

A FONDO



VOLKSWAGEN CORRADO GT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO



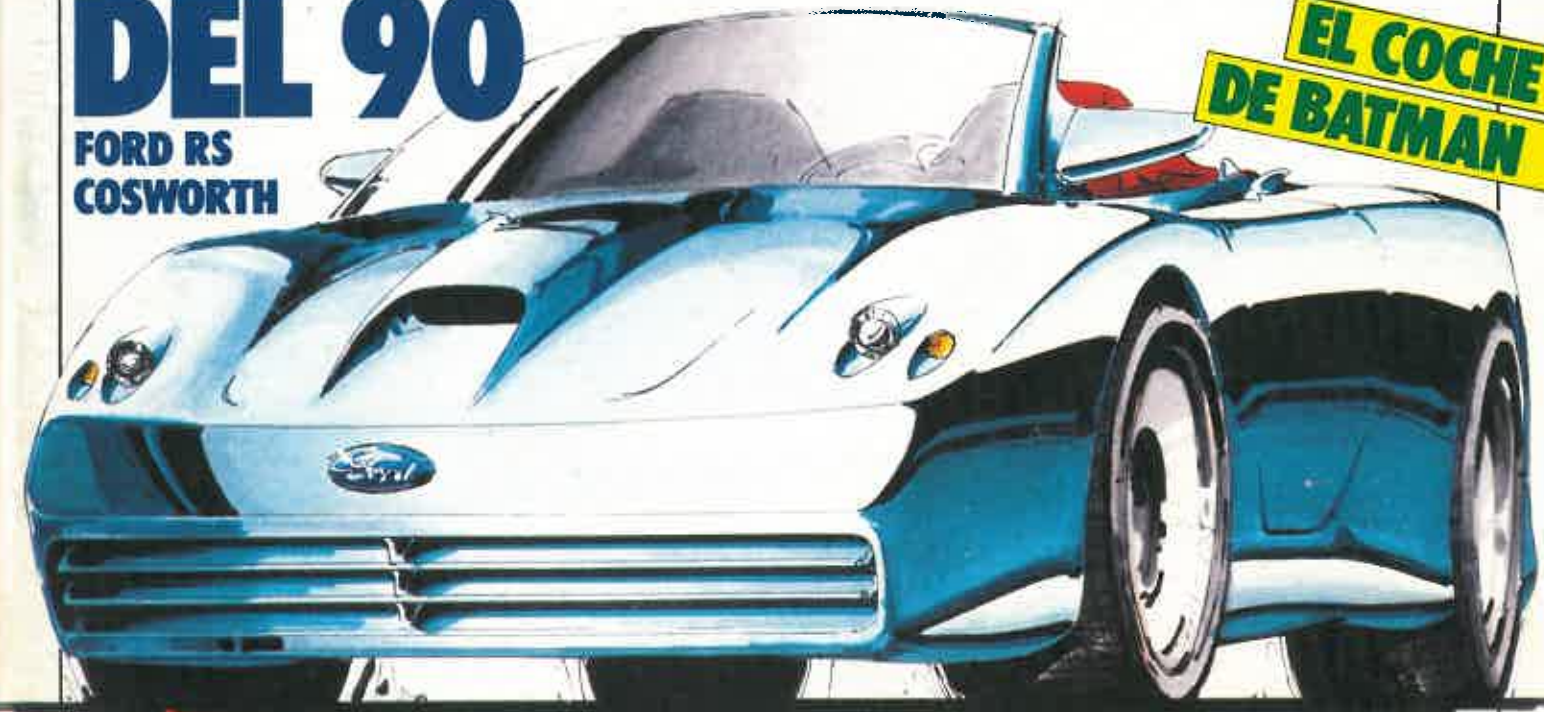
EXCLUSIVA

22 de julio de 1989 • Núm. 300 • 275 ptas.

SUPERDEPORTIVO DEL 90

FORD RS
COSWORTH

EL COCHE
DE BATMAN



CRUCIGRAMA
GIGANTE

MONTEGO Y PASSAT, FAMILIARES Y ALGO MAS

COMPARATIVA



DEPORTE

F-1: G.P. DE INGLATERRA • MOTOS: MUNDIAL DE LE MANS



Cruzcampo desborda el Sabor.

CERVEZA OFICIAL
EXP'92
SEVILLA

CERVEZAS
Cruzcampo

Fábricas en: Sevilla, Madrid, Jaén, Ciudad Real y Navarra



LORENTE MUSSONS

Las carreteras del Sr. Fernández

El nuevo director general de Carreteras, Rafael Fernández, se ha despachado con unas declaraciones en las que asegura que «los muertos en la carretera no le quitan el sueño, porque yo no soy el responsable». La verdad es que se habrá quedado muy tranquilo este brillante ingeniero granadino, defendiendo que las causas de los accidentes no son imputables al estado de las carreteras, pero la siniestralidad sí es un problema que nos quita el sueño a todos —menos al señor Fernández, claro— porque es un tema alarmante que necesita la colaboración de la sociedad para encontrar soluciones.

Estamos acostumbrados a que los muertos le caigan encima siempre a los conductores españoles e, incluso, que a la Dirección General de Tráfico le sacudan unos palos-sonoros cuando las cifras se disparan. Pero lo curioso de este caso es que el máximo responsable de carreteras quiera «quedar de rositas» en esta materia que, aunque él lo dude, le compete muy directamente.

Hace un par de años, por estas mismas fechas, el ministro Cosculluela, máximo responsable en la materia y, en consecuencia, jefe directo del señor Fernández, declaró que las carreteras españolas eran un de-

sastre. Le agradecemos, entonces, su tremenda sinceridad, que coincidía con la opinión de la mayoría de los conductores.

Desde entonces ha trabajado duramente y a la vuelta de algunos años podrán verse los resultados. Sin embargo, no es de recibo que el señor Fernández, precisamente cuando media España está en obras, asegure que «tenemos unas carreteras que yo no llamaría malas, pero desde luego sí insuficientes». Esta faena optimista la remata asegurando que «dentro de dos años circular por las carreteras españolas dejará de ser un tormento». ¡Dios le oiga, señor Fernández!

En sus declaraciones a «Panorama» dice también que su departamento y la DGT «están preparando conjuntamente un plan para mejorar la señalización, incorporar la informática...

Se pueden hacer cosas muy interesantes si trabajamos en equipo». Celebramos que, al fin, se le meta mano al tema de las señalizaciones, responsabilidad única del MOPU que hasta ahora deja mucho que desear.

Y otra duda: ¿es que hasta ahora no trabajaban en equipo? Increíble.

Félix Lázaro
Editor ejecutivo



SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
10	LO ULTIMO	Ford RS Cosworth Coupé
15		Nuevos Rover/Suzuki Cultus
25	MERCADO	Vehículos industriales
26	PRECIO COCHES NUEVOS	
38	A FONDO	VW Corrado 16V GT
46		Aro Dacia 10
50	CRUCIGRAMA	
55	ACTUALIDAD	Invertir en carreteras
58	FUERA DE SERIE	Batmobile



Motor 16

64	DISEÑO	José María París
66	CRITICA DE TIENDAS	
78	OCIO	III Operación Pimpinela
80	DEPORTE	En directo con Alain Prost
82		A todo gas
83		Pike's Peak
86		Motos: G. P. de Francia
90		F-1: G. P. de Gran Bretaña
96		40 coches Ferrari en Madrid
98	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

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

Directora de Publicación: 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. Subdirector 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. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRIL. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Conmar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribución: SGEL, Polígono Industrial. Avda. Valdeaparra, 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.



Motor 16 / 3

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



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

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

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

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

Todos los modelos, incluidos los diesel,

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

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

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

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

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

A la máxima expresión del placer de conducir.





En voz alta

Se ha celebrado en París una trascendental reunión de responsables de la industria del automóvil, con participación de los presidentes o vicepresidentes de Mercedes, PSA, Fiat, Saab, Renault, Honda, la FIA y algunas de las más importantes confederaciones. Recogemos algunas de las frases-resumen de las ponencias.

Jacques Calvet (presidente de PSA): «El catalizador es obsoleto, ineficaz y aleatorio. No se pueden estar cambiando las normas cada tres días, porque corremos el peligro de que la idea europea se diluya en el comportamiento práctico de cada gobierno.»

Raymond Levy (presidente de Renault): «La llegada de constructores "extranjeros" a Europa no aporta nada en la lucha contra el desempleo. 200.000 coches al año con 3.000 personas todos sabemos hacerlo.»

Satoshi Okuda (presidente de Honda): «En materia de polución, se ataca duramente a los constructores, mientras que los usuarios tienen una parte de responsabilidad en este fenómeno.»

Umberto Agnelli (vicepresidente de Fiat): «¿Qué va a pasar con el Mercado Unico? ¿Por qué todos nos hacemos esta pregunta? Sencillamente, porque nadie ve las ventajas que este Mercado Unico va a aportar.»

santanderino «Alerta», y Alfonso Silvestre, de «Autopista».

ANIVERSARIO

MOTOR 300

CASI sin darnos cuenta hemos llegado a nuestro número trescientos. Atrás quedan casi seis años de historia, toneladas y toneladas de papel, millones de kilómetros recorridos para ustedes... En fin, una larga y apasionante historia. Creemos sinceramente que ha valido la pena, como lo demuestran nuestros índices de audiencia (la revista del motor más leída en España), pero consideramos también que es una buena oportunidad para renovar nuestras ilusiones y poder ofrecer a nuestros lectores un producto más dinámico cada día. En éstas estamos todo el equipo humano de esta revista; dispuestos a seguir haciendo nuestro trabajo cada vez mejor. Seis años, trescientos números... Y parece que fue ayer.

SOLVOGN DANMARK

APROVECHANDO NUESTRO SOL

CON la llegada del verano, las carreteras se pueblan de vehículos extraños, buen ejemplo de ello son las segadoras o cosechadoras, que parecen proceder de otras galaxias. En el circuito madrileño del Jarama se puede ver rodar en estos días un vehículo francamente curioso, un coche solar. Más que un coche parece una bicicleta carrozada, con una enorme sombrilla donde van instaladas las células de energía solar. El invento es fruto del trabajo de unos ingenieros daneses, patrocinados por una firma escandinava interesada en evolucionar la energía solar, para aplicarla luego a todo tipo de aparatos, desde frigoríficos a relojes de pulsera. Este curioso ingenio solar lo utilizan además para participar en una extraña carrera, que cruza toda Australia a lo



largo de 4.500 kilómetros. El año pasado, con la participación de nueve naciones, las 24 máquinas solares lograron hacer el recorrido en 17 días, a una media de 26-28 kilómetros por hora, alcanzando velocidades punta de más de 60 kilómetros por hora. El invento está construido con materiales superligeros y no llega a

pesar más de 160 kilos con conductor incluido. En el pequeño motor eléctrico estuvieron trabajando durante un año tres ingenieros en Estados Unidos. Este va conectado a dos baterías, que almacenan la energía recogida por las planchas solares. Las ruedas y los frenos, son de bicicleta y la transmisión va por cadena.

MADRID

EL ALCALDE SE PONE AL DÍA

EL nuevo alcalde de Madrid, Agustín Rodríguez Sahagún, no ha querido esperar tiempo para tomar contacto de cerca con algunos de los problemas más acuciantes de Madrid. En los primeros días de su mandato visitó las dependencias de la Policía Municipal acompañado del Concejal de Seguridad y Policía Municipal, Fernando Bocanegra, que en días anteriores había presentado las nuevas directrices que iban a presidir la política de su departamento.



SOS EN VACACIONES

Teléfonos de asistencia durante el verano:

- DGT: (900) 12 35 05.
- RACE: (91) 593 33 33.
- ADA: (91) 450 10 10.
- CEA: (91) 419 58 58.
- RACC Asistencia en carretera: (93) 200 07 55.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Assist.)
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroën: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.

SOCIEDAD

LAS PAREJAS, MAS PAREJAS

Si primero fue en la Policía Municipal donde se incorporaron hace tiempo las féminas en tareas de patrulla, ahora ocurre otro tanto en la Guardia Civil. A los pocos días de terminar su preparación en la Academia de la ciudad jiennense de Baeza, la primera promoción de agentes femeninos del «cuerpo» ya está en la calle, o mejor dicho en la carretera, prestas a trabajar en esta época veraniega que es cuando más ciudadanos se movilizan.



ACLARACION

COMPARATIVA JAPONESES

EN la prueba que en el número 298 dedicábamos a las berlinas japonesas las prestaciones y los consumos del Mazda 626 2.0i 16V no estaban a la altura de lo que este modelo es capaz de ofrecer. La causa fue una unidad probada que no estaba en las condiciones ideales de puesta a punto y por lo tanto proporcionaba unos resultados que no están adecuados a la realidad. Una vez efectuadas las pruebas de Correvit pertinentes en un 626 bien revisado, ofrecemos a continuación un cuadro con los nuevos datos que esta vez sí sitúan en su sitio al Mazda en la comparativa. Por otro lado, también hay que mencionar que en la imprenta se deslizaron algunos errores de bulto en la ficha técnica al poner la

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MAXIMA	Km/h 203
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,8
1 000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,3
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	33,4
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,3
CONSUMO	
CICLADO	l/100 km
A 32,5 km/h de crucero	12,5
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,9
En conducción rápida	12,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	9,9
A 180 km/h de crucero	14,2
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	10,5
Capacidad depósito comb	60
Autonomía media	500
FRENOS	
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h	15,7
A 100 km/h	40,5
A 120 km/h	60,0

disposición del motor longitudinal cuando lo que correspondía era transversal, el embrague por cable en vez de hidráulico o tambores de frenos traseros en vez de discos.

ROVER-HONDA

MAS UNIDOS

LA relación que une desde hace diez años a Rover y Honda se verá reforzada próximamente con un nuevo acuerdo, tras el cual la marca inglesa adquirirá el 20 por ciento del negocio de fabricación de Honda en Inglaterra y a su vez la marca nipona también se hará con el 20 por ciento de la marca británica. Honda prepara así el terreno para hacer frente a sus competidores japoneses ante un futuro muy esperanzador en España para estas marcas. Dentro de los planes de la marca nipona está el construir una cadena de montaje en



su fábrica de Swindon para una nueva gama de vehículos Rover y Honda. Tras el acuerdo, Sir Graham Day, presidente del Grupo Rover,

comentó: Esto ayudará a ambas compañías a desarrollar estrategias a largo plazo para satisfacer las demandas internacionales.

Verde y Rojo



La nueva autopista Tarrasa-Manresa alardea a su entrada de poseer un área de descanso con gasolinera y otros servicios. Pese a la publicidad, ni siquiera están instalados los surtidores. Los conductores, confiados en este anuncio corren el riesgo de quedarse «secos», sin llegar a la siguiente estación.

Radio Nacional de España, por medio de Radio 4, acaba de iniciar un programa destinado a informar sobre el tráfico en la zona de cobertura de la Comunidad de Madrid. Juan Miranda, director de «Hora punta», lleva a cabo un programa útil.

Lo de los manómetros de las gasolineras clama al cielo. En estos meses de verano, en los que la presión de inflado es, si cabe, más importante, son frequentísimos los aparatos con errores intolerables. Otro ejemplo realmente tangible: la gasolinera madrileña situada en la Cruz de los Caídos. A ver si alguien toma cartas en el asunto de una vez por todas.

La Universidad Complutense y los representantes de Fiat han firmado un acuerdo de cooperación para desarrollar líneas de investigación, tanto en el campo humanístico como en el científico. Un ejemplo más de patrocinio de la empresa privada, que redundará en beneficio de la colectividad.

MINICONSUMO

EL AHORRO SE PREMIA

EL pasado día 9, y después de saborear los productos típicos de la región, se celebró en Jerez de la Frontera la prueba final de Miniconsumo patrocinada por Fiat. Los vehículos utilizados fueron los Tipo 1.4, igual que en las pruebas clasificatorias. La victoria recayó en Luis Bosch, de Panorama Caravaning, que como buen catalán fue el más ahorrador. El segundo y el tercer puesto recayeron respectivamente en José Luis Carrera, del periódico



SIERRA 2.0i SPORT

Nuevo motor 2.0 DOHC EFI. Eficiencia en Silencio.



Sólo un ingeniero invisible puede desarrollar automóviles como el Sierra 2.0 i Sport. Ford ha empleado el talento del viento hasta sus últimas consecuencias. Las primeras se notan a la primera de cambio. En su motor DOHC de doble árbol de levas en cabeza e inyección electrónica. Culata de aleación ligera,

alta relación aire combustible, pistones y segmentos de baja fricción, taqués hidráulicos sin mantenimiento, encendido reglado de por vida, cigüeñal de cinco apoyos, carter de aluminio, nueva caja de cambios... Una potente y silenciosa mecánica que hace enmudecer a otras. Dos mil centímetros cúbicos llenos de avances

científicos contra la contaminación. 125 caballos que rondan los 200 Km/h. Incluso a estas velocidades, la conducción no pierde un ápice de seguridad. De ello se encargan la suspensión deportiva y unos generosos neumáticos de perfil bajo 190/60 HR. Cuando la mano del viento sacude a otros coches, el Sierra 2.0 i Sport ni se

entera. No hay arista que lo frene. Ni de frente ni de perfil. El spoiler trasero monopiano, de serie, proporciona una estabilidad mayúscula al cortar turbulencias a toda velocidad. En su Concesionario Ford le harán una presentación exhaustiva de este deportivo Sierra. Fíjese en su nuevo motor DOHC, en el acabado y

perfeccionismo que imprime Ford a cada uno de sus coches. Fíjese bien en el liderazgo Sierra en diseño. Al verlo haga como el viento. No oponga resistencia.

2.275.000 Ptas. Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos).

SIERRA. TODO UN FORD



FORD RS COSWORTH COUPE

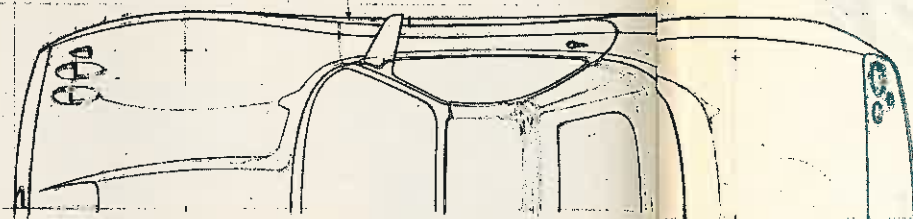
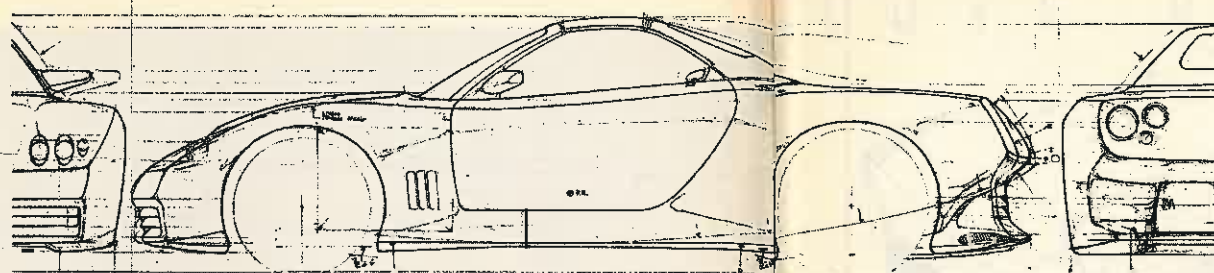
ANIMAL SALVAJE

El proyecto se está llevando a cabo en el secreto más estricto, nadie ha visto nada, nadie ha oído nada, sólo se conoce el nombre del «padrino» que está detrás de la operación, Vittorio Ghidella, ex-patrón de Fiat pasado a Ford con armas y bagajes. El futuro modelo podría llamarse RS Cosworth Coupé, se fabricaría en series relativamente cortas y nacería en Italia, muy lejos de los principales de la marca.

Vittorio Ghidella, el cerebro que devolvió la fuerza a una Fiat sumergida en la crisis más grande de su historia, ha puesto en juego toda su capacidad creativa para golpear a sus anteriores patronos en el punto más delicado, el prestigio, y acaba de proponer a sus nuevos jefes una máquina casi salvaje, un deportivo contundente

capaz de replicar a los poderosos Lancia Delta Integrale y a los monstruosos Alfa 75 Coupé SZ.

El camino elegido para dar forma a ese modelo Ford no ha podido ser más directo. Ghidella ha comenzado adquiriendo una empresa especializadísima en transmisiones integrales para vehículos civiles y militares, Oto Transm, y podría replicar en muy poco tiempo a los austriacos de Steyr Puch, que han puesto a punto las transmisiones 4x4 de los Mercedes G, de los BMW 325 iX y de los Lan-



DISEÑADO DA ANTONIO CASTELLANA
PER CUOCO DI

FRONT ENGINE 4
MOTOR ANTERIORE

INTEGRALE / FORD-COSWORTH 4 CIL. TURBO DA 250 HP / TRANSM. INTEGRALE

PASSO 2608 mm
C.A. 144°
C.P. 1960 mm

ALTEZZA MAN. DA TERRA 120 mm
AUTOPRA. TOTAL 1100 mm (1170)

DIFER. POST. = 50% AN. / 50% POST.

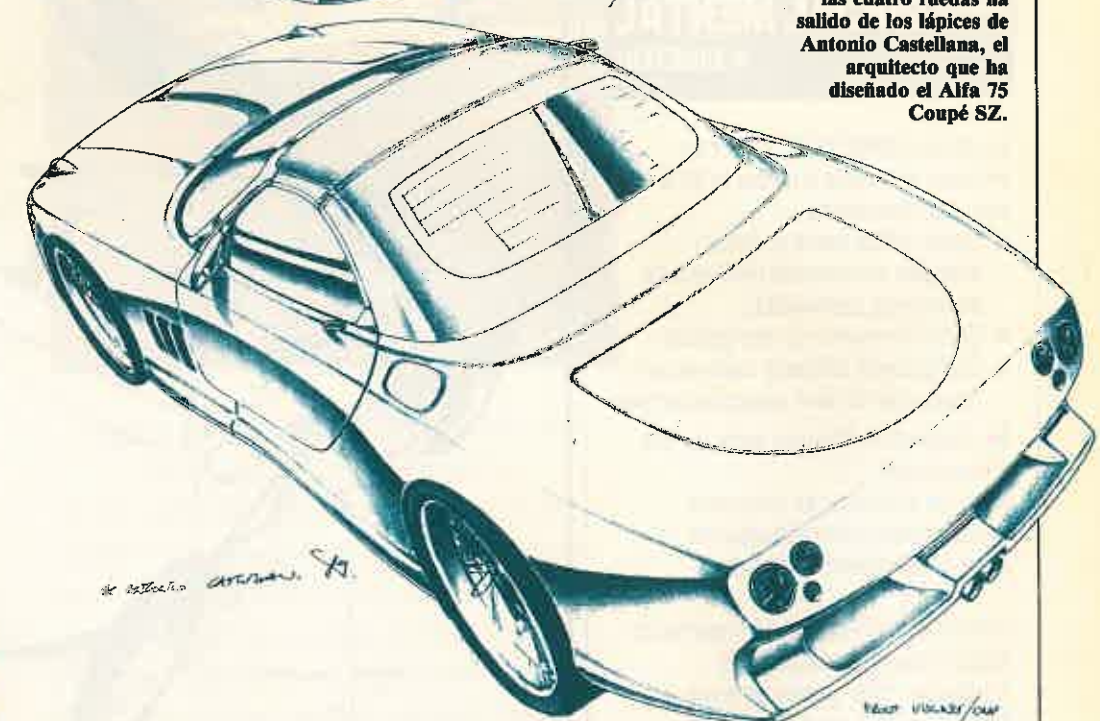
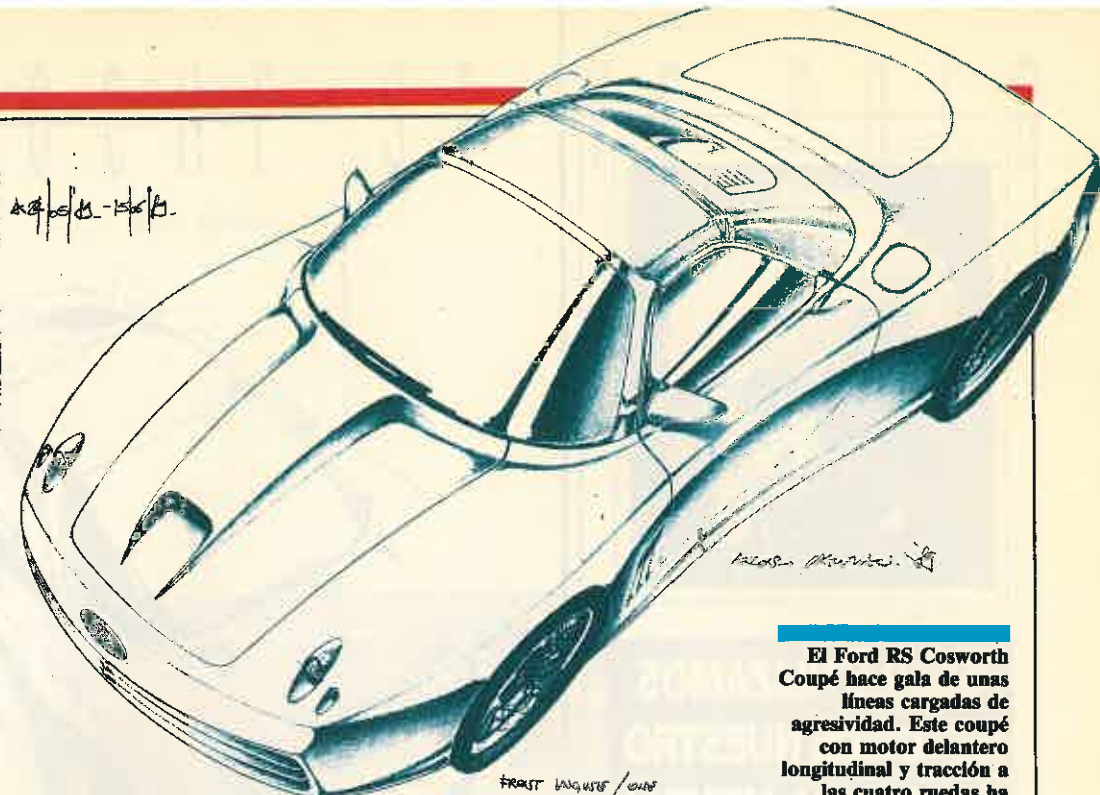
CV 0.28
CZ 0.11 (45/60)

PERO : 1100 kg
VELOCITÀ = 270 km/h

PNEUMATICI AN. 205/55 VR 16 / POST. 225/50 VR 16
GOMME H-FA 2000 EX-50

2000 POST. 2000
2000 POST. 2000

CARROZZA FORD AC CERRA/CHILDA



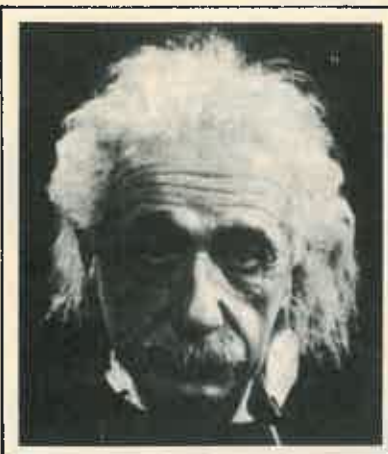
El Ford RS Cosworth Coupé hace gala de unas líneas cargadas de agresividad. Este coupé con motor delantero longitudinal y tracción a las cuatro ruedas ha salido de los lápices de Antonio Castellana, el arquitecto que ha diseñado el Alfa 75 Coupé SZ.

cia Delta o Prisma Integrales. Los técnicos de Oto Transm se han volcado ya sobre un sistema de tracción a las cuatro ruedas adecuado al RS Cosworth Coupé, que no debe ser demasiado complicado por cuanto los responsables de Ford piensan mantener el motor delantero longitudinal, un motor cuya potencia subiría hasta los doscientos cincuenta caballos, tras algunos retoques en la inyección de carburante y en la sobrealimentación.

La carrocería ha salido de

los lápices, de las manos de Antonio Castellana, el arquitecto que creó los rasgos chocantes del Alfa 75 Coupé SZ. El diseñador turinés ha trabajado de acuerdo con los valores establecidos por Ghidella y su equipo de colaboradores, es decir, distancia entre ejes y anchura de vías idénticas a las mostradas por el Sierra Cosworth, así como altura al suelo y tamaño tanto de las llantas como de los neumáticos, idénticos a los mostrados por el Alfa 75 Coupé SZ.

La realización de la carrocería del primer prototipo se ha llevado a cabo en una empresa muy conocida por el grupo Fiat, en Car Plast, encargada de la construcción de todos los paneles que dan forma al Alfa 75 Coupé SZ. Su director, Giuseppe Bizzarini, hijo del diseñador que creó algunos de los coches de competición más bellos de los años cincuenta y sesenta, no ha querido desvelar detalles de su último trabajo, algo comprensible si se tiene en cuenta que sus cuarenta y dos



SOLO UTILIZAMOS EL 10% DE NUESTRO POTENCIAL MENTAL

A. EINSTEIN

En el libro DIANETICA®, L. Ronald Hubbard le enseña a utilizar el 90% restante. Descubrirá:

- Cómo utilizar estos poderes y energías inesperados (inteligencia, emociones, creatividad).
- Cómo acrecentar su inteligencia.
- Cómo puede utilizarse cada vez en mayor medida este potencial dormido.

No desperdicie la mayor parte de sus capacidades.

Aprenda a conocer su verdadera personalidad y cómo emplear su auténtico potencial mental.

DIANETICA: El Poder del Pensamiento sobre el Cuerpo. 494 páginas. 1.100 ptas., más gastos de envío. El pago puede efectuarse por adelantado mediante cheque, o contrareembolso.

PÍDALO HOY MISMO A:

NUEVA ERA DINÁMICA, S. A.

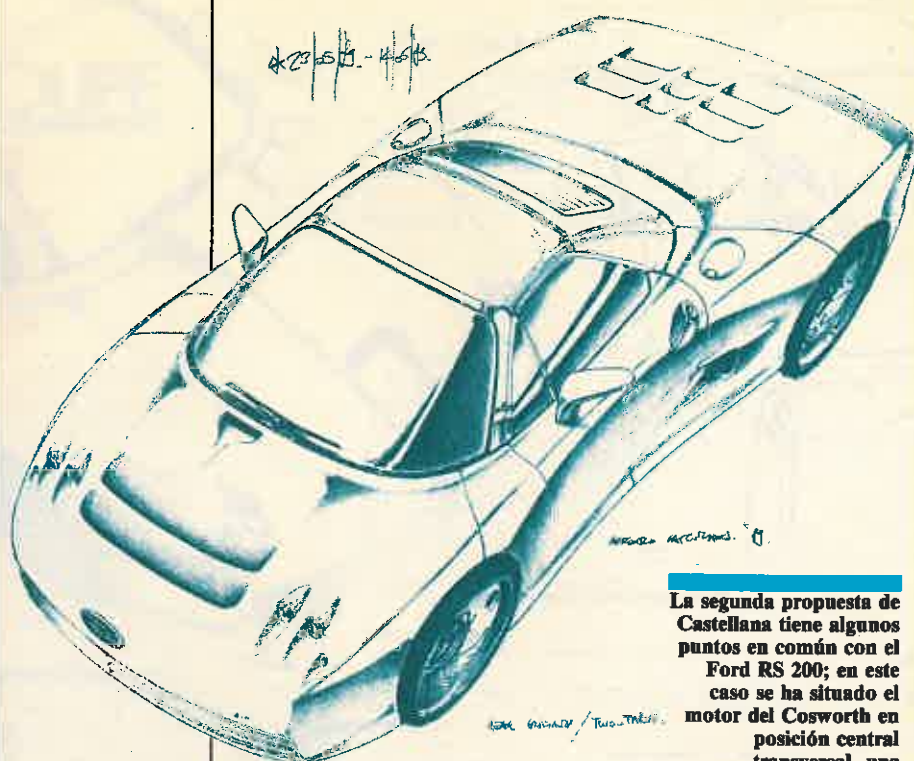
C/. LA PAZ, 4,
Entrepalata Dcha.
28012 Madrid

☎ 521 51 70

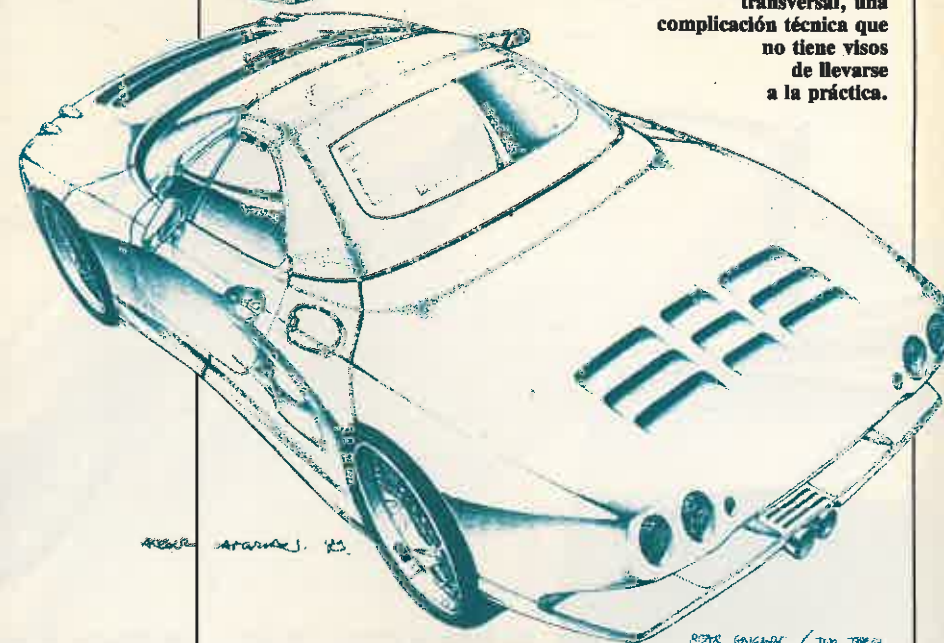
O COMPRELO EN SU LIBRERÍA LOCAL.

Copyright 1989. Nueva Era Dinámica, S. A.
Dianética es una marca comercial y una marca de servicio
propiedad de RTC y es usada con su autorización.

LO ÚLTIMO



La segunda propuesta de Castellana tiene algunos puntos en común con el Ford RS 200; en este caso se ha situado el motor del Cosworth en posición central transversal, una complicación técnica que no tiene visos de llevarse a la práctica.



empleados dependen de la producción destinada a Alfa, pero han creado un modelo a tamaño natural que será objeto del examen final.

El RS Cosworth Coupé debe llenar el espacio en la gama de Ford, un espacio libre desde la desaparición de los Capri. Ford tiene una deuda pendiente con los deportivos de dos plazas tras la muerte del proyecto GN 34, un coche que llegó a contar con dos prototipos

rodantes, uno puesto a punto por Giugiaro y otro por Ghia, cuya fabricación se encargó a la firma francesa Chausson; el proyecto desapareció después sin dar señales de vida, tras devorar un buen montón de millones de dólares.

Las cosas son muy distintas en este momento y la diferencia se llama Vittorio Ghidella, un nombre de confianza.

Perini/Marco
Dibujos: Antonio Castellana

ESTE COCHE SE VE POCO



Existe un grupo reducido de personas que saben que los mejores vinos no son siempre los más conocidos. Que tienen en su casa un valioso cuadro de un pintor purista que aún no es famoso. Gente que prefiere descubrir una pequeña cala en una isla, que frecuentar una playa de moda. Este grupo de personas elige siempre lo mejor. Saben que MAZDA aporta tecnologías y diseños que marcan el futuro del automóvil. Como el MAZDA 626. El único coche del mundo que ya incorpora dirección electrónica en las cuatro ruedas.

Estas son las personas que se van a comprar este año un MAZDA. Por propio criterio.

mazda
Automóviles

MAZDA RX-7 - 929 GLX y Spirit - 626 Coupé, Sedán y Hatchback - 323 4WD. IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE RV, S.A. - Pº de la Castellana, 86 - 28046 Madrid - Teléfono (91) 262 42 35
Red de Concesionarios en las principales capitales. Asistencia en toda España.

UN COCHE MUY ESPECIAL, A UN PRECIO NORMAL.



ALFA 33 BLUELINE. SERIE LIMITADA.



Disfrute este verano con el nuevo Alfa 33 BlueLine. Especialmente equipado para

ofrecerle las máximas prestaciones, fíjese:

- Motor Boxer 1.5 TI • Potencia 105 CV
- Techo solar • Pintura metalizada

- Elevalunas eléctricos delanteros



- Interiores en terciopelo
- Personalización BlueLine. Como ve, un coche muy especial a un precio normal, tan sólo 1.665.000 ptas. Venga a verlo porque este

verano se va a llevar el Alfa 33 BlueLine.



Alfa: la pasión de conducir

LO ÚLTIMO

ROVER 200/400

CON LICENCIA PARA GUSTAR

FOTOS ESPÍA



LOS Rover 200/400 ya están preparados para salir a la luz; la nueva gama se presentará internacionalmente a mediados del mes de octubre próximo: sus precios se moverán entre los dos millones y los dos millones setecientos mil pesetas.

Los Rover de tipo medio, basados en los Honda Concerto, estarán disponibles en

dos tipos de carrocería, una con rasgos clásicos y cuatro puertas, otra con rasgos más utilitarios y cinco puertas: todos los modelos de las gamas 200/400 irán animados por motores de cuatro cilindros, con potencias comprendidas entre los 105 y los 130 caballos.

Con la llegada de estos coches se va a producir un

cambio importante en la filosofía de la marca británica; se arrinconará la idea de producciones generosas a precios de choque, para dejar paso a una idea de calidad, y prestigio.

El modelo que abrirá la nueva gama será el Rover 214 Se, que aparece en las fotografías; carrocería de cinco puertas, suspensiones

independientes, mecánica anterior transversal y tracción delantera son los argumentos de un modelo que empleará un motor inédito, el cuatro cilindros de 1,4 litros de cubaje con un único árbol de levas en cabeza e inyección electrónica de gasolina, un motor que da 105 caballos. El Rover contará con una caja de cam-



Los Rover 200/400 ya están a punto para salir al mercado. Verán la luz a mediados del próximo mes de octubre.

bios de cinco velocidades confeccionada con tecnología Peugeot. El 214 Se va a llevar un equipamiento de primera clase y denotará su origen británico en los listones de madera noble, dispuestos en el cuadro de mandos y en la parte superior de las puertas.

En el otro extremo de la escala, justo en la parte superior, estarán presentes los 216 GTi, deportivos de lujo animados por un motor Honda de 1,6 litros de cubaje, por un cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas que será el primero en utilizar un sistema de dosificación de la potencia creado para modelos de tracción delantera. Los 216 GTi llevarán, también, la caja de cambios Honda con cinco velocidades.

La gama se completará con el 218 SLD con motor diesel, con un cuatro cilindros derivado del motor que montan ahora mismo los Montego 2.0 DSL. Irá sobrealimentado por turbo y contará con inyección directa de gasóleo, dos factores que acercarán su potencia hasta los 80 caballos.

Las versiones 414 GSe y 416 GSi llegarán a primeros de 1990, tendrán cuatro puertas y sus motores, de origen Rover, se moverán entre 105 y 120 caballos.

La guinda final, la berlina superdeportiva, tardará un poco más en aparecer y recuperará el nombre MG. Su carrocería tendrá sólo tres puertas, contará con tracción integral y el motor llegará hasta los 160 caballos. Será la carta secreta de Rover para volver al mundo de la competición.

CULTUS ESTEEM 1.6 XG

UN SUZUKI MAS GRANDE

El Suzuki Cultus, o Swift, como se le conoce en España, rompe todos los moldes en lo referente a su carrocería, y en un corto espacio de tiempo podremos verle con tres volúmenes y,

con ello, una longitud más grande, con algo más de cuatro metros. El diseño del Cultus Esteem, nombre con el que se comercializará, nos recuerda mucho a coches europeos, sobre todo al



El interior del Cultus Esteem está cuidado al detalle. Ahora dispone de un espacio interior mucho más generoso.



Chamade, con unos rasgos muy similares.

En el Cultus Esteem todo está cuidado al máximo, con un acabado impecable y un equipamiento muy completo. Al ser algo más largo que el Cultus de dos volúmenes, la capacidad interior ha aumentado considerablemente y, por supuesto, la del maletero. En un principio este modelo estará disponible con dos mecánicas diferentes, una nueva de 1,6 litros con culata de cuatro válvulas por cilindro, con un rendimiento excepcional y, la otra, la ya conocida de 1.299 centímetros cúbicos, que hasta ahora impulsaba sólo al GTi de dos volúmenes. El constructor japonés tiene previstas varias versiones para las dos motorizaciones; en el caso de la de 1.600 centímetros cúbicos habrá dos, conocidas por las letras XG y XE, que se distinguirán por su equipamiento, mucho más completo en la XG.

La comercialización de este Suzuki de tres volúmenes comenzará en Europa en un corto espacio de tiempo. En España es muy probable que, en caso de que se decidan por ello, comenzará en los últimos meses del 90.

El Suzuki Cultus o Swift a partir de ahora estará disponible con tres volúmenes. Su diseño nos recuerda a algún modelo europeo.



SALVA VIDAS

SALVA MOTORES



Mejoran la combustión, limpian, lubrican y evitan la corrosión y el desgaste.
Wynn's For Diesel para motores de gasóleo.
Wynn's Inject Plus para motores de inyección a gasolina.
Wynn's For Gas para motores de carburación a gasolina.
Cualquiera que sea el sistema de combustión de su motor, asegúrele una larga vida. Póngale Wynn's.

Wynn's
PURA FUERZA

AUSTIN MONTEGO 2.0 GTi ESTATE CONTRA VOLKSWAGEN PASSAT GL VARIANT

CARGUEROS DE ALTOS VUELOS

Tanto el Montego Estate como el Passat Variant son unos dignos representantes del sector compuesto por los coches familiares. Los podríamos considerar dentro de una clase media/alta, con unos habitáculos muy amplios, con un buen equipamiento y unos maleteros capaces de transportar el equipaje de toda una familia. La diferencia de precio entre ellos es notable, medio millón de pesetas superior al Passat, aunque en compensación ofrece un acabado muy superior.

AUSTIN MONTEGO ESTATE

- VIRTUDES**
- Dirección suave
 - Habitabilidad
 - Capacidad del maletero
- DEFECTOS**
- Mal acabado
 - Poca autonomía
 - Motor ruidoso
- PRECIO EN LA CALLE:**
2.343.765 plus.

Los gustos de los usuarios con respecto a los coches están cambiando; de la moda de los pequeños utilitarios, las preferencias se están desviando hacia coches de mucho mayor tamaño, con un gran espacio interior y una buena capacidad de carga. De esta forma, los modelos conocidos como «familiares» o «break», que tan buena acogida han tenido siempre en los países del centro de Europa y sobre todo en Estados Unidos, se afianzan en todos los mercados. En el Austin Montego Estate y en el Volkswagen Passat Variant tenemos dos excelentes representantes de este sector. Dos vehículos con un habitáculo inmenso y unos maleteros capaces de transportar el equipaje de toda una familia por cargada que ésta viaje. En estos dos coches, a pesar de su parecido exterior, coinciden dos formas distintas de ver el automóvil: por un lado, tenemos el típico estilo inglés, con una magnífica apariencia y una terminación que deja mucho que desear y, por otro, la sobriedad y el buen acabado alemán.

EMPATADOS EN CABALLERÍA

En algo que coinciden plenamente estos dos ejemplares es en la potencia de sus motores, 112 caballos. En los dos casos han recurrido a unos propul-



sores de sobra conocidos y alimentados por inyección electrónica. En el Montego utilizan el bloque de 2,0 litros, usado en otros modelos de la marca, mientras que en el Volkswagen han elegido el de 1,8 litros, que se ha ganado su merecida fama impulsando al Golf GTi. En los dos casos juegan un papel muy importante las cajas de cambios. La marca inglesa en su modelo ha cambiado los desarrollos, que ahora son

más cortos, similares a los del GTi, y que le confieren al coche mucha más agilidad, con unas aceleraciones y recuperaciones mucho mejores que los de la anterior versión. El selector, sin embargo, aunque suave, es poco preciso. En el Volkswagen Passat, por contra, han preferido una caja de cambios con unos desarrollos excesivamente largos. Si a esto unimos una relación entre las diferentes velocidades muy abierta, esto quiere decir que entre cambio y cambio se pierden dos mil revoluciones, con lo que le cuesta después recuperarlas, y que el motor se queda un poco escaso en este coche. Mucho más pesado que el Golf, resulta un vehículo muy lento, poco amigo de las curvas y de las carreteras de montaña. Otro defecto de la caja de cambios es el gran salto existente entre la segunda y la tercera, que hace que circulando por zonas muy viradas no sepamos en alguna ocasión qué velocidad engranar. Si insertamos la segunda, el motor se sube al tope de revoluciones o incluso llega al corte de inyección y, si nos decidimos por la tercera, nos encontramos con un motor sin potencia.

VW. PASSAT VARIANT

- VIRTUDES**
- Buen acabado
 - Confort de marcha
 - Maletero muy amplio
- DEFECTOS**
- Desarrollos muy largos
 - Precio elevado
 - Cambio impreciso
- PRECIO EN LA CALLE:**
2.827.120 plus.



DATOS DE COMPRA

AUSTIN MONTEGO
 Importador: Austin Rover España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 576 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en mano de obra y piezas. Red de postventa: 207 puntos de asistencia en toda España.

VOLKSWAGEN PASSAT
 Importador: Seat. Calle Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Garantía: Un año en piezas y mano de obra sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.600 puntos de asistencia en toda España.

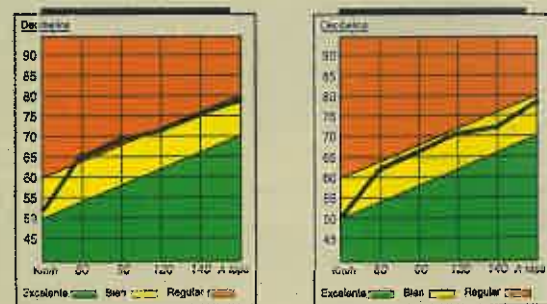
FICHA TÉCNICA

	MONTEGO	PASSAT
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.781
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Inyección elec.	Inyección elec.
Compresión	9,1 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Potencia máxima (CV/rpm)	112/5.500	112/5.400
Par máximo (mkg/rpm)	18,2/2.800	16/3.100
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. a 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	9,48/15,83/22,32	8,3/14,9/23,5
Vel. a 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	29,64/36,27	32,5/39,4
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera con servo	Cremallera con servo
Vueltas de volante	2,9	10,7
Diámetro de giro (m)	10,6	10,7
FRENOS		
Sistema (del./tras.)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semiindependiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	6J x 14	6J x 14
Neumáticos	180/65 R 14	180/65 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.085	1.170
Capacidad depósito (l)	53	78

PRESTACIONES

	MONTEGO	PASSAT
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	179,5	184,5
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	17,4	19,2
1.000 m salida parada	32,2	34,7
De 0 a 100 km/h	10,4	13,5
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,5	21,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,5	23,8
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	34,3	39,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	38,0	44,3
De 80 a 120 km/h en 4.ª	10,6	16,4
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,6	21,8

SONORIDAD

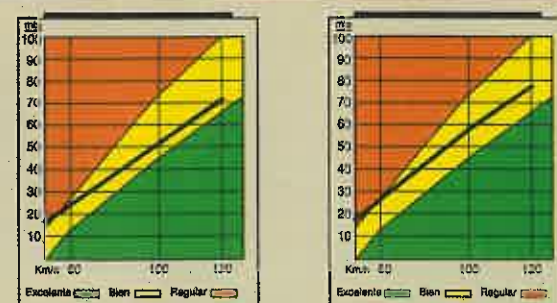


MONTEGO: Al ralentí: 53,1. A 60 km/h: 65,6. A 90 km/h: 68,9. A 120 km/h: 72,4. A 140 km/h: 75,2. A tope: 79,8.

PASSAT: Al ralentí: 51,3. A 60 km/h: 62,4. A 90 km/h: 66,5. A 120 km/h: 70,4. A 140 km/h: 72,8. A tope: 77,6.

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

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

MONTEGO: A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 51. A 120 km/h: 71,8.

PASSAT: A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 48,6. A 120 km/h: 77,8.

CONSUMO

	MONTEGO	PASSAT
CIUDAD		
A 32,5 km/h de promedio	9,59	11,4
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	6,79	6,8
En conducción rápida	13,47	11,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	9,38	8,3
A 140 km/h de cruce	11,44	10,2
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	8,71	9,7
Capacidad depósito comb. (l)	53	78
Autonomía media	508	704

EQUIPAMIENTO

	MONTEGO	PASSAT
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo desgaste past. freno	SI	SI
Faros antiniebla	OP	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura	OP	NO
Retrovisor mando distancia (iz./der.)	SI	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	SI/SI	SI/SI
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	SI/NO	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas de aleación	OP	OP
Preequipo de radio	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Cinturones de seguridad tras.	SI	SI

PEGASO DA LA CARA

CON UN NUEVO SERVICIO QUE ATENDERÁ EFICAZMENTE
TODAS SUS DUDAS O PROBLEMAS.

LINEA DIRECTA es un teléfono de PEGASO para sus clientes, que contestará y tratará de una forma eficaz sus dudas o problemas que pueda tener sin resolver.

LINEA DIRECTA es otro gran servicio que PEGASO

pone a su entera disposición

desde este mismo instante.

* Llamadas Internacionales: (34-1) 750 26 52.



Con este nuevo servicio PEGASO establece una comunicación más directa con sus clientes y

responde a la confianza que usted ha depositado en nuestra

marca. Si tiene alguna duda, no lo dude. Utilice

la LINEA DIRECTA. A cualquier hora del día.

Desde cualquier lugar de Europa:



Símbolo del transporte.



Las traseras de los dos son muy verticales. La del Passat es mucho más actual.



Los paragolpes traseros están rebajados en el centro. Lo han hecho así para facilitar la carga y descarga.



Por lo que a frenos se refiere, los dos modelos usan unos esquemas muy similares: discos ventilados delante y macizos detrás, resultando en condiciones normales igual de eficaces. A la hora de abusar de ellos es cuando aparecen las diferencias, siendo entonces los del Montego más resistentes a la fatiga, aguantando mucho mejor los esfuerzos prolongados. Esto es porque las pastillas que utiliza el Passat son de las llamadas ecológicas, desprovistas de amianto y que alcanzan en menos tiempo altas temperaturas y, por lo tanto, las distancias de frenado se alargan.

DIFERENCIA DE CALIDAD

En un apartado en el que el vehículo alemán está muy por encima de su rival es en el de acabado y calidad de los materiales usados por cada marca. El Volkswagen, haciendo honor a su procedencia, tiene una terminación impecable, utilizando el fabricante para su realización materiales de primera calidad. Por contra, el modelo inglés tiene una apariencia muy atractiva, no tan sobrio como su adversario, pero el acabado es muy mejorable, quedándole a la marca mucho camino que recorrer en este sentido. Por supuesto, la diferencia de materiales y el esmero utilizado en el coche alemán hay que pagarlo, ya que tiene un precio superior al de su rival en más de medio millón de pesetas.

Por lo que a espacio se refiere, los



El comportamiento de los dos es bueno. El Passat es más noble que el Montego.

dos tienen unas medidas muy similares, tanto exteriores como interiores. Por supuesto, tienen sitio más que de sobra para cinco pasajeros adultos sin problema. En los vehículos de este tipo algo que cuenta mucho es la capacidad del maletero, aquí el Passat está ligeramente por delante de su adversario con mayor posibilidad de carga. Sin embargo, el Montego dispone de dos asientos en el maletero, que en caso de necesidad pueden ser utilizados incluso por dos adultos. Si no son necesarios se pliegan y no se pierde nada de la capacidad de carga.

En otro apartado en el que el Passat se impone al Montego es en el diseño de su carrocería, con una línea muy actual y aerodinámica, incluso a pesar de tener la trasera totalmente vertical. En el Montego han efectuado unos ligeros retoques con el ánimo de actualizarlo un poco, principalmente en el frontal, con una nueva rejilla y con unos escudos diferentes. De todas formas, a pesar de esto, el modelo deja ya sentir su veteranía y pide un nuevo «restyling». En una cosa que han tenido un especial cuidado y coinciden los dos fabricantes es en facilitar al máximo la maniobra de carga y descarga de sus amplios maleteros. De esta forma, los paragolpes traseros están rebajados en el centro, justo lo que ocupan los portones, y que permite colocar las maletas, o lo que vayamos a transportar, deslizándolas sin necesidad de levantarlas.



Coleccione color y gane con Standox.

Del 15 de Mayo al 31 de Octubre de 1989, Standox organiza para los talleres de pintado del automóvil una fantástica promoción.

Coleccionando los puntos que se encuentran en los botes de productos Standox podrá canjearlos por dinero.



Para más información, póngase en contacto con el distribuidor Standox de su zona.

Confíe en Standox, que junto a la alta calidad y

tecnología de sus productos añade dinamismo e innovación.



La marca mundial que tiene color



El Passat es mucho más sobrio pero está infinitamente mejor acabado. La instrumentación, en los dos casos, es muy sosa y cuenta con lo imprescindible



Los asientos del Montego tienen buen diseño. Disponen de una buena sujeción lateral



Los asientos del Volkswagen son cómodos. Tiene una buena dureza para viajes largos



El Austin tiene dos asientos en el maletero. Pueden ser incluso utilizados por dos adultos

TRENES DE LARGO RECORRIDO

Lógicamente, debido a la configuración y al tamaño de estos vehículos, donde mejor se desenvuelven es por carreteras anchas y por autopistas, donde dan muestras de un elevado confort de marcha. Aquí el Passat, gracias a una autonomía mucho más larga, permite recorrer más kilómetros que el Montego, que dispone de un depósito de tan sólo 53 litros contra los 78 del coche alemán. En carreteras estrechas y viradas los desarrollos más adecuados benefician al modelo inglés, que es mucho más ágil que su rival. La suspensión trasera, al ser coches que van a soportar mayor carga, la han endu-

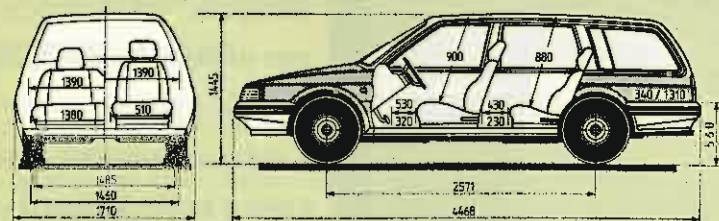
Motor 16 Tanto el Montego como el Passat son dos extraordinarios vehículos familiares, con sitio más que de sobra para alojar en su interior a una familia con todo su equipaje. Por lo que a potencia se refiere son dos rivales naturales. Aquí, a la hora de decidirse por un coche u otro hay que tener en cuenta su precio, el coche inglés es más de medio millón de pesetas más barato que el alemán, pero el Volkswagen ofrece un equipamiento y un acabado superior, además de una línea más actual.

recido un poco, y circulando sin carga en zonas bacheadas pueden producir algún rebote extraño. El Volkswagen, de todas formas, es más neutro y noble que el Austin, permitiendo más errores a su conductor. Los dos coches tienen unos trenes delanteros muy bien solucionados.

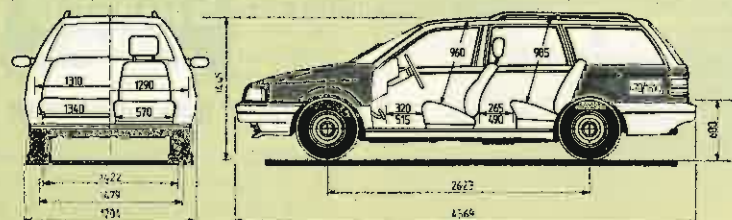
En definitiva, son dos dignos representantes de un sector que cada vez interesa a un mayor número de usuarios, que buscan una buena capacidad y un buen equipamiento; aquí los fabricantes dejan como opciones el equipo de aire acondicionado y llantas de aleación.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

AUSTIN MONTEGO 2.0 GTI ESTATE



VOLKSWAGEN PASSAT GL VARIANT



BALANCE FINAL		
	MONTEGO	PASSAT
Velocidad máxima ..	2.0****	1.0****
Aceleraciones	1.0***	2.0**
Recuperaciones	1.0***	2.0**
Consumo	1.0***	2.0***
Transmisión	2.0****	1.0****
Caja de cambio	1.0***	2.0***
Frenos	1.0***	2.0***
Dirección	1.0****	2.0****
Comportamiento	2.0****	1.0****
Aptitudes urbanas ..	1.0**	2.0**
Autonomía	2.0**	1.0****
Habitabilidad	2.0****	1.0****
Maletero	2.0****	1.0****
Confort	2.0****	1.0****
Posición conductor ..	1.0****	2.0****
Sonoridad	2.0***	1.0****
Equipamiento	2.0****	1.0****
Valor-precio	1.0***	2.0**

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

Mercado

VEHICULOS INDUSTRIALES



EXPOTRANSPORTE 89

FERIA EN SANTANDER

LOS antiguos Campos de Sport del Sardinero, en Santander, han sido el escenario elegido por la Asociación de Empresarios de Transportes Discrecionales de Mercancías por Carretera de Santander y Cantabria (ASEMTRASAN) para celebrar la III FERIA-Exposición de Vehículos Industriales y accesorios de Transporte (Expotransporte). Esta feria disponía para esta ocasión de 44.000 metros cuadrados, en los que se exponían los modelos más atractivos de cada marca.

Entre los numerosos stands que componían el recinto ferial destacaba el de Pegaso, propiedad del conocido empresario cántabro José Vidal de la Peña, que aprovechó este acontecimiento para realizar la presentación a nivel nacional de la nueva gama de camiones Mider. Otros de los expositores que más llamaron la atención del público fueron Nissan, que enfocó su presencia hacia los todo terreno y los vehículos comerciales ligeros, e Iveco, con sus grandes camiones.

Expotransporte ha servido para que más de 100 firmas o concesionarios expongan sus novedades y los modelos

que ya se comercializan en el mercado. El total de automóviles expuestos oscilaba entre las 600 y las 800 unidades, sin contar los stands dedicados a carretillas, elevadores de mercancías y neumáticos, representados por Michelin. La duración de la feria, del 8 al 16 de julio, y la entrada gratuita han permitido que cerca de 200.000 personas hayan pasado por el recinto al aire libre, cifra importante si tenemos en cuenta que esta muestra tiene todavía carácter nacional, a la espera de que en un futuro cercano se le conceda la categoría de internacional. La inauguración corrió a cargo de los señores Piñeiro e Incera, consejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones de la

Comunidad Cantabria y teniente de alcalde y presidente de Transportes Urbanos, respectivamente.

También se ha montado un programa de conferencias en el que se trataron temas relacionados con el transporte en Cantabria y en el resto de la Península, así como las relaciones que nuestros transportistas van a tener con sus colegas europeos a partir del año 92. Entre estas conferencias destacaron las realizadas por el director general del MOPU, señor Fernández Sánchez, y la del señor Panadero, director general de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Gonzalo Serrano



Más de cien empresas tuvieron su stand en Santander. El concesionario cántabro de Pegaso aprovechó la ocasión para presentar los nuevos Mider

COCHES NUEVOS

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V. máx. km/h	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------------	---------------------------------	--------------------

ALFA ROMEO

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

Spider 1.7 Q.V.	1.712	118	196	9,5	13,48	1.537.383
Alfa 33 1.3 S	1.350	86	177	8,3	12,53	1.594.394
Alfa 33 1.5 T	1.480	105	178	9,2	12,78	1.686.883
Alfa 33 1.5 4x4	1.480	105	182	9,2	12,85	1.847.382
Alfa 33 1.7	1.712	118	196	10,1	13,44	1.857.383
Alfa 33 1.7 Q.V.	1.712	118	196	10,1	13,48	1.857.383
Alfa 33 1.7 8V	1.712	118	196	10,1	13,48	1.857.383
Alfa 75 1.6	1.567	110	180	11,8	15,52	1.858.513
Alfa 75 1.8	1.779	120	184	9,5	13,50	1.955.609
Alfa 75 1.8 E	1.779	120	192	9,9	13,46	2.070.524
Alfa 75 2.0	1.952	128	194	10,7	14,79	2.118.309
Alfa 75 Turbo	1.952	148	198	8,8	14,57	2.469.598
Alfa 75 16 Q.V.	2.482	156	208	11,9	17,02	2.762.799
Alfa 75 Turbo America	1.779	120	197	11,7	16,85	2.880.297
Alfa 75 1.6 America	2.589	168	214	12,7	17,81	3.464.058
Alfa 75 2.0 TD	1.952	96	175	8,5	9,04	2.642.382
Alfa 75 2.0 TD	2.383	112	184	7,4	9,26	2.851.702
Spider 2.0 Q.V.	1.952	128	187	10,5	15,17	3.114.603
Spider 2.0 Q.V.	1.952	128	187	10,5	14,64	3.539.708
Alfa 164 1.8	1.952	148	210	12,1	16,43	3.889.610
Alfa 164 1.8 V6	2.589	192	230	10,7	15,97	4.539.809
Alfa 164 2.0	2.589	117	204	7,6	8,64	3.914.514

OPCIONES: Limpieparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V.: 10.000 ptas. Anticollid: 75 2.0 TS, 3.0 América: 250.000 ptas. Alfa 2.0 TS: 280.000 ptas. **Techo corredizo:** 75, 2.0 TS, 3.0 América: 98.000 ptas., 164 1.2 0 T.S., 3.0 V6: 180.000 ptas. **Aire acondicionado:** Gama 33: 190.000 ptas. Alfa 75, 1.6, Alfa 75 TD, Alfa 75 3.0 y Spider: 225.000 ptas. **Asiento anterior mando eléctrico:** Alfa 164 2.0 TS: 170.000 ptas. **Lavafaros:** Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 45.000 ptas. **Parabrisas tintado + Parasol posterior:** Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 18.000 ptas. **Espejos retrovisores exteriores recalentables + Asiento posterior, saco SKI + Apoyabrazos central anterior:** Alfa 164 2.0 TS: 40.000 ptas. **6 altavoces + Antena eléctrica:** Alfa 164 2.0 TS: 40.000 ptas. **Servodirección:** Alfa 75 1.6, 1.8, 2.0, 2.0 TS, 2.0 TD: 105.000 ptas. **Pintura metalizada:** Gama 33: 63.175 ptas. Gama 33: 35.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS: 80.000 ptas. **Llantas de aleación:** Alfa 75 1.8, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 80.000 ptas. Spider 2.0 FL: 65.000 ptas. Gama 33: 65.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 110.000 ptas. **Tapicería de piel:** Spider 2.0 Q.V.: 103.700 ptas. Alfa 75 3.0 América: 225.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 300.000 ptas. **Elevallas trasero:** Gama 33: 25.000 ptas. **Elevallas trasero:** 25.000 ptas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

ARO

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

Aro 10 turbo	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.889
Aro 10 turbo	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.128
200 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.048
200 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
200 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.404
200 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
200 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.942.084

AUDI

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

80 S	1.761	112	182	9,1	13,32	2.753.819
80 Special	1.761	112	182	9,1	13,32	2.808.819

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V. máx. km/h	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------------	---------------------------------	--------------------

20 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,34	3.004.744
20 2.0 V	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
20 2.0 V. Quattro	1.994	160	215	11,0	15,78	4.755.803
100 CQ	2.226	136	202	10,8	14,86	3.454.715
100 CQ Avant	2.226	136	199	10,2	14,42	3.821.846
100 CQ TD	1.986	100	178	8,4	9,59	3.913.855
200 Turbo	2.226	200	226	12,6	16,82	5.854.716
200 Turbo Quattro	2.226	200	223	12,0	17,69	6.852.803
Coupe 2.2 E	2.226	136	199	9,9	14,20	3.855.114
Coupe 2.0	1.994	160	215	10,7	14,79	5.088.074
V4	3.952	250	235	14,0	18,59	9.794.628

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 ptas. 100 manual/automático y 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 391.262 ptas. **Computadora de abordo:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calefactables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 83.604 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.487 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 77.553 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 77.553 ptas. **Llantas de aleación:** 80, 90, 90 20V: 134.444 ptas. **Llantas de aleación -A-:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 ptas. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80: 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 18.593 ptas. **Asiento conductor regulable altura:** 80: 22.853 ptas. **Faros antiniebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FQ Croyon:** 80: 92.597 ptas. **Tapicería de cuero (asiento normal):** 80: 483.278 ptas. **Tapicería de cuero (asiento deportivo):** 80: 575.768 ptas. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 115.694 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.610 ptas. **Pintura especial:** 80: 19.950 ptas. **Pintura metalizada:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. **Climatizador:** 90 20V Quattro: 179.241 ptas. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. **Dispositivo Remolque:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación alcance faros:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. **Saco porta esquis:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas.

AUSTIN

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

Mini Moke	998	30	114	10,4	11,89	971.325
Mini Roadster	1.275	69	157	7,8	11,24	1.116.059
Mini Jet Black	1.275	69	157	7,8	11,24	1.116.059
Mini 1.3 16 V	1.275	69	146	7,7	10,95	1.161.059
Mini 1.3 16 V	1.275	69	146	7,7	11,24	1.236.059
Mini Moke 1.3 16 V	1.275	72	156	9,2	12,21	1.310.989
Mini 2.0 P	1.994	117	178	9,8	13,83	2.042.788

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V. máx. km/h	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------------	---------------------------------	--------------------

Montego 1.8 SL	1.598	89	165	6,9	11,08	1.838.788
Montego 2.0 SL	1.994	112	171	9,3	13,26	2.163.788
Montego Estate GTI	1.994	112	171	9,8	13,83	2.343.788
Montego 2.0 GTI	1.994	112	171	9,4	13,81	2.240.622
Montego 2.0 SL	1.994	81	163	5,1	7,43	2.220.338

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro (toda la gama): 10.000 ptas. MG 2.0i y Montego (toda la gama): 16.834 ptas. **Aire acondicionado:** Metro: 235.000 ptas. MG 2.0i: 244.160. Montego: 239.000 ptas.

BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 572 02 22.

200	1.766	102	175	9,8	14,37	2.372.183
200 4	1.766	102	175	9,8	14,37	2.547.183
200 1.8	1.766	115	189	7,9	12,64	2.688.918
200 1.8	1.766	115	189	7,9	12,64	2.842.918
200 1.8	1.766	115	189	7,9	12,64	3.088.918
200 1.8	1.766	115	189	7,9	12,64	3.284.918
200 1.8	1.980	125	191	9,3	14,22	3.161.014
200 1.8	1.980	125	191	9,3	13,76	3.308.014
200 1.8	1.980	125	191	9,3	13,76	3.455.014
200 1.8	1.980	125	191	9,3	13,76	3.812.014
200 1.8	1.980	125	191	9,3	13,76	4.074.014
200 1.8	1.980	125	191	9,3	13,76	3.811.013
200 1.8	2.494	171	221	11,5	16,50	4.086.014
200 1.8	2.494	171	221	11,5	16,50	4.261.014
200 1.8	2.494	171	221	11,5	16,50	5.011.014
200 1.8	2.494	171	210	11,7	16,55	4.923.014
200 1.8	2.494	171	210	11,7	16,55	5.083.014
200 1.8	2.494	171	210	11,7	17,23	5.071.014
200 1.8	2.494	171	210	11,5	17,08	5.426.013
200 1.8	2.302	200	224	10,6	16,05	7.288.013
200 1.8	2.494	165	182	8,0	9,38	3.105.108
200 1.8	2.494	165	182	7,0	9,32	3.763.108
200 1.8	2.494	165	182	7,0	9,04	4.485.108
200 1.8	1.980	125	200	10,2	14,33	4.246.014
200 1.8	1.980	125	200	10,2	14,34	4.715.919
200 1.8	2.494	170	223	12,0	15,97	5.224.012
200 1.8	2.580	188	177	14,0	18,15	5.874.012
200 1.8	3.400	211	235	14,5	17,80	6.272.014
200 1.8	3.535	316	250	16,8	20,85	9.775.107
200 1.8	2.494	175	195	9,0	10,50	4.775.107
200 1.8	2.494	175	195	14,0	19,27	6.304.204
200 1.8	3.420	211	235	14,5	18,67	8.124.203
200 1.8	3.420	211	235	14,5	18,67	8.744.203
200 1.8	4.988	300	240	15,0	20,08	10.743.529
200 1.8	4.988	300	240	15,0	20,08	12.674.529

OPCIONES: Caja de cambios de relación cercana: 325i, 325xi, 325ci: 119.300 ptas. **Diferencial autobloqueante 25%:** Toda la serie 3, excepto 325xi, M3, 325i: 97.757 ptas. **Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6:** 103.910 ptas. **ABS:** 320i, 324id, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324id: 412.400 ptas. **Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i, 324id: 138.282 ptas. **Servotronic:** 520i, 730i, 735i: 49.220 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324id: 41.872. 530i, 635ci, 635CSi: 8.000 ptas. **Volante deportivo de piel:** Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 635ci: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. **Control automático nivel eje trasero:** serie 5 y 730i: 174.494 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M3: 336.815 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 316i, 318i, 324id: 55.373 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325xi, 325ci: 32.414 ptas. **Suspensión para arrastre de remolque:** 635CSi: 10.084 ptas. **Enganche de remolque:** 635CSi: 10.910 ptas. Serie 7: 131.596 ptas. **Airbag:** 635CSi: 264.219 ptas. M-6: 258.187 ptas. 330i, 635ci: 285.241 ptas. 730i: 319.900. Serie 7, excepto 730i: 295.153 ptas. **Neumáticos de**

perfil bajo con llantas de acero: 316i: 36.231 ptas. 520i, 524td: 73.830 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera:** 520i, 524td: 258.238 ptas. 525i: 184.407 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de radios cruzados:** 320i, 320ci, 324id: 245.932 ptas. 325i, 325xi: 224.338 ptas. 530i: 59.590 ptas. 520i, 524td: 334.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 76.907 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera con antirrobo:** 635CSi: 330.700 ptas. M-6: 138.262 ptas. 730i: 527.412 ptas. 735i: 315.320 ptas. 750i: 189.708 ptas. 530i: 343.000 ptas. 535i: 266.059 ptas. **Pintura metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, M3, 324id: 93.314 ptas. 320ci, 325ci, 325ci: 70.754 ptas. Serie 5: 118.608 ptas. 730i: 143.731 ptas. **Antirrobo con alarma:** 635CSi, M6: 89.042 ptas. Serie 5: 66.311 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** serie 7, excepto 750i: 115.000 ptas. 750i: 60.158 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero:** Serie 3, excepto 318i, 324id: 23.414 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antirrobo, cerradura puerta del conductor y toberas limpiaparabrisas calefactables:** 316i, 318i, 320i, 325i, 324id: 46.144 ptas. 320ci, 325ci, 520i, 525i, 530i, 524td: 22.731 ptas. 730i: 49.220 ptas. 735i, 750i: 31.276 ptas. **Spilllers delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i, 320ci, 325ci, 324id: 73.830 ptas. 325i, 325xi: 43.000 ptas. **Techo corredizo e inclinable mecánico:** Serie 3,

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

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

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

Y porque su sistema de aire acondicionado sólo precisa unos segundos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En su concesionario Volkswagen/Audi.



A la vanguardia de la técnica



A FONDO

PROPAGANDA
MOTOR 16

VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Línea atractiva
- Razonable habitabilidad

DEFECTOS

- Defectos de terminación
- Cambio lento
- Visibilidad reducida

PRECIO EN LA CALLE:
3.578.013 ptas.



VOLKSWAGEN CORRADO 16V GT

VIENTO DEL OESTE

CUANDO la gran mayoría de los fabricantes europeos han abandonado la producción de coupés deportivos, Volkswagen, una de las marcas más tradicionales y conservadoras, sorprende a todo el mundo y lanza, a bombo y platillo, un pequeño y atractivo coupé de tracción delantera, al que bautiza, siguiendo la tradición, con el nombre de un viento: «Corrado».

Lo primero que hay que decir es que el Corrado no sustituye al Scirocco,

aunque, como aquél, también se deriva del popular Golf. El segundo aspecto es que, también como el Scirocco, el Corrado no se fabrica en las factorías Volkswagen de Wolfsburg, sino en las instalaciones de la firma Karmann, en Osnabrück.

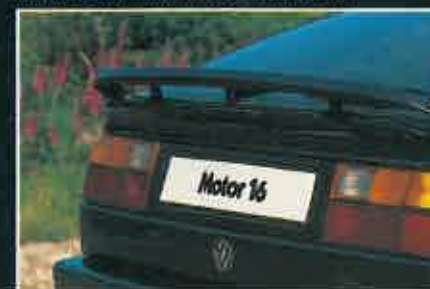
Karmann mantiene estrechísimas relaciones con Volkswagen y ha sido el encargado de realizar casi la totalidad de este proyecto de deportivo. La producción estimada es de 90 unidades diarias.

En tercer lugar, hay que precisar que el Corrado 16V GT que viene a España es una versión «descafeinada» del verdadero Corrado, que nació con el motor G60, con el que se vende en la totalidad de los países europeos y en Estados Unidos. Con sus 160 caballos de potencia, el Corrado G60 no tiene nada que ver con el GT.

Pero el G60 sólo se fabrica con catalizador y, por tanto, es poco operativo en nuestro país.



El alerón se despliega a 120 km/h y se maneja mediante un mando en el salpicadero.



MECANICA ***

Para sustituir el motor con compresor G del Corrado original se ha aprovechado el motor 1.800 de 16 válvulas y 136 caballos que equipan los conocidos Golf y Scirocco y sobre el que no vamos a extendernos. Sólo mencionar el doble árbol de levas movido por correa y cascada de piñones y la distribución hidráulica, así como la inyección Bosch electromecánica KE-Jetronic.

Se ha dicho hasta la reiteración que este motor 16V no es especialmente brillante a regímenes bajos, hasta el punto que sus resultados, respecto al motor de ocho válvulas y en aspectos como la recuperación, apenas justifican la diferencia de precio entre ambos. Es un motor alegre a partir de 3.500 revoluciones y sube de vueltas con facilidad, pero obliga a cambiar de marcha

constantemente si queremos que el coche se comporte con brío. Tampoco es especialmente parco en los consumos, y en conducción rápida se superan los 10 litros sin el menor rubor.

La mayor diferencia mecánica respecto al Scirocco la encontramos en la caja de cambios. Con motivo de la aparición del nuevo Passat, Volkswagen presentaba una caja de cambios modificada, guiada por cables en vez de las tradicionales varillas. Es un buen sistema, porque en teoría, elimina las vibraciones y proporciona una mayor suavidad. Por razones que no acabamos de entender, la implantación en el Corrado de esta caja de cambios no es afortunada, porque lo que se ha ganado en suavidad o incluso en precisión se ha perdido en rapidez. Es imprescindible marcar muy bien el punto muerto, o el cambio «ruge» estremecedoramente.



Firestone
EN MARCHA HACIA EL FUTURO.



Excelente el diseño del Corrado, aunque su interior sigue siendo tan sobrio como el de cualquier Volkswagen.



Acaba el conductor por habituarse a esta peculiaridad, pero se pierde bastante eficacia, sobre todo en las reducciones rápidas. Por otro lado, el escalonamiento es correcto, aunque el salto entre 2.^a y 3.^a (7 km/h cada 1.000 vueltas) es algo grande. Así, al pasar de 2.^a a 3.^a, hay que aprovechar al máximo esta marcha para que al pasar a tercera no caiga el motor por debajo de 3.200 vueltas y nos encontremos con poca fuerza.

El resto de órganos mecánicos es correcto desde todos los puntos de vista. En este sentido, el Golf y sus derivados se han ganado justa fama y nada ha cambiado que nos haga modificar nuestro muy favorable criterio.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

De nuevo, la experiencia del Passat se ha aprovechado en el Corrado en el caso del eje posterior, heredado de su hermano mayor. En este deportivo se emplean también los llamados «cojinetes correctores de guía», un invento de

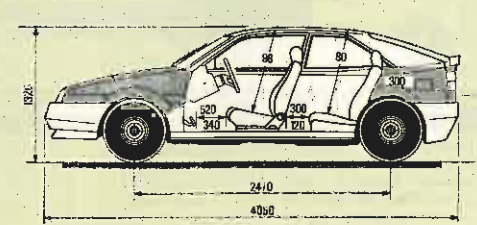
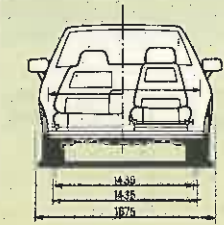
Volkswagen para autocentrar las ruedas en sus normales oscilaciones de apoyo. Lo cierto es que el comportamiento es irreprochable, neutro y seco. Los generosos neumáticos en perfil 55 (ultrabajos) ayudan a este buen guiado, aunque se resiente el confort. Los asientos, muy duros, podrían parecer incómodos, pero resultan satisfactorios en viajes largos.

Aunque el puesto de conducción es bajo, la visibilidad es excelente hacia adelante. Hacia atrás, con el alerón desplegado, se limita bastante y «cruza» el espejo retrovisor, ocultando a menudo a quienes nos siguen. Es un coche en que los retrovisores exteriores son imprescindibles. También es verdad que el alerón se repliega, eliminándose esta limitación, aunque la visibilidad sigue siendo bastante escasa, como en la mayoría de los coupés.

CARROCERIA ★ ★ ★ ★

Casi todas las personas que han visto el Corrado de cerca coinciden en se-

VOLKSWAGEN CORRADO 16V GT



DATOS DE COMPRA

Importador: Sest. Paseo de la Castellana, 278, Madrid 28046. Teléfono: (91) 215 33 40. Red de posventa: 1.000 puntos en toda el territorio nacional. Garantía: un año sin limitación de kilómetros.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. N.º válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10:1. Tipo de carburante: Gasolina super. Potencia máxima: 136 CV a 6.300 rpm. Par máximo: 16,5 mkg a 4.800 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delanteras. Caja de cambios: Manual, 5 vel. Velocidad a 1.000 rpm: 1.^a, 8,4 km/h; 2.^a, 13,7 km/h; 3.^a, 20,2 km/h. 4.^a, 25,8 km/h; 5.^a, 32,0 km/h.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 4. Diámetro de giro: 11 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/discos.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente, McPherson. Trasera: Semi-independiente.

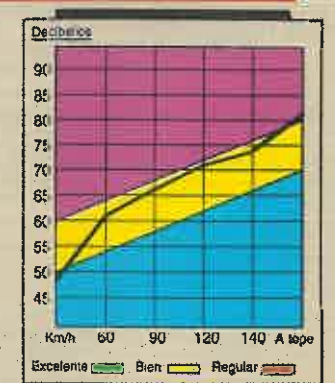
RUEDAS. Llantas: 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 185/55 HR 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.158 kg. Capacidad depósito: 55 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	207,3
ACELERACION	
400 m salida parada	17,0
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	7,3
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4. ^a	19,1
400 m desde 40 km/h en 5. ^a	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4. ^a	34,9
1.000 m desde 40 km/h en 5. ^a	39,1
De 80 a 120 km/h en 4. ^a	10,9
De 80 a 120 km/h en 5. ^a	15,1

SONORIDAD



Al ralentí: 49,6. A 60 km/h: 62,7. A 90 km/h: 66,8. A 120 km/h: 71,8. A 140 km/h: 74,0. A tope: 82,4.

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



COMPañIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS S.A.

24-JUN-89

JUNTA DE ACCIONISTAS

Alfonso Escámez
Presidente

"Tengo la satisfacción de confirmarles que la realidad ha superado las perspectivas más positivas del pasado año, y hemos alcanzado durante el Ejercicio los resultados más altos de la historia de la Compañía y de todo el Grupo CEPSA."

"Cuando nos dirigimos al modelo de mercado libre con el que España está comprometida, en consecuencia con la adhesión a la Comunidad Europea y la entrada en vigor del Acta Unica en el entorno de 1992, CEPSA dispone de la fortaleza necesaria para ser un importante Grupo a nivel europeo."

"El Plan Estratégico del Grupo cubre un período de cinco años, con horizonte de 1993 y prevé un volumen de inversiones de más de 120.000 millones de pesetas."

Hechos y datos
importantes.

El Cash Flow consolidado del Grupo CEPSA alcanza los 27.200 millones de pesetas, rebasando en más del 22 por ciento el nivel del año anterior.

La rentabilidad del Grupo sobre el capital se sitúa en el 45,1 por ciento, con un incremento considerable respecto al 33,4 por ciento de 1987.

El Beneficio distribuable de CEPSA asciende a 12.110 millones de pesetas, con un aumento de más del 54 por ciento sobre la cifra del ejercicio anterior, constituyendo, además, un récord en la historia de la Compañía. El dividendo aumenta hasta el 20 por ciento.

La disminución del endeudamiento bancario del Grupo en 16.000 millones se traduce en una mejora sustancial de la relación deuda/fondos generados, que pasa de 2,8 años en 1987 a 1,7 años en 1988.

Millones de pesetas

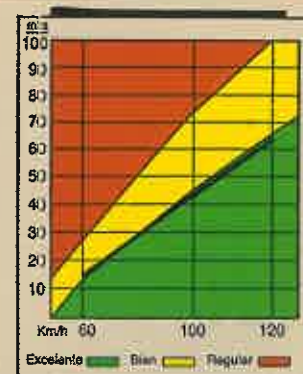
DATOS FINANCIEROS	CONSOLIDADOS	AGREGADOS
	1988	1987
CAPITAL SOCIAL	29.731	24.139
PATRIMONIO NETO (1)	95.297	73.511
INMOVILIZADO MATERIAL E INMATERIAL (BRUTO)	174.374	176.829
INMOVILIZADO MATERIAL E INMATERIAL (NETO)	69.189	65.517
BENEFICIO DEL EJERCICIO (2)	14.373	10.914
CASH-FLOW (2)	27.197	22.490
VALOR AÑADIDO BRUTO (2)	59.405	54.722
INGRESOS TOTALES	372.342	381.550
INGRESOS POR EXPORTACIONES	97.687	110.047

(1) Después de la distribución del beneficio.
(2) Antes de la provisión para impuesto de sociedades.

RECURSOS PROPIOS CONSOLIDADOS



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 16,2. A 100 km/h: 44,8.
A 120 km/h: 64,6.

CONSUMO

CIUDAD 1/100 km
A 26,4 km/h de promedio .. 11,8

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo 6,4

En conducción rápida 11,5

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo 7,0

A 140 km/h de cruceo 8,5

A 180 km/h de cruceo 11,1

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado .. 9,7

Capacidad depósito comb. ... 55

Autonomía media 515

EQUIPAMIENTO

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

A FONDO



La apertura de las puertas es muy grande. El portón posterior es de generosas dimensiones.

fiar su belleza. Es mentira eso de que sobre gustos no hay nada escrito; sencillamente lo que ocurre es que sobre gustos la gente suele leer poco. En todo caso, el diseño del Corrado merece todos los honores. Porque, con un excelente perfil aerodinámico y un tamaño reducido, su habitabilidad es grande. Sólo la voluntaria limitación de las dos plazas traseras, por un reposacodos vo-

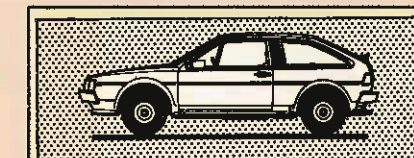
luminoso y practicable, empaña este capítulo. El interior, en la línea espartana habitual de los modelos de la marca, se tolera mejor en un coche de vocación deportiva en la que, por otro lado, no falta de nada. Opcionalmente puede pedirse un sistema Teves-ABS antibloqueo de frenos, tapicería de cuero y techo practicable. El aire acondicionado es equipo de serie.

FRENTE A SUS RIVALES

COMO decíamos al inicio, no hay muchos coupés entre los que elegir, salvo los verdaderos y prestigiosos deportivos, pero el más barato, el Porsche 944 ya le supera en dos millones de pesetas.

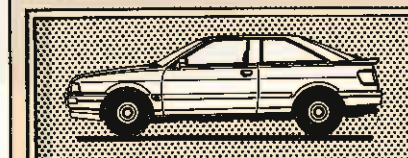
El Corrado se sitúa por encima del Scirocco en 750.000 pesetas y, aunque incorpore mucho más equipamiento, con esta motorización no es mucho más coche. El nuevo Audi Coupé, con una nueva carrocería, tiene idéntica potencia, pero es más coche. El Volvo 480, pese a su motor turbo y 120 caballos de potencia, tiene un precio poco competitivo pese a su innegable

y contrastado estilo y exclusividad. El Toyota Celica tiene una línea muy atractiva, pero comienza a demostrar su clase con el motor 2 litros ya que el 1.600 se queda algo corto de potencia.



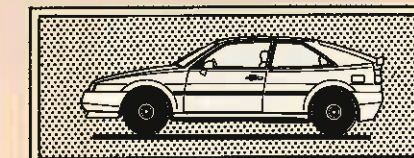
VOLKSWAGEN CORRADO 16V GT 3.578.013 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 136 CV a 6.300 rpm. Peso: 1.158 kg. Velocidad máxima: 207 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 308 l.



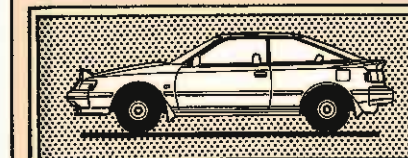
AUDI COUPÉ 2.3 E 3.856.114 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.309 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.170 kg. Velocidad máxima: 206 km/h. Consumo medio ponderado: 9,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 240 l.



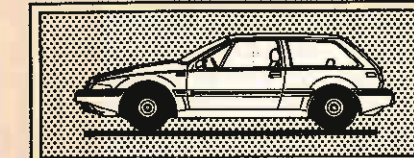
VOLKSWAGEN SCIROCCO GTX 16V 2.802.149 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 136 CV a 6.300 rpm. Peso: 970 kg. Velocidad máxima: 209 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 110 l.



TOYOTA CELICA 1600 3.571.208 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.587 c.c. Potencia: 124 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.110 kg. Velocidad máxima: 192 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 280 l.



VOLVO 440 TURBO 4.290.344 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.721 c.c. Potencia: 120 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.069 kg. Velocidad máxima: 193 km/h. Consumo medio ponderado: 11,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 325 l.

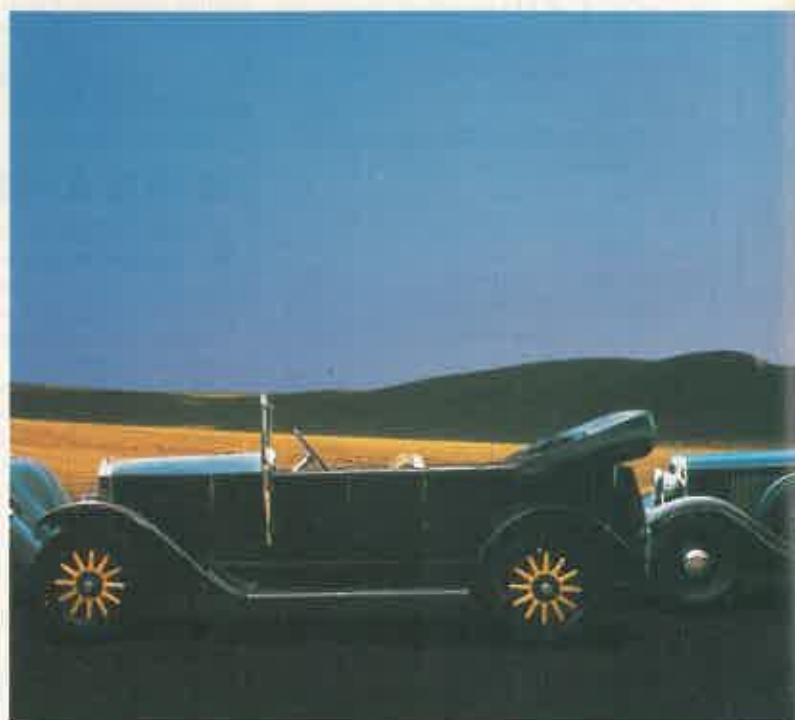
1927. El Origen.

Casi ningún coupé ofrece un acceso fácil a las plazas traseras. El Corrado no es la excepción, pero hay que reconocer que, gracias a un ángulo de apertura de puertas muy generoso, este aspecto está bastante logrado.

Se nota que el Corrado no está fabricado en Wolfsburg, porque el nivel de terminación no es el proverbial de Volkswagen. Encontramos demasiados ruidos y vibraciones, y más que un coche alemán nos parece estar conduciendo un coche italiano o británico, que no destacan precisamente en estos aspectos. Por lo demás, los materiales empleados nos parecen de la misma calidad que en cualquiera de los VW, en los que es raro que algo tan elemental como un burlete, una grapilla o un revestimiento se despegue, suene o se cuarte. Es un aspecto que deberían cuidar más quienes cobran un elevado precio por el hermoso Corrado.

José María Cernuda

Motor 16 Hace un par de meses que se vende en España el Volkswagen Corrado, pero no en su versión auténtica de 160 caballos, sino en otra destinada a los mercados meridionales, con el motor del Golf de 16 válvulas y 136 caballos. Y es una lástima, porque el precioso coche alemán no se presenta en su sentido más puro de sport, sino como un brillante proyecto fin de carrera al que le faltan algunos detalles para madurar. Así, el hecho de estar fabricado en instalaciones ajenas a Volkswagen repercute en la calidad, que no es lo buena a que la marca nos tiene acostumbrados. De todas maneras, esto no empaña un buen resultado de conjunto, pese a que habrá quien se quede esperando la auténtica versión de que pueden disfrutar nuestros colegas «más» europeos.



En 1927 VOLVO creó una raza de coches poco común. Fiables. Seguros. Confortables.

Sin renunciar, por ello, a una línea de diseño depurado.

Hoy, bajo los mismos principios de entonces, pero aplicando tecnología de vanguardia, VOLVO perfecciona la evolución de la especie con el 740:

Un coche técnicamente avanzado.

Mecánicamente perfecto.

Y, por encima de todo, seguro.

Donde el confort y la belleza marcan todo un estilo. Toda una especie.

740. La evolución lógica.



S E R I E
740
VOLVO
Respuesta Segura.

ARO DACIA 10 GUARDA FORESTAL



El Aro Dacia 10, un todo terreno de origen rumano, es un vehículo que, por su configuración y poca altura libre con respecto al suelo, se desenvuelve mejor por caminos y pistas forestales que por terrenos más trialeros.

Ahora, con ánimo de hacerlo más ágil y manejable, se le han efectuado unos ligeros retoques, que afectan principalmente a la dirección y al cambio. De esta forma cuenta con unas nuevas rótulas reforzadas y un mayor ancho de vía. Con esto se ha logrado que la dirección sea sensiblemente más suave, aunque hay que decir que todavía sigue pecando de ser dura y de tener el conductor poco tacto de ella.

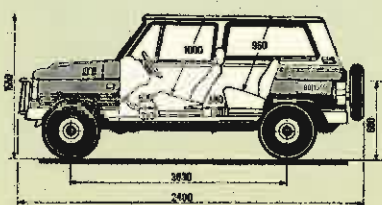
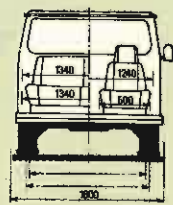
Otro punto donde se ha trabajado ha sido en la caja de cambios, en la que el esfuerzo efectuado por el fabricante se ha traducido en una mejor manejabilidad del selector. Por contra, el mando

de selección de la tracción y reductoras sigue siendo duro y necesita de una cierta práctica para manejarlo con soltura. Otra cosa que no han solucionado es la ubicación de los mandos de la calefacción y el cenicero. Con respecto a los primeros, es prácticamente inevitable tropezar con ellos al engranar la primera velocidad y el cenicero, al estar enfrente del selector, en marcha es imposible usarlo, al poner primera o

tercera chocamos irremediabilmente con él.

La parte motriz, al igual que anteriores versiones de este modelo, sigue estando encomendada a un motor de gasolina de origen Renault. Esto tiene la gran ventaja de ser una mecánica de demostrada fiabilidad, sencilla y con la posibilidad de poder repararla en un concesionario de la marca francesa en España. En este caso, el propulsor ele-

ARO DACIA 10



DATOS DE COMPRA

Importador: Remark, S. A. Avda. de Barcelona, 137. Molins de Rey, Barcelona. Teléfono: 193 668 37 12. Garantía: seis meses. Red de postventa: 37 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 1, lateral. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Un carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 64 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 10,0 mkg a 3.300 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Total. Caja de cambios: Manual, 4 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 4,9 km/h; 2.ª, 8,7 km/h; 3.ª, 14,2 km/h; 4.ª, 21,5 km/h; 5.ª, — km/h. Embraque: Monodisco cable.

DIRECCION. Tipo: Husillo. Vueltas de volante: 3,00. Diámetro de giro: 11,5 m.

FRENOS. Sistema (del./tras.): Disco/tambor.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido.

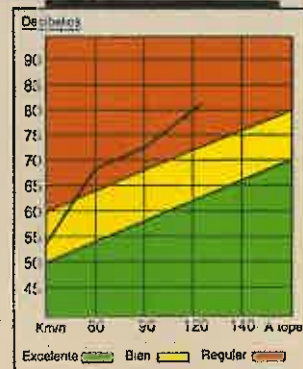
RUEDAS. Llantas: Chapa 14x4 pulgadas. Neumáticos: 175 SR 14.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.180 kg.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	126,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	22,6
1.000 m salida parada	43,5
De 0 a 100 km/h	28,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	23,1
400 m desde 40 km/h en 5.ª	—
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	45,3
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	—
De 80 a 120 km/h en 4.ª	31,6
De 80 a 120 km/h en 5.ª	—

SONORIDAD



Al ralenti: 54,2. A 60 km/h: 68,4. A 90 km/h: 73,8. A 120 km/h: 80,5. A tope: 82,5.

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

El Aro Dacia 10 es un 4x4 rumano que en su remodelación dispone de unas defensas más consistentes y una rejilla de nuevo diseño.



- VIRTUDES**
- Precio interesante
 - Suspensión confortable
 - Buena habitabilidad
- DEFECTOS**
- Acabado mejorable
 - Aptitudes todo terreno limitadas
 - Mando de la reductora muy duro
- PRECIO EN LA CALLE:**
1.320.109 ptas.



respecto al suelo, reducida. Esto hace que el Aro sea un buen rodador por carretera, permitiendo realizar viajes de largo recorrido con comodidad.

Pero sin duda donde mejor se desenvuelve es por caminos; aquí, apoyado por el sistema de tracción a las cuatro ruedas y las prestaciones de su motor, permite rodar con una gran alegría. Por contra, debido a su escasa altura con respecto al suelo, tiene poca capacidad trialera, y si nos decidimos a circular por zonas de rocas corremos el

riesgo de ir golpeando en el suelo continuamente con los bajos, quedando mermada en buena medida su capacidad trepadora. El sistema de frenos, por su parte, resulta poco eficaz, además de tener poca resistencia a la fatiga.

El interior muy poco ha cambiado con respecto a anteriores versiones. El salpicadero y el cuadro de instrumentos se parece al del Renault 12, del que utiliza varios elementos. Es un coche igual que sucede con el resto de los ve-



Los asientos son confortables, aunque blandos. El interior nos recuerda al R-12.



hículos procedentes de los países del Este, muy espartano y con un acabado muy mejorable. Su gran baza la juega en el amplio interior, con sitio de sobra para cinco pasajeros, y en la gran robustez general del conjunto, que hacen de él, además de un coche de ocio, una perfecta herramienta de trabajo. También tiene a su favor, gracias a que se vende sin límite de cupo en España, un precio muy interesante, 1.320.109 pesetas para la variante con techo duro y 1.289.869 pesetas para la de techo de lona.

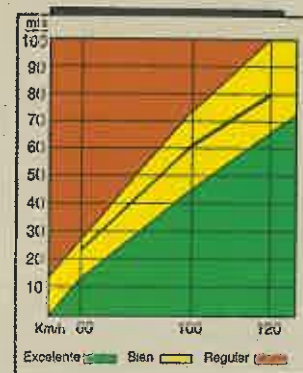
Manuel Madrid
Fotos: Santiago Ibáñez

FRENTE A SUS RIVALES

A L Aro Dacia 10, si tenemos en cuenta su mecánica de gasolina y su precio, uno de los más baratos de los vehículos de este tipo que se comercializan en España, hay que buscarle dos rivales naturales. Por un lado tenemos al Lada Niva, que también proviene de un país del Este de Europa y que tiene unas dimensiones muy similares a las del Aro y una me-

cánica ligeramente más potente y con una diferencia de precio entre ellos mínima, 1.320.109 pesetas el Aro, contra 1.352.456 pesetas el Lada Niva. El otro rival de estos vehículos hay que buscarlo en un coche de fabricación española, el Suzuki Santana Samurai, que si bien tiene un precio algo más alto, por contra ofrece una mecánica más moderna y un acabado superior al de los otros dos vehículos antes mencionados.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 23,8. A 100 km/h: 62,1. A 120 km/h: 80,8.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km

A 28,8 km/h de promedio 11,6

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo 10,2

En conducción T.T. 15,5

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo 13,9

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado ... 11,4

Capacidad depósito comb. 4,6

Autonomía media 350

EQUIPAMIENTO

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

15 MINUTOS
PARA LA FINAL...



Conchita Martínez
CONCHITA MARTÍNEZ
la nueva campeona de España

SOLO ME FALTABA
ELEGIR EL COLOR
APROPIADO.

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

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

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

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



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



FAIR PLAY, RANGER, TOKIO, DIVINE y ZOOM.

KELME®
T E N I S

AUTODEFINIDO

VER SOLUCION PAG. 66



— CADENA COPE —

ESTE VERANO LA COPE ASOMBRA

CADENA COPE

Este verano la Cope asombra

Llega el verano y la COPE sigue asombrando. Para que no te quemes. Como en invierno. Con Encarna Sánchez. Luis del Olmo. Y un grupo de auténticos profesionales. Sacando a la luz un montón de temas interesantes. No te quemes. Asómbtrate este verano con la COPE.



De persona a persona

TODO UN PLAN PARA CAMBIAR A MÁS.

Ahora, Peugeot le ofrece todo un plan para cambiar a más. Un plan que le permite comprar todo un Peugeot 309 desde sólo 15.900 Ptas/mes durante el primer año. Con una entrada y un aumento anual de las cuotas perfectamente estudiadas para hacerle aún más fácil cambiar a más. Estudie el cuadro ejemplo de financiación y solicite información en su Concesionario Peugeot Talbot sobre el modelo que más se ajuste a sus gustos y necesidades.

**PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA.**



NUEVO PLAN DE FINANCIACIÓN

DESDE **15.900** PTAS/MES.
DURANTE EL PRIMER AÑO

Ejemplo de Financiación de un Peugeot 309 GL Profil

P.V.P.	ENTRADA	CANTIDAD A FINANCIAR	PRECIO TOTAL FINANCIADO
1.410.000 Ptas.	550.000 Ptas.	860.000 Ptas.	1.780.000 Ptas.
1º AÑO	2º AÑO	3º AÑO	4º AÑO
15.900 Ptas. (14 cuotas)	20.600 Ptas. (14 cuotas)	24.600 Ptas. (14 cuotas)	26.800 Ptas. (14 cuotas)

TAE: 18,19%

Acción válida durante este mes.

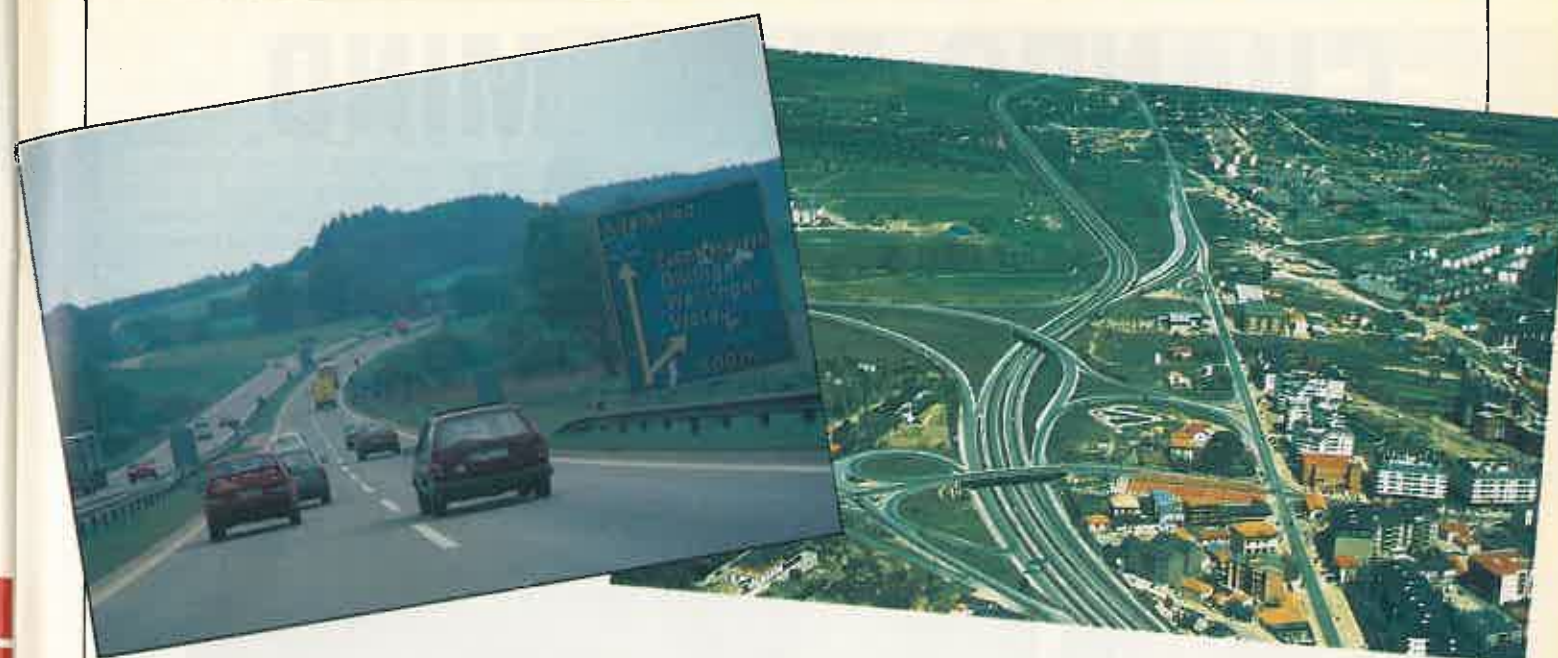


PSA CREDIT

**Red de Concesionarios
PEUGEOT TALBOT**



ACTUALIDAD



La patronal española CEOE ha dado a conocer un estudio realizado por sus departamentos técnicos en el que se pone de manifiesto el desfase existente entre nuestra red de carreteras y la media europea, y que requerirá una inversión cercana a los tres billones de pesetas.

INVERTIR EN CARRETERAS TRES BILLONES PARA SER EUROPEOS

UN reciente informe de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) considera que el déficit acumulado en el periodo de tiempo que va desde 1981 a 1988 en construcción de carreteras (nuevas y en conservación) se eleva a tres billones de pesetas constantes de 1988, cantidad que sería necesaria si se quiere homologarlas a la media de los países de la Comunidad Económica Europea.

El estudio para la realización de este déficit de tres billones de pesetas se ha basado en la evolución de las contrataciones en función del PIB (Producto Interior Bruto), parque de vehículos, tráfico, etcétera.

La patronal española asegura que la dotación de carreteras en nuestro país se halla en el nivel del 63 por ciento de la media comunitaria, aunque reconoce que este desfase se ha pretendido paliar, por parte del MOPU, con la intensificación de las dotaciones presupuestarias del Plan General de Carreteras a partir de 1986.

La CEOE recomienda que el nuevo Plan de Carreteras que se está elaborando y que se pondrá en marcha de 1992 hasta el año 2000 debe ser más

“La CEOE recomienda que el nuevo Plan de Carreteras que se está elaborando sea más ambicioso y contemple una mayor calidad del actualmente vigente”

ambicioso y con más calidad que el actualmente vigente. También incide en que los objetivos a perseguir para que

la red vial esté a la altura de los restantes países europeos tengan presente la necesidad de articular e intercomunicar todas las regiones españolas estableciendo los corredores oportunos, corregir las discontinuidades, mejorar los accesos a grandes núcleos de población y dotar de recursos suficientes las necesidades de conservación y rehabilitación.

La organización empresarial española no admite, según el estudio realizado, que se puedan producir demoras en su ejecución, ya que se requiere la máxima urgencia si se pretende conseguir los objetivos propuestos de no per-

El incremento de la inversión pública en infraestructura debe mantenerse sin ningún recorte, para que las carreteras españolas se asemejen a las de la CEE.



CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFÍCIL...



NUEVAS PASTILLAS DE FRENO

Valeo

RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

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



Valeo

El equipo del Automóvil

der el tren del desarrollo en infraestructura vial, de acuerdo con los cánones de los países de nuestro entorno, y no valen las excusas de falta de proyectos o de asignaciones presupuestarias.

El informe de la CEOE resalta que España se ha visto privada de planes continuados de infraestructura, lo que ha supuesto un retraso patente con respecto a nuestros vecinos europeos y ha ocasionado estrangulamientos a nuestro desarrollo económico, quedando meridianamente claro que, cuando se ha abordado con decisión, aunque sólo fuera parcialmente, la inversión en creación de infraestructuras, el éxito ha sido rotundo y duradero.

En descargo de la actual política emprendida por el Gobierno socialista, la patronal española reconoce que la larga crisis económica, iniciada en 1974, no pudo tener peores consecuencias, ya



Reducir atascos
Uno de los retos

“Para que la red actual esté a la altura de la de los restantes países europeos es necesario articular e intercomunicar todas las regiones españolas, estableciendo los corredores oportunos”

que se paralizó la elaboración de nuevos planes e incluso faltó financiación para el adecuado mantenimiento y conservación del patrimonio existente, lo que de alguna forma se ha tratado de paliar con el esfuerzo inversor realizado en los últimos años.

En este sentido, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales considera que el favorable proce-



La CEOE aboga por el fomento de la iniciativa privada
La tendencia europea es más proclive a la construcción de autopistas

so económico iniciado a partir del año 1985, y que dio lugar a la positiva sensibilización por parte del gobierno socialista presidido por Felipe González, a la hora de destinar presupuestos significativos para las diferentes obras de carreteras, también ha tenido su reflejo en las características técnicas de las mismas, que se han visto recogidas en su totalidad en el programa de autopistas, a pesar de la actual tendencia europea que se muestra más proclive a la construcción de autopistas.

La patronal, no podía ser de otra forma, aboga por que se estudie la introducción y el fomento de la iniciativa privada en estos planes, entre otros motivos por los grandes déficit financieros de las administraciones públicas y por la insuficiencia de fondos públicos.

Para la CEOE, el incremento de la inversión pública en infraestructuras de los últimos presupuestos debe mantenerse sin ningún recorte y considera que es justo que «nuestros descendientes hereden la deuda de la infraestructura que disfruten, pero inadmisiblemente paguen los gastos de una administración manirrota».

La organización que se encuentra presidida en la actualidad por José María Cuevas tiene claro, y por el momento no parece ser objeto de discusión por ningún grupo social o político, la existencia de un importante y manifiesto desfase en nuestro país en relación con el resto de los países integrantes de la Europa comunitaria en todo lo referido a dotación de infraestructuras y equipamientos y, también, cree necesario reducir esas diferencias latentes como un imperativo de los propios objetivos de crecimiento económico y dentro del marco de una economía plenamente integrada internacionalmente por la que se ha optado.

En cualquier caso, a los empresarios españoles no les parece válido el argumento de que esos países son más ricos; es cierto que tienen los países comunitarios hoy en día un mayor producto interior bruto por habitante, pero en su inmensa mayoría las infraestructuras que tienen estaban ya creadas hace quince años, cuando sus niveles de vida eran similares a los que tenemos en la actualidad en nuestro país.

Germán Camarero

LA RED EUROPEA EN CIFRAS

	Autopistas y autovías (km)	Carreteras nacionales (km)	Carreteras locales (km)
Alemania Federal	39.540	65.543	66.438
Austria	11.012	25.667	—
Dinamarca	464	4.199	6.840
España	3.574	92.600	60.000
Francia*	4.896	28.000	35.000
Gran Bretaña	2.485	12.463	335.844
Italia	5.822	44.337	101.521
Noruega	56	25.085	31.505
Suecia	850	12.632	84.834

* Otro tipo de carreteras no están incluidas en el cuadro. Es significativo que en Francia la longitud de las vías comunales es de 420.000 km.

BATMOBILE

EL
DEFENSOR
DE
LA LEY

IMPONE sus formas, por esos rasgos medio futuristas, medio tenebrosos; impone por su tamaño descomunal, por sus seis metros de longitud y sus 2,6 metros de altura; impone por su color, por ese tono negro que augura aventuras en el lado oscuro de la ley. Es el Batmobile, el coche de

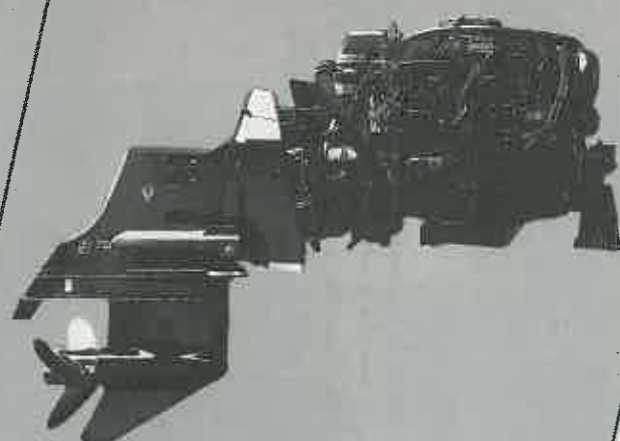
El Batmobile llena la pantalla con sus acciones. Es capaz de atravesar un muro de fuego, de saltar en el vacío, de rodar a toda velocidad; es la máquina ideal para un héroe de ficción encargado de mantener el orden en el planeta.



EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE® Fuerabordas

OMCobra™ Dentro Fuerabordas



OMC Sea Drive® Motores con Bracket

FOUR WINNS™ Embarcaciones



SABA 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.



La multitud ha rodeado al Batmobile en su primera aparición pública. Es un engendro mecánico impresionante.



La batmanía ha invadido las calles de los Estados Unidos; todos llevan el escudo identificativo, con el murciélago a cuestas.



Batman, el héroe de los cómics más truculentos, el personaje estelar del próximo otoño, en cuanto se estrene la película en nuestro país, un acontecimiento que se producirá el 29 de septiembre y actuará como detonante para la puesta en marcha de la batmanía, la fiebre que recorre ahora mismo las calles americanas.

Las habilidades de esta máquina brutal, intimidatoria, dejarán boquiabiertos a los espectadores de una cinta que va a contar con la presencia de Michael Keaton en el papel de Batman, en el papel del científico Bruce Wayne, su nombre en la vida real, cuando cuelga los hábitos de murciélago; de Kim Basinger, la fascinante rubia de «Nueve semanas y media», como novia del defensor de la ley, y de Jack Nicholson, The Joker,

un payaso de sonrisa permanente y aspecto inquietante que es el enemigo declarado del «hombre murciélago».

El Batmobile, es capaz de atravesar, según la ficción, muros en llamas de más de 180 metros de anchura, de dar saltos de más de treinta metros de altura y de girar en las esquinas a toda marcha y sin derrapar ni un milímetro gracias a una especie de gancho que se cla-

va en el suelo y permite maniobras instantáneas.

El monstruo negro ha nacido en Inglaterra de la mano de John Evans, un especialista bien curtido en trabajos especiales para Superman, Indiana Jones y algunos capítulos de James Bond. El artesano británico ha puesto a punto dos Batmobiles de acuerdo con las exigencias siguientes: tener un tamaño descomunal, tener un precio recortado y estar preparados para rodar suavemente, sin trepidaciones ni traqueteos que pudieran sacudir la cámara en las



Divide y vencerás.



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

Y lo mejor es este «desmontable» de Grundig.

Completamente inútil de robar

gracias al Doble Sistema de Seguridad (DSS).

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

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

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

GRUNDIG
TENEMOS MEJORES IDEAS.

FUERA DE SERIE



El héroe posa orgulloso ante su máquina, seis metros de pura fantasía.

tomas que fuesen realmente más complicadas.

Los dos defensores de la ley actúan en la cinta, uno en las escenas más trepidantes, rodeado de humo y fuego, mientras que el otro se encarga de pasear al héroe en los momentos de relax. Un par de Chevrolets Impala bastante veteranos, adquiridos por algo más de un millón doscientas mil pesetas, sirvieron de base para dar vida a ese coche murciélago de nuevo cuño, el segundo creado en veintitrés años por los laboratorios imaginarios de la Fundación Wayne, la institución que acoge a Batman en su «vida civil».

Evans y su equipo han puesto a punto los dos Batmobiles en diez semanas, sin utilizar ni un plano completo, tan sólo bocetos, una labor que no fueron capaces de garantizar a la Warner Bros ni los técnicos de Lotus. Los especialistas, capitaneados por Evans, alargaron los chasis setenta centímetros, prolongaron los semiejes de transmisión casi 45 centímetros y colocaron espaciadores en el eje trasero para llevar la anchura hasta 2,6 metros.

Una vez finalizado el trabajo carrocerero, solucionado a base de fibra de vidrio, se centraron en la mecánica; primero retrasaron el motor, después colocaron dos radiadores, justo por delante de las ruedas posteriores, bien aireados por unas tomas aerodinámicas, «inspiradas» por los inigualables Testarossa, y remataron la faena montando un reactor enorme en el frontal, falso por completo, pero muy similar al empleado por los aviones de caza.

La última parte del trabajo, la puesta a punto del quemador posterior, fue la más delicada. Una mezcla comprimida de aire y parafina imita la llama casi



El puesto de mando del Batmobile tiene más relojes que el cuadro de un Concorde. Es complicadísimo, pero permite comunicar con cualquier parte del mundo.

sólida producida por un motor a reacción lanzado a pleno régimen.

Los creadores del Batmobile han hecho un trabajo espléndido, con pequeñas imperfecciones, con pegas reconocidas por ellos mismos: el tablero de instrumentos es más complicado que el cuadro de un Concorde; además es imposible rodar a más de ciento treinta

por hora, por culpa del ruido y las vibraciones que agitan al conjunto.

En la película no se descubren esos defectos, siempre se tiene la impresión de estar ante un automóvil de más de cien millones de pesetas, es la grandeza de Batman, el murciélago que sobrevuela nuestras cabezas.

Angel Marco

JOSE MARIA PARIS

ALEGRÍA PARA EL DISEÑO

JOSE María Paris, un diseñador joven, muy joven, con dieciocho años recién cumplidos, acaba de centrar su creatividad en el mundo de los vehículos industriales ligeros, de las camionetas y furgonetas que pueblan nuestras ciudades. Su idea básica, «alegrar, en la medida de lo posible, un diseño demasiado austero y funcional, que sólo ha estado pendiente del aspecto práctico y no del aspecto estético», se ha reflejado en tres propuestas tan curiosas como llamativas: la furgoneta Transporte, el motocarro Fly y el Pick Up, tres vehículos de sueño que pondrían un toque de simpatía en el tráfico ciudadano.

El Transporte juega con los rasgos rectilíneos y con el diseño modular, un diseño que permite cambiar la estética en función del uso dado al vehículo. Un chasis clásico y una cabina de trazos vanguardistas son el complemento ideal para un espacio posterior en el que se pueden acoplar «containers» con funciones diferentes.

El Fly pone una nota de simpatía en una máquina sencilla, el motocarro, mitad motocicleta, mitad vehículo de transporte ligero, que en los últimos tiempos ha merecido la atención del propio Giugiaro, que ha dado forma al Ape fabricado por Vespa. El Fly es, según su creador, «el resultado de la fusión de uno de aquellos motocarros clásicos de los años sesenta, poco acertados desde el punto de vista estético, con la cara sonriente de un niño de cuatro años. El Fly podría llevar motores de gasolina clásicos o motores eléctricos; su tamaño reducido permitiría utilizarlo en aeropuertos, estaciones de tren y otros espacios similares».

El Pick Up parece, por el momento, el vehículo más alejado de la realidad, de la producción en gran serie; es el que tiene un carácter industrial más difuminado.

José María Paris ha dado formas diferentes a un vehículo que goza de gran popularidad en Estados Unidos, Alemania, Italia o Portugal, pero que no ha calado en los gustos españoles. El Pick Up de Paris puede trabajar durante toda la semana en ciudad, como un carguero más, para dejar su tono utilitario el mismo viernes por la tarde,

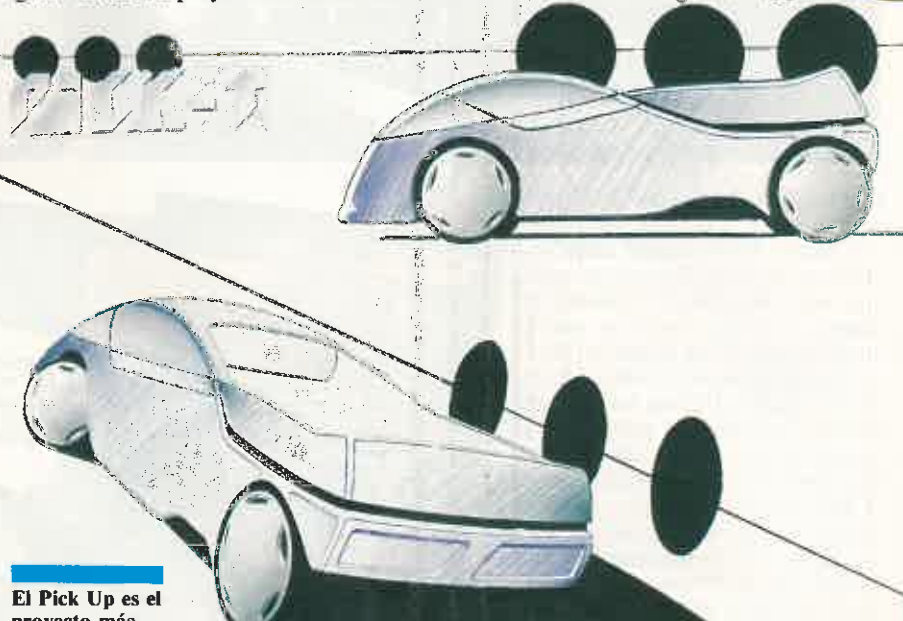
windsurf «amarradas a la espalda».

Las ideas que José María Paris ha puesto en juego para crear el Pick Up son muy curiosas: «He sacrificado algo de capacidad de carga para conseguir así una estética más favorable. Este modelo llevaría tracción integral, suspensión regulable en altura y un motor enérgico, un motor capaz de animar el conjunto con un nervio excepcional».

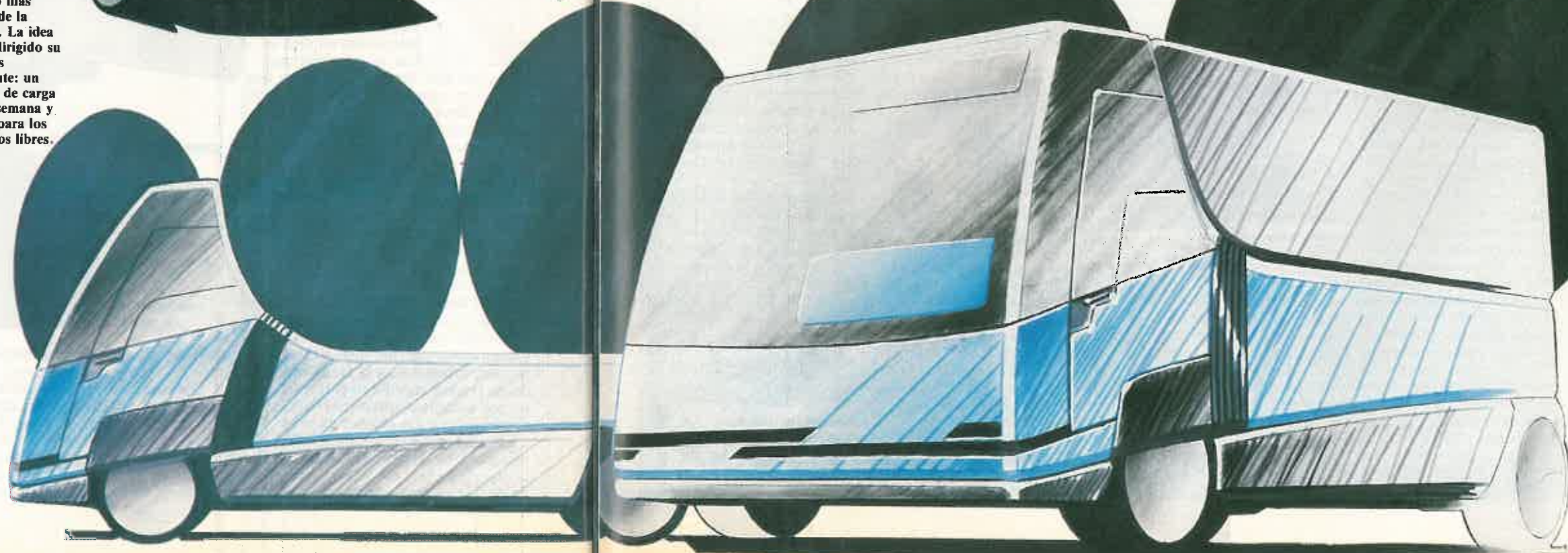
Estas son las propuestas alegres, imaginativas que nuestras calles, pobladas de vehículos comerciales tan sosos como descuidados, piden a gritos.

Angel Marco

momento elegido para convertirlo en un vehículo de ocio, distinto, divertido, que anima a su propietario a dirigirse hacia la playa con las tablas de



El Pick Up es el proyecto más alejado de la realidad. La idea que ha dirigido su diseño es interesante: un vehículo de carga para la semana y de ocio para los momentos libres.



El Fly es un motocarro con la cara de un niño. Un vehículo ágil y muy manejable, preparado para utilizar motores de gasolina o motores eléctricos.

El Transporte es un vehículo de tipo modular. Un chasis clásico y una cabina vanguardista complementan un espacio posterior que puede llevar containers.

APAGAR EL INCENDIO

El pasado 21 de mayo, a las cuatro de la mañana y de forma espontánea, se produjo un incendio en el vehículo de mi propiedad, Opel Kadett 1.6 D, destruyéndolo totalmente. El coche tenía cuatro meses de uso y, por tanto, se hallaba dentro del periodo de garantía que ofrece la empresa contra todo defecto de fabricación.

Desde entonces, y pese a mis insistentes reclamaciones, tanto ante la concesionaria de Opel en Pontevedra como directamente a General Motors en Madrid y altos dirigentes, no se me ha dado satisfacción alguna referente a la solución del problema surgido, ya que si bien por el concesionario se ha encargado la emisión de informe técnico sobre el incendio, la resolución del problema corresponde a la General Motors y en los Servicios de Atención al Cliente de esta empresa el jefe no se pone al teléfono «porque está reunido» y del jefe de zona no facilitan su dirección o teléfono, porque tienen dada orden en tal sentido y las reclamaciones deben seguir su curso a través

de la concesionaria. Únicamente he recibido un telegrama, contestación a otro mío fijándoles un plazo, transcurrido el cual emprendería la acción judicial oportuna, en el que me dicen que «... se ven precisados a mantener un "lógico" compás de espera hasta acopiar toda la documentación requerida para ser analizada por su comisión técnica».

Ante las reiteradas largas al asunto, me veo en la necesidad de emprender una acción judicial. Para ello preciso conocer otros casos de usuarios que hayan tenido problemas con la instalación eléctrica, que parece ser pudo haber sido la causante del siniestro en el mío, para unirlos a otros informes que ya poseo y así, entre todos, lograr por una parte que la Opel cumpla con la garantía que ofrece cuando venden el coche y, por otro, se dé un mejor trato al cliente, ya que si bien los defectos o averías que pueden dar lugar a incidentes como el mío pueden ocurrir en cualquier marca o fabricante, lo que ya no es admisible es la actitud prepotente e incluso despectiva del fabricante hacia el cliente y que es lo que origina mi protesta.

Alfonso Paredes Pardo
(Pontevedra)

Agenda

Del 18 al 24 de julio

TELEVISION

El sábado 22 de julio, incluido en el programa **Estadio 2**, que se emite por la **segunda cadena** a partir de las 15,00 horas, se retransmitirá un reportaje sobre la **Baja Montesbiancos**, que se celebrará en los Montegros aragoneses y es puntuable para la Copa de España de Raids.

AUTOMOVILISMO

El circuito británico de **Brands Hatch** será escenario el domingo 23 de julio de la carrera de **Sport Prototipos**, puntuable para el Campeonato del Mundo de esta especialidad.

MOTOCICLISMO

El domingo 23 de julio, en **Alemania y Gran Bretaña**, se celebrarán las pruebas de 250 y 500 centímetros cúbicos respectivamente, pertenecientes al Campeonato del Mundo de Cross.

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



MOSA

SABOR ANDALUZ

Mosa es uno de los concesionarios con más solera de Málaga. Sus instalaciones están situadas en un lugar privilegiado de la capital andaluza, el kilómetro 242 de la carretera de Cádiz, justo en la entrada de Málaga. Aprovechando esta colocación, el Motor Nacional (Mosa) ha montado una exposición de 500 metros cuadrados de gran visibilidad. En su interior se muestran al público 15 unidades que representan la práctica totalidad de modelos que comercializa la marca del León en nuestro país.

En esta exposición hay una zona dedicada a los ve-



hículos comerciales de Peugeot, las conocidas J-5. Las ventas de vehículos nuevos corren a cargo de un equipo de siete vendedores, que el año pasado comercializaron más de 1.000 unidades. Las ventas de usados corren a cargo de un tasador que consiguió entregar 300 coches en el ejercicio anterior.

Estos coches disponen de una garantía de seis meses, dependiendo del estado en que se encuentren. Las entregas se realizan en un corto espacio de tiempo, ya que Mosa dispone de un stock de 100 unidades.

El taller dispone de 2.000 metros cuadrados para atender las reparaciones de los

turismos. Este servicio cuenta con 17 mecánicos para reparar las averías.

El almacén de repuestos tiene una superficie de 800 metros cuadrados y en su interior se albergan 12.000 referencias, piezas suficientes para solventar cualquier problema.

Las financiaciones se tramitan principalmente a través de la financiera de marca y del City Bank. En materia de seguros se acepta sin dificultad la que aporte el cliente. El teléfono de Mosa Málaga es el siguiente: (952) 33 80 04.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 7,5; entregas, 8; vendedores, 8; financiación, 7.

CORSA

DON ALGODON



Definitivamente joven.

Absolutamente tuyo.



Te esperamos.

AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S.A.

Pº de la Castellana, 244 (zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S.L.

Narváez, 80-82-84 (Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 274 78 04 / 273 48 49

DASAUTO

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00

Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61
(Junto al Santiago Bernabéu)

Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12 (Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44 Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre) Tel. 217 04 45
Antonio López, 149 (junto Plaza Legazpi)
Ferrocaril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)
Tel. 447 53 43

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9 (zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos. García Noblejas, 128
(zona Cruz de los Caídos)

FEYDO

AUTO RADIO

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

PORSCHE 911 CARRERA COUPE 33

Negro, año 1986, tapiza-
do, AB-PS, paragolpes ab-
sorberes, parabrisas securi-
fles, diferencial autoblocan-
te, cerraduras centralizadas,
radio Boston, aire acondi-
cionado, 70.000 km.
Tel.: (983) 29 85 04
Valladolid

Valderribas Motor S.A.

C/Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf.: 551 48 00 - Fax: 551 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION
VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

Motorauto

Tels.: (91) 469 95 55
260 99 83
C/ Valle de Oro, 29
Madrid

PORSCHE 928 S. FULL EQUIP «84» 5.500.000 ptas.
PORSCHE 944 A.A. «84» 2.990.000 ptas.
PORSCHE 911 SC A.A. «83» 4.400.000 ptas.
BMW 325 i. A.A. «87» 2.700.000 ptas.
MERCEDES 190 16V. FULL EQUIP 4.150.000 ptas.
MERCEDES 190E A.A. ABS. «86» 3.100.000 ptas.
BMW 525 i. «83» 1.890.000 ptas.

ANUNCIESE EN

MOTOR 16
MADRID
Teléfono: (91)
268 00 69

BRI-AUTO CALIDAD-PRECIO

- Porsche 911 Carrera, rojo 231 CV HiFi, techo, cuero muy equipado, total garantía 4.000.000
- Porsche 944 H año 86, blanca, asientos eléctricos, techo, etc. 3.700.000
- Mercedes 190-16 V, año 87, antracita oscura, aire, cuero, ABS, HiFi, full 4.500.000
- Mercedes 250 D, año 86, total garantía 3.200.000
- Range Rover, año 84, blanco, overdrive, anti-bloqueo, techo, radio, defensas precioso 1.600.000
- Audi 200 turbo, aire, ABS, full 2.400.000

BRI-AUTO
PROFESIONALES A SU SERVICIO TELF.: 457 05 49

ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

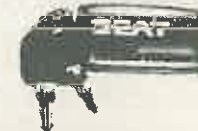
VENTA Y MONTAJE DE:

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

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los
precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"
LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINO, 11 - Telf.: (91) 270 68 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)
MADRID - Telf.: (91) 571 38 23
C/ ISLA DE CORCEGA, 18 - Telf.: (91) 654 24 89
(Entrada por Marqués de Valdeavilla, 29)
AL CORREDORES

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas
condiciones y tiene pocos
kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie.
Compramos coches financiados, pendientes de pago,
resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Opel Corsa 1.0 S	85	31.000	530.000	Ford Orion 1.6 Millionaire	89	3.000	1.225.000
Opel Corsa 1.3 SR	85	47.000	730.000	Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	86	41.000	895.000
Opel Ascona 1.8 i	85	80.000	1.150.000	Ford Orion 1.6 Ghia RS	88	13.000	1.325.000
Opel Rekord 2.0 A.A.	83	53.000	1.225.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	17.000	745.000
Opel Omega 2.0 E CD Full E.	87	27.000	2.350.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	87	12.000	795.000
Opel Kadett GTE 1.8 i	84	40.000	925.000	Ford Scorpio 2.8 Ghia i Full E.	85	41.000	2.200.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	21.000	1.225.000	Ford Sierra 2.0 Familiar A.A.	84	47.000	1.100.000
Opel Kadett 1.6 Top	88	10.000	1.325.000	Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	83	51.000	1.100.000
Peugeot 205 GR	87	14.000	845.000	Alfa Romeo 33 1.5	87	21.000	1.250.000
Peugeot 205 GTX	87	19.000	1.100.000	Alfa Romeo 33 1.7	87	17.000	1.375.000
Peugeot 205 XLD	87	21.000	980.000	Alfa Romeo 75 Evoluzione F.E.	88	16.000	2.200.000
Peugeot 205 GLD	88	13.000	1.100.000	BMW 320 i Automático A.A.	87	25.000	2.150.000
Peugeot 205 XR	88	15.000	975.000	BMW 318 i 4 puertas A.A.	87	30.000	1.975.000
Peugeot 205 Lacoste 5 p.	86	24.000	1.100.000	Volkswagen Polo Classic	86	27.000	745.000
Peugeot 309 SR	87	22.000	1.175.000	Volkswagen Passat 1.8 CL	85	36.000	1.150.000
Peugeot 505 Familiar F.E.	83	55.000	1.625.000	Volkswagen Santana 2.0 A.A.	86	31.000	1.475.000
Ford Escort 1.4 XTRA	87	17.000	1.060.000	Volkswagen Golf GTI	83	45.000	945.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	25.000	1.125.000	Volkswagen Golf GLS 5 p. A.A.	82	56.000	725.000
Ford Escort 1.6 RS T. ABS	87	23.000	1.475.000	Mini Moke	88	5.000	775.000
Ford Orion 1.6 Ghia i	87	19.000	1.350.000	Austin Montego 2.0 E	86	27.000	1.350.000

SI PIENSA EN LANCIA



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



Grand Prix
360-400 mm.
35.958, IVA
incluido.

Speed 360
mm. 24.214,
IVA inclui-
do.

Rallye 365
mm. 15.406,
IVA inclui-
do.

RALLYE MANZANARES

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

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

QUE NO SE LE VAYA DE LAS MANOS

Volantes de cuero HELLA fabricados en cuero, cosidos a mano, para los principales coches europeos.

Hella SPORT

ADAPTADOR VOLANTE CON ABSORCION DE GOLPE 4.805

APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid

Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas



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

¡VISITENOS!

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



SU SERVICIO EN
ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37



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

AUDI 200 Turbo, plata, 86,
garantía, 2.400.000 ptas.

AUDI Quattro, blanco, 86, ga-
rantía, facilidades, 2.800.000
ptas.

HONDA Prelude, seminue-
vo, M-IF, plata, garantía,
2.000.000 ptas.

RENAULT Fuego, plata,
M-FT, aire acondicionado,
36.000 km., 700.000 ptas.

MERCEDES 190, 16 V, semi-
nuevo, full equipado, grafito,
año 88, 6.200.000 ptas.

MERCEDES 300 CE Coupe,
gns, 88, seminuevo, full equi-

ped, 6.800.000 ptas., facili-
dades.

FORD Escort 1.3 Ghia, plata,
84, garantía, 625.000 ptas.

FORD Escort 1.3 CL, perfec-
to estado, blanco, año 88, 12
m. garantía, 1.050.000 ptas.
tranfendo.

LANCIA HF Turbo, M-FZ,
negro, garantía 6 m., con o
sin entrada, 1.300.000 ptas.

OPEL Reckord 2.2, gris,
M-GT, 44.000 km., 1.400.000
ptas.

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

MASTER Car impor-
ta de segunda mano
automóviles de pri-
mera, directamente.
Concesionario oficial
con garantía total
hasta 2 años toda Es-
paña. Teléfono:
564 30 65.

MASTER Car. Telf.:
(91) 564 30 65. Martí-
nez Izquierdo, 66
(Parque Avenidas).

MASTER Car. Telf.:
(91) 563 30 21. Víctor
Serna, 10 (Santiago
Bernabéu).

MASTER Car Volvo.
Telf.: (91) 256 83 82.

MASTER Mercedes.
Telf.: (91) 256 62 22.

MASTER Car Ja-
guar. Telf.: (91)
563 30 21.

MASTER Car BMW.
Telf.: (91) 563 29 61.

MASTER Car Audi.
Telf.: (91) 564 30 65.

MASTER Car Pors-
che. Telf.: (91)
256 83 82.

MASTER Car Jaguar
deportivo coupé com-
pleto extras, semi
nuevo, 4.250.000. To-

tal oportunidad. Telf.:
(91) 563 30 21.

MASTER Car Jaguar
XJ6 5 velocidades,
todos extras, nuevo,
2.950.000. C/ Martí-
nez Izquierdo, 66
(Parque Avenidas).

MASTER Car depor-
tivo BMW 653 CSI,
full extras, 2.950.000,
total 48.000 mensual.
Telf.: (91) 563 29 61.

MASTER Car Pors-
che 911, Targa, mo-
tor nuevo cero kiló-
metros, cuero asien-
tos eléctricos, etc.
3.950.000, total
75.000 mensual.
Telf.: (91) 256 83 82.

MASTER Car Pors-
che 924 aire, 41.000
mensual. C/ Martínez
Izquierdo, 66 (Parque
Avenidas).

MASTER Car BMW
318 I moderno, mode-
lo 85 5 V. E 200,
1.650.000. Telf.: (91)
563 29 61.

MASTER Car Merce-
des 300 SE moderno,
modelo 87, muchos
extras nuevo, 36.000

kms., 4.700.000, va-
lor nuevo 9.600.000.
Telf.: (91)

564 30 65-563 30 21.

MASTER Car Volvo
760 GLE, todos ex-
tras, cuero nuevo
3.475.000 total. Faci-
lidades, garantía 1
año piezas, mano
obra toda España.
Telf.: (91) 256 83 82.

MASTER Car todos
modelos usados,
Mercedes, BMW,
Audi, Porsche, Ja-
guar, Volvo. Telf.:
256 62 22.

MASTER Car Audi
100 CD, 1987 full.
Audi 200 turbo Quat-
ro, todos extras, úni-
co. Telf.: (91) 563 30 21564 30 65.

MASTER Car BMW
M-535 I, oportunidad,
aire, ABS, llantas
nuevo, 2.950.000. Fa-
cilidades. Teléfono:
563 29 61.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.

MASTER Car diesel
BMW 524 Turbo die-
sel, semi-nuevo
2.175.000, Mercedes
200 diesel, 1986, serie
124 Mercedes.

LIQUIDO kit, 4 faros
Peugeot 205, 19.000
ptas. Aletines Ibiza,
7.000 ptas. Spoiler fa-
ros Ibiza, 12.000 ptas.
Alerón biplano Super
5, 9.900 ptas. Parrilla 4
faros Ritmo, 9.500
ptas. Telf.: 455 81 23.

VENDO motor Merce-
des 240-D. Muy pocos
kms. Telf.: (924)
31 56 60. José. Horas
oficina.

VW Jetta. Dirección
asistida, cierre eléc-
trico, 8.000 kms.
1.200.000 ptas. Telf.:
250 07 03.

ESCARABAJO semi
cabriolet. Año 1954,
ITV, color negro, esta-
do impecable. Telf.:
(93) 205 47 76. No-
ches.

CADILLAC Seville
Diesel. 1980, full equi-
pe, perfecto. Telf.: (91)
270 15 15.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.

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

FORD Granada 2.8
Ghia. Automático,
aire, full, extras, neu-
máticos nuevos, único
dueño, impecable, úni-
ca oportunidad. No-
ches. 690.000 ptas.
Telf.: (91) 715 58 24.

ALFA 33 1.5 Q.V. Per-
fecto estado, año 86,
49.000 kms., muchos
extras. 950.000 ptas.
Telf.: (91) 455 81 23.

PEUGEOT 505 GTI.
Elevalunas, aire acon-
dicionado, llantas, año
85. Telf.: 463 03 89.

PARTICULAR vende
Porsche 944 Mod. 83.
Full equip. Telf.:
21 60 74. A partir 22 h.
Telf.: 21 60 74.

¡GANGA! Gilera RV
125, rodaje, 350.000
ptas. Telf.: (924)
24 00 62.

300 Diesel 86, serie
124, 3.475.000, ga-
rantía total, piezas,
mano obra. Teléfono:
256 83 83.



Motor Retiro



OTRO DETALLE DE LA
TECNOLOGIA ES EL PRECIO



SABADOS
MANANA

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

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

PARTICULAR
VENDE

BMW 735i

Modelo 1987, todos los

extras, perfecto estado.

6.300.000 ptas.

Tel.: 407 27 00,

ext.: 675

Madrid.

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

MADRID

Teléfono: (91)
268 00 69

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

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

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES
Stock permanente de más de 100 vehículos

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

Paseo de la Castellana, 268, 5.º D (MADRID)

OFERTAS MES DE JULIO

190 E	84	MERCEDES	1.950.000 ptas.
190 E 2.3	1186	5 Velocidades	2.975.000 ptas.
190 D	84	A/Acondicionado	2.025.000 ptas.
230 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
300 D	85	Automático	2.975.000 ptas.
628 CSI Coupé	84	BMW Full Equip	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	AUDI 5 velocidades	1.250.000 ptas.

TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

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

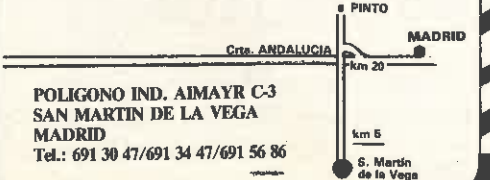
SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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



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



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

ENVÍENOS el presente cupón debi-
damente cumplimentado. Escriba el
texto a máquina o en letras mayús-
culas. Cada palabra en una de las
casillas reservadas al efecto. Calcu-
le el precio de su inserción a razón
de 50 pesetas por palabra. También
puede anunciarse en los módulos
especiales de 40 x 40 mm, cuyo im-
porte es de 5.000 pesetas. Si desea
anunciarse con módulos de mayor
tamaño, háganoslo saber, llamando
al teléfono (91) 268 00 69.

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:



CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial
Su especialista en vehículos industriales

Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

1 AÑO
GARANTIA

TOYOTA SUPRA. Full equip 5.669.000
TOYOTA SUPRA TARGA. Full equip 5.985.000
TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip 4.089.000
TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. 3.095.000
MAZDA 929 GLX 3.0. Full equip 4.850.000
TOYOTA LAND CRUISER L 170.
Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. 3.375.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.



**AHORRESE HASTA
UN MILLON DE PESETAS**

• TOYOTA
• MAZDA • MITSUBISHI

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

PEUGEOT 505 GTD Turbo, M-FT. Aire acondicionado, elevallunas y bloques eléctricos. 1.275.000 ptas. Teléfono: (91) 239 17 94.
BX GTI A.A. 19.000 km, B-16. Tel.: (93) 593 68 68.
MERCEDES 190 E, rojo, 6/86, 48.000 km, aire acondicionado, techo practicabe. 2.550.000. Marina. Mañanas, teléfono: 775 10 11; tardes, tel.: 241 32 61.
PATROL 6 cilindros diesel, nuevo, 2 meses, muchos extras. 2.560.000 ptas. Tel.: 200 57 29. Tardes.

PORSCHE 911 Carrera Coupé. Año 1985. Un dueño. 60.000 km. Full equip, aire, cuero, compact-disk, etc. Castellón. Teléfono: (964) 51 27 70.
BMW M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equip: aire, ABS, cuero búfalo, etc. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.
MERCEDES 300 Diesel, tipo 123. Un dueño. 92.000 km. Extras. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.
CITROËN BX-GTI, 11.000 km, 1.600.000 ptas. Tel.: 318 48 40.
RENAULT 20 TX,

aire, radio, 690.000. Tel.: 715 24 36. José.
FORD Granada 2.8 Ghia automático, año 80, aire, plata metalizado, elevallunas, radio, neumáticos nuevos, impecable. 650.000 ptas. Tel.: 401 61 54.
RENAULT 5 TS, 1976, 110.000 km reales, reciente pintura, tapicería, único dueño, neumáticos bien, muy cuidado, blanco. 150.000. Oficina. Teléfono: 401 61 54. Agosto.
GOLF GTI 16V. Ven. co. 1986, aire, techo Servodir, llantas Recaro, radio.

1.875.000. Particular. Tel.: 455 92 53.
BMW 320 I, año 85, 92.000 km, importación. 1.980.000 ptas.
BMW 325 IX, importación, año 87, 44.000 km, negro, extras. 3.400.000 ptas. Tels.: 427 13 21/307 79 48. Mañanas.
PARTICULAR Mercedes 260 E, año 87, importación, 35.000 km, extras. 3.900.000 ptas. Teléfono: (93) 429 49 50. Noches.
PARTICULAR Mercedes 190 E, importación, año 86, 63.000 km, extras. 2.590.000 ptas. Teléfono: (93) 429 49 50. Noches.

ALFA 33, oro, volante madera, aire, full, 77.000 km. 850.000 ptas. Tel.: 411 72 31. Horas oficina.
VENDO Golf GTI Cabriolet azul, M-IY, 17.000 km, tapicería blanca, perfecto estado.
VENDO Renault 12 Familiar, M-AB. Tel.: 218 59 04.
RENAULT-5 GTL, M-DG, 275.000 pesetas. Teléfono: (91) 676 08 33. 10 noche. Manolo.
CITROËN BX-19 Athena, M-IV. 1.500.000 ptas. Tel.: (91) 255 45 52. Pedro o José.

Master Car

AUTOMOVILES IMPORTACION

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

Audi 200 Turbo Quattro. Varios. Clima, 4 elev., cuero, calefacción asientos, ABS, nuevo 3.250.000
Audi 100 CD 136 CV. Aire, ABS, modelo 86. Seminuevo 2.275.000
Volvo 760 GLE. Cuero, climatizado, todos los extras. Seminuevo 3.475.000
Mercedes Benz 190 E. Blanco y azul, modelo 86. Varios. Extras. Desde 2.550.000
Jaguar XJ6 4.2. 5 velocidades, 85, moderno, full equip. Seminuevo 2.950.000
Porsche 911 Targa. Blanco perla, cuero, etc. Motor nuevo, cerca 3.950.000
Mercedes 300 SE (126). Mod. 87. Varios. Completo, extras 4.700.000
Mercedes 300 Diesel. Mod. 86. Varios. Desde 109 CV 3.400.000
Mercedes 200 Diesel. Mod. 86. Varios. Manuales, automáticos. 3.100.000
Mercedes 230 E. Mod. 86. Varios. Full, manuales, automáticos. 3.350.000
Mercedes 300 E. Mod. 87. Varios. Full, manuales, automáticos. 4.300.000
Mercedes 260 E. Mod. 87. Varios. Full, manuales, automáticos. 4.200.000
Mercedes 190 E 16 Válvulas. Full Equip. Varios 4.400.000
BMW 524 Turbodiesel. 85. muchos extras, 56.000 km 2.175.000
BMW M.535i Sport. Todos los extras. Varios. Desde 2.975.000
BMW 635 CSI Sport. Impecable, cuero, aire, llantas, etc. 2.950.000
BMW 318i. 85, moderno, 5 vel. Seminuevo, varios 1.650.000
BMW 730i-735i. Modernos, full equip. 87/88. Desde 4.900.000
OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 350 SLC, aire, 2.650.000, BMW 320i, moderno; BMW 525i Full, 2.550.000

**¡LA MEJOR SELECCION DE AUTOMOVILES DE IMPORTACION
ADQUIRIDOS DIRECTAMENTE DE CONCESIONARIOS OFICIALES
CON GARANTIA TOTAL. PIEZAS, MANO OBRA EN SERVICIOS
OFICIALES TODA ESPAÑA. HASTA 2 AÑOS!!**



IMPORTADORES

GARANTIA TOTAL
EN SERVICIOS OFICIALES

BMW

MERCEDES

PORSCHE CARRERA 911
PLATA 5.300.000

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

ANUNCIESE
EN

**MOTOR 16
LEVANTE**
Teléfono: (96)
352 26 18

**ESCORT RS
TURBO**

Rojo, M-II.
1.700.000 ptas.
Nuevo.
Tel.: (91)
462 68 16.

PORSCHE 930 Turbo, 300 CV, pieza única, impecable, 6.000.000 ptas. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).
BMW 732i, automático, muchos extras, 27.000 km, impecable. 3.600.000 ptas. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).

sas. Vendo 4.500.000 pesetas. Admito cambio por Ranger Rover Turbodiesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Teléfono: (91) 243 16 46. Andrés Gascón.
RENAULT Super-5, M-HB, 31.000 kilómetros.

**PARTICULAR
VENDE
TOYOTA LAND
CRUISE**

Año 1988, aire acondicionado, extras, perfecto estado.
Tel.: (91) 407 27 00, ext.: 675.

tamente y económico desde Alemania. Lista de precios e información Sr. Staber, Hannoverische Str. 169 D-3008 Garbsen 1. Teléfono: 07 49 5137 75096. Lunes a viernes 19.30 h. a 22.00 h.

205 GRD B-IM, como nuevo, radiocassette. Teléfono: (93) 432 21 01. Noches.
DOS Seat 850 desca-potables. Teléfono: (976) 39 97 71.
BMW 316 rojo, cuatro puertas, aire, 30.000 kilómetros, impecable. 1.900.000 pesetas. Teléfono: 715 03 27.

AUTOMOVILES LARA

C/ Don Víctor, n.º 99. Tomelloso (Ciudad Real).
Tel.: (926) 51 40 55

Marca y modelo	Año	Precio	Garantía
Sierra 2.3 GLD	87	1.500.000	2 años
Ford Orion 1.6 Ghia	87	1.150.000	2 años
Ford Fiesta 1.3 S	82	550.000	6 meses
Ford Fiesta 1.1	88	780.000	2 años
Renault 18 GTD	82	760.000	6 meses
Renault 9 GTL	87	980.000	
Renault 9 TSE	82	725.000	
Renault 9 GTL	82	650.000	
Renault 11 GTL	84	830.000	
Renault 11 GTL	86	880.000	
Renault 11 GTD	84	860.000	
Ford Escort 1.6 Ghia	86	830.000	
Supercinco GTL	85	680.000	
Renault 6 GTL	82	440.000	
Ford Escort 1.3 Ghia	83	760.000	
Renault 4 GTL	84	420.000	
Ford Fiesta 1.1	83	570.000	

automático, alarma, cierre centralizado, mando distancia, otros extras, chequeo garantizado en Mercedes. Teléfonos: (91) 466 49 16 y 466 49 22.
PARTICULAR vende Citroën CX GTi A-W, supercuidado,

M-GD, extras. 725.000 pesetas. Llamar mañanas. Teléfono: 742 42 15 y 475 26 45. Mari Carmen.
MINI Coope 1300, impecable. 350.000 pesetas. Teléfono: (93) 417 56 60.
VENDO Porsche 911

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL 1931 318 05 89 BARCELONA 08007

PARTICULAR Mercedes 190 E 2.3/16V. Importación, año 85, 71.000 km, extras. 3.900.000 ptas. Teléfono: (93) 359 66 19. Horas comidas.
FERRARI modelo 400 GT 2+2 año 76, tiene 80.000 kilómetros, completo de co-

tros. 685.000 pesetas. Teléfono: 439 05 45.
FABRICAMOS remolques para camping-comercial-motos embarcaciones y caballos, consultar precios. Teléfono: (954) 86 10 29.
MERCEDES, BMW, Porsche, Audi, direc-

PARTICULAR vende Porsche 944, perfecto, año 1986. 3.500.000 pesetas. Teléfono: 250 53 93.
PARTICULAR vende Mercedes 450 SE, verde oscuro, cuatro elevallunas, aire acondicionado, techo corredizo eléctrico,

gris plomo metalizado, alarma, radiocassette digital, cubiertas nuevas anchas, aire acondicionado, elevallunas eléctricos, todos los extras, mecánica perfecta. 800.000 pesetas. Teléfono: (96) 586 13 47.
RENAULT 5 TX,

Carrera, blanco, dos años y medio, en perfecto estado, con extras. Teléfono: 457 40 40. De 8 a 15 h. 7.000.000.
OPEL Senator 3000, seminuevo. Teléfono: 248 08 00/1/2. Preguntar por señor Mora o señor Millán.

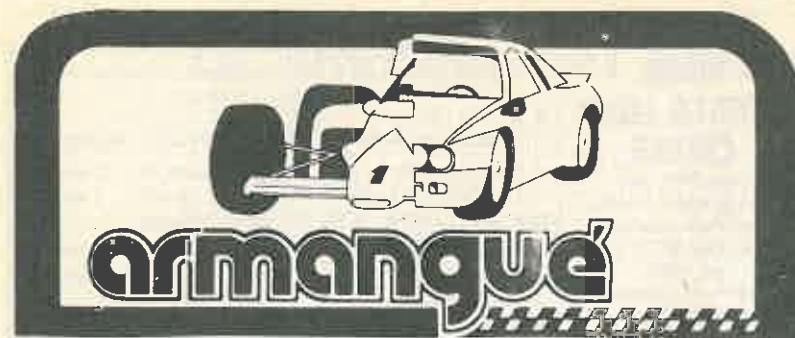
AUTOMOVILES YALE, S. L.

AUTOMOVILES YALE, S. L.

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (semiesquina Fco. Silvela)
C/ MARTINEZ IZQUIERDO, n.º 6
Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES
TENEMOS EL QUE VD. ESTA
BUSCANDO. ¡INFORMESE!

BMW 318 I, año 86
OPEL KADET GSI, año 85
VOLVO 240 GL, aire acondicionado, año 85
ALFA 33 EI, aire acondicionado, año 87
ALFA GTV 2.5, año 85
FORD SIERRA 2.0, aire acondicionado, año 88
FORD SIERRA 2.0 I, aire acondicionado, año 85



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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.

ARM
SPORTS

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

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

PORSCHE 911 Turbo, año 85, 45.000 kilómetros, blanco, cuero blanco,

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

muchos extras, impecable. 7.500.000 pesetas. Teléfonos: 841 09 51 y 841 07 64.

BMW 325 E, año 86, andracita, muchos extras, impecable. 2.900.000 pesetas. Teléfono: 841 09 51 y 841 07 64.

4 coches 190 E, 1 coche 190 E 2.3.1.6 V, 1 coche 190 D 2.5 D, 1 coche BMW 325 i, todos muchos extras, impecables. Teléfonos: 841 30 93 y 841 07 64.

PARTICULAR vende Mercedes 350 SLC, gris metalizado, elevalunas eléctricos,

techo corredizo eléctrico, puertas centralizadas, radiocassette, inyección, dirección asistida, estado impecable. Teléfono: (96) 579 15 70.

BMW 316, 318, nuevos modelos BMW 528, Mercedes 240 D, extras, seminuevos, a matricular. Mediodía y noches. Teléfono: (924) 69 61 26. Badajoz.

FIAT Croma Turbo D, impecable, buen precio. Alfonso. Teléfono: 419 53 07.

SPIDER Alfa Romeo, vendo seminuevo, alarma, música Haratop último modelo. Teléfono: (93) 257 02 63. Contastador.

PARTICULAR vende Mercedes 300 D, color dorado, interior en cuero, cambio automático, perfecto estado, muchísimos extras, aire acondicionado. 2.250.000 pesetas. Teléfono: 439 01 16. Fernando.

PARTICULAR vende R-11 blanco, GTL, único en Madrid, aire acondicionado, muchos extras. 6.000 kilómetros, perfecto estado. 1.200.000 pesetas. Teléfono: 439 01 16. Fernando.

FERRARI 308 GTB I Quattrovalvule, año

85, 26.000 km. 9.000.000. Teléfonos: (952) 22 27 16 y 21 87 59.

MERCEDES 190 E GV-D, cuero, SBS, airbag, automatic, aire, asientos eléctricos, cassette Becker Méjico, techo eléctrico. Valor extras a proximo: 3.000.000 pesetas. Finales año 86. 4.000.000 pesetas contado. Teléfonos: (911) 21 49 31 y 22 05 47. Pedro.

SEAT Supermirafiori 1.600 5V, M-EH, azul marino, motor aligerado instalado en febrero, radiocassette extraíble, siempre en garaje, un solo dueño, perfecta conservación chapa, 78.000 kilómetros. 450.000 pesetas. Teléfono: 216 74 25.

PEUGEOT 505 GTI Atlantic, llantas, aire, techo eléctrico completamente nuevo, 19.000 kilómetros. 2.500.000 pesetas. Particular. Teléfono: 435 71 95. Madrid.

MERCEDES 420 SEC 86. 5.900.000 pesetas. BMW 325 i Cabrio, 87, 3.850.000 pesetas. Volvo 480 ES, 86, 2.500.000 pesetas. A matricular, señor Mario. Teléfono: (93) 300 24 74.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad

La verdadera antena NIPPON automática

TS 40 S y
TS 40 SB
(negra)



Más silenciosa y ligera

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM, S.A.



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

En Aragón

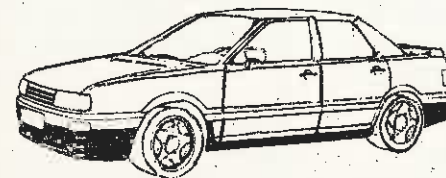
Comercial Codis, s.a.

Centro Distribuidor



* Especialistas en accesorios:

para Personalización, Mejora Mecánica, Seguridad y Competición Automovilística.



ENVÍOS CONTRA REEMBOLSO
A TODA ESPAÑA

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

Tel: 976/ 55 50 30 - 55 22 69

DESCUBRA UN NUEVO ESPACIO DE LIBERTAD



Webasto Top-Slider

Con la garantía Hella, S.A.

auto equip

Córcega, 378
Barcelona -
Tel. 207 35 14

Centro de
Montajes
Córcega, 402
Tel. 207 00 19

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

OPEL Kadett GTE 1.8. Blanco, impecable, pocos kms., 1.000.000 ptas. Telf.: (91) 216 43 93.

OPEL Kadett GTE

1800 l. Blanco, B-FX, muchos extras. 1.050.000 ptas. Mediodía-noches. Telf.: (93) 209 71 80.

PARTICULAR vende Volvo 244 GLE-Turbo, B-FT. Todos los extras, impecable, doy garantía. Telf.: (973) 23 69 48.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

Peugeot 405



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



DISTRIBUIDORES:

Adaico, S. L. Telf.: (948) 24 29 47. Pamplona.
Arelasa, S. A. Telf.: (941) 25 96 83. Logroño.
At. Acc. del Automóvil. Telf.: (91) 234 07 46. Madrid.
Auto Boutique. Telf.: (972) 50 96 21. Figueras (Gerona).
Auto Elec. Zener. Telf.: (956) 25 92 29. Cádiz.
Auto Kit, S. Telf.: (93) 870 01 79. Granollers (Barcelona).
Auto novedad. Telf.: (942) 21 53 18. Santander.
Auto Super. Telf.: (954) 63 69 40. Sevilla.
Bopar Racing. Telf.: (93) 311 65 70. Barcelona.
Can Pau Sport. Telf.: (971) 75 52 19. Palma de Mallorca.
Casa Armangué. Telf.: (93) 218 53 78. Barcelona.
Comercial Rizzo. Telf.: (93) 727 13 14. Sabadell (Barcelona).
Diseño Sport. Telf.: (986) 39 71 01. Gijón.
Rallye Manzanera. Telf.: (91) 475 47 93. Madrid.
Semauro. Telf.: (987) 41 05 95. Ponferrada (León).
Soresa. Telf.: (976) 22 70 77. Soria.
Spoller. Telf.: (93) 818 05 42. Vil. Penedés (Barcelona).
Stylauto. Telf.: (96) 366 08 61. Valencia.
Sumiauto. Telf.: (945) 28 38 36. Vitoria.
Talleres Borrego. Telf.: (952) 31 66 00. Málaga.
Tot Auto. Telf.: 31 28 37. Tarrega (Lérida).
Vadisa. Telf.: (943) 21 56 44. San Sebastián.



MUEBLES PORSCHE

GLAUNER Noblesse Design presenta en estos días un sillón diseñado según la línea estilística de la parte trasera de un Porsche. Es un mueble de factura impecable y que llama poderosamente la atención por su originalidad así como por sus lujosos materiales. El sillón Porsche está elaborado en piel de búfalo o en napa. Además, incorpora elementos tales como bar y una cadena de alta fidelidad. Todo ello lo convierten en una curiosa forma de mueble moderno.

SEÑORIO DE NAVA

La bodega Señorío de Nava, recién instalada en la ribera del Duero, presentó sus primeros vinos. Señorío de Nava trabaja en la Ribera del Duero desde 1986, año del primer crianza de la casa. La bodega ha adoptado la filosofía de Chateau vinícola, es decir, poca producción y viñedo propio, para lo cual ha plantado 140 hectáreas con las variedades tinto fino, Cabernet, Sauvignon y Merlot. Los vinos ahora presentados han sido elaborados partiendo de uvas seleccionadas a viticultores de la denominación de origen.

COSECHA PUBLICITARIA

EDICIONES Campaña, firma especializada en publicaciones de información y documentación sobre la actividad publicitaria, acaba de presentar un libro que engloba 240 campañas publicitarias emitidas en 1988. En sus páginas se ofrece, junto a la reproducción en color de sus correspondientes piezas publicitarias, información sobre objetivos, planteamiento creativo, planificación de medios, etc., de cada una de las campañas. A modo de conclusión, puede considerarse este volumen de 400 páginas como un reflejo de la actividad publicitaria española. Esta «cosecha publicitaria» puede encontrarse en cualquier librería.

ba de presentar un libro que engloba 240 campañas publicitarias emitidas en 1988. En sus páginas se ofrece, junto a la reproducción en color de sus correspondientes piezas publicitarias, información sobre objetivos, planteamiento creativo, planificación de medios, etc., de cada una de las campañas. A modo de conclusión, puede considerarse este volumen de 400 páginas como un reflejo de la actividad publicitaria española. Esta «cosecha publicitaria» puede encontrarse en cualquier librería.

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 491 50 51. FAX: 491 02 01.



GRAN AUTO 16

Exclusiva ZENDER VISION 3 PIEZA UNICA

La otra película de Le Mans



PIEZA UNICA

No se pierda el próximo número de Gran Auto 16. Descubrirá una pieza única, EL ZENDER VISION 3, y conocerá todos sus secretos a través de su creador. Disfrutará con el BMW M5 y con el nuevo deportivo de MERCEDES BENZ. Además, todo sobre las principales firmas importadoras de automóviles y las dos caras de Le Mans. Todo esto y mucho más, en el próximo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.

III OPERACION PIMPINELA

HAZAÑAS BELICAS

ORGANIZADA por el Antic Car Club de Catalunya, tuvo lugar en la zona pirenaica de Sant Llorenç de Morunys la tercera edición de la Operación Pimpinela. Es ésta una reunión de amantes de vehículos militares de la Segunda Guerra Mundial, aunque por extensión se admiten algunos de conflictos posteriores, como pueden ser los de Corea o Vietnam. Evidentemente, el grueso de las fuerzas participantes lo constituían los legendarios Willys americanos en sus distintas versiones.

No es ésta una concentración pasiva, como tantas otras, en la que los participantes se reúnen en un punto convenido y, tras admirarse los vehículos unos a otros, se dan luego una vueltecita por los alrededores. Los «comandos» de la Operación Pimpinela se toman la «guerra» más en serio y durante tres días recorren los agrestes parajes de la zona con sus vehículos, disfrutando de las inmensas e insospechadas posibilidades de éstos. Para ello cuentan con la colaboración de conocedores de la orografía local, que les preparan rutas en las que los «cuatro por cuatro» militares se encuentran a sus anchas y los participantes pueden poner a prueba sus habilidades. Normalmente se trata de recorridos por caminos y veredas de montaña con dificultades medias que todos pueden sortear. Para darle un mayor interés, en ciertos puntos se puede escoger entre diversas

rutas que conducen a un mismo destino, pero cuya dificultad es diferente. En estos periplos siempre se producen anécdotas y vicisitudes que los «arriesgados comandos» salvan con buen humor y espíritu de convivencia. Así, cuando alguien se queda atascado, cuando un Jeep no puede salvar un repechón, o hay que unirse para hacer una reparación de emergencia, todos colaboran en la operación salvamento.

En la última de las tres jornadas, los organizadores habían preparado dos zonas de las habitualmente reservadas para las competiciones de trial 4x4, cuya dificultad era realmente notable. Con ellas se enfrentaron los más arriesgados, un 50 por ciento de los participantes, y pusieron realmente a prueba sus dotes y las de sus vehículos. El vencedor fue Quim Sabaté, seguido de Ramón Magriñá y de Ferrán Román.

Los vehículos que tomaban parte en la Operación Pimpinela eran en su mayor parte Jeep Willys en sus distintas versiones. Los más abundantes eran los MB de la Segunda Guerra Mundial; también había varios CJ-3 de los primeros años cincuenta, y dos CJ-5 de finales de ese mismo periodo. Para próximos años sólo cabe emplazar a los organizadores para que reúnan un plantel más variopinto y así contar con la presencia de fuerzas armadas de distintos bandos.

Texto y fotos. J. L. Aznar



El CJ-5, un coche de la guerra de Vietnam, en plena ascensión de un difícil obstáculo.

Pese al paso de los años y las azarosas batallas por las que han pasado, los propietarios mantienen estos todo terreno siempre dispuestos a pasar revista.



Cuando las cosas se ponen difíciles y los coches no pueden pasar, o hay problemas mecánicos, no faltan brazos para ayudar a salir del apuro.





TRISTE ADIOS

A CABO de vivir uno de los fines de semana más largos de mi carrera, que duró en total una decena de días, aunque debo admitir que esto es bastante raro. Todo comenzó a finales del mes de junio, cuando estalló la noticia de que me iba de la escudería McLaren-Honda. Sin duda, era cierto, pero hubiera preferido que Ron Dennis y yo lo anunciáramos a la prensa. Por otro lado, el viernes, sábado y domingo siguientes a que el rumor se hiciera público, se jugaba la IV Copa de Golf Laffite-Prost, y quería estar tranquilo costase lo que costase, no solamente para poder dedicarme a la organización de este modesto pero simpático torneo,

McLaren, sentí que una verdadera tristeza se apoderaba de mis dos amigos. Tengo que reconocer que McLaren seguirá siendo mi equipo, mi segunda casa, y Ron y Mansour, mis dos amigos indefectibles. Por otra parte, sabía que al hacer esto le crearía gran cantidad de problemas a Ron, pero, ¿qué podía hacer?

Y O también estuve triste en el momento de tomar la decisión, de comunicarla. Aún hoy sigo estando triste, pero al mismo tiempo me siento aliviado. Para continuar con McLaren y Honda me habría tenido que someter a condiciones que son imposibles de transcri-

En la pista, durante la jornada del viernes, no pasó nada especial. El sábado por la mañana seguí mejorando el comportamiento del coche, que tenía tendencia a sobrevirar, hasta que me di cuenta que se habían equivocado al montar un tirante de suspensión. El coche estaba listo para la última sesión de entrenamientos, y cuando salí a la pista con el primer juego de neumáticos, reventó el trasero derecho. Pedí que me pusieran el segundo juego e hicieran una modificación en las aletas y me lancé para conquistar la «pole». El ligero sobreviraje me molestaba, y el domingo tomé la decisión de realizar otros ajustes que resultaron buenos, pero la eficacia de los neumáticos desaparecía después de unas pocas vueltas. Entonces pedí a Neil Oatley un ajuste para tener un poco más de apoyo, con lo que perdería algo de velocidad punta pero ganaría en adherencia; esto evitaría un desgaste excesivo de los neumáticos.

H UBO una primera salida y, aunque patiné ligeramente sobre la pintura blanca, estimé que había arrancado bien. Senna había sido más rápido, pero enseguida apareció la bandera roja. En la segunda salida traté de mejorar el arranque y vi que Senna se mantenía en su lugar a mi izquierda. En lo que concierne a los ajustes, verifiqué rápidamente que el coche iba perfecto, al igual que salió bien el cambio de neumáticos antes de la mitad de la carrera. Me mantenía en cabeza, y al llegar a la meta constaté que el segundo juego de neumáticos seguía en buen estado. Debo subrayar que esta vez tenía un excelente motor. Hacía bastante que había pedido a los técnicos de Honda que trataran de ajustar el V 10 a mi manera de conducir, pues prefiero dar prioridad a la flexibilidad, y creo que lograron encontrar una solución ideal.

Esta victoria, la cuarta en Francia, la trigésimo séptima de mi carrera, es sumamente importante, pues ocurre en un momento decisivo del campeonato.



En el Gran Premio de Francia, Prost se anotó la trigésimo séptima victoria de su carrera.

sino también para poder jugar con toda calma. Pensaba sinceramente que el anuncio de mis actividades futuras no era del tipo de las que agitan al público, ya que creo que existen en el mundo cosas más importantes. ¿Pero cómo podía persuadir de esto a mis amigos los periodistas? Cuando me enteré de que querían presentarse en grupo en Dijon, donde se jugaba la Copa de Golf, emití inmediatamente un comunicado de prensa para persuadirlos de hacerlo. Esto me permitió jugar unos buenos partidos, calmarme los nervios, divertirme con mis viejos amigos Laffite y Jabouille, y pasar tres días de vacaciones con Anne-Marie y Niclas.

El jueves llegué al circuito de Paul Ricard y el viernes por la mañana ya estaba manos a la obra. La sala de prensa se encontraba repleta, y cuando Mansour Ojjeh, Ron Dennis y yo nos ubicamos detrás de los micrófonos, el ambiente estaba tenso. Cuando anuncié que en el 90 ya no conduciría el

bir sobre un contrato, y en esas condiciones no podía continuar. Sin embargo, esto no significa que se hayan quemado todos los puentes, pues con Ron y Mansour tengo varios proyectos para después del 90. Creo que no me habría sentido feliz de continuar una o más temporadas en un ambiente en que las cosas no eran francas ni claras en el plano de las relaciones humanas con todos los componentes del equipo. Ron Dennis aclaró que siempre se había esforzado por dar el mismo material a sus pilotos, pero que, por alguna razón difícil de comprender, en algunas ocasiones yo había consumido menos combustible. Al final de esta rápida conferencia de prensa me aseguré de aclarar a los periodistas que todavía no había tomado ninguna decisión sobre el futuro y desmentir que yo podría pilotar para el equipo Williams-Renault; de momento sólo existe una fantástica proposición que no puedo permitirme ignorar.

Nuevos ligeros de Iveco.



¡Bienvenidos!

Bienvenidos al mundo de IVECO DAILY Y TURBODAILY. Un mundo diferente fruto de la

tecnología más avanzada que ha revolucionado Europa.

Bienvenidos al mundo del diseño. Aerodinámico por fuera. Cómodo y funcional por dentro.

Bienvenidos al mundo de la capacidad. Hasta 15,4 m³ de volumen y 5.000 Kgs. de peso máximo autorizado. Con posibilidad de carga posterior o lateral, por su puerta deslizante tamaño "pallet."

Bienvenidos al mundo de la potencia. Con motores aspirados o turboalimentados. Con inyección directa y una potencia de hasta 103 CV. Un gran ahorro en consumo sin perder empuje y respuesta.

Bienvenidos a la gama que triunfa en Europa. Una gama amplia y versátil con 50 versiones básicas. 4 distancias entre ejes. 3 tipos de cabinas. Furgones de 3 alturas. Tracciones 4x2 y 4x4. Y 6 modelos standard capaces de montar cualquier tipo de equipamiento que usted necesite.

Bienvenidos al mundo del mayor rendimiento con el menor mantenimiento. Los nuevos IVECO DAILY Y TURBODAILY han sido creados para dar beneficios desde el primer día. No espere más y venga a nuestros concesionarios a conocer los nuevos IVECO DAILY Y TURBODAILY. Será bienvenido.

IVECO

Boxes

CARLOS Sainz no estará, definitivamente, en Australia. El director del Toyota Euro Team, Ove Andersson, ha decidido que el madrileño sea el encargado de poner a punto los nuevos neumáticos Pirelli y las nuevas suspensiones que los Toyota utilizarán en el rallye de San Remo, por lo que no tiene tiempo de hacer los reconocimientos de la prueba del Mundial en el continente austral.

LA Escuela de Pilotos de Emilio Villota organiza cursillos de conducción durante todo este verano, entre el 22 de julio y el 20 de agosto. Jerez y el Jarama serán los lugares de cita. Los interesados pueden llamar al teléfono (91) 859 25 85 y 859 27 61.

NOVEDADES en la Baja: a la baja de Cunico con el Ford Sierra Cosworth 4x4 hay que añadir la presencia de un equipo femenino de nivel. Carina Boronat se alinea-

rá a bordo de un Suzuki Proto, en el equipo IDF, con el que también corre Bardolet y Jaime Alguersuari. Carina espera obtener la victoria entre las damas.

DARIO Cerrato ha vendido en el Rallye del Limón, puntuable para el campeonato italiano. Lo más destacable ha sido el resultado de los dos Peugeot 405 M16 oficiales de Aghini y Zanussi, que han quedado segundo (delante del Sierra de Cunico) y cuarto. Los grupos A de Peugeot se han mostrado considerablemente más eficaces que los 309 GTi.

FERNANDO Capdevila podría contar para el año próximo con un Mitsubishi Galant para el campeonato canario de rallyes de tierra e, incluso, hacer alguna incursión en el nacional. Por otra parte, el bravo piloto isleño está entusiasmado con la idea (todavía algo remota) de hacer el Campeonato de España con esta marca, bien con un grupo N, bien con un grupo A. Hay mucha gente dispuesta a ayu-

darle, pero también el presupuesto es muy elevado.

EN Francia, tras un nuevo accidente mortal en una prueba local, se están planteando muchas cuestiones sobre seguridad en los rallyes. Una de las limitaciones prontas a entrar en vigor será la prohibición de los «muletos» (coches de entrenamiento similares a los de carreras), mientras que la limitación de los entrenamientos también podría entrar en vigor la próxima temporada.

TRAS el poco afortunado debut de Pío Alonso en el Rallye de Orense, el Peugeot 309 oficial de la marca del león será cedido a Juan Carlos Pradera (Príncipe de Asturias), Josep Martorell (Osona) y Eugenio Ortiz (Valeo). Para la prueba que se disputará en Madrid es posible que participe también un segundo coche (el 205 GTi grupo A), con Agustín al volante.



RALLYES

DROOGMANS GANO EN POLONIA

EL piloto belga Robert Droogmans está cerca de romper el dominio de Lancia en el Campeonato de Europa, donde la marca italiana ha dominado en los últimos años. El piloto del equipo Fina ha impuesto su Ford Sierra Cosworth en la última prueba del Campeonato de Europa de coeficiente 20, el Rallye de Polonia, y supera ya en 200 puntos a su gran rival, el corso Yves Loubet, que quedó a más de cinco minutos en la mencionada prueba. Loubet, con problemas de frenos, fue duramente atacado por Alessandrini, hasta que éste se salió de la carretera.

Tras esta prueba, el continental está mandado por Robert Droogmans con un

total de 1.500 puntos, seguido por Loubet que contabiliza 1.200 puntos y Liatti ocupa la tercera posición con 680 puntos. Quedan por

disputar cuatro pruebas de alto coeficiente que se celebrarán en Madeira, Halkidiki, Manx y Chipre, mientras que con esta cerrada lu-

cha, pruebas de coeficiente 10 como el Rallye Corte Inglés, en Canarias, cobran inusitado interés de cara a la consecución final del título.

PIKE'S PEAK POR UN PUÑADO DE ARENA



El colosalismo del Pike's Peak ha vuelto a ser vencido por Peugeot, pero no fue Vatanen, sino Unser (a la izquierda), quien ganó.



EN cualquier carrera, un pequeño error de pilotaje puede dar al traste con los planes más elaborados. Y cualquier piloto, incluso el más dotado, puede cometer este error. En la carrera en cuesta del Pike's Peak no pueden cometerse errores. Es el mayor inconveniente y quizá el mayor encanto de esta legendaria carrera norteamericana hacia las nubes.

En sus tres participaciones en el «Pike's Peak Hill Climb», Peugeot ha aprendido que basta un minúsculo grano de arena para arruinar la más perfecta de las máquinas. En 1987, una simple abrazadera metálica impide a Ari Vatanen arrebatarse a Walter Rohrl la victoria absoluta. El año siguiente,

una tormenta de granizo a punto estuvo de arruinar todos los esfuerzos del equipo, aunque el récord de la ascensión pudo finalmente ser batido por un Vatanen inspiradísimo. El objetivo para este año era el de volver a bajar el récord para que resistiera durante algún tiempo y dejar la participación de Peugeot en la cota más alta.

Los entrenamientos previos, celebrados en las dos semanas anteriores a la carrera, en condiciones climatológicas muy adversas, demostraron que podía fácilmente bajarse el tiempo de 10'47"22, realizado en el 88. En los entrenamientos oficiales, ya con buen tiempo, no hicieron sino confirmar esta tendencia. El «Finlandés Volador» es-

Gane un Curso de Conducción Deportiva

¡EN EL JARAMA CON EMILIO DE VILLOTA!

Los KITS MEDINABI cumplen 10 años de plena aceptación en el mercado. Miles de usuarios han confiado su seguridad a los KITS de Rodamientos de Rueda con la calidad y garantía de SKF. Para celebrar el 10º aniversario de los KITS MEDINABI, queremos sorprender a todos los usuarios de Pike's Peak con Emilio de Villota, en el Circuito del Jarama.

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

Al comprar su KIT MEDINABI, recorte su etiqueta y participe en el Sorteo. Le regalamos un Viaje para dos personas y el Curso de Conducción con Emilio de Villota.

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

PIDA A SU RECAMBISTA LOS KITS MEDINABI

tableció un nuevo récord de la primera mitad del recorrido, donde tradicionalmente tienen lugar los entrenamientos calificativos. Los dos primeros kilómetros tienen un piso de asfalto recubierto de gravilla, pero esto no basta para explicar los más de diez segundos que Ari redujo sobre el tiempo precedente. Todo estaba a punto para el día del gran éxito.

Un anticiclón sólidamente instalado sobre la región alejaba este año todo riesgo de mala climatología. Sin el más mínimo problema mecánico durante los entrenamientos, tanto privados como oficiales, el equipo afrontaba con optimismo justificado su compromiso americano. Vatanen, más seguro de sí mismo que nunca, no era el único en compartir este optimismo. El mismo Jean Todt (jefe del equipo), muy poco inclinado a exteriorizar su entusiasmo antes de una carrera, se había aventurado a realizar un pronóstico: se baja-



David Donner fue tercero absoluto a siete segundos de su hermano Bobby.

y periodistas situados en la meta, a 4.300 metros de altitud, vieron llegar un 405 cuya rueda trasera izquierda estaba media oculta bajo el coche. El cronómetro se paraba en 11'12''54, muy lejos del récord e incluso del tiempo que había realizado unos minutos antes el mejor de la categoría «Opel Wheel» (fórmulas monoplasas), el de Bobby Donner.

Pero Peugeot no había puesto todos los huevos en la misma cesta. El segundo 405 Turbo 16, confiado a Robby Unser, lograba imponerse en la carrera. El joven Robby había impresionado a Jean Todt el año pasado al vencer en su categoría. El hecho de integrar a un americano en su equipo no hacía sino popularizar la participación de Peugeot en USA. Robby, hijo de Bobby (triple vencedor de Indianápolis) y sobrino de Al, tiene veintinueve años,



Segundo fue Bobby Unser a doce segundos de Unser.

ría de 10'29''99 en los célebres veinte kilómetros de la pista construida por Spencer Penrose en 1915.

Todas las condiciones se habían reunido. El comportamiento del coche se había incluso mejorado respecto al año anterior y la fiabilidad del motor le permitía un rendimiento hasta entonces no alcanzado. La pista estaba en las mejores condiciones, con el suelo más liso que nunca, lo que permitiría las largas derrapadas que confieren a la carrera su espectacularidad.

La euforia se manifiesta durante los primeros dieciséis kilómetros de subida, que Vatanen acometía con su impresionante estilo: violentas derivas, aceleraciones brutales y trayectorias apuradas hasta el límite, rozando los impresionantes barrancos que bordean la pista. No quedaban más que tres «horquillas» por negociar, cuando el rubio Ari fue víctima de su propia confianza y las rocas del borde del camino no se lo perdonaron. Los espectadores



El primer «Truck» fue el pick-up Nissan de Steve Mille, que subió en trece minutos y medio.

y su familia, en la que la mayoría de sus miembros son pilotos, ha vencido en esta carrera veintiuna veces, más otras siete victorias de categoría. Tras un breve contacto en Francia, Robby tuvo que familiarizarse con el Peugeot en los entrenamientos. Su progreso fue espectacular, pero no fue suficiente. Aunque al final se llevó la victoria, el récord no fue batido. ¿Veremos de nuevo a los Peugeot en los próximos Pike's Peak?

André Marzoli

Fotos: Photocuatro

SUZUKI SIGUE A VOLKSWAGEN

EN 1985 Volkswagen participó en Pike's Peak con un Golf de dos motores atmosféricos. En el 86 se presentaba con un auténtico prototipo y, al año siguiente, Jochi Klein utilizaba el mismo coche con dos motores turbo. Numerosos problemas mecánicos obligaron a Klaus Peter Rosarius a poner fin a la aventura sin recolectar sus frutos.

Suzuki ha recogido el relevo. Nobuhiro Tajima, patrón y piloto de Suzuki Sport, terminaba el pasado Rallye Olympus en séptima posición. En el Pike's Peak conducía un prototipo de cuatro ruedas motrices y directrices, sobre el modelo Cultus, con dos motores transversales de 1.600 turbo 16 y 350 caballos cada uno. Evidentemente, el Suzuki no dispone de los medios de Peugeot, pero el coche está bastante bien rea-



lizado. Los dos grupos propulsores están sincronizados por un computador y el mando de las dos cajas de cambio transversal se hace por cables en vez de la timonería tradicional. Desgraciadamente, tres salidas de pista consecutivas (de las cuales una durante la subida cronometrada) impiden a Tajima concretar las posibilidades de esta máquina.

A. M.

DISTINCION Y PRESTIGIO

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



HOTEL JEREZ

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

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



CIGA HOTELS

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



G.P. DE FRANCIA **LA REVANCHA**



Enviado especial

J. L. Aznar

LAS victorias de Carlos Cardús y Jorge Martínez «Aspar» en el Gran Premio de Francia tienen todo el sabor de una revancha sobre el destino. Para el de Tiana, el alcanzar la meta tan esperada tras seis años de correr Grandes Premios y en los que la polémica y las desgracias no parecían abandonarle. Para el de Alcira, el de enderezar un tanto una temporada maltrecha. El circuito francés de Le Mans, con ochenta mil espectadores entre los cuales eran legión los españoles, fue una fiesta nacional hispana, puesto que a los citados hay que añadir las excelentes actuaciones de Crivillé y Sito Pons, este último con su

segundo título cada vez más cerca.

Un sol de justicia comenzaba a abrasar el circuito Bugatti cuando salían a la pista los pilotos de 250 c.c., que en esta ocasión abrían la matinal. Cuando el director de carrera ponía verde el semáforo, Carlos Cardús surgía como una exhalación y encabezaba el pelotón en el que Sito Pons, Honma y Ruggia eran quienes se pegaban a su rebufo. Sito adelantaba a Cardús, pero en la cuarta vuelta el de Tiana tomaba de nuevo la cabeza. Evidentemente, se podía suponer que ésta iba a ser movida puesto que además de los dos españoles el grupo de cabeza contaba con unos cuantos hombres dispuestos a vender cara su piel: Ruggia, autor de la «pole» y que frente a su público deseaba más que nunca vencer su primer Gran Pre-

mio; Honma, que venido de Japón, quería demostrar que merecía la confianza de la fábrica; los ya «habituales» Cornu y Roth de cuyas posibilidades nadie puede dudar, y por fin, el japonés Shimizu, que por una vez salía de las medianías del pelotón. Más atrás, Garriga remontaba furiosamente de una mala salida, mientras que Amatriain y Puig estaban en posiciones intermedias. Todo ello era no contar con la determinación de un Cardús resuelto a no dejar su oportunidad. Llevaba todo un fin de semana bordado, ya que en todos los entrenamientos había estado entre los mejores, incluso tenía la «pole» el viernes, y al final obtenía la tercera plaza de la parrilla. El de Tiana hizo una carrera ejemplar, siempre en cabeza, manteniendo a raya



«Aspar» dominó en 125. La Derbi sigue siendo rapidísimo y el ha recuperado la forma. El de Alcira puede convertirse en el árbitro de la lucha de Crivillé y Grande por el título.

En Le Mans, Carlos Cardús vivió su día de gloria. El piloto español hizo una carrera soberbia ganando desde los primeros vueltas. Sito Pons, tercero, se sigue destacando en el Mundial.

CARDUS: VOLVER A EMPEZAR

POR fin ha conseguido Carlos Cardús el objetivo primordial de su vida deportiva: ganar un Gran Premio. Una meta largos años soñada, largo tiempo esperada, pero una meta que debido a una carrera accidentada y en muchas ocasiones polémica se había antojado inalcanzable. Esta temporada Carlos Cardús es otro hombre: equilibrado, sereno, veloz como en sus mejores momentos pero seguro y dueño de sí mismo encima de la moto, relegados al olvido los errores que tantos disgustos y críticas le habían costado. Incluso aquella mala suerte que parecía no abandonarle, y por qué no decirlo, a la que él había contribuido en bastantes ocasiones, ha desaparecido. Otro Cardús es el que esta temporada ha empuñado los manillares de la rojiblanca Honda NSR patrocinada por Repsol. ¿Cuál es el milagro, cuál la razón del cambio? Varias, pero se resumen en unos pocos nombres, los de unas pocas, muy pocas personas que tuvieron fe en él, que han sabido confiar en ese ídolo caído antes incluso de triunfar. Esos nombres son en primer lugar dos: Ricardo Fargas, su manager y Silvia Abella, su mujer. Ambos, desde dos ámbitos distintos, pero fundamentales, le han dado estabilidad, confianza en sí mismo, le han inculcado o le han sabido hacer comprender que no había prisa, que era duro pero la meta estaba a su alcance. Luego, claro, hay que hablar de Honda, de Repsol, de los mecánicos, ese equipo al que tantas veces se refiere Carlos como «hecho para mí por gente que me quiere».



Carlos ha ganado su primer Gran Premio. Ha roto un maleficio. Con su victoria y del modo en que la ha conseguido, luchando hasta el banderazo, ha tapado muchas bocas. Los que estuvieron con él y se desencantaron, los que dejaron de creer, han de darse cuenta de que no supieron llevarlo. Los que le pusieron motes se los han de tragar: «El "Woytila", el "bayeta", el "gaseosa"... Tal vez Carlos no será un campeónísimo, pero no es tan malo como algunos dijeron y escribieron. El y unos pocos lo sabían. En Francia ha nacido otro Cardús.

J. L. Aznar

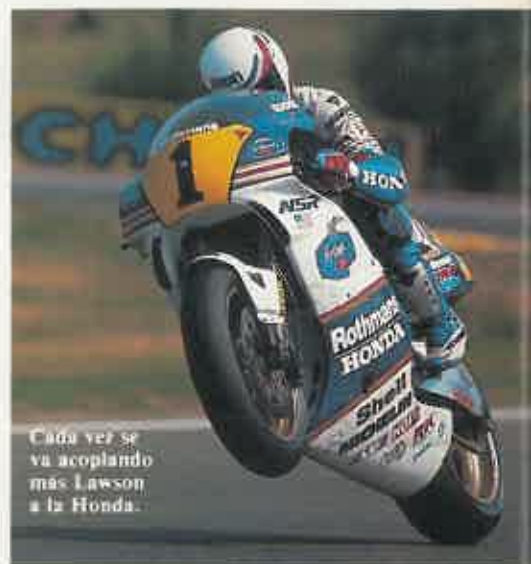


Crivillé le pudo a Gianola y se le acerca en la lucha por el título.

a sus rivales, sin cometer ningún error. Sus perseguidores iban cambiando, pero Sito Pons y Cornu, al desembarazarse de Honma, Ruggia, Roth y Shimizu, se convirtieron al filo de las vueltas en los más serios aspirantes al podio. A dos giros del fin, el piloto suizo adelantó a Pons y se acercó al colín de Cardús. El final iba a ser de infarto y se temió que tras haber hecho Cardús la labor más dura durante el Gran Premio, Cornu le sobrepasase en el último instante. Pero realmente ése era el día del piloto catalán y éste aguantó los últimos intentos del suizo, que no pudo desbaratarle la fiesta a nuestro hombre. Sito entraba tercero, un puesto que no parecía satisfacerle en demasía y precedía a Honma, Ruggia, quejoso de su motor, Roth, Shimizu y Garriga, éste tras recuperar puestos aunque sin poder conectar con la cabeza. Amatriain terminaba decimotercero y Puig, tras él, ambos autores de buenas carreras. En el box de Cardús estallaba la alegría: el día de la gloria había llegado: «Estoy muy contento», decía el vencedor tras besar a su novia y abrazarse con sus hombres de confianza, y, luego de dar las gracias a quienes le han apoyado, seguía diciendo Cardús a propósito del Subcampeonato: «Está más cerca que nunca, pero no va a ser fácil.» Para Sito las últimas vueltas habían sido difíciles: «He cometido algún error al final, la moto me derrapaba, incluso me ha dado un latigazo y por eso no he podido evitar que Cardús y Cornu se me escapasen.» Para Cornu

la victoria estaba al alcance de la mano, «pero significaba tomar unos riesgos innecesarios tanto para mí como para Carlos a estas alturas de Campeonato, así que he preferido utilizar la cabeza».

Impecable fue la arrancada de «Aspar» entre los pilotos del octavo de litro, pero Gianola, Spaan y Crivillé no tardaban en ponerse a su rebufa. De



Cada vez se va acoplando más Lawson a la Honda.

entre ellos, el holandés Spaan parecía estar en mejores condiciones y se escapaba en cabeza tras superar al de Derbi que había logrado una pequeña ventaja. Ya en los compases iniciales de la carrera se producía un abandono de



En Francia Kevin Schwantz rozó la victoria. Su desesperado intento final fue en vano.

LE MANS DESDE EL BOX

SITO Pons estrenó manillares germanos de fibra de carbono. También le han fabricado una pizarra del mismo material para sus mecánicos.

JORDI Tarrés ha conseguido en La Seo de Urgel su sexta victoria consecutiva en el Mundial de Trial. Tarrés superó por veinte puntos a Michaud y treinta a Bosis. Con este resultado refuerza su liderato en el Mundial, en el que cuenta con 143 puntos, mientras que Michaud suma 129.

CUANDO se le comentaba a Eduardo Giró que el motor de la Derbi era más veloz, contestó: «Si me dan la décima parte de los presupuestos de los grandes equipos, garantizaría títulos mundiales ante Notario.»

importancia, el de Miralles cuya Derbi había roto el motor. No hubo intercambios de posiciones entre estos hombres hasta que en la vuelta décima Spaan levantó la mano, se dejó adelantar y entró en boxes: el motor se había sobrecalentado a causa de que los mecánicos habían tapado completamente el radiador con cinta adhesiva. El holandés volvió a salir a la pista pero al poco abandonaba, ya que el agua fría que echaron hizo agrietar la culata.

Al filo de las vueltas, «Aspar» y Crivillé lograron despegarse de Gianola, quien estrenaba una nueva suspensión trasera en su Honda, una suspensión «inspirada» en la de la JJ-Cobas. En los giros finales, Crivillé redujo su retraso con respecto al campeón del mundo y todo parecía indicar que podía ponerle difícil la victoria al de Alcira. Sin embargo, éste reaccionó y entró en meta vencedor por delante del de Seva. Tercero Gianola, aún conserva el liderato en el Mundial, pero el margen sobre Crivillé es de sólo cuatro puntos: «Quedan tres carreras todavía» decía éste. Por su parte, «Aspar» estaba feliz por haber roto al fin su mala racha:



La Honda del equipo Elf estrenó la telemetría que probó el piloto español Carlos Cardús. El sistema, que pesa dos kilos, permite ocho o dieciséis puntos de control según la central empleada.

Si se hablaba de ochenta mil espectadores, entre ellos los españoles eran legión. Las banderas catalanas eran las más abundantes, siguiéndoles las españolas y las ikurriñas.

POR vez primera había frenos de carbono en 250 c.c. Las Aprilia los emplearon desde los primeros entrenamientos.

«Estoy muy contento, ha sido una carrera muy dura porque al final me dolía algo la mano. Pero lo peor ha sido que ha habido un momento en el que me he venido abajo y me he tenido que concienciar para recuperarme.» En la octava plaza entraba Reyes, que al tiempo que él ha recuperado su moral, su Honda ha encontrado unos cuantos caballos. Y todo ello por una conversación entre los hombres de Marlboro España y los responsables del equipo Pirelli.

La categoría de 500 c.c. se planteaba como un duelo entre norteamericanos. Primero fue Rainey el líder pero Lawson y Schwantz no venían lejos. Una vez adelantado el piloto de Roberts, la lucha por el poder se circunscribió al mano a mano entre Lawson y Schwantz. Ambos pilotaron al límite, sin concesiones hasta el último giro. En ese momento Schwantz intentó el adelantamiento en el postrer viraje. Era una situación límite y el tejano a punto estuvo de ir por los suelos. Con este resultado el liderato sigue en manos de Rainey, pero Lawson está a sólo ocho puntos y medio.

CLASIFICACIONES

125 c.c. 1.º Jorge Martínez «Aspar» (Derbi), 42.37.94. 2.º Alex Crivillé (JJ-Cobas), a 89. 3.º Ezio Gianola (Honda), a 16.56. 4.º Kohji Takada (Honda), a 28.56. 5.º Fausto Gresini (Aprilia), a 28.76.

250 c.c. 1.º Carlos Cardús (Honda), 43.21.12. 2.º Jacques Cornu (Honda), a 35. 3.º Sito Pons (Honda), a 99. 4.º Toshihiko Honma (Honda), a 2.39. 5.º Jean Philippe Ruggia (Yamaha), a 2.67.

500 c.c. 1.º Eddie Lawson (Honda), 50.16.94. 2.º Kevin Schwantz (Suzuki), a 77. 3.º Wayne Rainey

(Yamaha), a 15.53. 4.º Christian Sarron (Yamaha), a 23.59. 5.º Kevin Magee (Yamaha), a 24.21.

ASI VA EL MUNDIAL

125 c.c. 1.º Ezio Gianola, 113 puntos. 2.º Alex Crivillé, 109. 3.º Hans Spaan, 98. 4.º Julian Miralles, 90. 5.º Hisashi Unemoto, 82.

250 c.c. 1.º Sito Pons, 196 puntos. 2.º Jacques Cornu, 137. 3.º Carlos Cardús, 130. 4.º Reinhold Roth, 126. 5.º J. Philippe Ruggia, 110.

500 c.c. 1.º Wayne Rainey, 165 puntos. 2.º Eddie Lawson, 157. 3.º Christian Sarron, 116. 4.º Kevin Schwantz, 102. 5.º Kevin Magee, 98.

video racing
TU CANAL PRIVADO

BARCELONA
CASA DE LA CULTURA
C/ CASERNA 37
TODI MOTO

MOTOLITO General Ricardo, 33
RALLYE MANZANARES Antonio López, 117
PREMIERE Avda. Pío XII, 23
CIRCULO DEL AUTOMOVIL Unac Perál, 40



- ☐ RESUMEN MUNDIAL F-1-88 5.950
- ☐ RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88 4.950
- ☐ MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.950
- ☐ RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.950
- ☐ RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 c.c. 4.950
- ☐ RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c. 4.950
- ☐ BOFETADAS 5 5.950
- ☐ SUECIA-MONTECARLO 4.950
- ☐ PORTUGAL-SAFARI 4.950

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



Enviado especial
Gigi Corbetta

HAY carreras —como ésta— que aparentemente hacen creer en la providencia divina, en el maleficio demoníaco, en la buena y la mala suerte o, como dice el Corán, en que todo está escrito. Resulta normal ver a Alain Prost subirse por segunda vez consecutiva al podium, después de haber desarrollado una carrera a su estilo, en la que la perfección, la sensatez y la superioridad tecnológica del McLaren se conjugan para permitir al «profesor» sentar cátedra una vez más de cómo se lleva a cabo una carrera. Sin embargo, resulta incomprensible que en tres Grandes Premios seguidos, a Ayrton Senna se le rompa primero el motor, luego el diferencial y en esta ocasión al «Magie Senna» se le rompió el cambio, causándole una salida de pista que puso fin a una carrera empezada por todos los requisitos para que fuera una «bofetada



moral» a todos sus rivales. Prost le adelantó en el momento de la salida pero, al llegar al final de la recta, Senna, con una de sus habituales maniobras, se puso en primera posición y rodó durante once vueltas como líder, aunque Prost le fue acosando a una distancia prudencial. En esta ocasión, la hegemonía de los McLaren estuvo en entredicho durante todo el fin de semana. El acoplamiento del nuevo cambio transversal causó serios problemas en la lubricación del motor, ya que el depósito del lubricante se había modificado, y por si esto fuera poco, ambos pilotos se quejaban de que el manejo resultaba excesivamente duro. Concretamente Senna, dijo que era prácticamente imposible efectuar un cambio rápido entre la segunda y la tercera velocidad.

PROST GANO EN SILVERSTONE EL GRAN PREMIO EMBRUJADO

Ayrton Senna tuvo que ver la carrera desde la barrera. Alain Prost dominó incontestado y en las primeras vueltas logró poner nervioso a Senna.



Alessandro Nannini desarrolló una brillante carrera y demostró las posibilidades del Benetton B189.

Al margen de estos problemas, Senna se adjudicó la «pole-position», seguido de Prost, y una vez más los Ferrari y los Williams se tuvieron que conformar con tener delante de ellos a los coches rojiblancos, como de costumbre.

La remontada de Nigel Mansell en el Gran Premio de Francia hizo creer que a McLaren le había salido un serio rival, que paulatinamente iría reduciendo la diferencia hasta llegar al mismo nivel de competitividad. Por el contrario, en Silverstone, los monoplazas de Maranello dieron pruebas de tener una excelente aerodinámica, mientras que el propulsor carecía de potencia para poder rivalizar con el Honda. Mansell

hizo todo lo posible para demostrar a su público que seguía siendo ese gran piloto que hace dos temporadas arrebató la victoria a Piquet con aquel adelantamiento escalofriante en el viraje Copse. Fue registrando vuelta tras vuelta el mejor tiempo hasta establecer el récord definitivo en carrera con 1'12"017. Mientras Prost rodaba sin llegar al límite, Mansell lo hacía por encima de ello y, a pesar de su esfuerzo, en el momento del banderazo de llegada le separaban de Prost diecinueve segundos con tres décimas. Una vez más se ha visto el límite tecnológico de la industria italiana frente a la unión anglo-japonesa de McLaren, no sólo por la

actuación de Mansell, sino por lo ocurrido a Gerhard Berger que, una vez más, se vio obligado a abandonar por problemas hidráulicos en el cambio.

Los milagros sólo ocurren una vez, y aquel Gran Premio de Holanda en el que Cosworth estrenó y ganó con el motor DFU, forma parte del pasado; sin embargo, en Silverstone se ha visto claramente que el nuevo motor Ford Cosworth, así como el Benetton B189, están en el buen camino. Alessandro Nannini desarrolló una carrera brillante desde el principio, cuando luchó en un grupo formado por Patrese, Boutsen, Piquet y Alliot, utilizando la estrategia del conservadurismo, sin castigar

SILVERSTONE EN BREVE

- Sin tener una certeza absoluta, se sabe que Alain Prost entrará a formar parte del equipo Williams en 1990 dentro de una gran operación deportiva que Elf piensa poner en práctica la próxima temporada. Al margen de esto, todavía no está claro si será Thierry Boutsen o Riccardo Patrese el que deje la escudería de Didsot.
- Para la próxima temporada, McLaren dispondrá del nuevo motor Honda RA-110-E de doce cilindros. Los actuales propulsores RA-109-E pasarán a la firma Mugen —dirigida por

el hijo de Soichiro Honda— que se responsabilizará de la manutención técnica. Se especula que estos motores estarán destinados a la escudería March y, en todo caso, a Lotus. Por otra parte, se sabe que Camel está colaborando con el desarrollo del motor Porsche de doce cilindros, diseñado por Hans Mezger.

• A partir de este Gran Premio de Inglaterra, Yannick Dalmas sustituirá a Joakim Winkelhock en el equipo AGS. El contrato de Dalmas se limita a los ocho grandes premios

que quedan de la presente temporada.

• A finales de esta temporada, Gerhard Berger dejará la escudería Ferrari para ocupar el puesto de Alain Prost en McLaren. A pesar de la desaprobación de Ayrton Senna, se ha llevado a cabo este acuerdo que tendrá una duración de dos años.

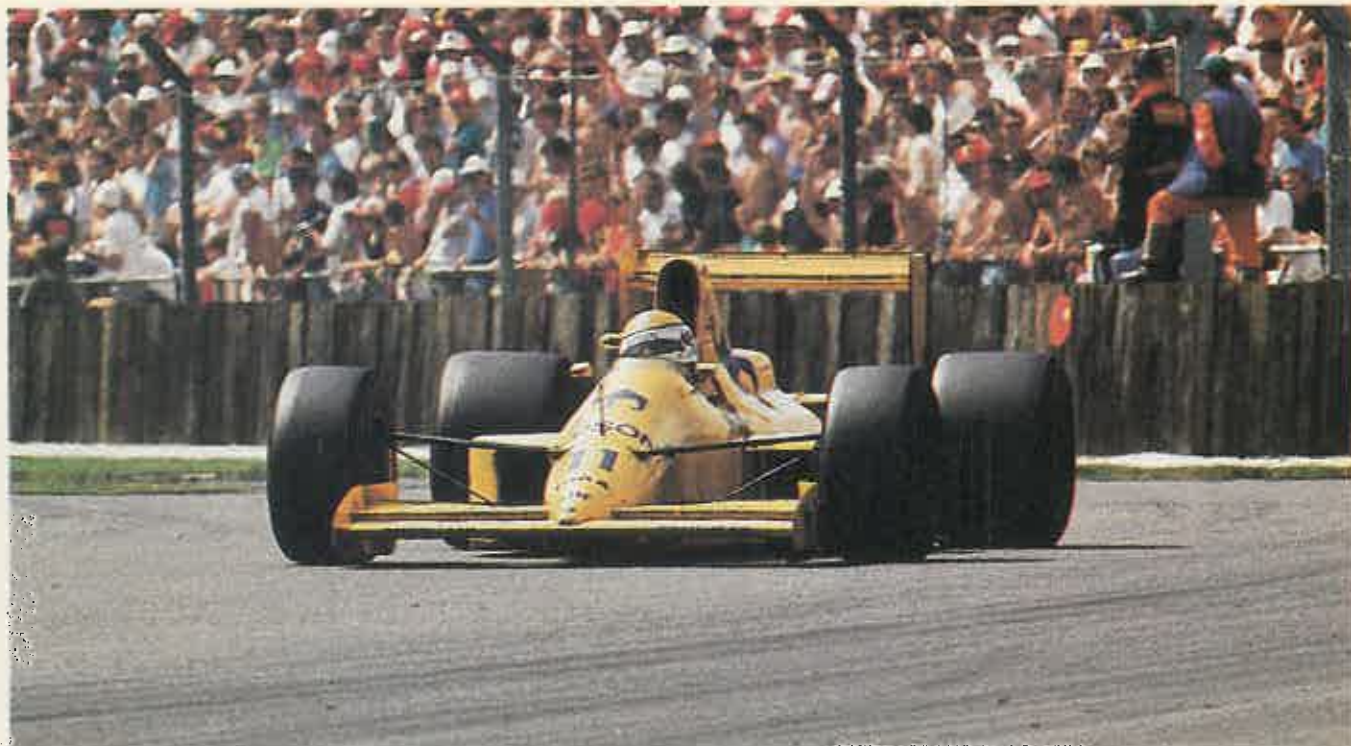
• Bajo la dirección del técnico alemán Paul Rosche, BMW está desarrollando un motor de F-1 con doce cilindros. Al parecer, dicho propulsor estará destinado a equipar los Brabham en la temporada de 1990.

LUIS METIO «LA CHANCLA»

LOS ojos de Giancarlo Minardi, como los de todos sus mecánicos, se humedecieron al ver cómo la bandera a cuadros confirmaba el quinto y sexto puesto de Pier Luigi Martini y Luis Pérez Sala. Las lágrimas de tristeza que el día anterior presagiaban el paso a las preclasificaciones se transformaron en una alegría incontenible. La suma de los tres puntos logrados por sus pilotos ha significado un futuro esperanzador para la escudería de Faenza y una importante inyección de moral para todo el equipo. Desde los primeros compases del Gran Premio, ambos pilotos salieron a la pista dispuestos a darlo todo. Era preciso «vencer o morir», seguir estando entre los buenos o pasar el pelotón de los meritorios. Luis eligió un reglaje basado en descargar al máximo la presión aerodinámica en la parte delantera y endurecer ligeramente los muelles de la suspensión trasera, acompañado de un mínimo de presión aerodinámica. «En los curvones voy al límite de adherencia —dijo Luis—, pero prefiero rodar así; es como mejor rendimiento se consigue de este coche.» Durante el Warm-up una avería en el motor de su Minardi M189 hizo dudar sobre el desarrollo de su carrera; sin embargo, se cambió el propulsor y Luis tomó la salida con el coche en regla. En este Gran Premio, Luis dio el máximo de sí y llevó a cabo las sesenta y cuatro vueltas con sentido común y sin caer



en ninguna clase de error. «Ha sido una de las carreras más difíciles de mi vida —dijo al llegar a boxes—; tenía el neumático delantero izquierdo laminado y el coche sobrevivía cada vez más.» La verdad es que Luis desarrolló una carrera magistral, en la que se tuvo que defender del acoso de Oliver Grouillard, que le quería arrebatarse el sexto lugar. También se vio obstaculizado por la falta de visibilidad causada por el aceite desprendido de los coches tras los cuales estuvo rodando. En Silverstone, Luis volvió a recordar su calidad de piloto técnico y metódico, tantas veces demostrada en la F-3 y F-3000. Su sexto puesto le ha valido un punto, que quedará en los anales de la Fórmula 1 y del automovilismo español como el único logrado por un piloto hispano en la época «moderna» de la fórmula reina. Bravo, Luis.



En Silverstone, Nelson Piquet rompió la mala racha que le sigue desde el principio de la temporada. Su Lotus se mostró rápido y fiable.

excesivamente la mecánica. Sin duda alguna, el Benetton B189 es un acierto más de Rory Byrne, a pesar de su peculiar configuración aerodinámica, y el motor Ford Cosworth ha demostrado ser fiable. Todo lo contrario ocurrió con los Williams-Renault FW12B, que durante los entrenamientos registraron tiempos satisfactorios y el motor Renault tenía la potencia suficiente para el rápido trazado de Silverstone, en el que se alcanza la media y la velocidad máxima más altas de todos los grandes premios. Durante los primeros compases de la carrera, Boutsen y Patrese se mantuvieron en las primeras posiciones sin poder dar alcance a los Ferrari, pero

con la posibilidad de rodar por delante de Nannini. Para Patrese todo terminó cuando al negociar un viraje se rompió su motor, quedándose así sin la tracción necesaria, y perdiendo el dominio del coche, con el que se fue a estrellar contra un muro de protección. Afortunadamente todo concluyó sin consecuencias para el piloto, mientras que el coche quedó destrozado. A su vez, Boutsen cruzó la meta en antepenúltima posición, a dos vueltas de Prost, a raíz de haber tenido un problema de neumáticos.

Contra todo pronóstico, y con el asombro de los hombres de Lotus, Piquet cruzó la meta en cuarto lugar a

poco más de un minuto de Prost. Este resultado es, sin lugar a duda, milagroso, debido a la mediocre calidad del Lotus 101T que hasta la fecha no ha causado más que disgustos. Tampoco en esta ocasión se ha utilizado el motor Tickford, sino el «antiguo» Judd que permitió lograr un mejor equilibrio del coche en términos generales. Este resultado tiene una explicación hasta cierto punto lógica: el circuito de Silverstone es sumamente rápido y salvo una chicane, todo el resto se negocia con marchas largas y el acelerador a fondo. Las suspensiones tienen una importancia mínima y si se da la casualidad de que un coche sin apenas apoyo

aerodinámico tiene un comportamiento aceptable en las curvas, se logra un rendimiento general superior a lo previsto. Por esta razón, los Lotus 101T encontraron una competitividad inesperada. Tanto es así que Piquet se quedó sin la tercera velocidad y, a pesar de eso, logró pasar discretamente la chicane y mantener una buena posición hasta el final del Gran Premio.

La mala suerte se volvió a ceñir sobre Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin, que no lograron terminar la carrera a pesar del buen comportamiento de sus coches y del esfuerzo que hizo el piloto brasileño durante toda la carrera. En un primer tiempo, los March acusaron un problema de válvulas en el motor; una vez solucionado esto, Gugelmin logró la sexta posición en la parrilla de salida y Capelli, la octava. Un problema en el cambio surgido a Gugelmin durante la vuelta de reconocimiento le

Arrows. En cuanto a Lola, esta carrera era su última oportunidad para poder puntuar y quedarse así lejos de las preclasificaciones. Alliot hizo todo lo que estaba en sus manos para lograr estar en las primeras posiciones, tanto es así que durante dos vueltas rodó en quinta posición; poco más tarde apareció la fragilidad del motor Lamborghini y el espectro de las preclasificaciones se ciñó sobre la escudería gala.

Para Brabham, haber protagonizado un papel destacado en Silverstone hubiese sido un regalo para Bernie Ecclestone, además de los ciento setenta mil espectadores que acudieron al Gran Premio. Sin embargo, la excelente competitividad de los BT58, no estuvo de manifiesto en Silverstone por un sin fin de pequeños problemas, que se vieron agravados durante la carrera por la fragilidad de los motores Judd. En un principio, Brundle y posteriormente



A pesar de los muchos errores cometidos, Bernard Gachot terminó en la última posición. Este fue su primer Gran Premio.

obligó a salir desde la línea de boxes con el muletto. A pesar de esto, el brasileño no se desmoralizó y emprendió una remontada espectacular que le llevó a ocupar la quinta posición. A diez vueltas del final, todo se desvaneció al quedarse bloqueada la caja de cambios. Un problema similar, pero en el diferencial, le quitó a Capelli la posibilidad de luchar con Nannini y Piquet en las primeras posiciones, al cumplirse la vuelta decimoquinta.

En este Gran Premio, los dos grandes derrotados fueron Brabham, Lola y Arrows. En el caso de este último, fue penoso ver cómo Cheever no pasó la clasificación para la parrilla de salida, mientras que Warwick se planteó la carrera con filosofía y logró terminar en la novena posición, salvando así frente a su público el desastre de

Modena se retiraron por ruptura mecánica de sus motores.

El Gran Premio de Inglaterra ha significado el paso del ecuador de la temporada de Fórmula 1 y las «cosas» se han puesto de tal forma que Prost se acerca cada vez más a su tercer título mundial. Por otra parte, los McLaren han dejado de ser «fortalezas tecnológicas inexpugnables», aunque sus competidores no logren alcanzar el mismo nivel. En esta ocasión, los Minardi dieron el campanazo al situarse Pier Luigi Martini y Luis Pérez Sala en el quinto y sexto puesto, respectivamente. Ha sido un resultado afín al de Lotus y, sin lugar a duda, se recordará en los anales de la Fórmula 1 como la viva demostración de que en el «circo de Bernie» todo es posible, como en «la villa del señor».

PARRILLA DE SALIDA

2. A. Prost (McLaren Honda)	1.09.266	1. A. Senna (McLaren Honda)	1.09.099
28. G. Berger (Ferrari)	1.09.855	27. N. Mansell (Ferrari)	1.09.488
15. M. Gugelmin (March Judd)	1.10.336	6. R. Patrese (Williams Renault)	1.09.865
16. I. Capelli (March Judd)	1.10.650	5. T. Boutsen (Williams Renault)	1.10.376
11. N. Piquet (Lotus Judd)	1.10.925	19. A. Nannini (Benetton Ford)	1.10.798
30. P. Alliot (Lola Lamborghini)	1.11.541	23. P. Martini (Minardi Ford)	1.11.368
8. S. Modena (Brabham Judd)	1.11.755	29. E. Bernard (Lola Lamborghini)	1.11.687
12. S. Nakajima (Lotus Judd)	1.11.960	24. L. Sala (Minardi Ford)	1.11.826
3. J. Palmer (Tyrrell Ford)	1.12.070	17. N. Larini (Osella Ford)	1.12.061
7. M. Brundle (Brabham Judd)	1.12.341	9. D. Warwick (Arrows Ford)	1.12.208
4. J. Alesi (Tyrrell Ford)	1.12.341	37. B. Gachot (Onyx Ford)	1.12.329
26. O. Grouillard (Ligier Ford)	1.12.650	31. R. Moreno (Coloni Ford)	1.12.412
20. E. Pirro (Benetton Ford)	1.13.148	22. A. D. Cesaris (BMS Dallara Ford)	1.12.904

NO PRECLASIFICADOS: S. Johansson, 1.12.248. A. Caffi, 1.12.501. G. Foitek, 1.13.128. P. Ghinzani, 1.13.429. Y. Dalmas, 1.13.720. B. Schneider, 1.14.124. P. Raphanel, 1.14.206. A. Suzuki, 1.14.266. V. Weidler, 1.15.096.

NO CLASIFICADOS: R. Arnoux, 1.13.240. E. Cheever, 1.13.386. G. Tarquini, 1.13.496. C. Danner, 1.15.387.

CLASIFICACION FINAL

1.º A. Prost (McLaren), 1 h.19'22"131. 2.º N. Mansell (Ferrari), a 19'369. 3.º A. Nannini (Benetton), a 48'019. 4.º N. Piquet (Lotus), a 1'06"735. 5.º P. Martini (Minardi), a 1 v. 6.º L. Sala (Minardi), a 1 v. 7.º O. Grouillard (Ligier), a 1 v. 8.º S. Nakajima (Lotus), a 1 v. 9.º D. Warwick (Arrows), a 2 v. 10.º T. Boutsen (Williams), a 2 v. 11.º E. Pirro (Benetton), a 2 v. 12.º B. Gachot (Onyx), a 2 v. CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alain Prost, 47 puntos. 2.º Ayrton Senna, 27. 3.º Riccardo Patrese, 22. 4.º N. Mansell, 21. 5.º T. Boutsen, 13. 6.º A. Nannini, 12. 7.º M. Alboreto, N. Piquet, 6. 9.º J. Herbert, 5. 10.º A. De Cesaris, M. Gugelmin, E. Cheever, S. Modena, A. Caffi, D. Warwick, 4. 16.º C. Danner, J. Alesi, 3. 18.º R. Arnoux, S. Johansson, P. Martini, 2. 21.º G. Tarquini, O. Grouillard, M. Brundle, L. Sala, J. Palmer, 1.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES 1.º McLaren-Honda, 74 puntos. 2.º Williams Renault, 35. 3.º Ferrari, 21. 4.º Benetton Ford, 17. 5.º Tyrrell Ford, 10. 6.º BMS Dallara, Arrows Ford, 8. 8.º Lotus Judd, 6. 9.º Brabham Judd, 5. 10.º March Judd, 4. 11.º Rial Ford, Ligier Ford, Minardi Ford, 3. 14.º Onyx Ford, 2. 15.º AGS Ford, 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

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDIADA 880105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPTT 88 080
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPTT 88 081
N.º HOMOLOGACION E2 43 R40-5001 NORMA 43 Y 21 CEE

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

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

FERRARI CLUB ESPAÑA AL "CALOR" DE JEREZ

DEPORTE

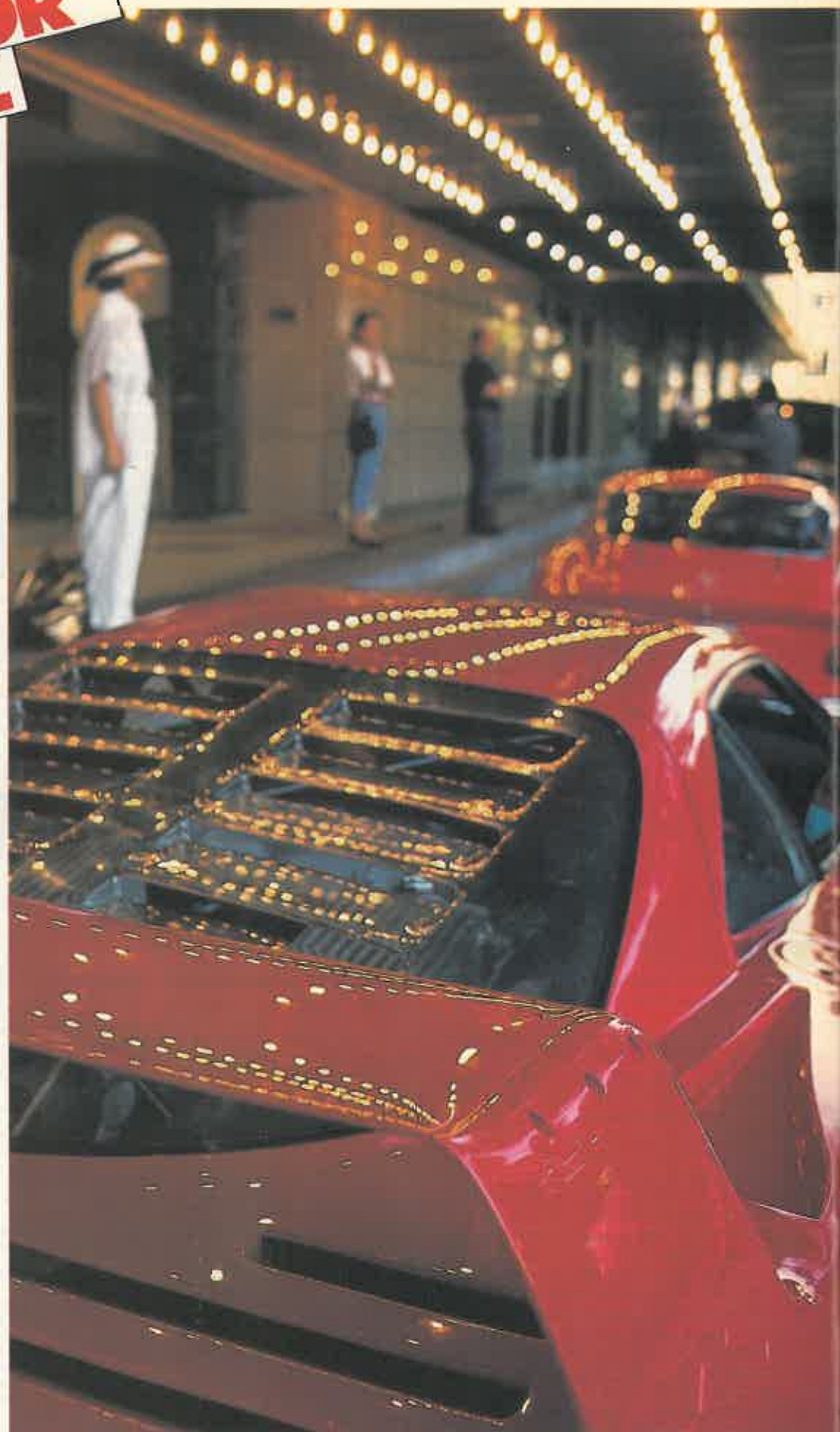
UNA veintena larga de los más representativos modelos de Ferrari se han dado cita en el Circuito de Jerez para tomar parte en la reunión fundacional del «Ferrari Club de España» que, a partir de ahora, pretende aglutinar a todos aquellos poseedores españoles de un vehículo de la mágica y mítica marca de «Il Cavallino Rampante».

Bajo un auténtico sol de justicia y en lo que resultó



Adrián Campos acudió a la cita en su calidad de concesionario de la marca en Valencia.

ser uno de los fines de semana más calurosos de lo que llevamos de verano (en Jerez se llegó a superar los 45 grados), la caravana salía la mañana del sábado para hacer una parada intermedia en Trujillo, ciudad de conquistadores que inmediatamente se vio ella misma conquistada por los rojos «Cavallinos» entre los que no faltaron dos inevitables F40, la última realización de Maranello, que causó asombro al buen número de curiosos que se dieron cita en la secular plaza mayor trujillense. Además, dos unidades del no menos interesante 512 BB, toda una pléyade de 328 GTB/GTS y hasta tres históricos: un 330 Spider (que prácticamente no pudo salir de Madrid por problemas eléctricos), un 275 GTB/4 (que se quedó en Trujillo con problemas en la caja de cambios) y el 330 GT de Carlos de Miguel (com-



DEPORTE



A la cita de Jerez acudieron dos unidades del modelo estrella de la marca italiana, los impresionantes F40.

pañero en las tareas informativas del motor) que, aun sufriendo problemas de escape, terminó el recorrido hasta Jerez y dio toda una demostración en el trazado jerezano. La presencia de Adrián Campos (328 GTB), ex-piloto de Fórmula 1 y en la actualidad concesionario de la marca en Valencia, fue un aliciente más de la reunión, que en todo momento estuvo presidida por la confraternización y cariño a una marca secular que es historia viva del automovilismo mundial.

En palabras de Jaime Cardenal, presidente del «Club Ferrari España», y



El 275 GTB 4 no consiguió llegar al circuito andaluz. Se retiró en Trujillo, por problemas en el cambio.

Juan Quintano, importador para España de Ferrari y artífice de este acontecimiento, se trata de una toma de contacto con lo que deben ser futuras reuniones y actividades de un club que, a imagen y semejanza de los que ya funcionan desde hace años en Europa y en todo el mundo, aglutina a los propietarios. Incluso se desplazaron un par de unidades portuguesas y no se descartó tampoco la colaboración entre ambos países.

Javier Fernández
Fotos: José Antonio Díaz



BALLESTA

¿TE HE CONTADO
QUE ANOCHE PERDÍ
LAS LENTILLAS?



Operación Formula 1



J. M. CASANOVAS

TENEMOS patrocinadores, tenemos circuitos, tenemos afición y, sin embargo, no tenemos protagonismo en la **Fórmula 1**. Creemos que ha llegado el momento de plantearse seriamente el tema como la gran asignatura pendiente del deporte del motor en España.

Mientras en el **Mundial** de motociclismo se habla español y nuestro himno es el más escuchado, en la fórmula reina jamás hemos pasado en la última década del papel de comparsa. Si **Sito Pons**, **Aspar** y **Alex Crivillé** han demostrado su condición de campeones sobre dos ruedas ¿por qué no conseguimos ninguna generación capaz de irrumpir con posibilidades en los monoplazas? Es más, tenemos un adelantado, **Luis Pérez Sala**, pero no hay continuidad. **Vélez**, ya no compete en la **Fórmula 3000**, **García Vinuesa** lo tuvo que dejar por culpa de un accidente y **Albacete** se ha convertido en la eterna promesa.

Urge plantearse con seriedad y rigor lo que podría denominarse la **Operación Fórmula 1**. Un plan coherente y viable que nos pudiera situar en el más corto plazo de tiempo posible en el círculo de los elegidos de los **Gran Prix**. Francia lo ha conseguido con la generación **Prost**, de la que formaron parte **Lafitte**, **Arnoux**, **Pironi**, **Tam-**

bay, **Larrouse**, etc. y que ha creado escuela. Italia en este momento también tiene más de media docena de pilotos en la F-1, desde **Nannini** a **Ca-pelli**, pasando por **Pirro**, **Caffi**, **Martini**, **Alboreto**, **Pa-trese**, **De Cesaris**, etc.

Nosotros sólo tenemos a **Luis Pérez Sala** y quién sabe por cuánto tiempo. Se equivocó siguiendo en **Minardi** y lo está pagando caro. Dispone de un coche muy poco competitivo y está buscando un volante para la próxima temporada que le permita demostrar lo que de verdad vale.

La esperanza radica en la **Fórmula Ford**, donde tenemos un par de jóvenes que apuntan posibilidades y más concretamente **Jordi Gené** apunta alto. Pero la carrera es demasiado larga y difícil como para pensar que se les puede dejar solos. Hay que guiarlos, mimarlos y ayudarles para que alcancen la cima cuanto antes. Hay que trazar un plan serio y cumplirlo con rigor. Hay que poner manos a la obra cuanto antes si queremos que algún día un español suba a un pódium de **Fórmula 1**.

Si la **Federación** no toma cartas en el asunto, quizás algún sponsor se pueda poner el objetivo entre ceja y ceja. No es comprensible que en dos ruedas nuestros pilotos arrasen y en monoplazas no contemos para nada.

Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff.



VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



En Citroën LA GRAN OCASION

Al comprar un coche de segunda mano, es fácil equivocarse. Al comprar un vehículo de ocasión, de Citroën Eurocasión, no hay error posible, porque son coches que están como nuevos. En Citroën Eurocasión encontrará el coche que necesita, la marca y el modelo que busca, y con todas las garantías.

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que Usted pueda elegir con Garantía.

**Garantía
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

**Servicio Citroën
24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos por la Garantía Oro (2 años) y Plata (18 meses), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

**Financiación hasta
48 meses.**

Podemos facilitar, a través de nuestra Financiera de Marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamientos hasta los 48 meses.

**1.000 puntos de
Asistencia Post-Venta.**

Prestamos Asistencia Post-Venta a todos los vehículos cubiertos por una Garantía Eurocasión, en más de 1.000 puntos en toda España, a través de la Red Citroën con los mismos hombres y los mismos medios que dedicamos a nuestros vehículos nuevos.

EN LA RED CITROËN



Eurocasión

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

A FONDO VOLKSWAGEN CORRADO GT

SEMANAL **Motor 16** **GRUPO**

EXCLUSIVA 22 de julio de 1989 • Núm. 300 • 275 ptas.

COLECCIONABLE **RESTAURANTES DE CARRETERA** **Motor 16**

SUPERDEPORTIVO DEL 90

FORD RS COSWORTH

EL COCHE DE BATMAN

CRUCIGRAMA GIGANTE

MONTEGO Y PASSAT, FAMILIARES Y ALGO MAS

COMPARATIVA

DEPORTE

F-1: G.P. DE INGLATERRA • MOTOS: MUNDIAL DE LE MANS