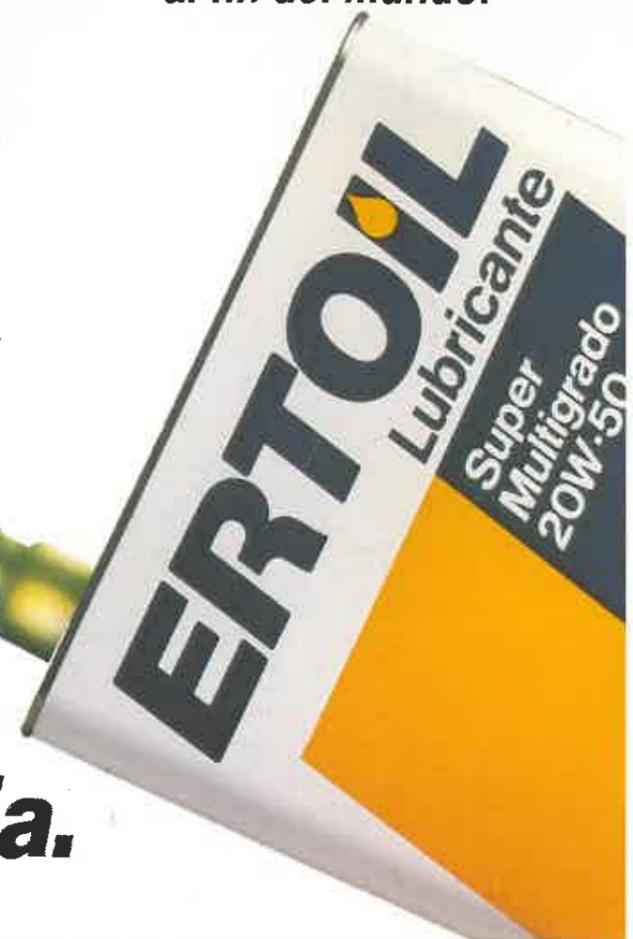
Hay distintas formas de ser geniales. De marcar su tiempo. De llegar al fin del mundo.

Y hay coches diferentes que lo consiguen. Pero sólo si llevan dentro la misma diferencia: **ERTOIL**.

El único aceite lubricante con proceso de acabado FULL FINISHING, para proteger cualquier motor en las condiciones más duras y difíciles. Ponga **ERTOIL** en su automóvil. Sentirá la diferencia. Está claro.

ELINTAS

## Ertoil: La clara diferencia.



# POTROS SALVAJES



— BOURBON  
— WHISKEY

# Motor 16

SEMANAL GRUPO

10 de junio de 1989 • Núm. 294 • 275 páginas



## ESPECIAL PORSCHE



959: EL FUERA DE SERIE MAS AVANZADO

- COMO COMPRAR UN MODELO DE SEGUNDA MANO
- PRUEBA DE TODA LA GAMA



EXCLUSIVA: AL VOLANTE DEL 911 SPEEDSTER



Y ESTE ADHESIVO DE REGALO



PRUEBA DEL 944 S2 CABRIO

