

COCHES DE ALQUILER: COMO ELEGIR MEJOR

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

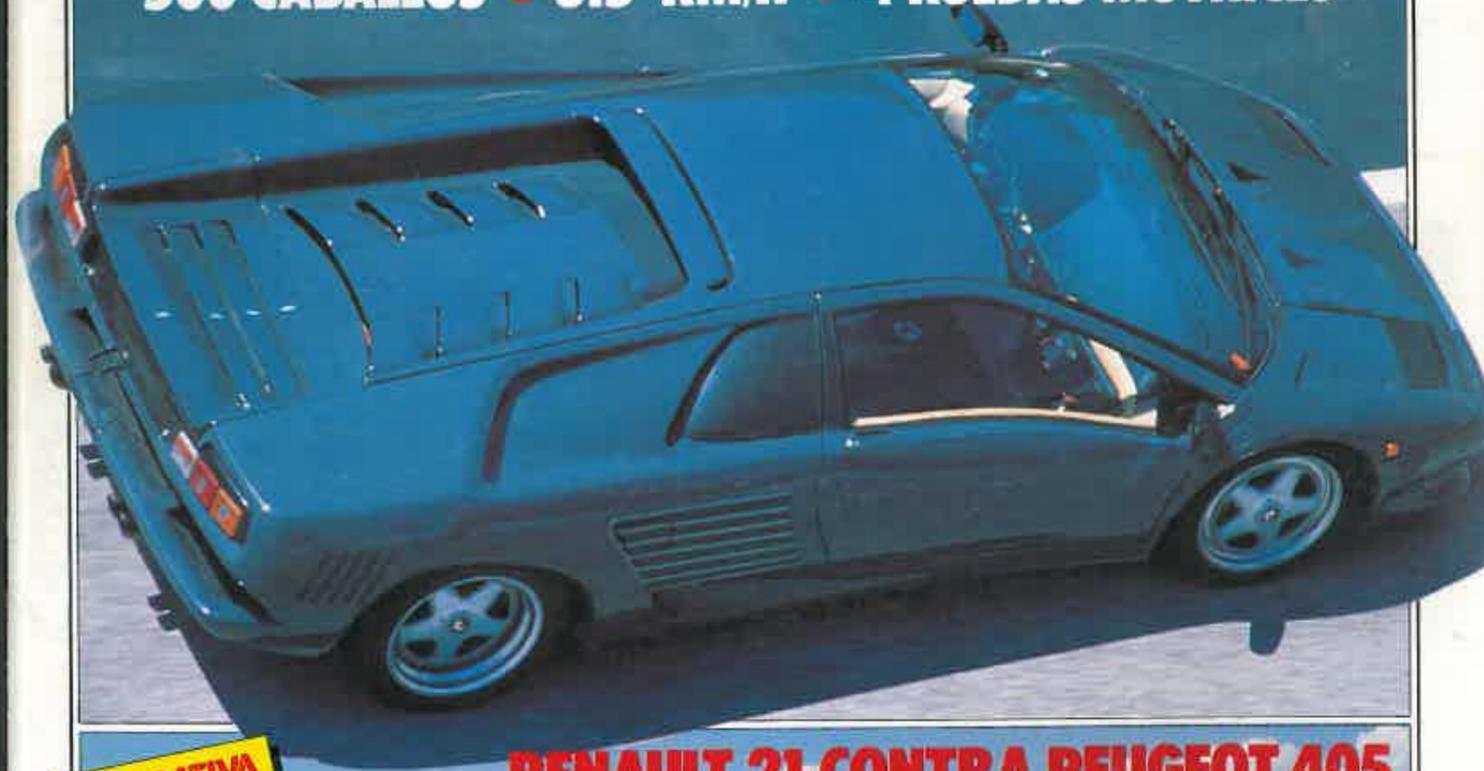


EXCLUSIVA

29 de julio de 1989 • Núm. 301 • 275 ptas.

LAMBORGHINI DIABLO

500 CABALLOS • 315 KM/H • 4 RUEDAS MOTRICES



COMPARATIVA AUTOMATICOS

RENAULT 21 CONTRA PEUGEOT 405



PRUEBAS

- FORD SIERRA CON EL NUEVO MOTOR DOHC
- MAZDA 626 CUATRO RUEDAS DIRECTRICES





PAG. 44: FORD SIERRA 2.0i DOHC

MUSICA EN TU MOTOR.



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

Ultima Tecnología. Formulación. Especificaciones... y unos envases limpios, cómodos y ergonómicos hacen de los lubricantes CEPESA, MUSICA EN TU MOTOR.



Fiat versus Volkswagen

YA se han quedado viejos los pronósticos que hablaban de una caída del mercado europeo del automóvil en 1989. Los análisis que auguraban la inversión de la tendencia alcista de los últimos años han fallado. Los seis primeros meses han dado un resultado global positivo, con un incremento de las ventas del 5,6 por ciento.

De enero a junio las ventas en Europa han totalizado más de siete millones de unidades. Algunas marcas con subidas notables —la mayoría de ellas—, como Ford con un 7 por ciento o Peugeot con un 11,5 por ciento. Las hay que bajan, tal es el caso de Mercedes (4 por ciento) o de Rover (11,1 por ciento), pero éstas tienen la respuesta preparada. Mercedes presentará a la vuelta del verano nuevas versiones dentro de su gama media (200-300), con motores más potentes, que aprovecharán el tirón de imagen dado por los espectaculares SL. En cuanto al grupo inglés, tras la participación de Honda en su capital con la toma del 20 por ciento y la inmediata renovación de la gama intermedia con los nuevos 200/400 (ver MOTOR 16, número 300), se plantea una nueva dinámica mucho más competitiva.

Los que no cambian son los líderes. Fiat y Volkswagen se disputan la cabeza, como ya ocurrió en el

ejercicio anterior. El grupo italiano copa el 15,4 por ciento de las ventas; el alemán, el 14,7. Pero las previsiones parecen más favorables a este último, que en base al despliegue de nuevas versiones podría recuperar el terreno y desbancar a Fiat del liderato. La carrera no cesa y el 90 va a ser un año de auténtico infarto, en el que Fiat muy bien podría desquitarse en el supuesto de que VW-Audi-Seat ocuparan la primera posición al término del 89.

Mirando más lejos, el reto que hace dos años lanzó Jacques Calvet, presidente del grupo PSA, sigue en pie. «Nuestra ambición es ser el primer fabricante europeo en 1992.» Para el grupo francés es como un lema, un objetivo que encabeza la memoria de PSA del año 88. Por el momento son los terceros, con un 12,9 por ciento de las ventas, por delante de Ford (11,5) y de General Motors (11,0). Aún están lejos de los dos primeros,

pero tienen en la manga dos ases que van a ser dos auténticas locomotoras de sus ventas. El XM de Citroën y el 605 de Peugeot deben proporcionar a PSA esa presencia que tan descuidada tenían en la gama alta, con todo lo que ello implica de prestigio para su imagen, lo que traducido en ventas bien podría mezclarlos en esa lucha con los dos grandes del momento.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	LO ULTIMO	Lamborghini Diablo
12	FRENTE A FRENTE	405 aut. contra R-21 aut.
20	AL VOLANTE	Buick Reatta Cabrio
24	ACTUALIDAD	Guía para alquilar coche
33	MERCADO	Estadística
34	PRECIO COCHES NUEVOS	
48	A FONDO	Mazda 626 2.0i 16V 4WS
54	AL VOLANTE	Aston Martin DB-IV 196i
68	CRITICA DE TIENDAS	



71	AUTOSONIDO	
72	CRUCIGRAMA	
76	OCIO	Copa América de Vela
78	DEPORTE	La lucha de McLaren y Ferrari
80		Rallye Nueva Zelanda
84		Baja Aragón
90		Brands Hatch Sp. Prototipos
96		En directo con Alain Prost
97		A todo gas
98	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Beneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, 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. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha y M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María 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. Jesús Sánchez (Madrid); Lloies Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

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

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Connar. Dirección Técnica: José M.º Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SCEL. Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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





En voz baja

• El motor System Porsche que anima a los Seat Ibiza y a los Seat Málaga continúa su desarrollo: tras la incorporación de la inyección electrónica y la mejora en las culatas para reducir las emisiones contaminantes, le llega el turno a una nueva etapa, el aumento de cilindrada; los técnicos de Seat y de Porsche trabajan ahora mismo sobre una versión de

1,7 litros de cubicaje con 115 caballos de potencia.

• Nissan acaba de revolucionar el mundo de las cajas automáticas con su transmisión de cinco relaciones. La nueva caja, con mando electrónico, se ha montado ya en los modelos Cedric/Gloria que se comercializan en Japón desde hace menos de un mes.

• Oído a un empleado de Fasa Renault en Valladolid: «Tenemos órdenes severísimas de la empresa de no dejar pasar ni un solo R-19 Chamade con un mínimo fallo. A la menor duda se les aparta de la circulación, y así se da el caso curioso de que mientras se forman listas de espera de clientes, en fábrica tenemos un stock de este producto.» Francis Stahl, director general de la empresa, es inflexible en este punto, «porque la batalla de la calidad —dice— es básica para ganar el futuro».

TRAFICO

HERIDOS, POR LOS AIRES

LA Dirección General de Tráfico, en colabora-

ción con la Cruz Roja y el hospital madrileño Doce de Octubre, experimentaron la eficacia de trasladar en helicóptero a diversos accidentados en las carreteras madrileñas. La prueba fue todo un éxito, y aunque no hay



nada sobre su continuidad, no sería extraño que las ventajas de este medio de transporte sean utilizadas para la evacuación de heridos graves.



EN OCTUBRE

MAZDA DESPLIEGA LOS 323

LOS Mazda 323 están preparados para irrumpir en el mercado español. Tecnitrade, la firma encargada de su importación, sigue ahora mismo los procesos de homologación tanto de las versiones tres puertas, cuyo precio final rondará los 2.700.000 pesetas, como de las ver-

siones que contarán con cinco puertas, cuyo precio final se moverá en torno a los 2.900.000 pesetas. Todos los Mazda 323 utilizarán el motor de cuatro cilindros en línea con 1,8 litros de cubicaje y culata de dieciséis válvulas, un motor que proporciona un total de 140 caballos de potencia. Los 323 han salido de los lápices del diseñador nipón Norihiko Kawabata, que trabajó con la firma alemana Opel hace algún tiempo como responsable de los modelos Kadett y Vectra.

NISSAN-FORD

UNIDAS POR EL TODO TERRENO

EL proyecto de un vehículo todo-terreno creado conjuntamente por Nissan y Ford ya es una realidad que acaba de dar un primer paso importante: la firma del acuerdo entre Nissan Motor Ibérica y Ford España, acto celebrado el pasado día 21 de julio. El acuerdo contempla el lanzamiento en 1993 de un vehículo cuyo concepto básico y estilo saldrán de los talleres de diseño Ford, mientras que Nissan se en-

cargará de desarrollar el conjunto de acuerdo con su experiencia en el campo de los todo-terreno. Las previsiones hablan de una producción de cincuenta mil unidades anuales, lo que exigiría una inversión de treinta mil millones de pesetas. Estos vehículos irán destinados, en su gran mayoría, a la exportación y serán distribuidos tanto por la red Nissan como por la red Ford.

SEAT-ADENA

DEFENSA DE LA NATURALEZA

DE la colaboración entre SEAT y la Asociación de Defensa de la Naturaleza (ADENA) ha salido el quinto volumen de la serie «Normas para utilizar su automóvil más ecológicamente», dedicado a los Parques Nacionales, y pone el acento en concienciar a los conductores en un uso racional y no agresivo del coche hacia el medio ambiente, a través de un mejor conocimiento de la Naturaleza.



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.
- AHSA: (91) 441 71 17.
- Mondial Assistance: (91) 441 13 34.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Assit.).
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroen: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.



LAND ROVER

LLEGA EL DISCOVERY

EL Discovery, el último producto del grupo Land Rover-Range Rover, ya está preparado para su lanzamiento; verá la luz en el próximo Salón que se celebrará en la ciudad alemana de Frankfurt a me-

diados del próximo mes de septiembre, y llegará al mercado español a primeros del año 1990. El Discovery es un todo terreno de tamaño medio acabado con la precisión y el lujo característico de los Range Rover. El primer Discovery que estará disponible en nuestro país estará equipado con un motor turbodiesel de 2,5 litros de cubicaje.



Enrique Zorzano



Frits Frederik



Heinz-Udo Oergel

NOMBRAMIENTOS

CAMBIOS QUE NO CESAN

ENRIQUE Zorzano Medel es el nuevo Jefe de la División de Comunicación e Imagen de SEAT. Ingeniero industrial y periodista, era anteriormente director técnico y responsable de pruebas de la revista «Coche Actual». Cambios también en Bosch, donde Heinz-Udo Oergel, gerente durante los últimos cinco años de la filial en México, se hace cargo de la dirección general de Robert Bosch Española y de la dirección general de recambios de FEMSA. Pegaso tampoco es ajeno a las renovaciones, y ha nombrado a Frits Frederik Privee, director de marketing internacional, tras su colaboración como director adjunto del proyecto de desarrollo de la cabina del

Troner. Asimismo, el mundo de las relaciones públicas tiene también nuevas incorporaciones, como es la de Eloísa Carrillo a la firma nórdica Volvo y la de Juan M. Garicano en la factoría de General Motors ubicada en la localidad de Figueruelas.

PASO AL PAPANOVIL

EL AUTO SACRAMENTAL

LA visita que Su Santidad el Papa Juan Pablo II realizará próximamente a

nuestro país, donde la ciudad de Santiago de Compostela será el centro fundamental de este viaje, va a dar protagonismo a un vehículo muy especial, el Papanóvil, desarrollado por Tecnitrade a partir de un modelo Range Rover. Este automóvil blindado cuenta con una célula espacial acristalada que acoge a tan ilustres pasajeros en un ambiente tan lujoso como confortable. Su mecánica se ha modificado para soportar el trato durísimo impuesto por los desfiles y ceremonias oficiales, así como por el mayor peso del conjunto.



Verde y Rojo



● A los conductores madrileños que demoran la retirada de los vehículos que han sido «carne de grúa» por estar mal aparcados. Su desidia ha hecho posible que los depósitos municipales estén repletos, impidiendo que la temida grúa resuelva en beneficio de otros conductores que cumplen cívicamente.

● Citroen Hispania ha entregado los premios «Juventud 89», que premia a las nuevas generaciones de técnicos en automoción, que se encuentran preparados para hacer frente a la mecánica del futuro. Juan A. Castro ha sido el campeón nacional y el se-

tivamente, lo consiguieron José Ramón Otero y San Eutiquio Lasalle.

● Más de un conductor de los que circulan habitualmente por la Nacional VI a la altura del kilómetro 16,800 por la noche se ha llevado un desagradable susto al encontrarse parado en el carril derecho al camión de la basura sin apenas señalización. Luego hay accidentes.

● Pedro Fernández Vicente, compañero y amigo, ha dejado la responsabilidad de dirigir el gabinete de prensa de la DGT, desde la que prestó un inestimable servicio a los medios de comunicación. Pedro, que cede su puesto a Paco Altozano, dirige ahora un programa dominical en Onda Madrid. ¡Suerte, her-

NUEVO LAMBORGHINI

LA TENTACION DEL DIABLO

La raza de los supercoches puede tener un nuevo rey en el Lamborghini Diablo. Con cuatro ruedas motrices, como sucede también en el Porsche 959, y con un motor más potente que el del Ferrari F40, se presenta como el matador de estos dos auténticos fuera de serie.

DIECINUEVE años después de presentar el Countach, la marca del toro tiene ante sí un nuevo horizonte. El «P132», nombre de código del futuro Diablo, va a ser la alternativa al Ferrari F40, como ya lo fue en su día el Countach al Daytona. Por entonces, Lamborghini dio un gran salto hacia adelante, y mientras que en Ferrari se aferraban al motor delantero, Ferruccio Lamborghini se decidió por el motor posterior cen-

tral, técnica ésta que Ferrari adoptó más tarde en la mayoría de sus modelos. La historia va a repetirse ahora en esa peculiar rivalidad, pues Lamborghini va a incorporar en el Diablo la tracción a las cuatro ruedas, única forma de pasar con garantía al asfalto la descomunal potencia de su motor: 500 caballos. Entretanto en Ferrari, la tracción integral está en estudio.

El Diablo es un Lamborghini completamente nuevo, si bien el motor es

el conocido «Quattrovalvole» del Countach. Es un doce cilindros en V, pero su capacidad ha pasado de 5,2 a 5,7 litros. Aparte de los Rolls y los Bentleys, es la unidad motriz de mayor cilindrada de la producción mundial. Otra de las mejoras importantes es su sistema de alimentación: la inyección electrónica IAW Weber Marelli sustituye a los seis carburadores de doble cuerpo. El resultado han sido 45 caballos de potencia suplementarios, que



El campenísimo italiano de rallies, Sandro Munari, también ha intervenido en la puesta a punto del Lamborghini Diablo, un auténtico rival para el Ferrari F40.





Marcello Gandini ha diseñado una carrocería espectacular y de buena aerodinámica. La mecánica está a la altura: 12 cilindros, 48 válvulas, 500 caballos y cuatro ruedas motrices

permitirán alcanzar una velocidad máxima de 315 kilómetros por hora. El Diablo va a ser un coche extremadamente veloz. Concretamente, la semana pasada ha estado haciendo pruebas de prehomologación en el circuito de Nardó, en el sur de Italia, donde ha rodado ininterrumpidamente durante 700 kilómetros a velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora, y ello con una temperatura ambiente de 32 grados.

Los responsables de Lamborghini han dotado al Diablo de un sistema de tracción a las cuatro ruedas. Según algunas informaciones publicadas en Italia, sería un sistema permanente, pero un ingeniero de Lamborghini ha desmentido esta información. En realidad, el Diablo incorpora un sistema de tracción a las cuatro ruedas, pero que no está permanentemente activado. Normalmente, la potencia se transmite a las ruedas traseras. Sólo cuando las condi-

ciones de adherencia se modifican, las ruedas delanteras se convierten en motrices. De esta manera, el Diablo se conducirá como un F40 —por poner un ejemplo—, con las ventajas de agilidad y manejabilidad que ello supone cuando el terreno está seco y se circula por carreteras muy viradas. Pero desde el momento en que aparezca la lluvia tendrá las ventajas de capacidad motriz del Porsche 959. De hecho, un diferencial central mandará el 25 por ciento de la potencia al tren delantero. Para más adelante está prevista una versión de sólo dos ruedas motrices, con el esquema típico del Countach.

Otro de los elementos que se conserva del Countach es la caja de cambios situada por delante del motor, justo entre los dos asientos de los ocupantes. Es un cambio convencional, de cinco velocidades, que en un futuro podría ceder el paso a un cambio electrónico, de similar funcionamiento al que utili-

za Ferrari en Fórmula 1. De momento, en Lamborghini trabajan en esta solución, que no sería incorporada hasta que no se comprobara su fiabilidad.

El detalles del cambio electrónico es uno de los refinamientos tecnológicos de este coche, en el que los responsables de Lamborghini y los de Chrysler —propietaria de la marca italiana— tienen puestas sus esperanzas. El objetivo es recuperar esa posición de rival acérrimo de Ferrari, un tanto diluida en los últimos años.

Si bien la disposición de los órganos mecánicos no ha cambiado respecto al anterior modelo, este Supercountach tiene una estructura y una carrocería completamente nuevas. El diseño de la carrocería es obra de Marcello Gandini. El estilista italiano ha recuperado el sistema de puertas basculantes que ya incorporó en el Countach. Las tomas de aire laterales están ahora plenamente integradas en el conjunto y algún detalle recuerda al Cizeta Moroder, del que también es autor. Esta carrocería está hecha en aluminio, a excepción de puertas, capós y parachoques, realizados en kevlar. El interior será más amplio y confortable que el del Countach. El coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) es de 0,33. La longitud total

En España se venderá a mediados de 1990, con un precio cercano a los 30 millones de pesetas

GIANCARLO PERRINI

será de 4,40 metros, con una distancia entre ejes 15 centímetros mayor que el Countach y la altura no superará el metro diez. El chasis es tubular, mientras que las suspensiones son a base de triángulos, al estilo de los antiguos Fórmula 1, pero con un sistema activo de control electrónico, realizado en colaboración con Lotus, y que se espera pueda estar a punto para el Salón de Ginebra en la próxima primavera.

La muestra suiza será el marco para la presentación oficial del Diablo. Unos meses antes, al término del Rallye de Montecarlo, hará su primera aparición en público, pero su comercialización en España será después del verano. Y en cuanto al precio, se especula con que en Italia costará unos 22 millones de pesetas, que en España serán unos 30 merced a los aranceles. Una buena operación para Chrysler y Lamborghini, que tienen prevista una producción de quinientas unidades al año.

DESTAPARSE



PARA DESCUBRIRSE

KADETT CABRIO GSi

El aire existe. La luz se conquista. Descubre el cielo.
Motor 2.0i, 115 CV. de potencia, aceleración de
0 a 100 en 10 seg., 195 Km/h. de velocidad máxima.



P.V.P. 2.415.000 (Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.
Precio recomendado por el fabricante)



OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

FRENTE A FRENTE

PEUGEOT 405 SRi. RENAULT 21 TXE

CONTRA EL STRESS

LOS NUEVOS
AUTOMÁTICOS



Motor 16



COMPARADOS
MOTOR M



Motor 16

El Peugeot 405 SRi y el Renault 21 TXE automáticos son las opciones más razonables de vehículos de su clase con cambio automático en nuestro país. Debido a su sistema de transmisión, son unos coches muy fáciles y cómodos de conducir. Principalmente recomendados para las personas que realicen muchos kilómetros al día, sobre todo si la mayoría de éstos los hacen por sitios con mucho tráfico.

RENAULT 21 TXE AUT.

VIRTUDES

- Suavidad del cambio
- Acabado
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Reacciones lentas del cambio
- Asientos muy blandos
- Balanceo de la carrocería

PRECIO EN LA CALLE:
2.369.634 ptas.

PEUGEOT 405 SRi AUT.

VIRTUDES

- Agilidad del cambio
- Espacio interior
- Excelente comportamiento

DEFECTOS

- Brusquedad del cambio
- Acabado mejorable
- Banquetas de los asientos cortas

PRECIO EN LA CALLE:
2.599.634 ptas.

NINGUNA marca de automóviles está dispuesta a perderse ni una porción del pastel de las ventas y procuran estar en todos los frentes posibles. Es por esto que Peugeot y Renault, fabricantes con una enorme cantidad de versiones de cada uno de sus modelos, se han decidido a lanzar unas nuevas varian-

tes del 405 y el 21 con cajas de cambios automáticas. Con esto también consiguen una versión con este tipo de transmisión de cada uno de sus modelos.

Peugeot ofrece dos posibilidades con este sistema de cambio, una sobre la base del GR y la otra sobre la del SRi, mientras que Renault se decidió por el 21 TXE. Debido a su privilegiada po-



sición en el mercado, líderes absolutos de su segmento, estos vehículos pasan a ser la alternativa con más posibilidades de coches de este tipo que se comercializan hoy en día en España.

Debido a su similitud mecánica, para nuestra comparativa hemos elegido el 405 SRi y el 21 TXE, que tienen una diferencia de rendimiento entre sí de tan sólo cinco caballos, favorables al Peugeot, y que, como viene sucediendo con cada una de sus versiones, debido a su similitud, son rivales naturales.

ALMAS GEMELAS

Las diferencias mecánicas de estos dos modelos automáticos son mínimas. Los motores son los que impulsan a sus

homónimos con cajas de cambios manuales y que tienen un rendimiento de 125 caballos el Peugeot y 120 el Renault, y que han venido demostrando a lo largo de su trayectoria una excelente fiabilidad y eficacia. En definitiva, la única diferencia notable son las cajas de cambios. Los dos fabricantes han recurrido a ZF, que en colaboración con cada una de las marcas se ha encargado del diseño de los dos cambios, por lo tanto presentan muchas similitudes: las dos son de cuatro relaciones y a simple vista lo único que las diferencia es la empuñadura del selector, lógicamente de distinta factura y con el sello personal de cada marca, resultando mucho más cómodo y manejable el del Peugeot. El funcionamiento de las dos ca-



Las dos cajas de cambio son muy similares.

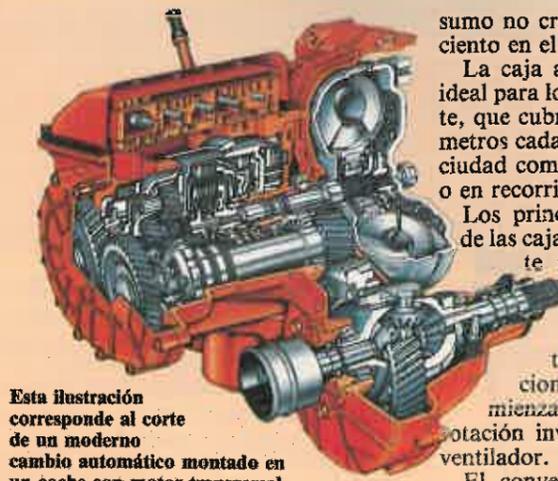


El selector del Peugeot es más cómodo.

jas también tiene muchas cosas en común, aunque hay que decir que la del Renault 21 es mucho más suave, apenas se nota cuando selecciona las diferentes velocidades, ya sean mayores o menores, siendo en el Peugeot bastante más brusca, apreciándose un tirón entre velocidad y velocidad. Por contra, la del modelo de la marca del león es muchísimo más ágil, con una menor respuesta a la hora de exigir una reducción, resultando a la postre mucho más eficaz, sobre todo en situaciones comprometidas, como puede ser un adelantamiento un poco apurado. Basta con pisar el pedal del acelerador a fondo para disponer inmediatamente de una velocidad más corta. En el Renault 21 hay que mantener durante más tiempo

MAS SENCILLO DE LO QUE PARECE

Las cajas de cambio automáticas se ven envueltas por una nube de oscurantismo que asusta a muchos conductores; las cajas automáticas son ideales para la conducción ciudadana y dan resultados magníficos en carretera, sobre todo si la persona sentada al volante no está enloquecida por la velocidad; sus posibilidades de avería son muy inferiores a las mostradas por cualquier caja manual, sus reacciones son muy suaves e infligen un castigo mucho menor al resto de los elementos mecánicos, simplifican la conducción al máximo por la eliminación del pedal de embrague y el con-



Esta ilustración corresponde al corte de un moderno cambio automático montado en un coche con motor transversal.

sumo no crece más allá de un 5 por ciento en el peor de los casos.

La caja automática es la solución ideal para los profesionales del volante, que cubren muchos miles de kilómetros cada año, tanto si lo hacen en ciudad como si lo hacen en carretera o en recorridos mixtos.

Los principios de funcionamiento de las cajas automáticas son bastante simples. Para tener una idea de todo el mecanismo basta con situar un molinillo de papel frente a un ventilador en funcionamiento; el molinillo comienza a girar con un sentido de rotación inverso al mostrado por el ventilador.

El convertidor hidráulico, centro

del sistema, enfrenta el impulsor, acoplado al motor, con la turbina que va acoplada a las ruedas, todo ello sumergido en un baño de aceite, un fluido que transmite el movimiento con mayor fidelidad que el aire; un elemento mecánico intermedio, el reactor, se encarga de favorecer el giro de la turbina.

La turbina se encarga de impulsar el coche en cuanto se acelera y deja de moverse en cuanto se aplican los frenos. De esta forma se suprime el pedal de embrague.

Para suprimir la caja de cambios es necesario dar un poco más, hay que recurrir al cerebro hidráulico, situado en el interior de toda caja automática; las órdenes generadas por este cerebro se transmiten a un tren epici-



En este corte se aprecian los diferentes elementos de un cambio automático. A la izquierda se puede ver el convertidor de par.

cloidal a través de unos canales repletos de aceite con sus válvulas de paso correspondientes.

El tren epicicloidal es el dispositivo encargado de modificar las relaciones de marcha, es un conjunto compuesto por los siguientes elementos: una rueda dentada en su interior; la corona, sobre la que giran tres piñones, y los planetarios, que giran, a su vez, sobre otra corona central.

Todos estos elementos gran solidarios, y a medida que se va frenando uno de los tres componentes antes descritos se obtienen velocidades diferentes en el eje de salida, que es el encargado de llevar el movimiento a las ruedas; el cerebro hidráulico es el elemento encargado de realizar tal operación.

UN MERCADO EN ALZA

El paraíso de los coches con cambio automático es Estados Unidos, donde dominan la totalidad del mercado, hasta tal punto que las cajas manuales son en casi todos los casos opción.

En Europa, poco a poco, van interesando más los vehículos con este tipo de transmisión y, año a año, aumentan ligeramente su porcentaje de introducción en las listas de ventas. En 1986 se matricularon en Europa 281.762 unidades equipadas con caja de cambios automática; esto representó el 2,87 por ciento del total de matriculaciones. En 1987 aumentó muy suavemente hasta situarse en el 3 por ciento, siendo actualmente el índice de matriculaciones en este sentido ligeramente superior a ese 3 por ciento. Por segmentos, el que cuenta con una mayor aceptación es el compuesto por los coches de gran tamaño, que en alguna ocasión han representado hasta el 60 por ciento de las matriculaciones de los coches automáticos; le sigue el formado por los de categoría media/alta, que es el que más posibilidades tiene de aumentar, mientras que el de los utilitarios con este tipo de transmisión tiene una incidencia mínima.

Por países, los ingleses son a los que más les gustan las cajas de cambios automáticas, con un registro del 10,5 por ciento de las matriculaciones. Por contra, los países más reacios a aceptar este tipo de coches son Francia, con un 2,1 por ciento, y España, con una penetración mínima, ya que, a excepción de Peugeot y Renault, que disponen en cada uno de sus modelos de una versión automática, el resto lo ofrece como opción.

DATOS DE COMPRA

PEUGEOT 405. Importador: Peugeot Talbot España, Ctra. de Villaverde, km 7,500, 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. Garantía: un año, sin límite de kilómetros. Red de postventa: 445 puntos de asistencia en toda España.
RENAULT 21. Fabricante: FASA Renault, avenida de Burgos, 87, 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: un año, sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia en toda España.

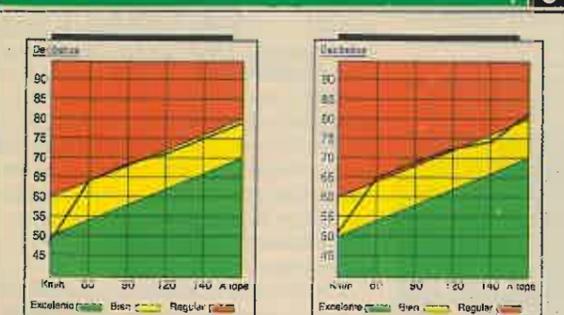
FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT 405	RENAULT 21
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.995
Nº apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. elect.	Inyec. elect.
Compresión	9,3 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Potencia máxima (CV/rpm)	125/5.500	120/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,8/4.500	17,1/4.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 4 vel.	Automática, 4 vel.
Vel. a 1.000 rpm, 1ª/2ª/3ª (km/h)	11,34/19,98/27,35	9,5/16,6/25,7
Vel. a 1.000 rpm, 4ª (km/h)	37,02	37,9
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Vueltas de volante	3,1	3,5
Diámetro de giro (m)	11,0	10,2
FRENOS		
Sistema (del./tras.)	Discos autov./Discos	Dis. autov./Tambores
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	5,5 x 14	5,5 x 14
Neumáticos	185/65 R 14	185/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.040	1.100
Capacidad depósito (l)	70	66

PRESTACIONES

	PEUGEOT 405	RENAULT 21
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	187,5	185,2
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	18,9	18,4
1.000 m salida parada	34,2	34,0
De 0 a 100 km/h	12,8	12,3
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	15,9	16,6
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	31,1	32,1
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,3	9,5

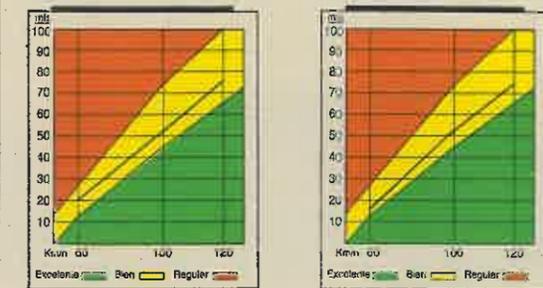
SOMORIDAD



PEUGEOT. Al ralentí: 49,4. A 60 km/h: 64,7. A 90 km/h: 68,8. A 120 km/h: 71,6. A 140 km/h: 75,2. A tope: 78,7.
RENAULT. Al ralentí: 52,2. A 60 km/h: 65,6. A 90 km/h: 69,8. A 120 km/h: 73,1. A 140 km/h: 74,9. A tope: 82,6.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

PEUGEOT. A 60 km/h: 20,8. A 100 km/h: 53,6. A 120 km/h: 77,8.
RENAULT. A 60 km/h: 16,6. A 100 km/h: 54,9. A 120 km/h: 76,1.

CONSUMO

	l/100 km	
	PEUGEOT 405	RENAULT 21
CIUDAD		
A 28,5 km/h de promedio	11,6	12,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,5	7,4
En conducción rápida	12,3	14,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,8	10,4
A 140 km/h de cruceo	11,1	12,3
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	9,9	11
Capacidad depósito comb.	70	66
Autonomía media	607	500

EQUIPAMIENTO

	PEUGEOT 405	RENAULT 21
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Retrovisor mando distancia (iz./der.)	SI	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	SI/SI	SI/SI
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	SI/OP	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas de aleación	OP	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	NO

AUTOMATICOS AL DIA

Las ventajas de un coche con cambio automático son numerosas, sobre todo en los últimos cuatro o cinco años en que los sistemas se han desarrollado al máximo y se han adecuado más al tipo de conducción generalizada.

El cambio automático está relacionado para muchos conductores con una conducción relajada, tranquila, nada práctica cuando de ir más deprisa se trata. Además hay que contar también con que antes un cambio automático ofrecía pocas opciones para realizar normalmente un cambio de marcha. La electrónica, la técnica más avanzada, ha puesto en manos de los fabricantes los suficientes medios como para que éstos ofrezcan opciones mucho más atractivas.

Ahora existen modelos con cambio automático y hasta tres posiciones manuales, utilización manual para carreteras sinuosas, puertos o adelantamientos más rápidos. También los hay con posición económica o deportiva, etcétera. En ciudad o en un atasco utilizar un automóvil con caja au-



tomática es delicioso. Preocuparse solamente de acelerar o frenar calma los ánimos de cualquiera.

También en lo relativo a los consumos los últimos sistemas han evolucionado positivamente. Quizá otra de las razones por las que antes casi nadie quería comprar un coche automático era debido a unos consumos altos. Ahora apenas hay diferencias, y sólo se aprecia un ligero aumento. El futuro de los automáticos es esperanzador, sobre todo cuando los atascos están a la orden del día.

el acelerador pisado a tope; esto, además de resultar más lento, ocasiona un aumento de consumo que le sitúa en unas cifras superiores a las de su rival.

Las dos cajas de cambios vuelven a coincidir en los gatillos, situados en el selector. Estos hay que usarlos para reducir manualmente, y evita que en un movimiento más brusco de lo deseado nos pasemos de la velocidad elegida. También evita que por error insertemos la marcha atrás. El resto de apartados mecánicos son prácticamente iguales a los de los coches de los que derivan, ya de sobra conocidos, y por lo tanto no vamos a volver a insistir sobre ellos. Únicamente mencionar que en el Peugeot 405 han endurecido las suspensiones, que en esta versión automática tienen unos tarados iguales a los de las versiones diesel. Esto lo han hecho porque el conjunto general del coche pesa algo más que la versión de gasolina equipada con caja de cambios manual. La verdad es que la diferencia de peso es mínima, 1.070 kilogramos con caja automática y 1.040 con cambio manual, y lo cierto es que tampoco varía mucho su comportamiento con respecto al modelo con transmisión manual.

Estos coches, debido a sus cajas de cambios automáticas, son unos vehículos muy cómodos y fáciles de conducir. Circulando por ciudad, al no tener que

ESTA ES LA HUELLA DEL SCORPION.



Los cuadros de instrumentos son iguales que los de las versiones de cambio manual.



El interior del Renault está mejor acabado que el del Peugeot.

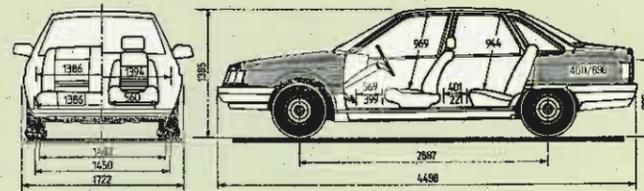
A LO LARGO DE LA HISTORIA

COMO en tantas otras cosas, los americanos han sido los principales impulsores del desarrollo de las cajas de cambio automáticas. Allá por 1914, un mayor del ejército americano desarrolló la primera caja de cambios de toma continua con engranajes planetarios. Los Oldsmobile fueron los primeros en utilizar este rudimentario automatismo que, según su propio inventor, «es brutal pero funciona». En los años treinta este sistema volvió a emplearse con embragues hidráulicos o con convertidores de par. Esto dio lugar a la aplicación generalizada de los cambios automáticos en Estados Unidos a partir de los años cuarenta que pronto llegaron a ser empleados en un 70 por ciento de los vehículos que circulaban en los Estados Unidos. En Europa, en cambio, sólo los grandes fabricantes dotaban a sus coches de este tipo de transmisiones, generalmente americanas.

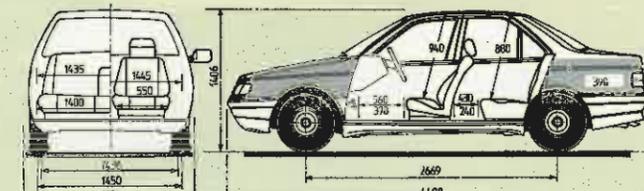
No obstante, también en Europa se trabajaba sobre mecanismos que suprimiesen el engorro de la palanca de cambios. Así pues, la marca holandesa compró la patente de Van Doorne de un sencillo mecanismo de poleas de radio variable, denominado Variomatic, que apenas restaba energía al motor, por lo que era aplicable a los vehículos de poca cilindrada. Más tarde este sistema fue repescado por Fiat y Ford, que lo desarrollaron para dar lugar al sistema CTX que emplean en sus modelos más modestos. En los últimos años se está produciendo en Europa un incremento importante de ventas de coches con cajas automáticas que no restan tanta potencia al motor como las clásicas cajas americanas y se pueden aplicar a motores más modestos. Asimismo, la aplicación de la electrónica en los llamados cambios inteligentes permite que su uso sea más semejante al de una caja manual, pero sin la necesidad de utilizar el embrague o la palanca de cambios.



RENAULT 21 TXE AUTOMATICO



PEUGEOT 405 SRi AUTOMATICO



DUELO EN LA CUMBRE

Realmente, la única competencia existente en el mercado español de coches automáticos del nivel del Peugeot 405 y del Renault 21 es la que constituyen ellos mismos. Los precios oscilan entre los 2.599.689 pesetas del Peugeot 405 y los 2.369.634 pesetas del Renault

21. Una diferencia de precio de más de doscientas mil pesetas a favor del modelo de la marca del rombo, que tiene a su favor un acabado muy superior y un equipamiento ligeramente más completo. El Peugeot, por contra, cuenta con una línea y un diseño más actual. En definitiva, lo que puede inclinar la balanza en favor de un coche u otro

Motor 16 A estos dos coches podríamos considerarlos como las únicas alternativas, o por lo menos las que tienen más posibilidades de las que se comercializan en nuestro país, dentro de su segmento. Debido a su similitud mecánica, la elección es difícil, ya que su rendimiento y prestaciones son prácticamente iguales. El vencedor en este sentido a la hora de buscar uno es el Peugeot, con una caja de cambios más polivalente y con unos consumos más ajustados. Por contra, el Renault tiene a su favor un precio más asequible y un acabado infinitamente mejor, además de un equipamiento de serie más completo. Aunque, por lo que se refiere a su línea exterior, el Renault deja ya sentir su veteranía.

será, además de su precio, el uso que se le vaya a dar. El Peugeot, con una caja de cambios más ágil, es más recomendable para un uso urbano o por carreteras viradas, mientras que el Renault es aconsejable para viajes largos por carreteras en buen estado.

Manuel Madrid
Fotos: Santiago Ibáñez

preocuparnos de ir cambiando de velocidad un sinnúmero de veces, nos podemos centrar más en todo lo que nos rodea, resultando en definitiva mucho más relajada la conducción. Aquí, el Peugeot, con un cambio mucho más ágil, resulta más eficaz; también gracias a eso es más útil en carreteras de montaña y viradas, donde a un simple pisotón en el acelerador tenemos una marcha más corta enseguida. Donde el Renault es mucho más cómodo es circulando por carreteras anchas y autopistas, donde importan menos unas reacciones fulgurantes, y gracias a la suavidad de su caja de cambios es muy comfortable, dando la sensación de ir viajando en un avión. Al margen de esto, el comportamiento es similar a los de las versiones con cambio manual, por lo tanto, y haciendo resumen, podemos concluir diciendo que son unos vehículos muy nobles con unos límites excepcionalmente altos.

BALANCE FINAL

	PEUGEOT 405	RENAULT 21
Velocidad máxima	1.0****	2.0****
Aceleraciones	2.0****	1.0****
Recuperaciones	1.0****	2.0****
Consumo	1.0**	2.0**
Transmisión	1.0****	1.0****
Caja de cambios	1.0****	1.0****
Frenos	2.0****	1.0**
Dirección	1.0****	2.0****
Comportamiento	1.0****	2.0****
Aptitudes urbanas	1.0**	2.0**
Autonomía	1.0**	2.0**
Habitabilidad	1.0****	1.0****
Maletero	1.0****	1.0****
Confort	2.0****	1.0****
Posición del conductor ..	1.0****	1.0****
Sonoridad	1.0**	1.0**
Equipamiento	2.0****	1.0****
Valor-precio	2.0**	1.0****

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

SCORPION: LA HUELLA PIRELLI EN 4x4.

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

Nueva Línea Scorpión.
ABRIENDO CAMINO EN TODOS LOS TERRENOS.



PIRELLI



El Reatta es un deportivo con la agilidad de un utilitario y el confort de una berlina.

BUICK REATTA CABRIO

BAJO EL CIELO AMERICANO

HACE casi dos años Buick lanzó al mercado americano un deportivo de tracción delantera y línea muy atrevida, con el fin de ofrecer a los clientes locales todo aquello que buscaban en los deportivos europeos. Ahora, y para continuar con las semejanzas de sus rivales europeos, se ha mostrado la versión Cabrio del Reatta, que, tras largos meses de desarrollo, va a iniciar su vida comercial en breve.

En una primera toma de contacto hemos tenido la oportunidad de compro-



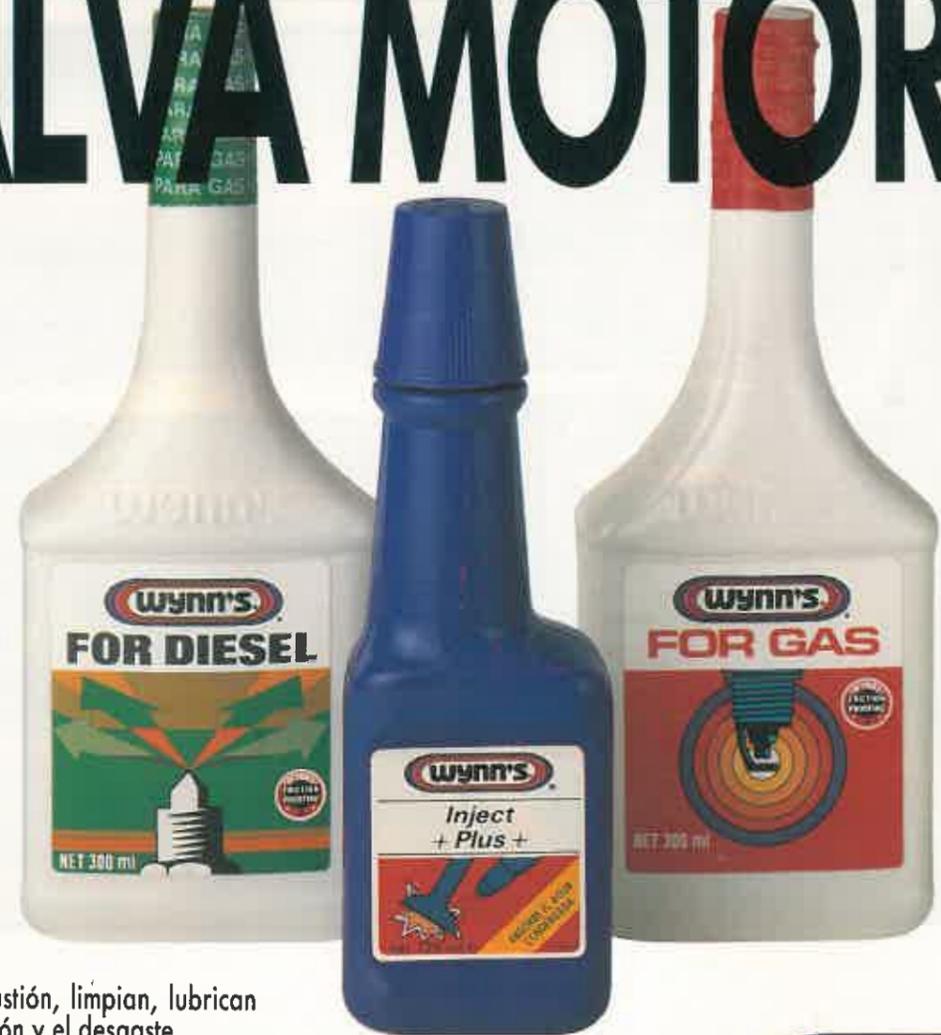
bar el buen hacer del coche, que hereda todas las virtudes de comportamiento y confort de su hermano de techo duro. El Reatta se comporta con gran nobleza y, sin ser un deportivo agresivo, disfruta de unas buenas prestaciones. El responsable de estas buenas características dinámicas es un motor de seis cilindros en V y 3.500 centímetros cúbicos. Aunque la potencia no es asombrosa, los 165 caballos y la gran elasticidad del motor permiten manejar el Reatta como un utilitario, con el confort de una berlina. Ahora, con el nuevo techo descapotable, se añade un nuevo atractivo. Este techo ha sido diseñado por American Sunroof, el mismo fabricante que diseñó la capota del Chevrolet Corvette, y en 45 segundos se pliega en un compartimento situado tras la banqueta trasera.

Por la estructura inicial del modelo, la realización del Cabrio ha sido bastante sencilla y no se producen torsiones del bastidor. En cambio, sí que se ha retocado la pantalla digital que sobre la consola central comanda gran parte de los elementos del automóvil. En esta pantalla aparece toda la información correspondiente al funcionamiento del motor y también sirve para funciones tan diversas como sintonizar la emisora de radio preferida o graduar el sistema de aire acondicionado.

A pesar de sus buenas formas y su excelente realización, para el conductor europeo todavía se aprecia un cierto aire americano, sobre todo en la dirección, muy asistida, o la decoración interior. Los frenos de disco a las cuatro ruedas con sistema antibloqueo y la caja de cambios automática, comandada electrónicamente, hacen que pasear en un Reatta sea un auténtico placer.

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

“CON LA POSIBLE EXCEPCION DEL CONCORDE,
NUNCA SALIO DE INGLATERRA OTRA MAQUINA
TAN ESPLENDIDAMENTE CONSTRUIDA”.

Car & Driver Magazine. USA.



Esta frase ha aparecido en la más prestigiosa revista de automóviles de los Estados Unidos. Habla del nuevo Rover 827 Sterling, el punto culminante de la gama Rover.

Un automóvil que, igual que el Concorde, es pura tecnología en acción. Con avances como la inyección secuencial, el ABS de segunda generación o la servodirección secuencial. Ingeniería revolucionaria al servicio de una sensación de control absoluto.

Con sus 177 CV., el Sterling no rompe la barrera del sonido. Pero acelera de 0 a 100 Km/h. en sólo 8 segundos. Y alcanza los 221 Km/h. de velocidad punta.

Y en materia de confort, el Sterling vuela más alto. Ofrece cuero Connolly en los asientos, moqueta de 15 mm., madera de raíz de nogal y aire acondicionado.

Para disfrutar de una de las dos mejores máquinas jamás salidas de Inglaterra, le sugerimos que visite su concesionario Rover más próximo. Solicite probar un Sterling. Un coche que no se puede comparar con otros. Sólo con el Concorde.



ROVER SERIE 800

MAS DE 200 PUNTOS DISTRIBUIDOS POR TODA ESPAÑA

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

GUIA PRACTICA PARA ALQUILAR COCHE UN PORSCHE POR 75.000 PTAS.



Por la «módica» cantidad de 74.500 pesetas, usted puede disfrutar de un flamante Porsche 928 S-4 durante un fin de semana. O, si lo prefiere, de un Mercedes 230 E por 36.415 pesetas diarias. El negocio del alquiler de automóviles está en España en plena expansión, aunque son las grandes multinacionales las que se reparten la mayor parte del pastel.

El asentamiento de compañías internacionales como Avis, Hertz y Europcar, con facturaciones anuales que en algunos casos alcanzaron los 38.000 millones de pesetas durante 1988, unido a la actuación de las empresas locales, ha facilitado el desarrollo de un floreciente negocio, al que además del turismo — con un volumen de facturación mayoritario — recurren cada vez más los nuevos ejecutivos y muchas empresas que prefieren alquilar coches para sus empleados que mantener un parque propio.

La Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor (FENAVAL), con más de tres mil empresas asociadas, tanto locales como internacionales, y un total de treinta mil vehículos, trabaja para la elaboración de unos estatutos que regulen este sector en España. Muchas empresas se ven favorecidas por la creación, por parte de las grandes compañías, de sistemas a «largo plazo» que posibilitan el alquiler de un vehículo por periodos de hasta tres años, incluidos servicios de mantenimiento, asistencia en carretera, accidentes, tramitación de documentación, etc.

En las compras por el sistema de leasing, si bien en la mayoría de las ocasiones no se aplican tarifas oficiales, funcionan con arreglo a convenios entre empresas de alquiler y usuarias, estudiando las condiciones particulares de cada caso, según manifestó a esta revista Carlos García de la Barga, director de marketing de Europcar.

El parque de vehículos de alquiler está dividido, aproximadamente, en un 60 por ciento de coches utilitarios de las categorías A, B y C, considerados como económicos (Seat Panda, Renault 5 o Ford Escort), mientras que el

resto se reparte entre las otras categorías medias, privilegiadas y especiales, donde se encuentran las furgonetas y coches familiares. La elección de las marcas responde a intereses internos de cada compañía y condiciones especiales de compra por parte de los fabricantes.

Por regla general, los vehículos son renovados al alcanzar los cuarenta o cuarenta y cinco mil kilómetros, cotas a las que se llega a los seis meses o, a lo sumo, al año, periodo tras el cual se procede a la venta. Tal es el caso de Avis, que renueva anualmente casi la totalidad de los 12.500 vehículos que forman su flota.

En nuestro país, el alquiler de alto standing está de moda, siguiendo las pautas marcadas por los americanos. Así, el usuario puede disfrutar de una amplia gama de coches de lujo y deportivos, requerida generalmente por empresas que los ponen a disposición de

ALQUILER DE UN UTILITARIO EN EUROPA *



A GUSTO DEL CONSUMIDOR



Un Mercedes 500 cuesta 24.500 pesetas por disfrutarlo tres horas y cinco mil pesetas al día es el precio del teléfono móvil

sus ejecutivos, dispuestos a «aparentar» durante un fin de semana con un Porsche 928 S4 de Hertz por la «módica» cantidad de 74.500 pesetas, o, si lo prefiere, con un Mercedes 230 E de Europcar, con aire acondicionado, por 36.415 pesetas diarias. Si las exigencias del cliente van más allá, esta

misma compañía también puede instalarle un servicio móvil de telefonía, que supone un incremento de cinco mil pesetas diarias, llamadas no incluidas. En el caso de que la contratación telefónica se efectúe por el periodo de un mes, el precio mejora sensiblemente, 59.000 pesetas.

Aunque no existe una normativa para la elaboración de las tarifas, los grandes del sector se mueven en cifras muy similares. Estas tarifas son revisadas por norma general tres veces al año, sufriendo mínimos incrementos que no coinciden necesariamente con subidas de precios de coches en origen u otros factores. Las variaciones de precios en los carburantes tampoco influyen, puesto que son facturados al cliente de acuerdo al precio que tengan en cada momento.

Las diferencias económicas entre unas compañías u otras están marcadas, más que en sus tarifas regulares,



CIEN KILOMETROS DIARIOS

EMPRESA	TARIFA BASE	KILOMETRAJE		SEGURO	IVA	COMBUSTIBLE	TOTAL
		unif.	total				
AVIS	3.800	34	3.400	850	966	592	9.608
HERTZ	4.000	35	3.500	950	1.014	592	10.056
EUROPCAR	3.800	36	3.600	900	996	592	9.888
BUDGET	3.572	32	3.200	1.280	966	592	9.610
ATESA	3.800	34	3.400	1.300	1.020	592	10.112

* Alquiler de un utilitario tipo B durante 24 horas, con un recorrido de 100 kms, seguros, impuestos y combustible incluido.



Las grandes compañías del sector del alquiler de automóviles tienen una oficina al público en casi todos los aeropuertos de la Península y también de las islas Baleares y Canarias.

en los incentivos, premios a la fidelidad, descuentos especiales a clientes habituales, promociones de temporada, tarifas de fin de semana, etcétera. Otro aspecto importante es la contratación del servicio de alquiler mediante ciertas agencias de viajes o intermediarios, que disponen de acuerdos especiales con las compañías y pueden ofrecer interesantes descuentos.

Antes de su contratación, el cliente tiene que conocer la utilización que va a hacer del vehículo. Los precios varían considerablemente dependiendo del tiempo de contratación. El alquiler de 24 horas es la modalidad más cara. En caso de alquilar un utilitario durante tres días y kilometraje ilimitado, será necesario realizar más de 350 kilómetros para que la operación resulte rentable.

El usuario también debe saber que los precios fijados en tarifas se incrementan con un 12 por ciento de IVA en Península (cuando se trata de alquiler con conductor es considerado servi-

En las islas se puede llegar a alquilar un utilitario por trece mil pesetas semanales

cio público y está gravado únicamente con un 6 por ciento). El combustible, peajes, multas de tráfico y aparcamiento también corren a cargo del cliente.

De la asistencia técnica del vehículo, en caso de avería, se encarga la empresa arrendataria, que habitualmente mantienen contratos de este tipo con compañías como ADA, RACE, etcétera.

Las tarifas incluyen, sin costo adicional, seguro obligatorio del automóvil y complementario de la responsabilidad civil y fianza con garantías ilimitadas, así como cobertura por la pérdida y daños al vehículo por incendio o robo. La responsabilidad del arrendatario por daños a otros vehículos puede eximirse mediante el pago de un cargo adicional, cuya cuantía varía según el grupo al que pertenezcan. Los requisitos que el usuario debe cumplir para poder alquilar un vehículo son diferentes según las compañías. Desde disponer del permiso de conducir, con una antigüedad mínima de seis a doce meses, y tener cumplidos de diecinueve a veintidós años. En alguna compañía se exige veintitrés para poder acceder a coches de categorías superiores.

Las modalidades de pago también son similares: mediante tarjeta de crédito, bien bancarias, bien de la propia empresa, sistema que siempre es más

- #### PUNTOS DE VENTA Y SERVICIO
- ALICANTE REPUESTOS ALICANTE - Avda. Aguilera, 44 - 03006 ALICANTE - Tels. (965) 22 08 93/22 42 90
 - ALUMENIA AUTOS JULIO MAESO - L. Obispo, 20 - 01701 EL EJIDO - Tel. (951) 48 42 88
 - ASTURIAS FOM ALBERTO ROZAS BLANCO - Granda Siero, km. 200 - 33199 OVIEDO - Tel. (985) 79 33 04
 - AVILA FLORENCIO AJATES - Carboba de Gracia, 1 - 05003 AVILA - Tel. (918) 22 33 65
 - BARCELONA POLITRAC-TION S.A. - Ctra. de Ribes, 103 - 08520 LAS FRANQUICES VALLS - Tel. (93) 849 28 22
 - BARCELONA CAMUJ L VERO - Ronda de la Torrada, 84 - 08903 HOSPITALET - Tel. (93) 331 50 47
 - BARCELONA ENES - Pol. Ind. Bute el Vent Parc. 62 - 08240 MANRESA - Tel. (93) 874 39 11
 - BARCELONA AUTOMOD-TRAC - Avda. Barcelona, 199 - 08720 MOLINS DE REI - Tels. (93) 888 57 03/868 08 85
 - BARCELONA SOL CAR - Botánico Mico, 28 - 08500 VIC - Tel. (93) 885 50 20
 - BARCELONA EMMS, S.A. - Tarragona, 93 - 08720 VILAFRANCA DEL PENEDÉS - Tel. (93) 890 00 33
 - BARCELONA BALMES INTERMOTOR - Avda. Balma, 56 - 08700 IGUALADA - Tel. (93) 803 62 00
 - BARCELONA POLICOMER Gran Via de les Cortes Catalanes, 657 - Tel. 246 14 55
 - BADAJOS TALLERES MARAP ORES - Hernán Cortés, 193 - 06700 VILLA-NUEVA DE LA SERENA - Tel. (924) 84 23 64
 - BILBAO ALFAYSA - Gran Via, 80 - 48011 BILBAO - Tel. (94) 437 61 26
 - BURGOS AUTOS CASTILLA - Victoria, 288 - 09001 BURGOS - Tel. (947) 22 49 20
 - CACERES TALLES REBOLLO - García Plata de Dama, 13 - 10001 CACERES - Tel. (927) 22 21 57
 - CANIZ JUAN MATEOS, S.A. - Ctra. de Sanlúcar, km. 0,5 - 11408 JEREZ DE LA FRONTERA - Tel. (956) 32 06 00
 - CAS-TELLON MORCAR - Herrero, 63-65 - 12005 CASTEL-LON DE LA PLANA - Tel. (964) 20 68 85
 - CIUDAD REAL TALLERES CRUZ VOZMEDIANO - Hernán Cortés, 15 - 13500 PUERTOLLANO - Tel. (926) 43 21 66
 - CORUBIA AGRICOLA AGUILERA - Ctra. de Corubia s/n - 14900 LUCENA - Tel. (957) 50 19 94
 - CORUNA TALLERES AGARCA - Mediterráneo, s/n - 15143 SOTOS - Tels. (966) 28 80 22/22 43 70
 - DE-NEVA AUTOMOVILES MASO, S.A. - Avda. Girón, 7 - 17001 OLOT - Tel. (972) 26 15 75
 - BERNIA 4 x 4 NERE MAIMI - Ctra. San Felu, km. 7,2 - Veiñat d'A-roca - 17243 LLAMBILLES - Tel. (972) 46 95 57
 - GRANADA CIAL AGRICOLA GRANADINA - Paso de Nanda, 188 - 18006 GRANADA - Tel. (958) 27 47 20
 - HUELVA M. FELICES OREAL - Sánchez Barcaizete-lal, 5 - 21001 HUELVA - Tel. (955) 24 83 66
 - JAEZ CIMA FICIAL GONSER - Avda. Los Mártires, 36-40 - 32001 UBEDA - Tels. (953) 75 06 74/75 12 99
 - LISBOA TALLERES RODRIGUEZ - Avda. de Portugal, 91 - 21400 PONFERRADA - Tels. (987) 41 56 53/41 07 31
 - LEON RIBES MAD. AGRICOLA, S.A. - Ctra. de Zaragoza, km. 459 - 25007 LEHIDA - Tels. 26 17 00/26 15 89
 - LEON CABALL - Ctra. de Marresa, km. 50 - 25280 SOLSONA - Tels. (973) 48 11 50/48 11 29
 - LEON GARAJE AGUILERA - Aragón, s/n - 25001 TREMP - Tel. (973) 65 03 39
 - LOGROÑO TRIA-LAUTO, S.A. - Jorge Vignó, 72 - 26004 LOGROÑO - Tel. (941) 25 50 24
 - MADRID AUTO REPARACION BARON, S.A. - Antonio Leyva, 23 - 28019 MADRID - Tel. (91) 469 78 05
 - MALAGA POC. HERNANDEZ AVILA - Lorenza Correa, 2-6 - 29014 MALAGA - Tel. (952) 25 38 64
 - MURCIA DIEGO NICOLAS GIL - Bar-rio San José, s/n - 30500 MOLINA DE SEGURA - Tel. (968) 61 32 51
 - PALMA DE MALLORCA AUTOS MAL-LORCA - Emilio Darder, 20 - PALMA DE MALLORCA - Tel. (971) 28 94 81
 - PAMPLONA TALLERES EZPE-LETTA - Avda. Villava, 82-84 - 31015 PAMPLONA - Tel. (948) 11 31 96
 - PONTEVEDRA G. RIVAS - Lou-rena Crespo 11-17 36001 PONTEVEDRA - Tel. (986) 85 13 81
 - ORENSE ANTONIO MOREIRAS - Camino Enriquez, 36 - 32003 ORENSE - Tel. (988) 24 77 66
 - SALAMANCA MARTIN CHICO RODRIGUEZ - Pol. Ind. El Montalvo, calle D. Nave 11 - Parc. 3 - 37001 SALAMANCA - Tel. (923) 25 38 39
 - SEVILLA JAVIER FUERTES GONZALEZ - Luis Montolio, 19 acc. B - 41003 SEVILLA - Tel. (954) 41 93 05
 - TARRA-GONA HINOS GELIDA, S.A. - Avda. San Jaime, s/n - 43870 AMPOSTA - Tel. (977) 70 13 25
 - TARRAGONA VENTAUTO Raval de Sant Pere 20-41 - REUS - Tel. 97734 36 95
 - TOLEDO MARIN MADUENARIA, S.A. - Avda. Madrid, 25 - 45003 TOLEDO - Tel. (925) 22 11 81
 - VALENCIA MORCAR - La Unión, 3 bajos - 46500 CANAL DE PIEDRALET - Tel. (96) 153 31 05
 - VALLADOLID FCO. HERNANDEZ PALAZUELOS - Avda. del Pi-lon 10 - 47007 VALLADOLID - Tel. (983) 47 78 01
 - ZAMORA T. MECANICOS LEANDRO JUANES - Ctra. de Salamanca, 88 - 49001 ZAMORA - Tel. (988) 51 34 50
 - ZARAGOZA AUTOMOVILES FERRER - Avda. Va-lerca, 24 - 50095 ZARAGOZA - Tel. (976) 55 01 87.

El nombre es

DAECIA

...y te voy a ser muy familiar

DESDE 1.302.000,- IVA INCLUIDO



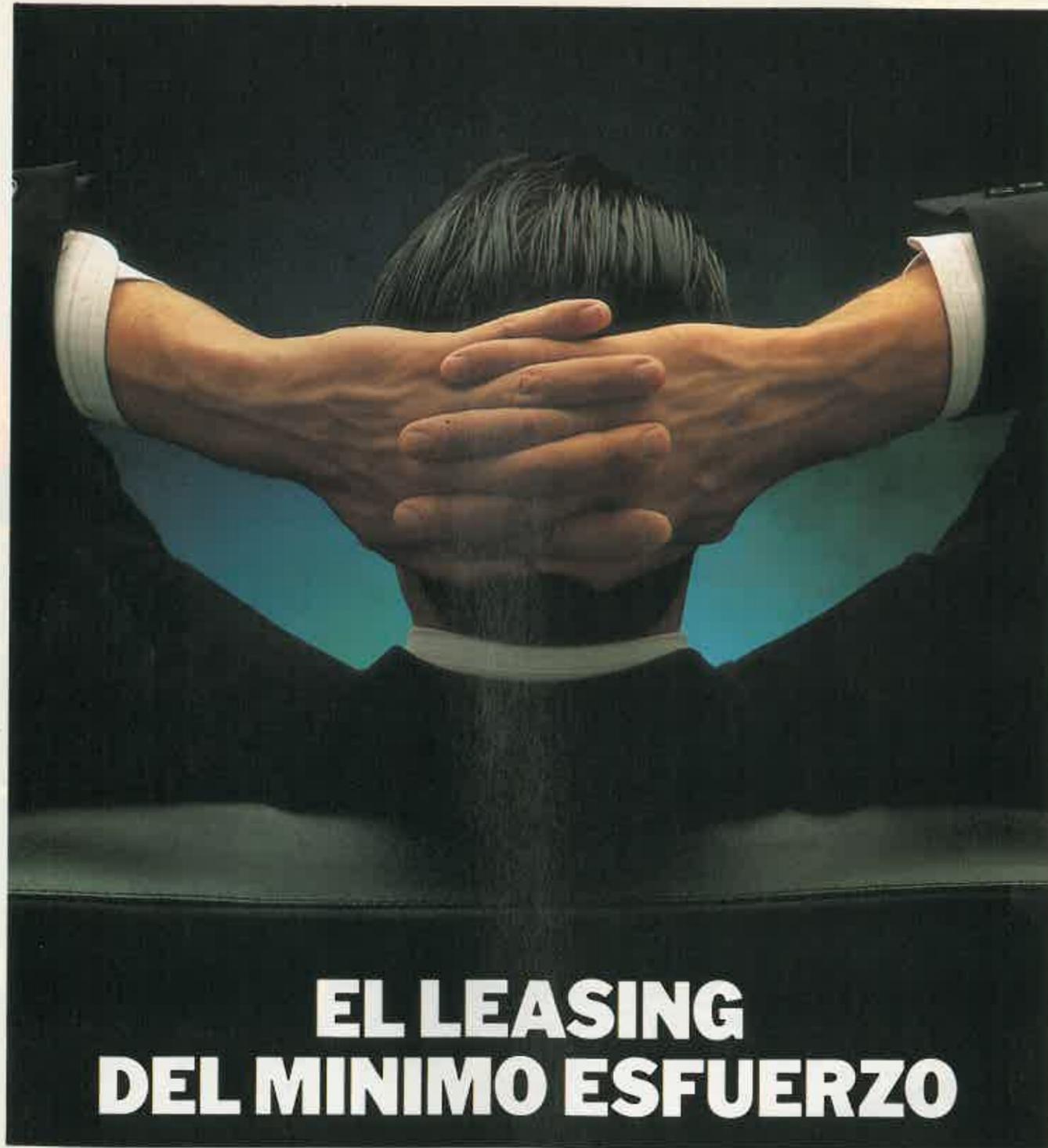
VENTAJAS DE SERIE

- Cinco plazas y amplio maletero
- Suspensión independiente
- Desbloquador de ruedas
- Carrocería autoportante
- Enganche para remolque
- Limpia parabrisas trasero
- Faros antiniebla
- Defensa frontal



- Motor de 1.397 c.c.
- Tecnología RENAULT

NUEVO MODELO '89



EL LEASING DEL MINIMO ESFUERZO

Le ofrecemos el leasing más cerca de usted porque somos líderes. Le ofrecemos el leasing con el mínimo esfuerzo por su parte, porque somos líderes. Y con todos los trámites en un tiempo récord, como sólo un líder puede ofrecerle. En cualquiera de las 1500 oficinas del Grupo Santander, encontrará Bansaleasing, líderes en leasing.



Bansaleasing

Banca Jover • Banco Comercial Español • Banco de Murcia • Banco Santander de Negocios • Banco Santander

cómodo y ágil. En caso de no poseer ninguna tarjeta habrá que hacer efectivo un depósito por el importe aproximado del servicio, más un aval que fluctúa entre cinco mil y veinte mil pesetas, dependiendo de la compañía contratada y del tipo de vehículo.

El alquiler de coches con conductor, práctica cada vez más extendida en nuestro país, va dirigido primordialmente a actos de representación, bodas y turismo de alto nivel. Autos Delicias, que se dedica exclusivamente a este tipo de servicios, pone a disposición del usuario desde un Fiat Croma hasta un Mercedes 500 SEL, pasando por el Mercedes Limousine de ocho plazas. Si el cliente quiere hacer un viaje turístico a Segovia, por ejemplo, puede ser recogido en el aeropuerto por un flamante Mercedes 230, por lo que le cobrarán 5.500 pesetas; el traslado a esta ciudad supone 23.600. Si necesita que su chófer hable idiomas, le supondrá un 10 por ciento más sobre el total de la factura, al igual que si cuenta con aire acondicionado. El teléfono, en este caso, cuesta tres mil pesetas, no estando incluidas las llamadas. Por último, también deberá invitar a comer al chófer, que le costará mil trescientas pesetas, para más tarde ser devuelto de nuevo al aeropuerto, por lo que añadirá seis mil setecientas pesetas más a su factura. La excursión saldrá, aproximada-



Los sistemas de «alquiler a largo plazo» y de leasing están de moda

mente, por unas 51.500 pesetas, estando impuestos incluidos.

Si el usuario «va de boda», El Corte Inglés pone a su disposición, siempre y cuando haya contratado con ellos el banquete y la lista de bodas, un Mercedes 500 SEL durante tres horas, con un recorrido de cuarenta kilómetros, por 24.500 pesetas. El adorno interior de guirnaldas supondrá novecientas pesetas más.

Dentro del desglose de la facturación nacional, el alquiler en las islas supone un factor muy importante. Las empresas que operan son locales y representantes de grandes compañías, que principalmente en las fechas estivales se inundan de solicitudes de turistas. Es éste un mercado competitivo en el que las pequeñas empresas de alquiler de automóviles dominan el sector.

El pasado mes de junio, Eduardo Villegas y su novia decidieron pasar una semana en Lanzarote. En el mismo aeropuerto les informaron que un utilitario les costaría algo más de treinta mil pesetas, pero una empresa local puso en sus manos un Ford Fiesta, con kilometraje ilimitado —seguros e impuestos—, por trece mil pesetas semanales. Tras disfrutarlo durante un total de ochocientos kilómetros y pese a devolverlo dos horas después de lo previsto, se respetó la cantidad acordada en un primer momento.

Lourdes Bravo
Fotos: **A. J. Nieto**
Gráficos: **Techne**



LOS MAS IMPORTANTES

AVIS: 457 97 06-07-13-17.
HERTZ: 542 10 00.
EUROPCAR: 597 15 00.
ATESA: 572 01 59-60-61.
BUDGET: 457 59 68-60 49-23 26.



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 monoplano, 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).

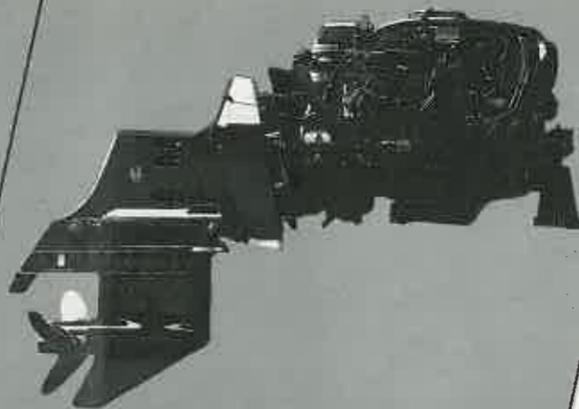
SIERRA. TODO UN FORD



EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE[®] Fueraabordas

OMCobra[™] Dentro Fueraabordas



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.

Mercado

ESTADÍSTICA

RECORD EN LA HISTORIA



La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC) ha publicado los datos de ventas del mes de junio, cuya cifra, por encima de las 115.000 unidades (exactamente 115.885), es la más alta que se ha producido en la historia del mercado español del automóvil.

El crecimiento de este mercado ha sido de un 13,8 por ciento sobre el mismo mes del año 88 y prácticamente de un 16 por ciento sobre el mes de mayo de este año, superior al habitual incremento de ventas que trae el verano.

De esta forma, y aunque los expertos económicos vienen anunciando una reducción en el crecimiento del mercado, en este sentido van algunas recientes medidas económicas y financieras, la realidad es que en el primer semestre del año ya se han vendido más coches que en todo el año 85 y casi tantos

RANKING

	Junio	Acumulados
1.º Renault 19	8.739	46.553
2.º Opel Kadett	8.357	40.530
3.º Ford Fiesta	8.111	29.955
4.º Seat Ibiza	8.089	32.330
5.º Renault 5	6.030	37.266
6.º Opel Corsa	5.728	28.808
7.º Citroën AX	5.333	31.410
8.º Peugeot 205	4.874	28.397
9.º VW Golf	4.367	22.570
10.º Peugeot 309	3.588	18.972
11.º Peugeot 405	3.568	17.743
12.º Ford Orion	3.517	20.997
13.º Renault 21	3.515	19.540
14.º Ford Escort	3.506	21.023
15.º VW Polo	2.811	14.854
16.º Citroën BX	2.629	14.155
17.º Seat Marbella	1.938	11.661
18.º Fiat Uno	1.893	13.460
19.º Seat Málaga	1.792	9.865
20.º Opel Vectra	1.684	10.348

como en el 86. Con estos datos resulta factible volver a superar de nuevo el millón de matriculaciones como ya ocurrió en 1988.

Dentro de estas ventas siguen creciendo las importaciones, que representan en la actualidad algo más de un tercio del conjunto. En cuanto a la evolución por modelos, el Renault 19 recupera la primera posición, a costa del Opel Kadett. Entre los coches «pequeños» continúa el excelente ritmo de ventas del nuevo Ford Fiesta, ligeramente por encima del Seat Ibiza, que se distancia del resto de los automóviles de este segmento con una subida próxima al 72 por ciento.

Renault 5, Opel Corsa, Citroën AX y Peugeot 205 mantienen sus cotas de ventas, con el VW Golf situado inmediatamente detrás. Los fabricantes germanos son los únicos que colocan vehículos importados entre los diez primeros, ya que, junto al Golf, casi dos tercios de las ventas del Kadett corresponden a importaciones.

Cierra la lista de los diez coches más vendidos el Peugeot 309, que continúa con su línea de ventas. Dentro de la misma marca, destacar la importante progresión del 405, que supera de largo los tres millones de unidades vendidas. Por su parte, Ford mantiene las ventas del modelo Orion, mientras el Escort es el único vehículo que disminuye en cifras absolutas.

En cuanto a las marcas, este crecimiento del mercado ha supuesto que los grupos Seat-Audi-VW, Renault y PSA (Citroën-Peugeot) queden situados prácticamente a un mismo nivel.

L.C.S.

Fuentes: ANFAC y elaboración propia

BMW SERIE 3

MEJOR EQUIPADOS

BMW ha dado un paso más para completar el equipamiento de serie de la gama 3. A partir de ahora, las dieciséis versiones que componen esta serie se benefician de un nuevo equipamiento integral, que incluye, sin ningún aumento de precio: dirección asistida, preequipo de radio, asientos regulables en altura, indicador de consumo instantáneo, luces de óptica elipsoidal, retrovisores de control remoto eléctrico, cristales tintados antitérmicos y paragolpes absorbentes autorregenerables. Además, el ABS se ofrece en opción para todos los modelos que no lo traen de serie. El sistema ABS y el aire acondicionado tienen un precio interesante, 175.000 pesetas.



Mercado

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 una ciudad, un 30 por 100 del

consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. **Opciones:** En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. **Precio final:** En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

* Probado MOTOR 16

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
ALFA ROMEO						
Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 673 52 00.						
Sprint 1.7 Q.V.	1.712	118	198	9,5	13,48	1.937.383
Alfa 33 1.3 S*	1.300	86	177	8,3	12,53	1.564.394
Alfa 33 1.5 T*	1.489	106	178	9,2	12,78	1.666.883
Alfa 33 1.5 4/4	1.489	106	182	9,3	12,86	1.847.382
Alfa 33 1.7 Inye.	1.712	118	184	10,1	13,44	1.857.383
Alfa 33 1.7 Q.V.*	1.712	118	196	10,0	13,37	1.833.383
Alfa 33 1.7 SW	1.712	118	168	10,0	13,37	2.042.383
Alfa 75 1.6	1.672	110	180	11,8	15,52	1.856.513
Alfa 75 1.8	1.779	120	184	9,5	13,90	1.986.606
Alfa 75 1.8 IE	1.779	120	192	8,9	14,26	2.070.534
Alfa 75 2.0	1.982	128	194	10,7	14,79	2.118.309
Alfa 75 Twin Spark*	1.982	148	198	8,6	14,57	2.496.588
Alfa 75 V6 Q.V.*	2.492	158	208	11,9	17,02	2.782.789
Alfa 75 Turbo América	1.779	155	197	10,7	16,13	2.890.297
Alfa 75 8.8 América	2.969	198	214	12,7	17,61	3.464.066
Alfa 75 2.0 TD*	1.986	95	175	8,5	14,94	2.842.382
Alfa 75 2.4 TD	2.383	112	184	7,4	9,26	2.651.702
Spider 2.0 FV*	1.982	128	187	10,5	15,17	3.114.668
Spider 2.0 Q.V.*	1.982	128	187	10,5	15,17	3.339.706
Alfa 164 Twin Spark	1.982	148	210	12,1	16,92	3.689.619
Alfa 164 3.0 V6	2.969	192	230	12,3	15,97	4.939.609
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,64	3.914.514

OPCIONES: Limpiaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V. 10.000 ptas. Anticliq: 75 2.0 TS, 0.0 América: 250.000 ptas. 164 2.0 TS: 280.000 ptas. Techo corredizo: 75 2.0 TS, 3.0 América: 98.000 ptas., 164 (2.0 TS, 3.0 V6): 180.000 ptas. Aire acondicionado: Gama 33: 190.000 ptas. Alfa 75 1.6, Alfa 75 TD, Alfa 75 3.0 y Spider: 225.000 ptas. Climatización automática: Alfa 164 2.0 TS: 290.000 ptas. Asiento anterior mando eléctrico: Alfa 164 2.0 TS: 170.000 ptas. Lavafaros: Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 45.000 ptas. Parabrisas tintado + Parasol posterior: Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 18.000 ptas. Espejos retrovisores exteriores recalentables + Asiento posterior, saco SKI + Apoyabrazos central anterior: Alfa 164 2.0 TS: 40.000 ptas. 6 altavoces + Antena eléctrica: Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas. Servodirección: Alfa 75 1.8, 2.0, 2.0 TS, 2.0 TD: 100.000 ptas. Pintura metalizada: Gama 75: 60.000 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 FV: 85.000 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. Elevalunas delanteros: Gama 33: 25.000 ptas. Elevalunas trasero: 25.000 ptas. Precios con IVA incluido.

ARO

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
ARO						
Remark, Tel.: (93) 668 37 12.						
Aro 10 techo lona	1.289	54	125	9,5	10,38	1.269.569
Aro 10 techo duro	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	66	110	10,1	9,79	1.520.848
243 D	3.120	66	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	66	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	66	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	66	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
AUDI						
Seat/Audi/Volkswagen, Tel.: (93) 335 60 11.						
86 S*	1.781	112	182	9,1	13,50	2.757.819
86 Special	1.781	112	182	9,1	13,52	2.839.919
90 2.2 E	2.278	136	214	10,1	14,34	3.024.144

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 pts. Computadora de abordo: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 pts. Asientos delanteros calentables: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.781 pts. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 pts. Radiador más potente: 80, 90: 28.765 ptas. Spoiler trasero: 80: 93.604 ptas. Dispositivo Lavafaros: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 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 y TD, 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: 134.444 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 Quattro: 18.953 ptas. Asiento conductor regulable altura: 80: 22.883 ptas. Faros antiniebla: 80: 48.312 ptas. Asientos deportivos FO Crayon: 80: 92.597 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 portaesquís: 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas.						

OPCIONES: Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325ix, 325ic: 119.300 ptas. Diferencial autoblocante 25%: Toda la serie 3, excepto 325ix, M3, 325i: 97.757 ptas. Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6: 103.910 ptas. ABS: 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324d: 412.400 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 ptas. Servotronic: 520i, 730i, 735i, 735ii: 49.220 ptas. Volante deporte de piel: Serie 3 y serie 6, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. Control automático nivel eje trasero: serie 5 y 730i, 735i: 174.494 ptas. Control electrónico de la suspensión: M3: 395.815 ptas. Suspensión deportiva: 525i, 530i, 535i, 524td: 15.391 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 324d: 55.373 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325ix, 324td: 23.414 ptas. Suspensión para arrastre de remolque: 636CSI: 10.084 ptas. Enganche de remolque: 636CSI: 103.910 ptas. Serie 7: 131.596 ptas. Airbag: 636CSI: 264.219 ptas. M-6: 256.187 ptas. 530i, 535i: 3319. 900 ptas. 730i: 319.900 ptas. Serie 7, excepto 730i: 3295.153 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de acero: 316i 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, 320ic, 324td: 245.932 ptas. 325i, 325ix: 224.398 ptas. 325ic: 70.000 ptas. 520i, 524td: 334.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 59.660 ptas. 520i, 524td: 334.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 78.907 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera con antirrobo: 636 CSI: 330.700 ptas. M-6: 138.262 ptas. 730i: 527.412 ptas. 735i: 315.320 ptas. 750i: 169.709 ptas. 530i: 343.000 ptas. 535i: 266.099 ptas. Pintura metalizada: 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M3, 324td: 93.314 ptas. 320ic, 325ic: 70.754 ptas. Serie 5: 118.608 ptas. 730i: 143.731 ptas. Antirrobo con alarma: 636 CSI, 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, 324d: 23.414 ptas. Espejos eléctricos con sistema antivaho, cerradura puerta deconductor y toberas limpiaparabrisas calentables: 316i, 318i, 320i, 325i, 324d, 324td: 46.144 ptas. 320ic, 325ix, 325ic, 520i, 525i, 530i, 524td: 22.731 ptas. 730i: 49.220 ptas. 735i, 735ii, 735ii, 750i: 31.276 ptas. Spoilers delantero y trasero: 316i, 318i, 320i, 320ic, 325ic, 324d, 324td: 73.830 ptas. 325i, 325ix: 43.000 ptas. Techo corredizo e inclinable mecánico: Serie 3, excepto cabrios: 142.000 ptas. Serie 5: 163.556 ptas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: Serie 3, excepto cabrios: 191.755 ptas. 635 CSI y M-6: 269.178 ptas. Serie 5 y Serie 7: 213.289 ptas. Elevalunas eléctrico delantero: 316i, 318i, 320i, 324d, 324td: 108.867 ptas. Elevalunas eléctrico delantero y trasero: Serie 3, excepto cabrios y M-3: 197.907 ptas. 520i, 524td: 89.042 ptas. Cortina retrátil luna trasera: Todos excepto cabrios y 750i: 16.149 ptas. Regulación eléctrica para los asientos de los bancos, incluso de altura de reposacabezas: 525i, 530i, 535i, 635csi, 730i, 735i, 750i: 232.260 ptas. Bolsa de esquíes, incluye reposabrazos traseros: Toda la serie 3, excepto cabrios y M-3: 33.839 ptas. Asientos deportivos BMW para el conductor y pasajero, con regulación de altura, inclinación y longitud de banquetas: Toda la serie 3, excepto cabrios y M-3: 122.881 ptas. 635csi y Serie 7, excepto 750i: 309.861 ptas. 525i, 530i, 535i: 384.194 ptas. 520i: 636.476 ptas. Soporte lumbar de ajuste eléctrico para el acompañante: Serie 5 y 7: 38.796 ptas. calefacción para asientos de conductor y acompañante: Todos los modelos: 80.842 ptas. Calefacción para asientos traseros: 735ii, 750i: 68.362 ptas. Apoyacabezas asientos traseros: Serie 3 y Serie 6: 27.686 ptas. Serie 5: 28.883 ptas. Tapicería de cuero natural: 320i, 325i, 325ix, 324td: 270.543 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 338.456. 520i, 525i, 534td: 325.744 ptas. 530i, 535i: 276.524 ptas. 635csi, M-6: 258.000 ptas. 730i: 350.355 ptas. Limpia y lavafaros: Serie 3, excepto cabrios: 79.983 ptas. Serie 3 cabrio: 70.071 ptas. Serie 6: 83.573 ptas. Serie 5 y 730i: 74.514 ptas. 735i, 735ii, 750i: 64.602 ptas. Faros antiniebla combinados con pilotos traseros: 316i, 318i, 320i, 324td, 520i, 525i, 524td: 39.308 ptas. 320ic, 30.079 ptas. Aire acondicionado: Toda la Serie 3, excepto 324d: 370.000 ptas. 324d: 326.941 ptas. Serie 6: 485.541 ptas. Aire acondicionado trasero: Serie 6: 200.984 ptas. Control automático de temperatura por regulación electrónica del sistema de calefacción y aire acondicionado: 730i, 735i, 735ii: 577.830 ptas. Serie 5: 408.462 ptas. Control de velocidad automático: Todos excepto 316i, 318i, M-3, 324d, 324td, 750i, 750ii: 77.420 ptas. Computadora de abordo: 320i, 320ic, 325i, 325ix, 325ic: 86.649 ptas. M-3: 67.678 ptas.

AUSTIN

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
AUSTIN						
Austin Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.						
Mini Moke*	996	29	134	10,4	11,83	871.326
Mini Road Hat	1.275	63	157	7,6	11,24	1.116.093
Mini Jet Black	1.275	63	157	7,6	11,24	1.116.093
Mini 1.3 L5 3P*	1.275	63	148	7,8	10,95	1.161.093
Mini 1.3 L5 5P*	1.275	63	146	7,6	11,24	1.216.093

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
BMW						
BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 540 60 01.						
MG Metro 1300*	1.275	72	157	8,9	12,21	1.310.969
MG 2.0 I*	1.994	112	176	9,8	13,63	2.042.789
Montage 1.6 SL	1.588	83	165	6,9	11,08	1.636.798
Montage 2.0 CSI	1.994	112	176	9,3	13,28	2.183.798
Montage Estate GTi	1.994	112	171	9,8	13,63	2.343.798
Montage 2.0 GTi	1.994	112	176	9,4	13,34	2.240.922
Montage 2.0 DSL	1.994	81	163	6,1	7,43	2.220.369

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

CITROËN

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
CITROËN						
Citroën Hispania, S.A. Tel.: (91) 585 11 00.						
2 CV 6*	602	29	122	7,2	9,98	752.693
AX 3P 11 RE*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.037.323
AX 3P 11 TR*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.089.587
AX Sapore 3P	1.124	58	158	6,3	9,88	1.150.587
AX Sapore 5P	1.124	58	158	6,3	9,88	1.211.586
AX SP 11 TR*	1.124	55	158	5,9	9,59	1.180.586
AX SP Palmare*	1.380	65	165	6,8	10,42	1.250.587
AX 3P 14 TRS	1.380	70	170	6,8	10,25	1.190.587
AX 3P 14 T2S	1.380	70	170	6,8	10,42	1.275.587
AX 3P 14 TRS	1.380	70	170	6,8	10,42	1.251.586
AX 3P 14 T2S	1.380	70	170	6,8	10,42	1.336.586
AX 3P GT*	1.380	85	177	7,3	10,80	1.369.306
AX 5P GT	1.380	85	177	7,3	10,80	1.450.306
AX 3P 14 TRD	1.380	53	166	4,7	6,32	1.340.207
AX 5P 14 TRD*	1.380	53	167	4,7	6,73	1.407.333
BX 14 RE	1.380	72	181	6,1	11,78	1.574.840
BX 14 TR*	1.380	72	181	6,1	11,78	1.703.357
BX 16 TRS Leader*	1.580	94	171	8,0	11,45	1.844.167
BX 16 TRS Athina*	1.580	92	171	8,0	11,72	1.958.721
BX 16 TGS	1.580	94	171	8,0	11,45	1.756.988
BX 16 TRS Athina*	1.905	107	191	8,0	12,12	2.048.485
BX 19 TGS	1.905	105	191	8,0	12,12	1.867.380
BX 19 GT*	1.905	125	193	9,7	13,84	2.224.857
BX GTi 16 V*	1.905	160	216	9,9	14,20	3.008.143
BX 17 D*	1.769	80	156	6,8	8,16	1.866.042

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
DAIHATSU						

Mercado

MOTOS

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

APRILIA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
A-1 Replica	124	594.800
Super Vento	124	520.800
Red Hawk	104	544.800

BENELLI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
125 R	125 R	249.118
300 RVT	300	812.730
300 RVT	300	1.204.087

BETA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
75-3 80	80	158.500*
75-34 80	80	178.800*
75-4	250	385.500*

BIMOTA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
DB 1 Street	740	1.100.000*
DB 1 S	740	1.264.411*
VB 5	1.100	1.910.285*

BMW

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
R-65	650	1.015.223
R-80	748	1.115.223
R-80 G	748	1.170.223
R-80 GT	748	1.336.223
R-100 G	967	1.355.223
K-75 C	740	255.223
K-75 L	740	350.223
K-75 S Special	740	485.223
K-100	967	1.495.223
K-100 RS	967	1.766.059
K-100 RS Ryle	967	1.805.223
K-100 RT	967	1.780.223
K-100 LT	967	1.835.223

CAGIVA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Ala Azzurra 200	349	643.563
Alento Electric 125	123,1	336.233
Bianco 125	124,6	470.233
Cooler 80	74	378.233
Cruiser 125	124,6	470.565
Electra 200	349,3	712.500
Electra 750	748	1.192.237
Freccia C 12 125,00	124,6	578.422
Ta 500 E	342	635.743
Ta 500 E	498	770.070
Tamano 125	124,6	535.360

DERBI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Variant California	48,7	96.970
Variant SLX America	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.975
Variant Start 01	49,9	118.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport 01	49,9	121.950
Start 40 DS	49,9	151.950
Start 440 DS 01	49,9	157.950
Start 48 World Champ	49,9	160.950
Yumbo RD3 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Yumbo FOX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Indiano 200	349	673.628
Indiano 250	430	1.031.180
Pass 750	748,1	1.502.580
Pass 900	948	1.864.130
750 Sport	748	1.250.549

FANTIC

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Tender 16 50	49	139.500*
Scare 75	74	279.200*
Scare 75	74	349.500*

GAC

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Cady	49,8	82.800
Cady ILLA	49,8	89.800
Onk	49,8	95.550
Onk II	49,8	105.500
AY-90	49,8	94.300
EP 95-4	49,8	93.700
D-55 Coast	49,8	114.500
D-55 E	49,8	106.500
NEW TT	49,8	129.350
Chopper	49,8	103.825

GARELLI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Twin Motó	49	119.348
Twin Electric	49	134.921
Twin Electric 88	49	141.301
Powermax 80	49	178.950
GT 2 PD 88	124,8	173.735
GT 3 PD 88	124,8	194.800
Tiger XL	124,8	428.979
Band 80	74	375.000*

HARLEY-DAVISON

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
XLH Sportster 888	883	1.180.477
XLH Sportster 883 Hogger	883	1.232.080
XLH Sportster 1.200	1.195	1.413.301
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FXST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Sportster Softail	1.340	2.182.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Classic	1.340	2.269.481

HONDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
PXR 80	49	157.900
BR 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
MR 75	74	296.000
MR 75 B	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CB 125	123	296.000
XL 125 PD	123	330.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125	123	445.000
NS 125 R	123	468.000
NSR 125 R	123	490.000
NSR 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XL 300	347	589.000
CB 350 N	347	650.000
XL 600 V70	563	1.020.000
XL 600 V78	563	978.000
NT 600	644	980.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	995.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 600	598	690.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 F	998	1.580.000
CBR 1000 F	998	1.680.000
GL 1500	1.520	2.980.000

HUSQVARNA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
VWH 125	124,6	531.757
WH 250	246	796.007
WH 350	342	963.666
WH 422	418	81.1074
WH 430	418	803.370*
WH 430	418	817.111*
TE 910 4T	903	1.171.351*

ITALJET

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Buzati	49,8	118.955
Vespa	49,8	140.900
Waver	49,8	140.995
Tifany	49,8	141.995
Coyote Dual	49,8	160.061
Pack-1	49,8	174.900

JAWA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
250 Twin Sport	343,7	280.070

JJ-COBAS

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
TA Minarelli 80	79,8	850.000*
TA Hono 80	79,8	1.850.000*
TR 1 MIRA 125 Mono	124	1.750.000*
TRC 125 Mono	124	1.650.000*
JC-3 RTM 250	236,6	925.000*
JC-3 RTM 250	236,6	1.350.000*
JT-4 Yamaha 250	249	1.450.000*
TR-3 Rotax 250	239	2.350.000*

KAWASAKI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Z-400 F-2	399	663.000
KLX 650 Tempi	649	894.000
GPX-600R	592	1.075.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.516.000

KTM

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
80 Mini	78,7	358.500*
80 Super Mini	78,7	378.500*
80 MX	78,7	407.300*
125 MX	124,8	568.500*
250 MX	236,6	875.500*
500* MX	485	703.500*
650	73,7	448.300*
GS 125 MXC	124,8	544.500*
GS 250 MXC	236,6	806.500*
GS 500 MXC	485	859.000*
GS 4T MXC	345	808.500*
90 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	236,6	675.500*
500 MXC	345	897.500*
500* MXC	485	898.500*
800* 4T	652,9	777.500*

LAMBRETTA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
200	198	240.280

LAVERDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
LH Uno 125	123,6	343.877

MECATECNO

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Mini 4"	47,7	112.800
Mini 5"	47,7	122.800
Clas	47,7	171.250
Prepatty	391,9	430.000

MERLIN

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
DC-2T	47,6	187.600
DC-2T E1*	47,6	207.200
DC-2 125	124,6	324.800
DC-350 PLS E-1*	346,8	457.500
DC-350 PLS E-1 mal	346,8	563.255
DC 3.50 '88 Lajunas*	346,8	505.120
DC 3.50 '88 Lajunas mal	346,8	610.780
DC-350 Crusta	346,8	504.734
Nómada 500 4T	452	849.205

MONTESA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Cota 125	124,9	334.320
Cota 204*	237,5	349.440
Cota 304*	237,5	428.400
Cota 307*	237,5	388.400
Cota 307	237,5	472.290
Cota 335*	327,5	390.208
Cota 335	327,5	474.812
Enduro 360 H-75	349,6	460.320

MORINI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
KJ 125	124	334.900
Karyon 355	344,1	679.122
Pravala 250	246,4	493.500
Comet 501	507	748.930
Kasseler 301	307	870.380

MOTO GUZZI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
V-88	643,4	832.049
V-88 TT/MTX	643,4	912.734
V-88 Lejo	643,4	965.680
V-88 Lejo	643,4	969.570
V-88 Florida	643,4	935.049
V-88 Florida classic	643,4	934.424
V-75	743	1.013.953
1000 GT	1.462,241	1.115.915
La Mona 1000	948,8	948,8
1000 California II	948,8	1.328.886

MZ

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
ETZ 250	242,9	290.000
ETZ 250 chibocor	242,9	399.000

PEUGEOT

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Vespa 50	—	85.749
Vespa Super	—	188.000
150 2T	49	84.571
100 4T V2	49	94.985
Comany 150*	—	199.000
SC 150 L	78,6	219.500
SC 150	—	216.482

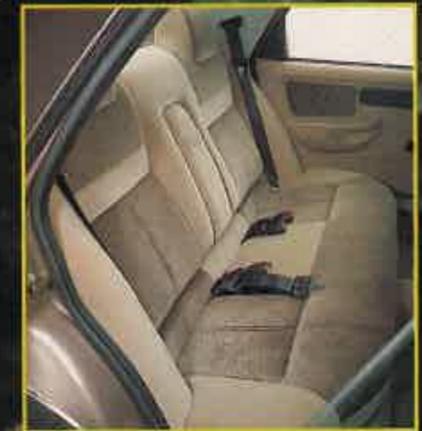
A FONDO

El Ford Sierra tiene virtudes en las que se fijan un buen número de compradores, y que lo sitúan en un buen lugar dentro de su segmento, un segmento poblado de rivales de todas clases y al que últimamente han llegado modelos muy interesantes. Ante tal invasión de novedades, la veterania de la berlina de Ford quedaba patente, sobre todo a la hora de analizar la motorización, ruidosa, con demasiadas vibraciones y sedienta de carburante. Ahora, y justo a tiempo, en el momento que más lo necesitaba, al Sierra se le ha dotado de un moderno propulsor, y para completar un trabajo redondo también se ha sustituido la caja de cambios.

Los motores DOHC que ahora monta el Sierra dos litros de inyección son los primeros con doble árbol de levas

FORD SIERRA 2.0i DOHC GHIA

JUSTO A TIEMPO



en cabeza que fabrica la propia Ford, en ellos se ha buscado la mejor respuesta a bajas revoluciones, una respuesta sin vibraciones sin los ruidos que hasta ahora marcaban la subida de vueltas de los antiguos propulsores. Y sobre todo, acompañando esto, el mejor consumo, además de una baja emisión de gases.

El objetivo se ha conseguido, el nuevo Sierra hace gala de un funcionamiento suave, y los consumos se han reducido alrededor de un litro en casi todas las mediciones.

Las prestaciones también han salido beneficiadas, aunque no en la misma medida que los consumos. La velocidad máxima se ha aumentado en casi cinco kilómetros por hora respecto a la antigua versión, también en alguna aceleración o recuperación, los tiempos se han rebajado, pero hay que tener también en cuenta que el nuevo motor rinde diez caballos más. Lo que sí es cierto es que en general el rendimiento ha mejorado y el nuevo Sierra es más agradable de conducir.

El nivel de ruido ha sido otro de los avances importantes registrados en el nuevo Sierra, los niveles en decibelios han descendido alrededor de cinco puntos en cada medición, lo que habla a fa-

VIRTUDES

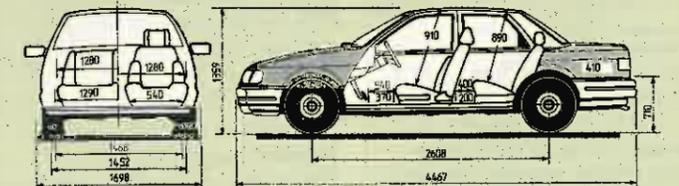
- Consumo reducido
- Suavidad y silencio de marcha
- Terminación y habitabilidad

DEFECTOS

- Balanceo de la carrocería
- Prestaciones justas
- Tacto de frenos

PRECIO EN LA CALLE:
2.718.018 ptas.

FORD SIERRA 2.0i DOHC GHIA



DATOS DE COMPRA

Distribuidor: Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red postventa: 499 plazas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 2, en culata. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,3 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 125 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 17,7 mkg a 2.500 rpm.

TRANSMISIÓN. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,1 km/h; 2.ª, 13,3 km/h; 3.ª, 20,6 km/h; 4.ª, 27,7 km/h; 5.ª, 33,7 km/h. Embraje: Mando mecánico.

DIRECCIÓN. Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante: 2,5. Diámetro de giro: 10,6 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/Tambor.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

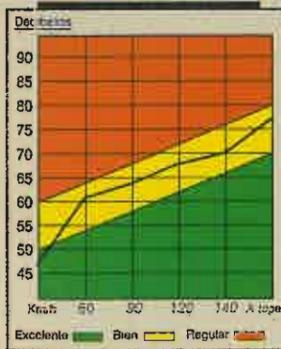
RUEDAS. Llantas: Aleación 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 14.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: . Capacidad depósito: 60 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	190
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	33,4
De 0 a 100 km/h	11,5
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5.ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	35,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	40,7
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,7
De 80 a 120 km/h en 5.ª	17,7

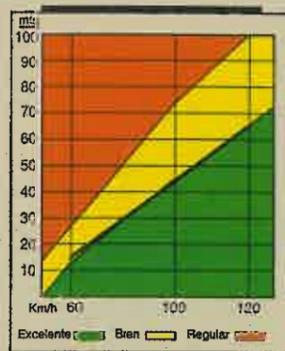
SOMORIDAD



Al ralentí: 47,8. A 60 km/h: 61,2. A 90 km/h: 64,4. A 120 km/h: 68,2. A 140 km/h: 70,4. A tope: 77,1.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 16. A 100 km/h: 46,8. A 120 km/h: 66,4.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 33 km/h de promedio	10,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción rápida	12,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,2
A 140 km/h de cruceo	11
A 180 km/h de cruceo	12,8
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	9,3
Capacidad depósito comb.	60
Autonomía media	595

EQUIPAMIENTO

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



El nuevo motor DOHC convierte al Sierra en una opción a tener en cuenta.

vor del silencio de marcha conseguido.

El nuevo Sierra 2.0i también va provisto de una nueva caja de cambios, una caja de aluminio mucho más precisa y más suave de accionar, sobre todo al engranar la marcha atrás, que ahora cambia su disposición. Además se ha suprimido un recorrido demasiado largo de la palanca que perjudicaba los cambios en la anterior versión.

Por lo demás estamos ante un modelo con acabado perfecto, y un confort de marcha muy bueno, gracias a una suspensión blanda que de alguna manera, también hay que decirlo, perjudica una perfecta estabilidad en curva.

El precio de esta versión apenas sufre variaciones respecto a la anterior, por lo que hay que aplaudir el esfuerzo de Ford para ofrecer un producto mucho mejor por el mismo precio.

Andrés Mas
Fotos: Santiago Ibáñez

FRENTE A SUS RIVALES

Los principales rivales del Sierra siguen siendo el Opel Vectra, el Peugeot 405 y el R-21, todos en sus motorizaciones equivalentes.

Con el nuevo motor, el Ford se acerca a sus contrincantes en consumos y silencio de marcha, apartado en el que supera a todos, aunque, en general, el Vectra se impone.

Lo que está claro es que el Sierra ya no está en inferioridad; ahora a su buen equipamiento, terminación y confort se le une un motor a la altura de los recién llegados.

PASARSE ES DESPISTARSE.



LAS SEÑALES Y TU SEGURIDAD TE MARCAN LA VELOCIDAD.

Si no te pasas de velocidad es difícil que te salgas de la vía, de la pista: es muy raro despistarse.

Sabes que si te pasas de velocidad, pasa... que te despistas y te sales de la vía, pasa... un 36 % de accidentes.

Menudo despiste. Ya sabes: A mayor velocidad, menos tiempo para reaccionar. No sobrepases tus límites, tu techo. Las señales marcan la velocidad, tu seguridad te la marcas tú. Por favor. No te pases, no te despistes.



TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección General de Tráfico

Ministerio del Interior



A FONDO

MAZDA 626 2.0i 16V 4WS

UN GIRO RADICAL



VIRTUDES

- Comportamiento excepcional
- Prestaciones
- Suavidad de manejo y confort de viaje

DEFECTOS

- Precio algo alto
- Aire acondicionado en opción
- Consumo en ciudad

PRECIO EN LA CALLE:
4.122.820 ptas.

Las tres siglas que caracterizan a las versiones más desarrolladas del Mazda 626, las siglas 4WS, sinónimo de cuatro ruedas directrices, representan toda una revolución en el mundo del automóvil, una revolución en la seguridad y una revolución en la manejabilidad.

Las cuatro ruedas directrices del Mazda, mandadas por un sistema electrónico, proporcionan un aplomo extra al coche, proporcionan una mayor fijación al suelo tanto en superficies secas como en superficies deslizantes. Las curvas más difíciles se convierten en un juego de niños al volante del 626 Coupé 4WS, los adelantamientos apurados en carreteras estrechas, esos adelantamientos que comienzan y acaban con bandazos, pasan a ser, tan sólo, un mal recuerdo y las maniobras de aparcamiento más inverosímiles se resuelven sin despeinarse, con sólo un dedo en el volante. El costo de esta revolución supera por muy poco las doscientas mil pesetas, una tarifa de choque para una opción de interés absoluto en un coche cuyo precio final ronda los tres millones novecientos mil pesetas.

El Mazda 626 Coupé 4WS es un deportivo de gran lujo, un automóvil distinto, muy ágil, energético, amplio, cómodo y acabado a la perfección, un coche que descubre el placer de conducir, que reconcilia con las carreteras de montaña más sinuosas y con el callejeo por las zonas más angostas.

Un motor repleto de energía, un cambio tan preciso como suave, unos frenos excepcionales y una dirección distinta a todo lo conocido, una dirección electrónica capaz de dar al conjunto esa fijeza que hasta ahora era coto exclusivo de los automóviles con tracción integral, son los elementos que componen la figura del Mazda más joven comercializado en el mercado español.

El motor del 626 2.0 i 16V seduce desde el instante en que se acciona la llave de contacto; su talenti discreto, silencioso y sin la menor trepidación, no permite augurar la fuerza de los 148 caballos de «pura sangre» encerrados bajo el capó delantero. El cuatro cilindros Mazda sabe de vueltas con una rapidez prodigiosa para libarar toda su energía una vez superadas las cuatro mil revoluciones por minuto; hasta ese momento tira con la energía de un buen utilitario para descubrir toda su fuerza una vez superado dicho límite. Los «pura sangre» aceptan los tratos más duros sin rechistar y no dan la menor muestra de enfado, ni traqueteos ni tirones, incluso cuando se rueda en quinta al paso de un peatón, el mayor martirio posible para un motor de vocación carrerista.

El cambio es fenomenal por precisión y suavidad: los recorridos entre las distintas posiciones son bastante justos y no hay el menor riesgo de equivocación. El carácter de la transmisión sintoniza a las mil maravillas con la personalidad alegre del motor, las reacciones del cuatro cilindros Mazda son briosas en todas las marchas y los adelantamientos se solucionan en un suspiro.

El cambio es fenomenal por precisión y suavidad: los recorridos entre las distintas posiciones son bastante justos y no hay el menor riesgo de equivocación. El carácter de la transmisión sintoniza a las mil maravillas con la personalidad alegre del motor, las reacciones del cuatro cilindros Mazda son briosas en todas las marchas y los adelantamientos se solucionan en un suspiro.

DATOS DE COMPRA

Importador: Tecnitrade, S. A. Paseo de la Castellana, 86, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 42 35. Garantía: un año sin limitación de kilómetros. Puntos de asistencia: 12 en todo el territorio nacional.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 2 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,2 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 148 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 18,6 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,4 km/h; 2.ª, 15,2 km/h; 3.ª, 21,3 km/h; 4.ª, 27,1 km/h; 5.ª, 34,9 km/h. Embrague: Hidráulico.

DIRECCION. Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante: 2,5. Diámetro de giro: 9,5 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados, discos con ABS.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

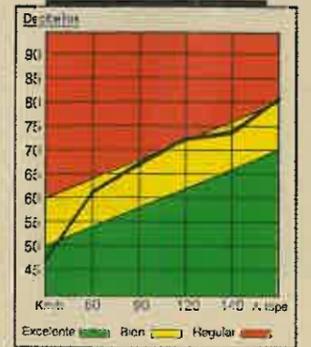
RUEDAS. Llantas: Aleación 5,5 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Capacidad depósito: 60 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	206,8
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 4.ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	33,4
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	36,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,3

SONORIDAD



Al ralentí: 45,5. A 60 km/h: 62,8. A 90 km/h: 67,2. A 120 km/h: 72,8. A 140 km/h: 74,5. A tope: 80,6.

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



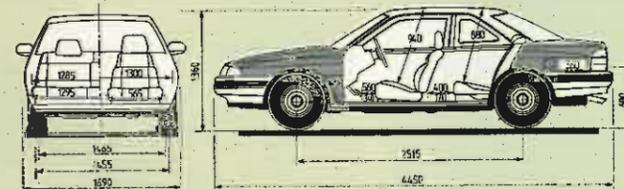
En la foto de la izquierda, los conos señalan dónde termina el giro del Mazda 4WS con el sistema desconectado de forma artificial. A la derecha, la efectividad del mecanismo queda demostrada y el radio de giro se reduce.

Pero la verdadera diferencia del Mazda 626 4WS reside en su comportamiento. Es difícil encontrar un coche con tanto aplomo; la solución de las cuatro ruedas directrices proporciona una estabilidad excepcional en línea recta y borra cualquier vicio en las curvas; el tren delantero entra sin vacilación en las curvas más cerradas, mientras que el trasero se agarra al suelo casi con desesperación; las cuatro ruedas directrices reducen al mínimo el riesgo de «coletazo» a la salida de curvas

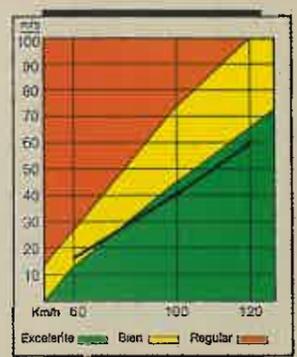
cerradas incluso con suelo deslizante. El sistema de cuatro ruedas directrices permite realizar maniobras de emergencia con toda tranquilidad, permite frenar en plena curva sin riesgo; esta reacción instintiva, habitual en muchos conductores cuando entran demasiado rápidos en una curva, tiene consecuencias siempre peligrosas en un automóvil desprovisto del mecanismo 4WS, pero no en el Mazda.

Angel Marco
Fotos: Alfonso J. Nieto

MAZDA 626 2.0i 16V 4WS



FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,7. A 100 km/h: 40,5.
A 120 km/h: 60,0.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km
A 32,5 km/h de promedio 12,5
CARRETERA
A 90 km/h de cruceo 6,9
En conducción rápida 12,3
AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo 9,0
A 140 km/h de cruceo 9,9
A 180 km/h de cruceo 14,2

OTROS VALORES
Consumo medio ponderado ... 10,5
Capacidad depósito comb. 60
Autonomía media 520

EQUIPAMIENTO

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

Opciones: Aire acondicionado: 252.000 pesetas.



Los robots italianos han seducido a los alemanes.

Fiat Tipo. Tecnología del año en Europa.



Fiat Tipo.
Coche del año 1989
en Europa.

Autopista. Autovisie. L'Equipe. Quattroruote. Vi Biläger. Stern. Sunday Express Magazine.

La tradicional frialdad alemana ha cedido ante el Fiat Tipo. Un coche tecnológicamente perfecto. Fabricado por robots. Pero diseñado con gusto. Un gusto que está presente en su espacio habitable, su excelente

aerodinámica, su compacta mecánica, sus amplias superficies acristaladas, su confort, su carrocería galvanizada a doble faz. Todo esto, que ha fascinado a los alemanes, lo puede encontrar también

aquí. En su Concesionario Fiat. Con motores de gasolina 1.372 c.c. (72 CV) y 1.580 c.c. (83 CV) y en versión Turbodiesel 1.929 c.c. (92 CV). Sáquele partido al "Año de Europa" con su Coche del Año.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Aston Martin es uno de los nombres sagrados de la competición. Su fama se forjó antes de la Segunda Guerra Mundial, pero los años 50 y 60 fueron su momento más glorioso al participar y vencer con sus coches tanto en las 24 Horas de Le Mans como en el Mundial de Sports. En esos tiempos se llegó incluso a construir un Fórmula Uno. En la actualidad sólo produce deportivos de lujo en series muy restringidas. El que traemos a nuestras páginas es uno de los modelos más representativos: el DB IV.

ASTON MARTIN DB-IV 1961

LORD DE CARRERAS

El Aston Martin DB IV nació en 1958 y se mantuvo en producción hasta 1963 momento en el que se llevaban construidos mil cien ejemplares. Es el introductor en la firma de una carrocería, obra del especialista italiano Touring, que permanecería en fabricación durante doce años, puesto que con leves retoques se mantendría en los posteriores DV V y DB VI. La competición, especialmente con las versiones GTS vestidas por Zagato, y el cine, fue el coche de James Bond en Goldfinger, constituyeron sus trampolines a la fama. Una fama basada en esa carrocería de línea magnífica y espectacular de un logrado equilibrio entre agresividad y elegancia, y una mecánica de pura raza en la que sobresale el motor, un seis cilindros en línea de 3.670 centímetros cúbicos y 240 caballos de potencia diseñado por Harold Beach.

En esos tiempos el director general de la empresa y, por tanto, responsable del desarrollo de este coche era John Wyer, recientemente fallecido, y que ha pasado a la historia de la competición como uno de los más sagaces y expertos managers. La firma era propiedad de David Brown —de ahí las iniciales DB en la referencia del modelo—, un hombre de empresa que entre otras cosas debe su fortuna a la construcción de maquinaria agrícola y que al adquirir Aston Martin hizo vivir nuevas horas de gloria a una marca ya de por sí legendaria.



Mil cien ejemplares se construyeron de este coche durante los seis años que duró su producción. Sin embargo, la carrocería, con ligeros retoques, se mantendría en modelos posteriores por su equilibrio entre agresividad y elegancia.



La NSR de Sito Pons



Tu NSR 75-II



P.V.P. recomendado: 319.000 ptas.



NSR 75-II



MOTUL con HONDA

AGUSTE & PARTNERS



Los detalles están cuidados con mimo. Las llantas son de fabricación actual, pero siguen las especificaciones de la época.

El ejemplar que traemos a nuestras páginas participa en el Campeonato de España de Clásicos Deportivos en manos de su propietario Joaquín Floch. Para ello ha tenido que hacerle un concienzudo trabajo al vehículo, un serie 4 de 1961, al que se han adaptado muchas de las especificaciones de la versión GT en la que la potencia era de 310 caballos. Todos estos trabajos se han hecho siempre con el reglamento de la FISA en la mano para mantenerlo dentro de la categoría GTS, es decir, Gran Turismo Especial.

Han sido el aligeramiento y el reforzamiento de las partes más vitales los apartados a los que se han dedicado las mayores atenciones. Así se han ganado 200 kilos de peso sobre los 1.300 de partida al sustituir por materiales más ligeros, eliminar o dejar desprovistos de guarnecido elementos como puertas, asientos, parachoques, maletero, habitáculo, rueda de recambio, etc. En el caso de los baquets es muy ilustrativo del cuidadoso trabajo llevado a cabo, puesto que, si bien se trata de modernos asientos de competición, éstos han sido forrados de cuero beige para mantener una perfecta armonía entre el coche y su tiempo.

En lo referente a las suspensiones se han sustituido todos los «silent-blocks» por rótulas «Unitball», para eliminar así las holguras y juegos que se traducirían por imprecisiones en la conducción deportiva. Los muelles son ahora más duros, mientras que los

amortiguadores delanteros son Koni y Bilstein los traseros. La estabilizadora delantera ha pasado de doce a veinte milímetros de grosor, mientras que si los discos de freno son los originales, las pinzas son ahora de doble pistón, así como de doble circuito de bomba de freno, para cumplir así las normas de la FISA.

El autoblocante, que en su tiempo era una extra, está tarado al 35 por ciento, mientras que las llantas de radios son Cobra, de fabricación actual pero siguiendo las especificaciones de la época. Y es que las originales no soportaban el esfuerzo de la competición debido al envejecimiento del material.

El motor está de serie en sus partes internas, aunque los dos carburantes SU se han sustituido por tres Weber de

doble cuerpo, que son los que montaba la versión GT. El escape se ha hecho salir por uno de los lados de la carrocería como en la versión más elaborada de los de competición de la fábrica de Newport Pagnell, la célebre GTS, hoy codiciadísima por los coleccionistas. Digamos para finalizar con esta descripción técnica que todo el trabajo ha sido llevado a cabo por el equipo humano de Corver, S. A., mientras que en las carreras es Manuel de Antonio quien cuida la puesta a punto del coche.

Nos encontramos en el circuito de Calafat. Ahí hemos acudido con Joaquín Folch para efectuar una toma de contacto con su espectacular coche aprovechando que él iba a probar las últimas modificaciones realizadas en el mismo. Antes que nada Manuel de Antonio procede a ajustar la carburación al tiempo que aprovecha para calentar el motor. Uno a uno controla los diámetros de los «gicleurs» y los distintos reglajes de los carburadores para que éstos suministren el caudal preciso de gasolina y aire, dadas las condiciones de temperatura, presión y humedad reinantes en el circuito de L'Atmetlla. Y es que los tres Webers deben estar perfectamente a punto para que el motor gire limpiamente y rinda en óptimas condiciones.

Las primeras vueltas las daremos al lado de Joaquín, en el asiento del copiloto, para de este modo hacernos mejor a la idea del pilotaje de este coche.

Para participar en el Campeonato de España de Clásicos Deportivos, al serie 4 de 1961 se le han adaptado muchas de las especificaciones de la versión GT



El motor suena grave y potente, un sonido poderoso, fuerte en cuanto aumenta el régimen de giro y que al ralentí se convierte en un ronroneo voluptuoso que presagia lo que puede ser cuando la aguja del cuentavueltas se acerca a la zona roja. Estos primeros giros son de tanteo. Joaquín conduce con cuidado, con mimo, sin apurar ni el cuentavueltas ni los frenos. Poco a poco, empero, va retrasando las frenadas, acelera antes y con mayor decisión. El ritmo aumenta, los neumáticos, unos Dunlop Racing, chirrían y al llegar a su límite de adherencia, el motor cada vez «canta» con mayor alegría.

La conducción se convierte en pilotaje. Frenar tarde, muy tarde, girar con energía y acelerar prestamente: la consecuencia es que el bello Aston comienza su ballet en la pista. El ballet del derrapaje controlado tanto con el volante como con el acelerador, la quintaesencia del pilotaje a la que los modernos slicks han hecho casi pasar al olvido. Todo un placer al que asistimos desde una butaca de privilegio. A todo ello hay que añadir la orgía de sonido del seis decibelios que con fuerza tira del coche. Al cabo de unas vueltas Joaquín entra en boxes: es nuestro turno.

Acomodado en el puesto de conducción, las medidas me convienen perfectamente, sólo es preciso darle algo más de holgura al cinturón de arnés. El volante, grande, pero no desmesurado, es muy vertical: perfecto. Además se encuentra a la distancia justa de mis brazos. Los pedales también me convienen y lo primero que constato es que el embrague no es de mantequilla. Primera y adelante por la recta de Calafat. Las primeras vueltas las doy con sumo cuidado, acostumbándome a las sensaciones que el coche me transmite y

Mientras el mecánico comprueba el nivel de aceite en el seis cilindros, el propietario, Joaquín Folch, explica los detalles de la preparación del coche.



adaptándome a sus mandos. El cambio es rápido de manejar, con un recorrido breve y un tacto suave.

Poco a poco el Aston y yo nos hacemos amigos, cómplices. Le voy tomando confianza. La aguja del cuentavueltas cada vez va subiendo un poquito más arriba hasta cambiar a las 5.000 revoluciones aunque se podría hacer a las 5.500, pero es que hay que ser respetuoso con la mecánica y tampoco hemos venido a batir ningún récord.

A medida que transcurren las vueltas vamos disfrutando del pilotaje de este pura raza. Sus reacciones son nobles y nos encanta la precisión con la que responde a las solicitudes del piloto. Se aprecia el excelente trabajo de puesta a punto y las numerosas horas invertidas en su preparación se dejan sentir tras el volante. Al cabo de un tiempo la confianza es total y sin llegar a «jugar» con el coche como lo hacía Joaquín también le tomamos el gusto a eso de pilotar derrapando. Salir de los virajes con el coche cruzado,

un ligero contravolante y mantener la deriva de la cola con el acelerador. Todo un placer al que uno no puede acceder cada día.

Al bajarnos coincidimos con Folch. El coche es al principio del viraje subvirador, perezoso al meterse en la curva, se «amorra», pero una vez sobrepasado el vértice, cuando «entre la potencia», pasa a ser sobrevirador. Según Folch, el problema mayor reside en que el coche sigue siendo pisado y ello penaliza excesivamente los frenos a medida que transcurren las vueltas, con lo que éstos terminan siendo algo «justillos».

A nosotros, la verdad, esto no nos sucedió. Nos quedamos con el enorme placer de haber conducido un coche de excepción, aunque al bajarnos Joaquín nos «sacase» los colores: el «chivato» del cuentavueltas quedó detenido cerca de las seis mil revoluciones: «Es que he fallado un cambio», tuve que admitir con humildad.

J. L. Aznar

Fotos: E. Delgado

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Diámetro por carrera: 92 x 92 mm. Cilindrada total: 3.670 c.c. Seis cilindros en línea 4 tiempos. Refrigeración: líquida. Bloque: de aluminio. Arbol de levas: Dos en cabeza. Válvulas por cilindro: Tres, carburadores Weber doble cuerpo. Encendido: Por bobina, batería y ruptor. Potencia máxima: 240 caballos. 5.500 rpm. Transmisión: caja de cambios de cuatro velocidades. Embrague: monodisco en seco. Tracción: trasera. Autoblocante 35%. Suspensión: Delantera independiente con amortiguadores Koni. Trasera: muelles, amortiguadores Bilstein y paralelogramo de Watt. Barra estabilizadora delantera.

FRENOS. Disco en las cuatro ruedas. Pinza delantera Girling de doble pistón.

CHASIS. Plataforma de acero. Carrocería de aluminio fabricada por Superleggera Touring.

RUEDAS. De llantas de 16 x 4,5.

NEUMÁTICOS. Dunlop Racing de dimensiones: 6,00 x 16.

DIMENSIONES. Distancia entre ejes: 2.490 mm. Vía delantera: 1.370 mm. Vía trasera: 1.360 mm. Longitud total: 4.480 mm. Peso en vacío: 1.100 kg.

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)
Ferrocarril, 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)

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

Llámanos a nuestras oficinas en Madrid.
Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: Z7246.
Fax: (91) 314 03 31.

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

OFERTAS MES DE JULIO

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

IMPORTANTE
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

RENAULT 11 TURBO

COLOR ROJO,
M-3961-GG, VA-
RIOS EXTRAS.

Precio: 875.000 ptas.
Tels.: (91) 441 50 47, mañanas.
(91) 764 34 57, tardes.

VENDO

PORSCHE 911 CARRERA BLANCO

DOS AÑOS Y MEDIO
EN PERFECTO ESTA-
DO. CON EXTRAS.

Precio: 6.500.000 ptas.
Tel.: (91) 457 40 40.
de 8 a 15 horas.

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.

¡VENTA SIN PAGO
Y 0% INTERÉS!

EQUIPOS para aventura W L, reloj, brújula, sombrero, cazadora, pantalón camuflaje, borceguies safari. Tel.: (93) 871 48 41.

PARTICULAR vendo Renault 5 GTX, 5 p., B-IX, blanco, 20.000 km, impecable. 1.050.000. Tel.: (93) 340 31 04. Noches.

PARTICULAR Golf GTI 1800, M-FF, Kamei, BBS, todos los extras. Precio: 1.150.000 ptas. Carlos. Tel.: 254 77 87.

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 practicable, 2.550.000 ptas. Marina. Mañanas, tel.: 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.

CITROËN BX-GTI, 11.000 km, 1.600.000 ptas. Tel.: 318 48 40.

RENAULT 20 TX, aire, radio, 690.000 ptas. Tel.: 715 24 36. José.

FORD Granada 2.8 Ghia automático, año 80, aire, plata metalizado, elevalunas, 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 buenos, muy cuidado, blanco, 150.000 ptas. Oficina, tel.: 401 61 54. Agosto.

GOLF GTI 16 V. Vendo, 1986, aire, techo Servodir, llantas Recaro, radio. 1.875.000 ptas. 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. Tel.: (93) 429 49 50. Noches.

PARTICULAR Mercedes 190 E 2.3/16 V. Importación, año 85, 71.000 km, extras. 3.900.000 ptas. Tel.: (93) 359 66 19. Horas comidas.

PARTICULAR Mercedes 190 E, importación, año 86, 63.000 km, extras, 2.590.000 ptas. Tel.: (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-1Y, 17.000 km, tapicería blanca, perfecto estado.

OPEL Kadett 1600 SR, blanco. 800.000

ptas. De 9 a 4 h. Tel.: (91) 593 84 89.

FORD XR2 1.6, como nuevo, negro, B-FF. 600.000 ptas. Discut. Tel.: (93) 429 14 74.

RENAULT 25 GTS, 1985, 41.000 km. Por matricular. 2.100.000 ptas. Tel.: (977) 60 65 15.

EQUIPO para la aventura. Ropa especial para la caza, tiro, rallyes, pesca, safaris. Tel.: (93) 844 88 01.

VENDO Renault 5 Turbo 2, precioso, impecable, motor con 3.000 km, del año 86. Nuevo de todo, ruedas nuevas, impresionante precio. 2.200.000 ptas., a toda prueba, 2 juegos de llantas. Tel.: (976) 21 15 56. Turbo 2.

MERCEDES 300 D, 88 CV, año 82. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 227 13 83.

BMW 320i, 4 puertas, año 85, extras. 1.950.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.

MERCEDES 190 E, año 84. Muchos extras. 2.350.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.

FORD Scorpio 2.0, año 87, full equip. 1.800.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.

GOLF GTI, M-FF, negro, aire acondicionado. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 227 13 83.

OPEL Rekord 2.0, M-FW 5 V, aire acondicionado, extras. 1.325.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.

ESCARABAJO Cabriolet 1303, motor 1.600, motor nuevo, todo original, año 79. Tel.: (91) 469 89 95.

PARTICULAR vende Mercedes 450 SE, verde oscuro, cuatro elevalunas, aire acondicionado, techo corredizo eléctrico automático, alarma, cierre centralizado, mando distancia, otros extras, chequeo garantizado en Mercedes. Tels.: (91) 466 49 16/466 49 22.

SENCILLAMENTE LA LUNA

Arevalillo le ofrece la luna, cualquier clase de luna: normal, templada, laminada, fumée, blindada... además de techos solares, lunas de autocar y autobús. Para cualquier tipo de vehículo nacional o importado (incluso para modelos clásicos). Arevalillo distribuye, exclusivamente para Madrid, toda la gama de blindados, láminas de seguridad y de control solar 3M. Arevalillo le ofrece, sencillamente, la luna porque la tiene.

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

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

AUTOMOVILES ALTO TEO

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

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

**¡ANUNCIASE
HOY!**

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 80 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 8.000 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 INREVISIA-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

ARMONIA Y AERODINAMICA

RALLYE MANZANARES

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

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

GOLF GTI KIT DE CARROCERIA HELLA

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

FIAT

Leva, s.a.

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)

MASTER Car Volvo. Tel.: (91) 256 83 82.
MASTER Car Mercedes. Tel.: (91) 256 62 22.
MASTER Car. Tel.: (91) 563 20 21. Víctor Serna, 10. (Santiago Bernabéu).
MASTER Car Jaguar. Tel.: (91) 563 30 21.
MASTER Car Audi. Tel.: (91) 564 30 65.
MASTER Car Porsche. Tel.: (91) 256 83 82.
MASTER Car deportivo BMW 653 CSI, full extras, 2.950.000, total 48.000 mensual. Tel.: (91) 563 29 61.
MASTER Car Mercedes 300 SE moderno, modelo 87, muchos extras nuevo, 36.000 kms., 4.700.000, valor nuevo 9.600.000. Teléfono: (91) 564 30 65-563 30 21.
MASTER Car Audi 100 CD, 1987, full. Audi 200 turbo Quattro, todos extras, único. Tels.: 563 30 21-564 30 65.
MASTER Car BM2

M-535 I, oportunidad, aire, ABS, llantas, nuevo, 2.950.000. Facilidades. Tel.: 563 29 61.
PORSCHE 924 Targa, seminuevo, 1.800.000. Tel.: 564 30 65. Mastercar.
MASTER Car, automóviles importación, procedente servicios oficiales con garantía total toda España. Tel.: 564 30 65.
MASTER Car, empresa recomendada.
MASTER Car, Jaguar cabrio, full extras. Tel.: 256 62 22. Ocasión.
MASTER Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevalunas, cerraduras, llantas, 43.000 kms., moderno, 2.650.000 total, 49.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: 256 62 22.
MASTER Car Volvo 760 GLE, todos extras, cuero nuevo 3.475.000 total. Facilidades, garantía 1 año piezas, mano obra toda España.

ña. Teléfono: (91) 256 83 82.
MASTER Car todos modelos usados, Mercedes, BMW, Audi, Porsche, Jaguar, Volvo. Tel.: 256 62 22.
MASTER Car, varios Mercedes 190 E, techo, airbag, etc. Desde 2.550.000 total. Financiamos mínimo interés. Sin entrada. Tel.: 564 30 65.
MASTER Car, Mercedes 190 Diesel 87/88. Oportunidad Mercedes 230 E, 260 E, 300 E. Todos climatizados. Tel.: 256 62 22.
MASTER Car, BMW 735 i, climatizado, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, 2 becker, full único en extras, 3.650.000 total. Tel.: 464 30 65. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).
MERCEDES 190 E 2.3, 16 válvulas, año 86, full equipo. 4.100.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.
AUDI Quattro 200

Turbo, año 87. Nuevo, full equipo. 4.250.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.
PORSCHE 924, año 80, azul metalizado, extras. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.
FORD Sierra Diesel 2.3, motor nuevo, M-FN. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.
FERRARI modelo 400 GT 2+2, año 76, tiene 80.000 km, completo de cosas, vendo. 4,5 millones, admito cambio por Ranger Rover Turbo diesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Tel.: (91) 243 16 46. Andrés Gascón.
BMW M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equipo, aire, ABS, cuero búfalo, etc. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.
MERCEDES 300 Diesel, tipo 123. Un dueño, 92.000 km, ex-

tras. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.
BMW 635 CSI serie Haatge, coche único, aire acondicionado, ABS, pintura metalizada, llantas especiales, interior cuero, 4 elevalunas, cierras, espejos eléctricos, radiocassette, cristales tintados. 3.500.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.
BMW 318i 1987, 30.000 km, azul metalizado, radiocassette, espejos eléctricos, cristales tintados, completamente nuevo. 2.000.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.

BMW 745 ia

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

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

TOYOTA SUPRA. Full equipo 5.669.000
TOYOTA SUPRA TARGA. Full equipo 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 I J70.
Turbo D, kit cromados, elevalunas 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.



Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VAGMA EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

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	18.000	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 Passac 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	1.080.000	Volkswagen Golf GTI	83	45.000	945.000
Ford Escort 1.6 Ghia	97	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

C & A

libres
C/ de la Vall, n.º 3
Andorra la Vella
(Principat d'Andorra)

Especialistas en libros del automóvil, maquetas Trans kits, consúltenos por tel.: 9738/60 4 85.

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINO, 11 - Tel. (91) 270 58 85
(Entrada por Bravo Murillo: 254)
MADRID - Tel. (91) 571 38 23

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

Valderribas Motor, S.A.

C/Valdebas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel.: 561 48 00 - Fax: 561 48 05 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION
VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCAISION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

¡VISITENOS!

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

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

MERCEDES. 230 E, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas
SUZUKI SL 110, M.G.R., rojo, perfecto estado, 18.000 km, 825.000 ptas Transferido Garantía, 6 m
RENAULT Super 5, 4p.,

blanco, seminuevo, garantía 6 m., año 88, 650.000 ptas
MARBELLA Junior, blanco, M-HS, impecable, garantía 6 m., 560.000 ptas transferido
LANCIA Thema, año 87, grafito, full equipad, garantía 6 m., 2.300.000 ptas

BMW 628 CSI, rojo, año 84, 2.300.000 ptas Facilidades
MERCEDES 300 E, aut., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades 4.600.000 ptas
CITROËN AX 11 TRS, año 88, blanco, 6 m garantizado, 740.000 ptas Transferido

AUDI QUATRO, blanco, año 86, muy buen estado, extras, garantía, 2.800.000 ptas Facilidades
ROVER 825 Sterling, M-JF, plata, seminuevo, full equipad, 3.500.000 ptas Facilidades

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.

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

MERCEDES 190 E, gris metalizado, techo abierto, cierres, cristales, radiocassette,

83.000 km. 2.300.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.

MERCEDES 300 D 88 CV, 1982, azul metalizado, techo abierto, cierres, cristales, radiocassette Becker, impecable. 1.600.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.

GOLF CL 1600, 1986, 30.000 km, verde metalizado. 1.175.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.
VENDO Seat Panda 40 muy cuidado, 1986. 450.000 pesetas. Teléfono: 261 61 81.
OPEL Corsa 1.2 TR, gris metalizado, dos

puertas, M-FT, 70.000 km. 625.000 pesetas. Teléfono: 445 05 64. Particular.

MERCEDES 190 Diesel, M-JU, nuevo, comprado casa Mercedes, pocos kilómetros, extras. Teléfono: (91) 461 31 77, noches en días laborales.

MINIS 1275 GT, uno blanco y uno negro, magnífico estado. 400.000 pesetas. Los dos señorita Toñi, horas de oficina. Teléfono: 435 01 69. Madrid.

F'AT Uno Turbo, M-GX, 30.000 km, plomo metalizado,

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

ruedas con 200 km, impecable. 1.050.000 pesetas.

OPEL Kadett GTE 1.8, blanco, impecable, pocos kilómetros, M-RL. 1.000.000 pesetas. Teléfono: (91) 216 43 93.

OPEL Kadett GTE 1800 l blanco, B-FX,

muchos extras. 1.050.000 pesetas. Mediodía y noches. Teléfono: (93) 209 71 80.

PARTICULAR vende Volvo 244 GLE Turbo, todos los extras, impecable, doy garantía. Teléfono: (973) 23 69 48.

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

¡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!!

C/ Martínez Llanero, 66 (Parque Avenidas). Tel.: (91) 256 62 23. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabén). Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 286 83 82.

Volvo 760 GLE E 85 Antirayta, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/c, etc.	3.475.000
Mercedes 100 SL 87 Climatizado, ABS, 4 elev., C/C Becker, 4 rep., etc.	4.730.000
Mercedes 300 E 87, antirayta, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc.	4.350.000
Mercedes 230 E Aut., manual, aire, techo elec., llantas, elev., C/C, 4 rep., etc.	3.650.000
Audi 200 T 85, antirayta, antirayta, climatizado, C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc.	2.650.000
Audi 200 T 4x4, 86, metálico, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc.	3.250.000
Mercedes 200 Diesel 86, ABS, C/C, llantas varios.	3.150.000
BMW 735i Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Becker	3.675.000
Mercedes 190 D 87/88 Muchos extras. Varios	2.550.000
Mercedes 190 D 87/88 Muchos extras. Varios	2.780.000
Mercedes 260 E 87, aire, ABS, llantas, 4 elev., 4 reposacab., C/C, varios, etc.	3.975.000
Audi 100 CD 86, aire, ABS, elevallas, bloqueo puertas, C/C, varios, etc.	2.275.000
BMW M-333i 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.	2.975.000
BMW 635 CSI Aire, llantas, cuero, elevallas, etc.	2.975.000
BMW 318i 85, muchos extras, serie moderna	1.650.000
BMW 320i 85, muchos extras	1.975.000
Porsche 924 Targa. Muchos extras	1.800.000
Jaguar Cabrio 86. Full equipad	6.700.000

OCAISION UNICA



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al limite del accesorio

ALICANTE Tel. 96-588 71 54
VALENCIA Tel. 96-374 62 61
BALEARES Tel. 971 46 80 00
MADRID-NORTE Tel. 91-850 77 82
MADRID-SUR Tel. 91-617 03 16
SALAMANCA Tel. 923-22 70 54
BILBAO Tel. 94-476 17 58
GUIPUZCOA Tel. 943-28 10 11

ASTURIAS Tel. 985-28 39 00
DELEGACION SUR Tel. 958-28 59 05
CORDOBA Tel. 957-41 09 06
GALICIA-LEON Tel. 987-41 05 95
BARCELONA Tel. 93-424 34 11
BURGOS Tel. 947-21 46 16
VITORIA Tel. 945-13 12 41

VW Jetta, dirección asistida, cierre eléctrico, 8.000 kilómetros, 1.200.000 pesetas. Teléfono: 250 07 03.

ESCARABAJO Semi Cabriolet, año 1954, ITV, color negro, estado impecable. Teléfono: (93) 205 47 76. Noches.

PARTICULAR vende Mercedes 350 SLC, gris metalizado, elevallas eléctricos, techo corredizo eléctrico, puertas centralizadas, radiocassette, inyección, dirección asistida, estado impecable. Teléfono: (96) 579 15 70.

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

VENDO motor Mercedes 240 D, muy pocos kilómetros. Teléfono: (924) 31 56 60. José, horas oficina.

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

SPIDER Alfa Romeo, vendo seminuevo, alarma música Hara Top, último modelo. Teléfono (93) 257 02 63, contestador.

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.

ROVER 2600 muy buen precio. Teléfonos: 248 08 00/1/2, preguntar por señor Mora o señor Millán.

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 LEVANTE
 Teléfono: (96) 352 26 18

LANCIA BETA COUPE 2000
 ROJO, AIRE, CASSETTE ZA-C.
 ALBERTO.
 Tel.: 455 81 43

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
 Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

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

PORSCHE 930 turbo. 300 cv. Pieza única, impecable, 6.000.000. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).

BMW 732 i automático, muchos extras, 27.000 km., impecable, 3.600.000. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).

VENDO Wartburg Trans, B-HL. 3 años. Tel.: 848 06 03. De 10 a 11 h.

YAMAHA 400. B-EL. Maletas, carenado. Tel.: (93) 236 68 59. De 8 a 10 h.

MASTER Car importa de segunda mano automóviles de primera, directamente. Concesionario oficial con ga-

rantía total hasta 2 años toda España. Tel.: 564 30 65.

PEUGEOT 505 GTD Turbo, M-FT, aire acondicionado. 1.275.000 ptas. Muchos extras. Tel.: (91) 239 17 94.

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

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



AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTO/CIKLETA



C/ VALLESPÍR, 189-91
TELS.: (93) 321 65 25 (6 líneas)
TELEX: 54318. FAX: 322 29 20
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

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

MONO AMR HOMOLOGADO POR LA FIA



MONO homologado según J capar desde 59.000 ptas.
BOTAS rallye.
GUANTES rallye desde 5.950 ptas.
CASCO BELL desde 33.000 ptas.



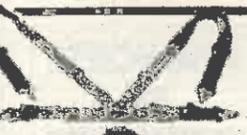
ARNES desde 5.715 a 24.000 ptas.
Cierre capot desde 1.290 a 2.100 ptas.
Apoyapiés copiloto desde 6.100 ptas.
Juego pedales desde 2.390 ptas.

Extintores SPARCO Hallon con/sin kit desde 19.340 a 75.510 ptas.
Interfonos desde 27.500 ptas.
Baquets desde 29.900 a 76.600 ptas.

Líneas de escape DEVIL:
Escape GT turbo GAN desde 37.000 ptas.
Escape 205 Rallye desde 33.000 ptas.
Arbol levas R-5 GT I GRN desde 69.000 pesetas.

Arbol levas R-5 GT I GRA desde 44.100 pesetas.
Arbol levas 205 GTI 1900 GRN desde 65.900 ptas.

Arco de seguridad. 6 puntos más multipunto.
Líquido de freno con silicona desde 4.900 pesetas.



Disco embrague metal desde 20.000 ptas.
Pastillas FERODO desde 5.600 a 7.710.
Desconector batería desde 4.400 ptas.
Lámparas H4 80/100 desde 1.100 ptas.
Lámparas H4 90/130 desde 1.400 ptas.

Y próximamente:
Kit suspensión, Turismo 4 x 4, competición.
Medidores aceite. Manómetros. Cinta americana.

AMR IBERICA Sociedad Anónima

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



devil

AMR IBERICA Sociedad Anónima

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

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

CLASS SPORT AUTO

Muntaner, 83. 08011 Barcelona. Tel. (93) 253 25 53.

- LLANTAS
- SPOILERS
- REJILLAS, FAROS
- AERODINAMICA
- ASIENTOS
- VOLANTES RACING
- LIBROS Y VIDEOS
- COMPLEMENTOS
- ARCOS SEGURIDAD
- SUSPENSIONES
- 4x4 ACCESORIOS
- ACCESORIOS COMPETICION

Envíos a toda España contra reembolso.

BX 16 TRS, duerme en garaje. 850.000 ptas. Tel.: 465 21 36.
BMW 3.0 CSI, tres puertas, recién pasada revisión, aire acondicionado, elevelunas eléctrico, asientos cuero, dirección asistida, inyección, año 1974, matrícula Madrid. 750.000 ptas. Tel.: (943) 29 03 47.
PARTICULAR vende Golf GTI B-GC, 70.000 km, perfecto, aire, faros. 1.100.000 ptas. Oficina. Tel.: (93) 205 00 03.
CITROËN BX 19 GTI, noviembre 86, 30.000 km, blanco, TE-X, 200 km/h, equipo de serie más computadoras y radio. 1.200.000 ptas. Tel.: (94) 464 97 94.
PORSCHE 911 Carrera Coupé, año 1985, un dueño, 60.000 km. Full equipo, aire, cuero, compact-disk, etc. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.

BBS

Llantas de aluminio Programa aerodinámico

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



IMPORTADOR PARA ESPAÑA **Tarisport** Barcelona

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL, AUDI VW, 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



RACC-DGT: LOS PUNTOS SOBRE LAS IES

NOS dirigimos a usted a propósito de la nota publicada en su revista del pasado 11 de julio, en la sección «En voz baja», relacionada con nuestro servicio de asistencia sanitaria aérea urgente. En ella se menciona una «descoordinación entre Tráfico y el Real Automóvil Club de Cataluña» para la utilización de nuestro helicóptero medicalizado en algunos accidentes en los que se tuvieron que lamentar dos fallecidos.

Permítame entrar en el detalle, para, así, intentar aclarar unas actuaciones que, de lo contrario, podrían parecer muy graves.

El primero se produjo en la autopista A-7, a unos dos kilómetros del Hospital General de Cataluña, precisamente donde tiene la base nuestro helicóptero. Fuimos alertados por las sirenas de las ambulancias que se dirigían al lugar del accidente, suponemos que llamadas por los propios usuarios. Telefónicamente nos pusimos en contacto con el Subsector de Tráfico de la

Guardia Civil, que había sido avisada poco antes, confirmándonos la gravedad del mismo. En tres minutos, el helicóptero UCI del RACC se encontraba sobre el accidente. Los agentes de la PGC nos indicaron desde tierra que los heridos ya habían sido evacuados. En el Hospital General de Cataluña, nada pudieron hacer por recuperar a uno de los lesionados ante la gravedad de sus heridas. Cierto es que, en este accidente, la intervención del médico, que siempre se desplaza en el helicóptero con el equipo necesario, hubiera podido mantener las constantes del herido mediante la entubación hasta el hospital.

En el segundo accidente, ocurrido en la carretera de Granollers a Cardedeu, fuimos avisados por la PGC. Desde la llamada hasta la intervención del médico, 10 minutos exactos. El cuadro que presentaba el accidentado era ya terminal, aunque mediante entubación se le pudieron recuperar las constantes vitales. Después del traslado y de casi dos horas de intervención quirúrgica, el herido falleció a causa de gravísimas hemorragias.

Estos son los dos falleci-

dos a los cuales se refieren. Suponemos que estas líneas sirven para aclarar la actuación de todos.

Queremos también dejar constancia de que en ningún momento se han producido graves tensiones entre Tráfico y el Real Automóvil Club de Cataluña, tal como se refleja en la nota, y que ni tan sólo han existido conversaciones entre las autoridades de la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona y directivos de RACC, sobre estos dos casos.

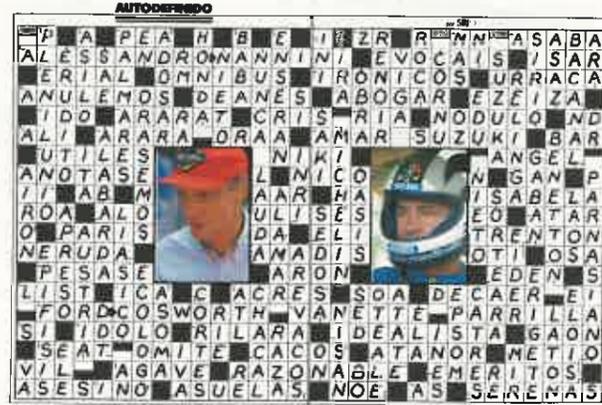
Sí queremos hacerles sa-

ber que nuestro helicóptero ha sido puesto a disposición de todos los organismos que tienen que ver en la actuación sobre el tráfico y los accidentes (la efectividad del servicio queda demostrada en el segundo de los casos mencionados en que la víctima tuvo la oportunidad de llegar hasta una mesa de operaciones).

Para nuestros casi 180.000 asociados la ventaja de este servicio es la gratitud y la preferencia.

Manuel Arroyo
Jefe Prensa RACC

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



CRITICA DE TIENDAS

ROLEN-CANTO PROFESIONALES CON NIVEL

Atender al cliente, demostrar preocupación por sus problemas y procurar mantener un servicio de pos-venta rápido y eficaz son las principales normas que sigue Rolen-Canto. Este servicio oficial de BMW y Yamaha lleva ligado al mundo de las dos ruedas desde hace años y en este intervalo de tiempo se ha hecho un nombre propio. Las actuales instalaciones de Rolen-Canto, se encuentran situadas en la madrileña calle de Jorge Juan 141. Unas instalaciones que se caracterizan por la perfecta distribución de todas sus secciones.

La exposición cuenta con cien metros cuadrados y en

ellos se muestran al público las principales novedades de las dos marcas que comercializan. La entrega de cualquiera de los modelos se realiza de manera inmediata si la moto se encuentra en el stock.

Rolen-Canto presta una atención especial al servicio posventa, y para agilizar las reparaciones y revisiones tiene un servicio de citas concertadas. Mediante este sistema se ha conseguido agilizar este trámite y en la

actualidad la moto no tarda más de dos días en entregarse, después de ser reparada.

En este servicio admiten la moto usada a cambio de una nueva. Estas máquinas se comercializan directamente y disponen de una garantía que cubre durante tres meses las averías que se produzcan. Además, y en el caso concreto de BMW, garantizan por un año las piezas cambiadas.

El servicio técnico es uno de los más completos de

Madrid, y en sus 300 metros cuadrados cuentan con todo tipo de maquinaria, tanto la normal como la exigida por los fabricantes, en este caso BMW y Yamaha.

En materia de financiaciones, las posibilidades son amplias, ya que trabajan con bancos como el Santander y el Central. Con las financieras trabajan menos, aunque si el cliente realiza la financiación a través de una de estas entidades se acepta sin problemas. Como también se aceptan las pólizas de seguros que aporten los clientes. El teléfono de Rolen-Canto es el (91) 409 19 13.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 8; vendedores, 8,5; servicio técnico, 8; entregas, 7,5.



PEUGEOT 205

Tú eliges.



Con el Peugeot 205 tú eliges. Porque tienes la gama más completa de posibilidades para llegar al fin del mundo.

Todo el poder y la fuerza del Peugeot 205 GTI. El espíritu deportivo del 205 Rallye. El nuevo aire del Peugeot 205 Cabriolet...

Fijate, puedes elegir entre 17 modelos: gasolina o diesel, tres

o cinco puertas, cambio manual o automático.

Y además, un equipo con todo lo que te gusta. Elevalunas eléctrica, cierre centralizado de puertas y hasta aire acondicionado.

En la gama Peugeot 205 hay un modelo a tu medida.

¡Tú eliges!



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

CATALOGO

Motor 16

AUTO TEST '89

Todas las pruebas, realizadas a fondo por Motor 16, de los coches del año. Comparación de modelos y marcas. Test a los 15.000 kilómetros para comprobar su resistencia y fiabilidad. Con precios, una completa ficha técnica y la más exhaustiva guía de compra.



DOS PHILIPS DE ALTO NIVEL

EN el pasado Salón del Automóvil, Philips presentaba una nueva gama de modelos entre los que destacaban dos, el DC 794 y el DC 699. El primero cuenta con un sintonizador digital PLL. Cassette estéreo con autorreverse. Amplificador estéreo de alta potencia, control remoto, código de seguridad, extraíble y decodificador de tráfico. Su po-

tencia es de 50 W. El sintonizador va provisto de Antena Diversity, que sintoniza automáticamente las ocho emisoras más potentes y también memoriza hasta 32 frecuencias distintas.

El 794 cuenta con la Antena Diversity. Las condiciones ambientales o de situación dificultan muchas veces la recepción de las emisoras en frecuencia modulada. La señal se debilita y desaparece por momentos. Lo más práctico sería utilizar varias antenas y seleccionar continuamente la señal con más fuerza. El sistema Antena Diversity rinde como cuatro antenas, pero

sólo utiliza dos, la del coche exterior y otra interior que se proporciona con el aparato. Un microprocesador comprueba en milésimas de segundos las señales recibidas por ambas antenas, dando como resultado una recepción casi perfecta.

El cassette es autorreverse y está controlado por microprocesadores con avance y retroceso rápidos. El Dolby, el Autoplay, el Autostop o la selección automática para cintas tipo normal, cromo o metal son algunas de las prestaciones que ofrece este aparato.

¿Qué es un decodificador de tráfico? El 794 va provis-

to de una prestación interesante, el decodificador de tráfico, que identifica las emisoras en la banda FM con una frecuencia piloto y los mensajes de tráfico presentados por estas emisoras.

Los mensajes interrumpen la reproducción del cassette y las emisoras que informan del tráfico son memorizadas para poder recurrir a ellas en todo momento.

El precio de este autorradio ronda las 95.000 pesetas. El 699 tiene sintonizador digital, 20 presintonías, cassette autorreverse con Dolby, amplificador de alta potencia, entrada de Com-



Cuando el coche sale fuera del alcance de la estación de tráfico, el sistema busca otra que también informe.

compact Disc y ecualizador gráfico de cinco bandas. También cuenta con muchas prestaciones del 794, como MSS, Autoplay, Autostop, etcétera. Su precio ronda las 56.000 pesetas.

El eslabón final

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

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

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



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



COPA AMERICA ESPAÑA YA EN LA ELITE



POR primera vez España ha presentado un desafío a la Copa América, el más antiguo y más prestigioso trofeo deportivo que se disputa desde hace ciento cincuenta años. Pero la Copa América es mucho más que la tensa y emocionante regata entre dos barcos, uno defiende el trofeo y el otro pugna por arrebatarlo, es el escaparate donde se muestran los principales avances tecnológicos.

Aunque es un evento bastante desconocido en España, produce tal interés en los principales países del mun-

do como para que más de 2.500 periodistas cubrieran la edición del 85, que por primera vez en la historia se disputó fuera de Estados Unidos, concretamente en Perth, Australia. Fue necesario que pasaran casi 140 años para que el trofeo, que a mediados del pasado siglo arrebatara la goleta América a los mejores yates ingleses, saliera de las vitrinas del Club de Yates de Nueva York.

La competición, ya desde el principio, hizo que los barcos participantes se afinaran al máximo, y la lucha

por la tecnología y el diseño siempre ha sido casi tan importante como las propias regatas. De esta manera los veleros se hicieron cada vez más grandes, ligeros y difíciles de navegar. Auténticas catedrales, con mástiles de hasta cien metros de alto y cerca de mil metros cuadrados de vela.

Poco a poco, la cordura se fue imponiendo, además de lo enorme de los barcos, ya nadie podía encarar los gastos necesarios. Así se llegó a los 12 m de Fórmula Internacional, que han sido utilizados desde finales de la



En los ciento cincuenta años de historia de la Copa América, los yates americanos han sido los que en más ocasiones han defendido el trofeo frente a ingleses, canadienses y australianos.

pasada Guerra Mundial hasta el año 85. Estos barcos con los más sofisticados aparejos, quillas diseñadas con técnicas aeronáuticas y dotados de toda la electrónica del mundo, también se han quedado anticuados.

A partir de la próxima edición, en el año 91 ó 92, se utilizarán barcos mayores, aunque más ligeros. Esta circunstancia es la que ha decidido al campeón español Pedro Campos y a un grupo de importantes personalidades, unidas todas ellas por la afición a la vela y las regatas, a encarar el reto de

llevar a España al reducido club de los países capacitados para hacer frente al desafío.

España dispone de un muy buen nivel en vela y de gran parte de la tecnología base para desarrollar el proyecto, por delante quedan muchos esfuerzos e investigaciones que realizar. Se trata de estar presentes en la eliminatoria de la próxima edición, para ello será necesario trabajar de firme y reunir más de tres mil millones de pesetas (un presupuesto modesto).

José Luis de la Viña

McLAREN-FERRARI

UNA CARRERA SIN FIN

AUNQUE la rivalidad en la Fórmula 1 ha llegado a límites casi insostenibles, entre Ferrari y McLaren se ha planteado una lucha sin cuartel. Por una parte, la escudería inglesa defiende su liderazgo de forma casi inalcanzable, mientras que en Ferrari no se miran gastos ni esfuerzos con la esperanza de convertir el Cavallino en la máxima expresión de la tecnología italiana. Básicamente parece que la gran diferencia entre los dos equipos estriba en el motor. El RA 109 E de Honda es el más potente y polifacético; sin embargo, el propulsor Ferrari carece de potencia a bajo régimen, y a pesar de la cura de adelgazamiento a la que se ha sometido no logra igualar a su rival japonés. Mientras en el departamento de motores de Maranello no se para de in-

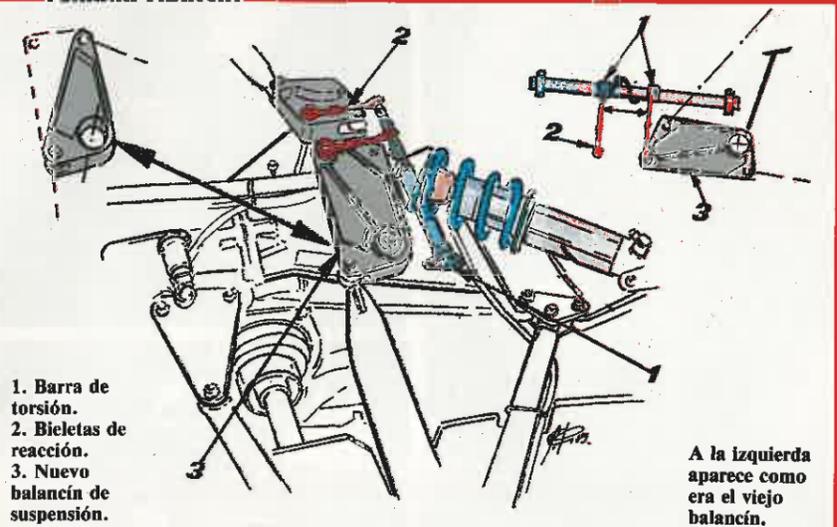


La inventiva de John Barnard no para.

vestigiar, John Barnard sigue evolucionando el 640. Desde el Gran Premio de Francia, en la parte delantera del 640 se han suprimido las dobles barras estabilizadoras por un sistema que une los dos tirantes de reacción en un solo punto sobre la barra de torsión de rigidez variable. Según Barnard, esta solución mejora la estabilidad del tren delantero en las curvas rápidas, además de aligerar y simplificar la suspensión. Otra novedad es un sistema de barras estabilizadoras en la parte posterior que actúa por medio de un balancín anclado a la carcasa del cambio en un extremo y al otro están sujetas las dos bieletas que transmiten los impulsos a las barras estabilizadoras.

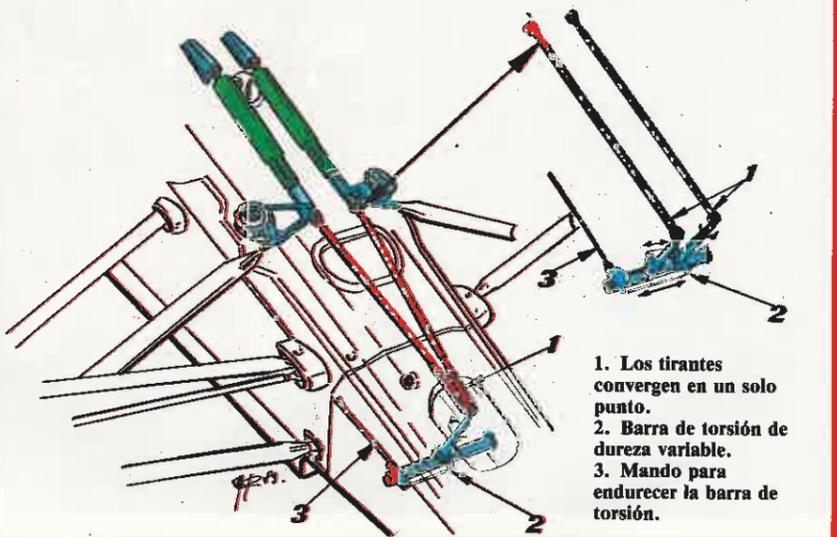
Lo ocurrido a Alain Prost en Canadá ha hecho reflexionar a McLaren, ya que nunca se había producido un desgarramiento del chasis en la zona de anclaje de las suspensiones. Por lo visto, ha sido suficiente fortalecer la zona con unos «parches» de fibra de carbono, sin tener que llegar a variar la geometría de los trapecios de suspensión.

FERRARI FRANCIA



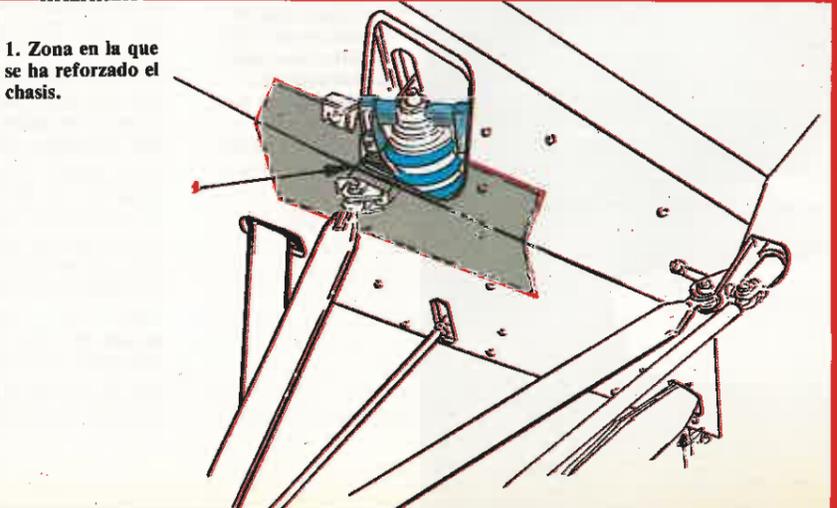
1. Barra de torsión.
2. Bieletas de reacción.
3. Nuevo balancín de suspensión.

A la izquierda aparece como era el viejo balancín.



1. Los tirantes convergen en un solo punto.
2. Barra de torsión de dureza variable.
3. Mando para endurecer la barra de torsión.

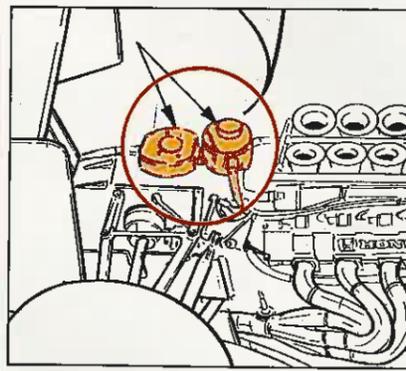
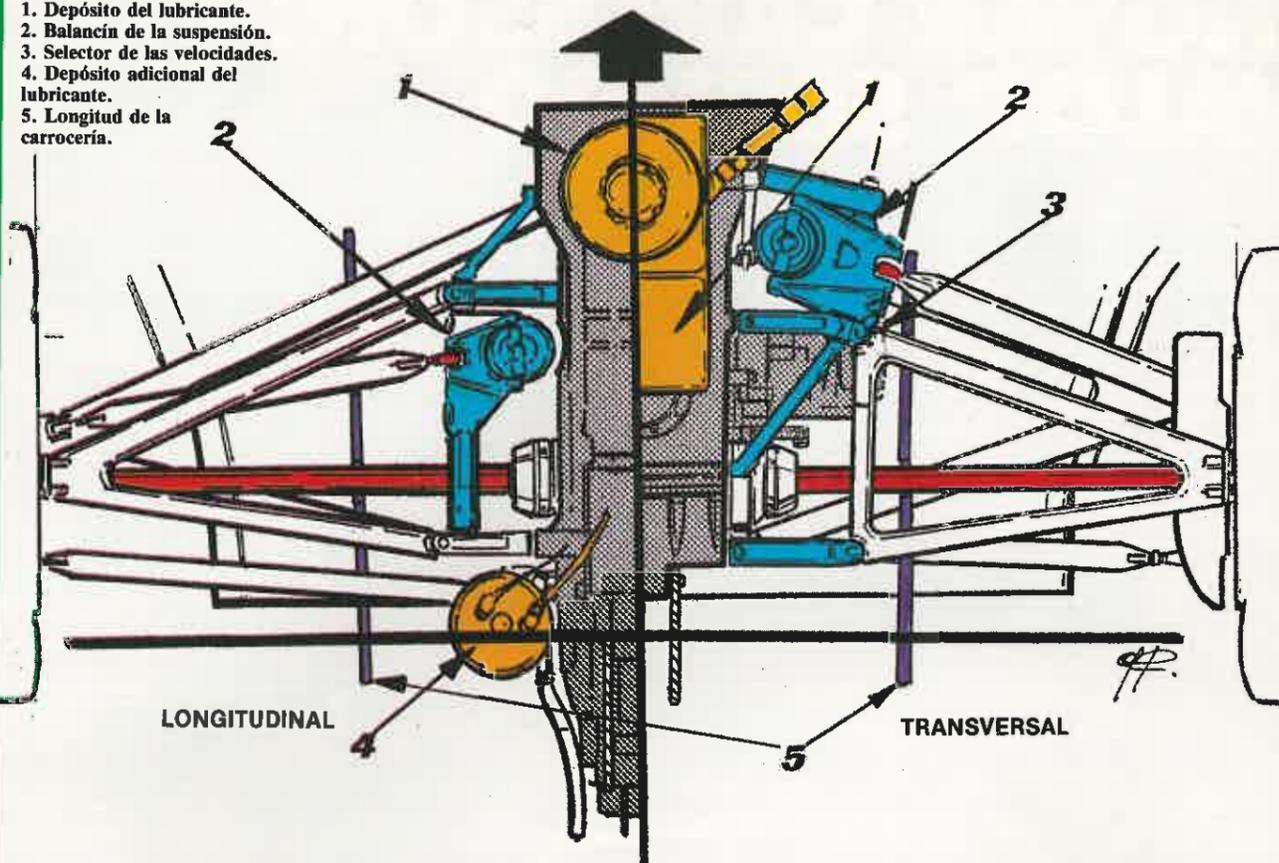
McLAREN



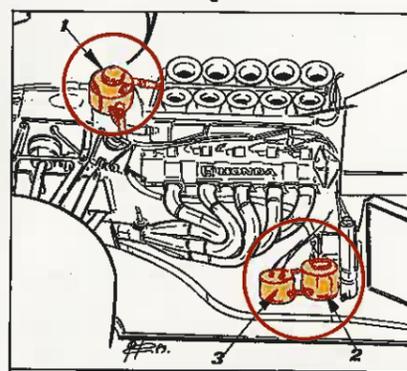
1. Zona en la que se ha reforzado el chasis.

McLAREN SILVERSTONE

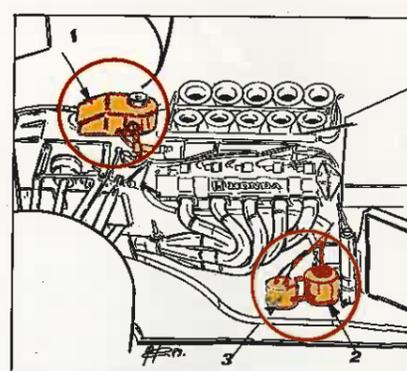
1. Depósito del lubricante.
2. Balancín de la suspensión.
3. Selector de las velocidades.
4. Depósito adicional del lubricante.
5. Longitud de la carrocería.



1. Depósitos del lubricante en la primera versión.



1. Depósito primitivo de aceite. 2. Depósito para el sobrante. 3. Depósito de reenvío.



1. Depósito principal. 2. Depósito de recuperación. 3. Depósito de reenvío.

tría de los trapecios de suspensión. Por fin, en Inglaterra, McLaren ha estrenado el cambio transversal encomendado al principio a los técnicos americanos Weisman y después a Dave North.

En su primera aparición este cambio causó serios problemas de lubricación al motor, ya que el depósito del lubricante está supeditado a la carcasa del cambio. El problema que se planteó fue la falta de lubricante en el propulsor después de rodar unos pocos minutos. En McLaren en un solo día ensayaron diferentes depósitos suplementarios eligiendo al final un segundo depósito del



Los McLaren volvieron a dominar. El cambio transversal fue un acierto.

lubricante en el cual se acumulaba el aceite sobrante del motor y por medio de una bomba, que el piloto accionaba se incrementaba la lubricación del propulsor.

Con la incorporación del cambio transversal, ha sido necesario variar totalmente la geometría de la suspensión; sin embargo, se ha descubierto que la anchura de la carrocería en la parte trasera —inexplicable hasta la fecha— tenía como fin el poder alojar el cambio transversal y la nueva disposición de la suspensión.

Giorgio Piola
Gigi Corbetta

RALLYE DE NUEVA ZELANDA

INGVAR CARLSSON, VALOR SEGURO



Con el Mazda, Ingvar Carlsson ha ganado los dos rallyes del Mundial de Pilotos.

VALEDERO únicamente para el Campeonato del Mundo de Rallyes para Pilotos, a pesar de contar con una excelente organización y de poseer alguno de los mejores tramos cronometrados del planeta según reconocen los propios pilotos, el Rallye de Nueva Zelanda se encuentra olvidado desde hace tiempo por la FISA y por las marcas oficiales implicadas en el campeonato.

Esto ha favorecido la presencia de equipos privados de primera línea, a la búsqueda de la prioridad A o de aumentar la cuenta en su casillero del Mundial de Pilotos. Tal ha sido en esta ocasión el caso del sueco Ingvar Carlsson que, inscrito de modo privado, al volante de un Mazda 323 4WD prácticamente oficial, no ha tenido problemas para alzarse con la victoria. Manteniendo como es su costumbre un ritmo no excesivamente rápido, este sueco de cuarenta y dos años se benefició de los problemas sufridos por sus principales rivales en las primeras etapas para lograr una ventaja suficiente que administrar hasta el final. Únicamente durante la cuarta y última etapa el hombre de Mazda sufrió problemas de diferencial en su vehículo, que le costaron poco más de un minuto. Este triunfo se suma al logrado por Carlsson en enero en el Rallye de Suecia, valdadero igualmente sólo para el mundial de Pilotos, lo que le alza hasta la tercera posición en el campeonato.

La segunda plaza correspondió al neozelandés Rod Millen, residente en Estados Unidos, donde lidera con su Mazda 323 4WD el actual campeonato SCCA. Con

este doblete de la marca japonesa, el Mazda 323 4WD ha demostrado una vez más ser un excelente vehículo para un privado, tanto en especificaciones de grupo A como de grupo N, a pesar de los resultados logrados por el equipo oficial de Achim Warmbold.

La segunda plaza lograda por Rod Millen estuvo amenazada hasta el último momento por la lucha sostenida entre el Vauxhall Astra GTE 16V del británico Malcolm Wilson y el Opel Kadett GSI 16V del sueco Mats Jonsson, máquinas idénticas pero de distinta nominación por razones comerciales. Retrasado inicialmente por la rotura del escape, Jonsson no lograba reducir diferencias, por lo que la lucha fraticida era detenida a cinco tramos del final por el director del equipo GM Eurosport en favor del primero, no pudiendo recitar el triunfo conseguido el año pasado por el austriaco Sepp Haider.

El entusiasmo del mecenas local Gary Smith permitió ver por primera vez a Jimmy McRae competir con su hijo Colin en igualdad de condiciones al volante de sendos Ford Sierra Cosworth del grupo A. Sin embargo, McRae padre sufrió durante la primera etapa un espectacular accidente al salirse de la carretera a más de doscientos kilómetros por hora. En cuanto a Colin, después de pinchar dos veces ocupaba al final la quinta posición. Entre los abandonos cabe mencionar el del kiwi «Possum» Bourne, con problemas eléctricos en el Subaru RX Turbo, después del cuarto tramo.

Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

CLASIFICACION FINAL: 1.º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD), 6 horas, 59 minutos, 55 segundos; 2.º Millen-Sircombe (Mazda 323 4WD), a 2'42"; 3.º Wilson-Grindrod (Vauxhall Astra GTE 16V), a 3'29"; 4.º Jonsson-Backman (Opel Kadett GSI 16V), a 4'11"; 5.º C. McRae-Ringer (Ford Sierra Cosworth), a 11'40"; 6.º Shinozuka-Gocentas (Mitsubishi Galant VR 4), a 22'21"; 7.º Wilson-Lewis (Mazda 323 4WD), a 23'18"; 8.º Al Hajri-Bond (Ford Sierra Cosworth), a 28'14"; 9.º Dunkerton-McKinmie (Mitsubishi Galant VR4), a 30'13"; 10.º Adamson-Adamson (Mazda 323 4WD), a 33'08"; 1.º de grupo N.

MUNDIAL DE PILOTOS: 1.º Massimo Biasion, 80; 2.º Didier Auriol, 50; 3.º Ingvar Carlsson, 40; 4.º Alex Fiorio, 25; 5.º Stig Blomqvist y Juha Kankkunen, 20.



Millen fue segundo y completó el doblete de Mazda.



Wilson se impuso a su compañero Jonsson.



Bourne no acabó. Hajri-Bond terminaron octavos.



Cuando la semana acaba, *La radio continúa.* Continúa diciéndote **“A VIVIR QUE SON DOS DÍAS:”** CON Concha García

Campoy, el periodismo de hoy. Por la tarde, al  **“LO QUE YO TE DIGA.”**

Y al baloncesto  con **“CARRUSEL.”** El domingo,  *más.* Segundo día de

“A VIVIR QUE SON DOS.” A la tarde, el auténtico **“CARRUSEL;”**  *marca de la*

casa. Con Antonio Martín Valbuena y José Domingo Castaño. A las diez, NOCHE DE AUTOS CON **“EL ARRANQUE.”**  *conduce Ignacio Lewin. A las doce, Jorge Valdano sienta* **“CÁTEDRA.”** Y TOROS A UNA *Con Molés. Y olés.*

SER FIN DE SEMANA. Esa radio que no se oye todos los días.



LA RADIO PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

BAJA ARAGON 89

COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS

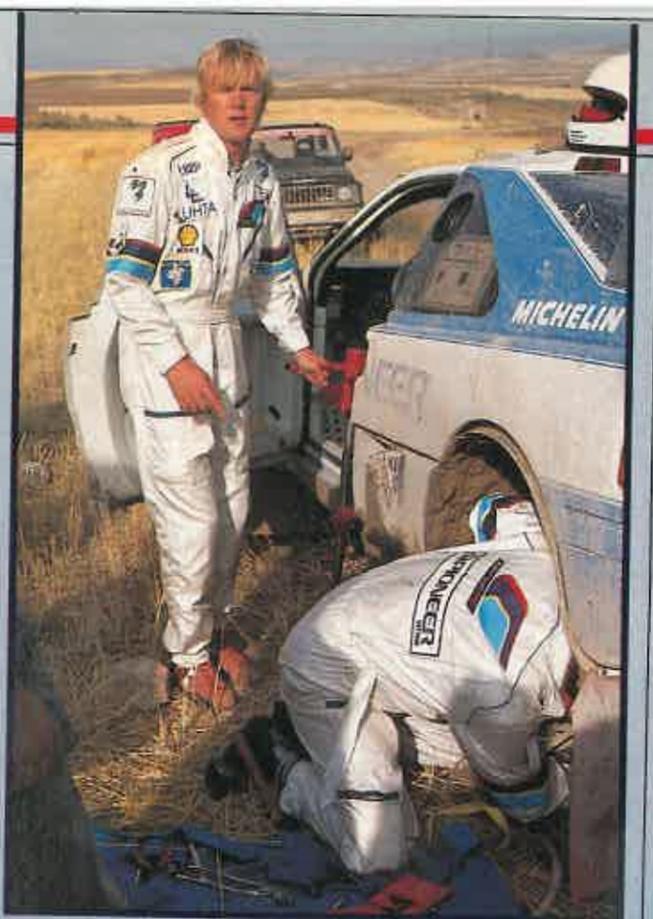
Enviados especiales

Victor Piccione y José A. Díaz

SIN duda alguna, los hombres del equipo Peugeot no olvidarán fácilmente esta edición de la Baja Aragón. Después de su arrollador debut el año pasado, donde ocuparon las tres primeras posiciones, en esta ocasión han tenido que luchar contra sus adversarios y los inconve-



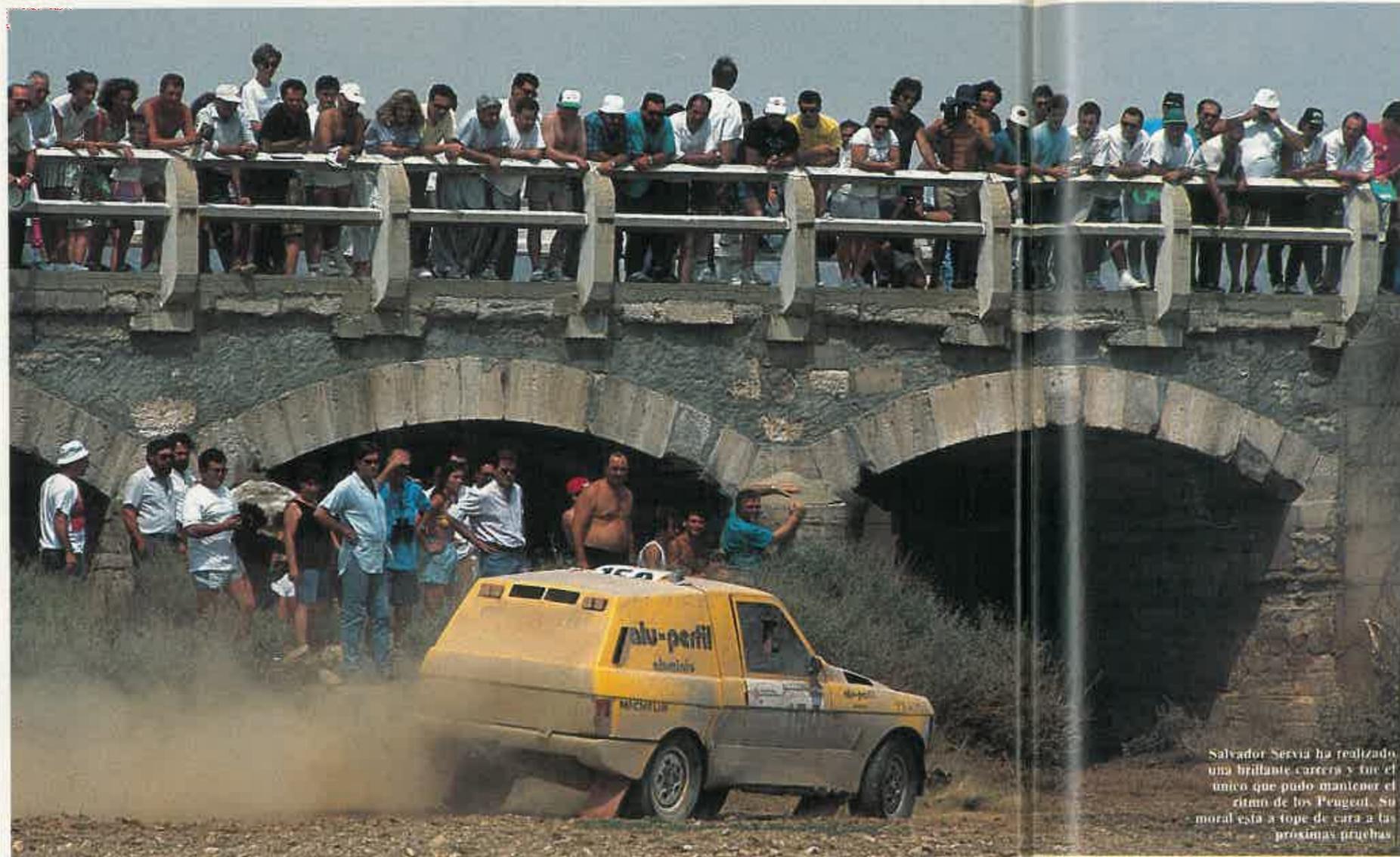
Cuando apenas se llevaban doscientos kilómetros, Vatanen rompió espectacularmente la transmisión, dejando el camino libre a su compañero de equipo.



Miguel Prieto, salió a por todas, lástima que pequeños problemas de diversa índole le retrasaron hasta el octavo puesto.

La pareja Arcarons-Yall no pudieron con los regulares Lopes/Lopes, que dieron la campanada en esta Baja.





Salvador Serviá ha realizado una brillante carrera y fue el único que pudo mantener el ritmo de los Peugeot. Su moral está a tope de cara a las próximas pruebas.

nientes mecánicos. Finalmente, un magistral Jacky Ickx se ha adjudicado la prueba con todo merecimiento.

A priori, el potentísimo equipo Peugeot partía como favorito. Además, la incorporación de Andrea Zanussi a la escuadra francesa aumentaba el potencial de la misma, puesto que su misión no era la de dar asistencia a Ickx y Vatanen, sino luchar por la victoria.

Ya en la etapa prólogo se vio claro que Vatanen había venido a imponerse con autoridad y no dio opción, puesto que su compañero de equipo, Andrea Zanussi, que realizó el segundo mejor tiempo, perdió cinco segundos. La sorpresa la dio Salvador Serviá, que, con el Range Rover que había conducido Pescarolo en el último París-Dakar conseguía el tercer mejor tiempo realizando una prólogo impresionante. Según confesaba, decidió arriesgar un poco en estos seis kilómetros, para poder salir adelante. También su hermano, José María, realizó un excelente



Fontenay acabó en cuarta posición, tras realizar una carrera en la cual se dedicó a probar nuevas soluciones para el París-Dakar.

LA BAJA EN BREVE

- Jacky Ickx, con la modestia que le caracteriza, dijo que no esperaba ganar en esta prueba, puesto que es la que menos se adapta a sus condiciones. En estas condiciones Vatanen o Zanussi deberían ser más rápidos.
- Sin duda alguna, el tema de conversación más frecuente ha sido la prórroga de la reglamentación técnica de raids por parte de la FISA. Aunque Jean Todt no ha anunciado la participación de Peugeot en el próximo París-Dakar, todo indica que el próximo día 25 de diciembre sus coches estarán en la salida. Por de pronto, Ari Vatanen, al retirarse de la carrera, nos comentó que sí que va a participar. Por otra parte, Georges Groine, el almirante de la flota de camiones Mercedes que da asistencia a Peugeot, ha tenido que alterar algunos compromisos con otros equipos, como el español Nissan, al que no obstante prestará sus servicios.
- Esta caprichosa maniobra de Balestre ha caído como una bomba entre todos los habituales, puesto que a estas alturas la capacidad de reacción de los equipos y marcas se pone a prueba.
- Mitsubishi está preparando una superescuadra para dicha prueba. Ocho coches, con Pierre Lartigue a la cabeza, plantarán cara a Peugeot, si es que ésta hace acto de presencia.
- Jean Boillot, presidente de Peugeot, se dejó caer por Zaragoza, para aguantar el tórrido calor y el polvo de los Monegros como un aficionado más y de paso ver vencer a sus muchachos.
- Hansi Babler volvía a los mandos del fiel Nissan Patrol Turbodiesel,



El presidente de Peugeot, Jean Boillot, disfrutó viendo correr a su equipo.

que de nuevo ha vuelto a dar a la marca la victoria en esta categoría. Su carrera ha sido regular y se ha visto compensada con un décimo puesto en la clasificación general.

● Jackie Stewart, Campeón del Mundo de Fórmula 1, había aceptado la invitación de Jean Todt para probar el Peugeot 405 de raids tras la prueba. El caso es que el escocés se animó y acabó volcando aparatosamente, aunque sin consecuencias.

● A última hora, una lesión de Zurito alteró los planes del equipo Rocersa y Arcarons y Vall hicieron equipo. Lástima que unos problemas de frenos y alimentación les retrasasen en la primera mitad de carrera.

● Discreta actuación del equipo Suzuki-Santana, que alineaba tres coches, con Babler, Solé y Ginés. Al margen de algunos problemas previos a la salida, lo cierto es que los coches no estuvieron a la altura que se esperaba, y particulares como Quiles o Bardolet rodaron más rápido en los primeros compases de la carrera.



Klaus Seppi luchó con Prieto durante la segunda mitad de carrera.

prólogo con el Volkswagen Golf de dos ruedas motrices. Su compañero Antonio Rius quedó justo detrás. Lo cierto es que este prólogo resultó muy disputado, puesto que entre los quince primeros coches la igualdad fue notable. En la prueba en sí, puesto que el pró-



Patxi Arbelaz fue remontando hasta acabar sexto en la general.

logo sólo sirve para establecer el orden de salida, se desataron las hostilidades desde el principio. La primera parte del bucle era bastante rápida, con unas pistas en buen estado, pero la tormenta que había caído la tarde anterior había hecho que en algunos puntos el piso

fuese muy deslizante. En los primeros kilómetros, Vatanen adoptó una táctica conservadora, consciente de que tenía mucho recorrido por delante. En cambio, Ickx recibía directamente el acoso de Lartigue y Prieto a sus espaldas, por lo que tuvo que correr de lo

lindo, colocándose como primer líder de la prueba. Entre los demás pilotos notorios comenzaban los primeros problemas. Rius se perdió y se retrasó algunos minutos. Juan Porcar, con el segundo Nissan oficial, perdió casi media hora, al aflojarse un cable eléctrico y dejar sin alimentación el motor de su Patrol. Así pues, se llegó a la primera asistencia casi en pelotón, con diferencias mínimas. La voz cantante la llevaban Ickx, Lartigue y Prieto, mientras Vatanen y Serviá se mantenían a la expectativa, pero sin dejar que las diferencias aumentasen. A poco menos de treinta kilómetros de la segunda asistencia se produjo el primer golpe de efecto. Vatanen rompió un semieje posterior, y aunque intentó repararlo, en una carrera como la Baja, esta pérdida de tiempo le dejaba apeado de la victoria. Finalmente optaba por retirarse. Esto era un duro golpe para Peu-



Peugeot realizó dos repostajes a lo F-1 ya que salieron con doscientos litros en el depósito.

ha podido acusar a Lartigue de maltratar la mecánica con una conducción excesivamente fogosa, en esta Baja no ha sido el caso, puesto que, según nos comentaba, los reglajes del motor adoptados en esta prueba eran semejantes a los del París-Dakar, para asegurar la fiabilidad.

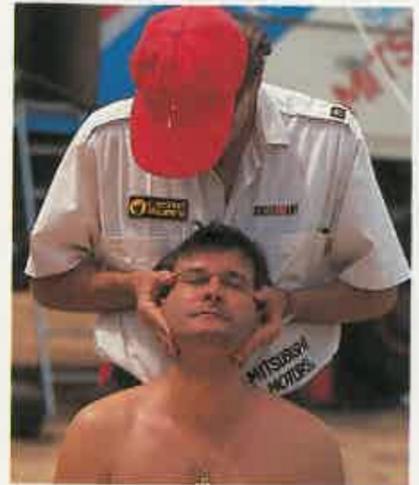
Tras el abandono del Mitsubishi, y con Salvador Serviá a casi 20 minutos, en el equipo Peugeot se empezaba a respirar más pausadamente. En el segundo repostaje a lo Fórmula Uno, Ickx se permitió el lujo de perder casi siete minutos para someter al 405 a una revisión. Serviá, por su parte, se encontró situado en segunda posición con el coche en perfecto estado, puesto que los temidos problemas de temperatura no se presentaron. El único inconveniente vino por parte del consumo de gasolina, —en torno a los 55 litros cada cien kilómetros—, lo que le obligó a repostar a mitad de carrera.

No obstante, Salvador era consciente de que intentar dar alcance al belga era casi imposible, por lo que se mantuvo controlando la carrera para asegurar el excelente segundo puesto. En estos momentos, la atención se centraba en la lucha por el tercer puesto entre los Mitsubishi de Fontenay y Masuoka y los Range Rover de Salvans y Arbelaz. Detrás de ellos Prieto, Porcar y Seppi estaban realizando una bue-

na remontada. Porcar, con problemas de frenos, tenía que hacer juegos malabares continuamente.

Hubert Auriol, que en la primera mitad de la prueba había rodado muy rápido, tuvo que abandonar, mientras que los Golf de José María Serviá y Antonio Rius estaban algo retrasados debido a algunos problemas. Por una parte, Serviá tenía problemas de encendido que le hicieron perder casi media hora. Rius, sufriendo mucho debido a una dolencia en el ojo rompió una suspensión en un despiste. No obstante, pudo continuar. Ambos consiguieron acabar, aunque la victoria en dos ruedas motrices se la arrebató el francés Briavoine con un buggy.

Los últimos doscientos kilómetros de carrera, con Ickx y Serviá cómodamente asentados en la primera y segunda posición, estuvieron animados por la dura lucha entre Klaus Seppi y Miguel



Lartigue, tras retirarse, recibió un masaje.

Prieto. Miguel consiguió alcanzar y adelantar al Mercedes del italiano, pero a poco más de tres kilómetros de la meta se quedó sin gasolina, perdiendo 20 preciosos minutos, que le relegaron del quinto al octavo puesto. Por su parte, Porcar seguía remontando y acabó justo delante de su compañero.

Otra grata sorpresa la dio Patxi Arbelaz, que ha realizado una sensacional carrera. Aunque en la primera mitad de la prueba se mantuvo un poco a la expectativa, en los últimos cuatrocientos kilómetros supo dosificar convenientemente la mecánica, para alcanzar un excelente sexto puesto y segundo entre los españoles.

Solé salvó el honor de los Suzuki oficiales llegando en decimoquinta posición, tras una carrera accidentada. Royo fue el primero entre los Nissan del Campeonato, mientras que Selga realizó una fenomenal carrera y fue el primero de los Suzuki.

En las motos, la sorpresa se produjo con la brillante actuación de los portugueses Lopes y Lopes, que realizaron



Juan Porcar pasa por delante de Zanini en el momento en que éste se retiraba.



El bilbaíno Royo ha sido nuevamente el animador del campeonato Nissan.



Solé salvó el honor del equipo Suzuki Santana terminando decimoquinto en la general.

geot, puesto que Zanussi se encontraba en esos momentos bastante retrasado debido a un pinchazo, e Ickx estaba duramente acosado por Lartigue y Prieto.

Poco más tarde se produjo la segunda baja para Peugeot; Zanussi se vio obligado a abandonar por una avería semejante a la de Vatanen. Jean Todt, el director del equipo Peugeot, pasó por uno de los peores momentos de sus tres temporadas en los raids, pues es consciente que estas averías, que no se producen normalmente, pueden ser debidas a un defecto de fabricación, y si ya se han roto dos coches, también puede suceder en el tercero.

En esos momentos, cuando se llevaban unos trescientos kilómetros de carrera, Lartigue, pletórico de moral se colocaba en cabeza al pinchar Ickx. En la tercera asistencia, Lartigue se detuvo unos segundos, los suficientes para que el belga le adelantara, aunque el piloto del Mitsubishi salió inmediatamente detrás. Desafortunadamente para Miguel Prieto, una serie de pinchazos

le obligaron a retrasarse mucho, por lo que Serviá y Seppi le adelantaban. Masuoka y Fontenay, con sus Mitsubishi, se mantenían en la sombra, pero sin perder la estela del grupo de cabeza, conscientes de que este alocado ritmo no se podía mantener durante los ochocientos kilómetros. El duelo entre Ickx y Lartigue concluyó cuando se alcanzaron los cuatrocientos kilómetros de carrera, y el turbo del Mitsubishi explotó aparatosamente, dejando al francés en tierra. Si bien en otras ocasiones se



El numerosísimo público que siguió la prueba disfrutó de lo lindo con la espectacularidad de las asistencias.

CLASIFICACION FINAL

COCHES: 1.º Ickx-Tarin (Peugeot 405 T16), 10 h 33'32". 2.º Serviá-Pulg (Range Rover), a 23'38". 3.º Masuoka-Magne (Mitsubishi Pajero), a 36'29". 4.º Fontenay-Oligo (Mitsubishi Pajero), a 38'01". 5.º Seppi-Pelacconi (Mercedes), a 39'21". 6.º Arbelaz-Juvanteny (Range Rover), a 49'56". 7.º Porcar-Touridián (Nissan Patrol), a 56'19". 8.º Prieto-Junco (Nissan Patrol), a 1 h 04'12". 9.º Briavoine-Past (Buggy), a 1 h 09'33". 1.º dos ruedas motrices. 10.º Babler-Ortiz (Nissan Patrol), a 1 h 10'05". 1.º en categoría diesel. 28.º Selga-Torra (Suzuki Samurai), a 1 h 37'59". 1.º Trofeo Suzuki. 32.º Royo-Gayoso (Nissan Patrol), a 1 h 42'24". 1.º Copa Nissan 4 x 4.

MOTOS: 1.º Lopes-Lopes (Honda CR 500), 9 h 54'03". 2.º Arcarons-Vall (KTM 600 GS), a 1'50". 3.º Mas-Pons (Yamaha YZE), a 1'58". 4.º Colón-Alborghetti (KTM 390 GS), a 13'24". 5.º Moreno-Hunacutt (Kawasaki KX 500), a 17'34".



BRANDS HATCH: SPORT PROTOTIPOS

MERCEDES, SIEMPRE MERCEDES

Enviado especial

Manuel Doménech

MERCEDES ha vuelto a ganar, lo cual no supone ya una sorpresa en el actual Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. De cuatro pruebas ha vencido en tres, y en Dijon, la única que se le escapó, la consiguió el Porsche Joest de Wollek, el mismo que en Brands Hatch arrebató la segunda posición al segundo Mercedes, evitando así que el equipo de Peter Sauber obtuviera un magnífico doblete en casa del «enemigo». Ese enemigo entre comillas no es otro que el equipo Jaguar, y decimos entre comillas porque en lo que va de año los Jaguar no han con-

seguido las victorias que le han hecho famoso en los últimos años. En Brands Hatch la actuación de los coches ingleses ha sido aún más decepcionante, por cuanto más de ciento veinte mil aficionados habían acudido al circuito para ver si los nuevos Jaguar con motor turbo podían, por fin, derrotar a los inaccesibles Mercedes.

Pero en la prueba británica no sólo se debe centrar la crónica únicamente en estos protagonistas, puesto que tanto Nissan como Toyota, rapidísimos pero poco fiables por uno u otro motivo, y los Spice y Aston Martin, cada vez más competitivos, han sido otros protagonistas destacados en una prueba en la que la participación era de nada menos que treinta y ocho coches,

trece de ellos C2, que presentaba todos los alicientes necesarios para ser un gran espectáculo.

En los entrenamientos, y ante la sorpresa y la felicidad de los aficionados, era el nuevo Jaguar, conducido por Lammers, el más rápido, por delante de los favoritos alemanes. Los tiempos se realizaban en la primera sesión oficial, celebrada en la mañana del sábado, dado que la segunda se celebraba en pleno mediodía, con más de treinta grados de temperatura en el circuito. En esa segunda sesión el más rápido era el Toyota de Dumfries, pero con un tiempo tres segundos mayor que el de Lammers. Mientras, el Nissan del desenfrenado Bailey, que ya había sido el más rápido en los entrenamientos libres



Esperanza al principio y decepción al final. Los Jaguar turbo no aguantaron la primera prueba.



del viernes, se imponía en el «warm-up», por delante de los Jaguar turbo y de los Mercedes, dando un serio aviso de sus posibilidades de cara a la prueba, como así sucedió más tarde. En esos entrenamientos quedó bien claro que los numerosos Porsche inscritos no están ya a la altura de las circunstancias, y tan sólo los del equipo Joest, los menos evolucionados aparentemente, son capaces de enfrentarse con garantía a los actuales grupo C.

A las dos de la tarde, bajo un tremendo bochorno de calor, se daba la

salida a la prueba mientras los espectadores se ponían de pie para ver a sus Jaguar ponerse en cabeza. Eso, sin embargo, no se producía, y los dos Mercedes se colocaban en las primeras posiciones, por delante de los dos Jaguar turbo, el Toyota, el Nissan y un pelotón muy cerrado formado por el Porsche de Bell, el Aston Martin, los Spice C1 y los Porsche Joest, que no hicieron una muy buena salida.

Las primeras diez vueltas de las ciento quince de que constaba la prueba se pueden resumir en la lucha a muerte de



Nissan casi da la sorpresa. Su inicio de carrera fue asombroso



El Cougar llegó en séptimo lugar. Pudo con muchos de los Porsche inscritos

un piloto, Julian Bailey, por conseguir ponerse en cabeza con su impresionante Nissan. Primero superó fácilmente al Toyota de Dumfries, luego cayeron los Jaguar de Lammers y Jones, y más tarde, ¡el Mercedes de Schlesser! Ya era segundo, pero, cuando tenía a Acheson en el punto de mira, se salía fuertemen-



Schlesser bajó mucho el ritmo. Tuvo que luchar con el Nissan y los Jaguar



Aston Martin salvó los colores. Logró una cuarta posición muy meritoria

te en Clearways y tenía que abandonar. Con este primer abandono importante se perdía buena parte de la emoción de la prueba. Los Mercedes, ya más relajados, seguían distanciándose de sus seguidores. En realidad, el Mercedes de Baldi y Acheson se imponía de principio a fin, con un solo intervalo de pér-



Wollek y Jelinski llevan su Porsche Joest perfectamente. Son los únicos capaces de luchar contra los Jaguar y los Mercedes

dida de la cabeza durante un repostaje.

El turno, tras el abandono del Nissan, de hostigar a los líderes correspondió al otro japonés, el Toyota del rapidísimo pero irregular Dumfries, que también desbancó a los Jaguar y al segundo Mercedes, que había bajado el ritmo ostensiblemente, para colocarse durante muchas vueltas en segundo lugar. Mientras tanto, y a un ritmo de 1'19" por vuelta, el Porsche Joest de

Wollek y Jelinski se iba acercando a la cabeza tras desembarazarse del pelotón del Aston Martin, los Spice (especialistas en trompos) y el Jaguar atmosférico, y así, a mitad de carrera ya se encontraba en tercera posición.

La segunda parte de la prueba era la más movida. Con la retirada del Jaguar de Dave Jones y Alain Ferté y de los Spice, los Porsche privados iban adelantando posiciones, y de esa manera el

VELEZ Y PAREJA, MUY BIEN

LOS dos pilotos asiduos al Campeonato de Sport Prototipos tuvieron en Brands Hatch una espléndida actuación. Fermín Vélez volvió a lograr la victoria en C2 (la cuarta en

cuatro carreras), mientras que Pareja, sin su compañero Larrauri y llevando al lado a su patrón —y no muy buen piloto— Walter Brun, consiguió una sexta posición que podría haber sido la cuarta con más suerte.

Fermín Vélez dominó la situación desde los entrenamientos, en los que marcó un tiempo que le situó por delante de muchos de los C1 presentes, y eso que no pudieron rodar mucho tiempo, pues en la primera sesión su compañero, Nick Adams, se dio un fuerte golpe que dejó en muy mal estado el Spice. En carrera, no tuvieron el menor problema, y se colocaron en cabeza desde la salida para ganar con comodidad. Al final su octavo puesto ha sido el mejor conseguido por un coche de la categoría pequeña en esta temporada.

Por su parte, Jesús Pareja contaba con el mismo chasis del Jarama, el número 150, del que dice que es el mejor Porsche que ha conducido nunca; sin embargo, la falta de neumáticos Yokohama de cualificación le retrasó mucho en la salida. Salir en el puesto veintitrés es un indudable hándicap para lograr una buena clasificación en la carrera. El nos decía que en carrera podría ser quinto si mantenía un ritmo de 1'20" por vuelta, lo que no nos creímos, al haber hecho en entrenamientos 1'19"703. Al final tuvo razón y el quinto puesto no lo alcanzó por miedo a quedarse sin gasolina. Y es que los Yokohama de carrera van mucho mejor que los de entrenamientos. Si además hubiera llevado a Larrauri en su coche podría haber sido incluso segundo y primer coche.

BRANDS HATCH EN BREVE

- Oscar Larrauri, el piloto más rápido y agresivo del Mundial en las dos últimas carreras, no estuvo en Inglaterra. El equipo Brun tiene un coche participando en el campeonato japonés y prefirió esa opción. También los Porsche Kremer faltaron a la cita. Ellos se fueron igualmente a Japón.
- Porsche tiene ya bastante claro lo que puede hacer en un futuro. Existen dos opciones, o hacer un motor de Fórmula 1 para venderlo a clientes, o decidirse por el Mundial de Sport Prototipos. En este último caso desarrollarían un coche y un motor nuevo para 1993. Mientras tanto, no se harán más 962, salvo en casos especiales; suponemos que si es el equipo Joest el que los pide.
- Los Spice oficiales de categoría C1 abandonarán el motor Cosworth la temporada que viene. En su lugar dispondrán de motores Lamborghini derivados de los de Fórmula 1. Esperan debutar con el nuevo propulsor a mediados de la temporada que viene.



- En Brands Hatch se vivió la carrera más calurosa de los últimos años. El sábado día 22 se alcanzó en Inglaterra la temperatura más elevada de los últimos trece años. Ello, sin embargo, no asustó a los aficionados, sino que les animó. Más de 120.000 espectadores llenaron las tribunas y

las pelouses del circuito, cuya hierba, siempre verde, aparecía cargada de tonos amarillos.

● Cada vez se nota más la presencia de la FISA como organizador del WSPC (Mundial de Sport Prototipos). La prensa tiene más facilidades, y hasta se reservan los hoteles que

ocuparán los equipos participantes.

● Por cierto, hablando de hoteles, ya está en servicio el hotel del circuito de Brands Hatch, realizado en tiempo récord y situado en la entrada principal del mismo. Además, muchas obras han reacondicionado el trazado y los servicios del circuito más bello de Europa.

● Buena muestra del interés creciente del campeonato es el hecho de que, cuando quedaban 25 vueltas para acabar la prueba, seis marcas se encontraban clasificadas entre los ocho primeros. Toyota y Nissan cada vez están más fuertes, y Aston Martin ha demostrado sus progresos. Mercedes, Jaguar y Porsche pronto tendrán quien les haga sombra.

● En la carrera de Brands Hatch hubo una interesante sorpresa para todos los espectadores. Las chicas de Hawaiian Tropic, asiduas de Le Mans, estuvieron en Inglaterra para «arropar» al coche que lleva sus colores, el Spice C1 de Ray Bellm y Eliseo Salazar. De todos modos, su apariencia era peor que la mostrada en las 24 horas francesas, quizás por el bikini que lucieron en esta ocasión.



Fermín Vélez volvió a ganar en el mundial. Mientras, Jesús Pareja lograba una meritoria sexta posición.



PARIS-DAKAR 89

video racing



TSO
Totally Serious Organisation

11^e
PIONEER
PARIS-DAKAR

la única cinta del DAKAR-89 en el mercado filmada por TSO

PARIS-DAKAR 3.995

- 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 89 4.950
- PORTUGAL-SAFARI 89 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

MOJUALLO General Ricardos, 53
 RAFAEL MASANARI S. Antonio Lopez, 117
 BARCELONA CASA ARMANGUE Rambla de Catalunya, 127
 PREMIER Avda. Pío XII, 2 Jumbo
 CIRCUITO DEL AUTOMOVIL Isaac Peral, 10
 TOLE-MOTO Carretera, 378

El Toyota pudo subir al podio, pero no se tuvo en cuenta su exceso de consumo, y acabó sin gasolina.



de Pareja, siempre entre la novena y la décima posición, se colocaba entre la séptima y la octava, mientras que Vélez colocaba su Spice C2 entre los diez primeros, a la espera de acontecimientos, que más tarde se producirían. El rendimiento del segundo Jaguar turbo iba bajando, con problemas de motor y de cambio, el segundo Mercedes también rodaba a menos ritmo que el Porsche de Wollek, que le adelantaba en el último tercio de la prueba, y en algunos coches, como el Toyota, el consumo se iba convirtiendo en un problema ciertamente grave tanto que, cuando tenía asegurada la cuarta posición se veía

detenido en el circuito sin gasolina. Una verdadera lástima para un coche bien conducido, que se lo había merecido con creces. La sorpresa más grata de la última parte de la carrera venía del lado del ruidoso Aston Martin, que a buen ritmo se había instalado cómodamente en cuarta posición tras el abandono del Toyota y el retraso del Jaguar de Lammers, que rodaba cada vez más despacio. También el Porsche de Wollek experimentaba problemas de consumo al imprimir tan fuerte ritmo para acercarse a la cabeza, y eso que tras el accidente del segundo coche del equipo sa-

JAGUAR: DESAFORTUNADO DEBUT

POR fin hizo su debut en Brands Hatch el esperado Jaguar XJR-11 con el motor turbo desarrollado a partir del motor del Metro 6R4 de rallyes. Este motor, de seis cilindros en V y 3,5 litros de cilindrada, demostró sus posibilidades en los entrenamientos, en los que logró la pole position con un tiempo «cañón» efectuado por el holandés Jan Lammers, que batió en toda regla a los Mercedes. Sin embargo, en carrera, los Jaguar de sonido indefinible —han perdido ese característico ruido agudo del doce cilindros atmosférico— no pudieron luchar en ningún



El Jaguar de Jones entró con fuego en boxes, era el abandono del nuevo motor V6 turbo.



momento por la victoria. Superados por los Mercedes en la salida, pronto se vieron sobrepasados por el Nissan, el Toyota y el mejor Porsche de Joest. Durante la segunda parte de la prueba los problemas del nuevo motor se hicieron cada vez más graves. El coche de Jones y Ferté entró en boxes con un conato de incendio que acabó siendo la causa del abandono. Por su parte, el coche número 1, de Lammers y Tambay, se arrastró a baja velocidad por la pista para lograr acabar en una poco esplendorosa quinta posición ante su público. Los problemas de su motor se vieron complicados con la pérdida de la quinta velocidad en su caja de cambios. La llegada de este nuevo coche no va a suponer gran cosa para Jaguar en esta temporada, aunque ha demostrado ser una buena base para la conquista del título en 1990.

lió el «pace car» para neutralizar la carrera durante seis vueltas, lo que siempre supone un respiro para el consumo y la posibilidad de poder imprimir un ritmo más fuerte al final de la prueba.

Las últimas vueltas sólo daban lugar a un cambio en las primeras posiciones. Desapareció el Spice de Bellm y Salazar, y así Pareja se colocaba en sexta posición y Fermín Vélez llevaba su pequeño Spice a la octava. Al final, la reacción del segundo Mercedes para conseguir el segundo puesto del Porsche Joest (al darse cuenta del bajo ritmo de éste) no pudo dar su fruto, y el esperado nuevo doblete de Mercedes tendrá que esperar a una nueva ocasión.

En la categoría C2, Fermín Vélez no sólo no tuvo enemigos, sino que su lucha se centró en sobrepasar a otros C1, entre los que destacó el Cougar Porsche de Fabre, que acabó justo por delante de él. En el Campeonato todo sigue igual, tanto el Mercedes como sus pilotos —con Schlessler a la cabeza— dominan un Mundial que, a buen seguro, y a falta de cuatro pruebas, va a ser suyo. La posible reacción del nuevo Jaguar llegaría, si tuviera éxito, demasiado tarde. Los demás contrincantes no tienen tampoco mucho que hacer contra ellos.

PARRILLA DE SALIDA

61. M. Baldi-K. Acheson Sauber Mercedes C10 1 13 385	1. J. Lammers-P. Tambay Jaguar XJR-11 Turbo 1 12 927
23. J. Bailey-A. G. Scott Nissan R89C 1 13 473	62. J. L. Schlessler-J. Mass Sauber Mercedes C10 1 13 471
7. B. Wollek-F. Jelinski Porsche Joest 962 C 1 14 798	3. D. Jones-A. Ferté Jaguar XJR-11 Turbo 1 13 824
37. J. Dumfries-J. Watson Toyota 89 CV 1 15 566	14. B. Bell-T. Needell Porsche Lloyd 962 GTI 1 15 243
22. T. Thyrring-W. Taylor Spice SE89 C1 1 16 337	21. R. Bellm-E. Salazar Spice SE89 C1 1 16 324
15. J. Weaver-D. Hunt Porsche Lloyd 962 GTI 1 16 627	2. Nielsen-Wallace Jaguar XJR-9 1 16 528
18. D. Leslie-B. Redman Aston Martin 1 17 961	17. W. Hoy-J. Dauer Porsche Dauer 962 C 1 17 954
8. E. Pescarolo-J. L. Ricci Porsche Joest 962 C 1 18 579	101. F. Vélez-N. Adams Spice SE89 C2 1 18 389
201. D. Kennedy-P. Dieudonné Mazda 676 B 1 18 837	13. P. Fabre-H. Regout Cougar Porsche 1 18 746

Etcétera, hasta 36 clasificados

CLASIFICACION FINAL

1.º M. Baldi-K. Acheson (Sauber Mercedes C10), 480 kilómetros, 115 vueltas en 2 horas 41'37", a un promedio de 178,872 kilómetros por hora. 2.º B. Wollek-F. Jelinski (Porsche Joest 962 C), a 1'17"042. 3.º J. L. Schlessler-J. Mass (Sauber Mercedes C10), a 1 vuelta. 4.º D. Leslie-B. Redman (Aston Martin), a 3 vueltas. 5.º J. Lammers-P. Tambay (Jaguar XJR-11 Turbo), a 4 vueltas. 6.º J. Pareja-W. Brun (Porsche Brun 962 C), a 5 vueltas. 7.º P. Fabre-H. Regout (Cougar Porsche), a 6 vueltas. 8.º F. Vélez-N. Adams (Spice SE89 C2), a 6 vueltas. Primero en categoría C2. 9.º U. Schafer-W. Lechner (Porsche Brun 962 C), a 7 vueltas. 10.º J. Almeras-J. M. Almeras (Porsche Almeras 962 C), a 7 vueltas. Etcétera, hasta un total de 22 clasificados.

ASI VA EL CAMPEONATO

PILOTOS: 1.º J. L. Schlessler, 67 puntos. 2.º M. Baldi, 60. 3.º K. Acheson, 55. 4.º B. Wollek, F. Jelinski y J. Mass, 47. 5.º J. Lammers y P. Tambay, 23. 6.º J. Pareja, 18. 7.º O. Larrauri, 17. 8.º J. Nielsen y A. Wallace, 14. 9.º P. Fabre, 12. 10.º J. Dumfries, 11. Fermín Vélez y Nick Adams encabezan la categoría C2 con 80 puntos. EQUIPOS: 1.º Sauber Mercedes, 75 puntos. 2.º Porsche Joest, 47. 3.º Jaguar, 31. 4.º Porsche Brun, 23. 5.º Toyota, 17. 6.º Nissan, 13. 7.º Courage Competition, 12. 8.º Aston Martin y Spice Engineering, 10. 9.º Porsche Lloyd, 8. 10.º Porsche Kremer, 6. Chamberlain Engineering es primero en categoría C2 con 80 puntos.



TEAM REPSOL-NISSAN SIEMPRE EN CABEZA.

Después de nuevas jornadas de esfuerzo y riesgo. Después de participar en la VII Baja Aragón, el TEAM REPSOL-NISSAN y sus pilotos PRIETO-JUNCOSA, con PATROL, han demostrado, sobre el terreno, su condición de líderes.





EL PROFESOR MAS TRANQUILO

DESPUES de haber conseguido una hermosa victoria en el Grand Prix de Francia, me despedí a la francesa, discretamente, si se puede decir así. Decidí tomarme unos breves momentos de evasión, sin dirección ni teléfono, necesitaba prepararme para la carrera de Inglaterra. Silverstone es un circuito donde se corre a una velocidad media de 250 kilómetros a la hora y en el que se llega a alcanzar una velocidad máxima de 320 kilómetros a la hora. Por tanto, resulta necesario ajustar la máquina con gran precisión. Yo me encontraba en gran forma y con bastante moral cara a la carrera. No contaba con el coche de reserva, que en esta ocasión le correspondía a Senna, pero, al igual que él, disponía de una nueva caja de velocidades transversales y la nueva suspensión trasera combinada. Estas innovaciones fueron la causa de todos los problemas que tuve en este Gran Premio.

En los entrenamientos de la mañana del viernes, me tocó parar enseguida, ya que se produjo un escape de aceite. Tengo que aclarar que después de la ruptura del motor de Senna en Canadá y la posterior que sufrió en el Gran Premio de Francia, los McLaren han sido equipados con un tanque de aceite suplementario que les permite aumentar la capacidad del lubricante. Este pequeño tanque está dividido en dos y uno de ellos fue el que tuvo la fuga. Pero los problemas no se terminaron aquí, por la tarde le tocó el turno a la caja de velocidades. Unos problemas que eran desconcertantes, ya que me resultó completamente imposible hacer un solo cambio correcto de segunda a tercera durante todas las clasificaciones. Para colmo de males, todos los demás cambios de velocidad eran tan lentos que en cada ocasión el motor perdía velocidad. Al final, tan sólo logré el quinto tiempo. La solución a los problemas del cambio no resultaba fácil de encontrar. Gordon Murray y su equipo decidieron que los problemas debían venir de un mal montaje o en todo caso de un mal alineamiento de las piezas de la transmisión. Esa era la verdadera causa de nuestro problema, ya que en las últimas pruebas libres que habíamos realizado se

había modificado la parte trasera de la caja. Era innegable que había alguna relación entre esta modificación y la instalación de los dos tanques de aceite. Tuvimos una reunión esa misma noche en la que se tomó la decisión de mantener las nuevas transmisiones en nuestra máquina, a continuación se enviaron las correspondientes órdenes a la fábrica de Woking. El sábado por la mañana, el vehículo ya estaba equipado con un sistema de tanque de aceite que ya se había probado en las preliminares de Silverstone, este sistema se



La nueva victoria de Alain Prost lo distancia considerablemente de Senna.

montó también en el coche de Senna y en el de reserva. Pero cuando Ayrton estaba probando una tercera solución, tuvo que detenerse con el motor roto. Esta rotura nos dio la pista a seguir para encontrar la solución.

Yo comencé a correr con el tanque lleno y los ajustes de suspensión modificados en la parte delantera, con nuevos amortiguadores. Pero la máquina sobrevivía demasiado y después de 45 minutos cambié los ajustes de los amortiguadores, volviendo a los anteriores reglajes. Durante los entrenos, y cuando estaba realizando mi mejor vuelta, tuve problemas con los embragues hidráulicos, y este pequeño problema me restó un tiempo importante en todos mis cambios de velocidades.

Durante el calentamiento todo funcionaba a la perfección y el problema que nos había complicado se solucionó cuando nuestros mecánicos fabricaron un circuito de aceite que parecía funcionar sin problemas. La elección de los neumáticos no me resultó muy difícil y, tras varias pruebas, me decidí por unos «cuatro C» semiblandos.

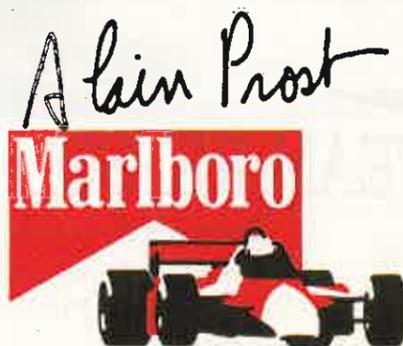
Iniciada la carrera, tuve una partida excelente, pero Senna, de repente, se

puso a mi altura, menos mal que lo vi a tiempo, lo que me permitió dar un volantazo que nos salvó a los dos. En la duodécima vuelta, Senna salió de la pista por un problema de caja de velocidades, aunque de esto no estoy del todo seguro. En las primeras vueltas vi que el bueno de Ayrton estaba irritado y lo vi cometer dos o tres tonterías que me hicieron temer una gran metida de pata, como más tarde ocurrió.

Todo se jugó, en realidad, en la segunda mitad de la carrera. Había necesitado cuarenta y dos vueltas para lograr una separación algo significativa de Mansell, unos diez segundos, pero al parecer fueron insuficientes para protegerme de todas las sorpresas. Cuando en la vuelta 43 Mansell paró para cambiar sus desinchados neumáticos, hizo que volviera a pista 54 segundos por detrás, lo que me permitía a mí también parar en el box para cambiar neumáticos. Pero mi parada duró más de lo estimado, y tuve que reincorporarme a la carrera con sólo 12 segundos de ventaja sobre Mansell. Pero este inconveniente se solucionó pronto, puesto

que las nuevas gomas transformaron mi coche otra vez en una máquina extraordinaria.

Como pueden imaginarse, esta victoria, la trigésimo octava de mi carrera, supone mucho. En primer lugar, porque me permite tener un capital de puntos considerable, 47, 20 más que mi rival. La segunda razón radica en que he conseguido tranquilizar a la escudería McLaren, y a Honda, que tanto trabajo ha empleado en la puesta a punto de nuestra nueva caja de velocidades.



RAID PEKIN-PARIS

MISION CUMPLIDA

OCHENTA y dos años después, el veterano Itala, que en 1907 unió las ciudades de París y Pekín en un apasionante viaje, lo ha vuelto a repetir, demostrando que está en plena forma después de recorrer durante tres meses de marcha 22.000 kilómetros. Lógicamente, en esta ocasión no se trataba de una competición deportiva, como lo fue en su día; era un viaje en el que además de hacer el recorrido con el veterano Itala, que lo hizo hace casi un siglo, el objetivo principal era llevar un mensaje de amistad a los once países por los que pasaba la expedición. El vehículo protagonista de esta

hazaña es una de las piezas más interesantes del museo de Turín; Fiat se encargó de ponerlo a punto y listo para la larga travesía. Además de este coche, la caravana estaba formada por nueve vehículos de apoyo y veinticinco personas. Tanto los automóviles como sus ocupantes estaban perfectamente preparados, pues casi cien años después las condiciones de viaje han sido muy duras.

FORMULA 1

ALBORETO, CON LOLA

EN el próximo Gran Premio de Alemania, Michele Alboreto tendrá otra vez coche. Para lo que queda de temporada, después de sus diferencias con Ca-

mel y su salida de Tyrrell, el piloto italiano conducirá un Lola al lado de Philippe Alliot. A la espera de que se inicie el próximo Gran Premio, Alboreto ya está probando su nueva montura en Hockenheim.

RALLYE DE ORENSE

NADA DECIDIDO

EL Tribunal de Apelación de la Federación Española de Automovilismo ha aceptado, a petición del equipo Blaupunkt-BMW, revisar el acta que anulaba el tramo F-2 del Rallye de Orense. Este tramo es decisivo en el resultado final de la carrera, y en caso de no anularse, el vencedor sería Josep Bassas con el BMW M-3. La apelación presentada por BMW tiene muchas probabilidades de prosperar, ya que estiman que la reclamación del equipo Ford se hizo sin la forma y las maneras adecuadas.



Boxes

TRES Daihatsu Feroza han copado las primeras posiciones de la sexta edición del Raid de Cerdeña, una prueba en la que, pese a la dureza del recorrido, 141 equipos, de los 179 que tomaron la salida, lograron llegar a la meta. Después de seis horas y media de pruebas especiales, Barocelli-Simoni lograban imponerse por tan sólo treinta y seis segundos a los hermanos Bertolini, que tuvieron que conformarse con la segunda plaza después de haber vencido en las tres últimas ediciones.

EN las proximidades del circuito checoslovaco de Brno, en el que estaban preparando el próximo Gran Premio, «Champi» Herreros y «Santi» Rabasa sufrieron un accidente de tráfico. El accidente se saldó con cortes para Herreros, la rotura de nariz y muñeca de su novia y la fisura de una vértebra que sufrió la mujer de Rabasa, mientras él resultaba ileso.

DEL 1 al 6 de agosto, el Circuito de Paesa va a ser el escenario del Campeonato de Europa de Automodelismo en la categoría de Fórmula. Esta es la primera vez que se le concede a España la organización de una prueba tan prestigiosa. Han confirmado su participación todos los equipos europeos.

EXCELENTE actuación del equipo Pegaso en la prueba disputada en Nurburgring, puntuable para el Campeonato de Europa de la especialidad. Cañellas consiguió la primera posición en la Clase A, mientras que Escavias, terminó también entre los diez primeros.

EL EQUIPO BLAUPUNKT BMW

VENDE

**BMW M3 GRUPO A
ULTIMAS ESPECIFICACIONES
TOTALMENTE REVISADO**

Contactar Sr. Ramón Bassas
Tel. (93) 804 09 49 - Fax (93) 889 14 81



Carlos Cardús ganó a "Tiriti" Cardús



J. M. CASANOVAS

CARLOS Cardús resucitó de sus cenizas. **Carlos Cardús** enterró su leyenda negra. Carlos Cardús demostró que, aparte de un corazón de oro, tiene **cabeza e inteligencia**.

Con la mano en el corazón debemos confesar que deseábamos escribir este artículo, pero dudábamos que jamás pudiera ver la luz. Había tenido tanta desgracia, le habían hundido tanto, que parecía imposible que pudiera levantar cabeza. Por todo ello, la victoria de Cardús en Le Mans nos sabe a gloria.

Hace un año, a estas alturas, en el circuito Paul Ricard se confirmaba el divorcio **Nieto-Cardús**. Terminaba una relación que comenzó con cariño de padre y acabó con odio y rencor. Por aquel entonces Carlos era un hombre roto, un piloto acabado, un deportista humillado. Nadie apostaba por él, nadie confiaba en su futuro.

Nadie menos **Silvia**, su compañera, amiga y casi mánager. Nadie menos **Ricardo Fargas**, maestro, consejero y guía. Carlos tuvo que partir de cero, casi diríamos de menos cero. Afortunadamente, **Honda** no le dio la espalda como tantos otros y no le perdió la confianza. Le costó encontrar dinero, muchos patrocinadores le cerraron la puerta y pudo más la ilusión y la confianza en sí mismo que otra cosa.

La verdad es que otro en su lugar hubiese **arrojado la toalla**. Sabemos lo que ha sufrido y lo mal que lo ha pasado. Conocemos sus llantos y penas de clínica en hospital. Muchos amigos le recomendaron que se olvidara de las motos.

¡Quién te lo iba a decir, Carlos! Hoy, el olvidado, el desafortunado, el preocupado es Joan Garriga, y tú luchas para conseguir el **Subcampeonato del Mundo**. Se han cambiado los papeles. Así es el deporte. Has roto con tu pasado y has conseguido demostrar que, además de un piloto rápido, eres un **piloto ganador**. Has conseguido escapar de la sombra de Sito Pons que tanto te ha eclipsado. Has conseguido **ganar un Gran Premio a lo campeón**, de principio a fin, aguantando la presión de los rivales.

Carlos Cardús ha ganado a «Tiriti» Cardús. Has madurado, has ganado en experiencia, has conseguido una escudería a tu medida. Si Cornu y Roth han comenzado a ganar carreras a los 35 años, a ti te queda un mundo por delante. Con Sito en 500, **en 1990 puede sonar tu hora**.

Pd. — Carlos, no cambies, no te dejes deslumbrar por los que al calor de las victorias vuelven a tu lado. Sigue con los tuyos, por tu camino, sin pensar en la galería. Enterras un pasado al que no debes volver. Las motos no son un juego, son tu vida, tu profesión y tu razón de ser.

Ojalá todas las noticias fuesen tan ciertas como ésta.

White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel gratis.

Para 2 personas y a elegir entre más de 900 en el mundo.

WHITE HORSE le ofrece una promoción que cuesta creer pero que es totalmente cierta.

Una promoción en la que, sin sorteos ni concursos, el comprador de cada botella de WHITE HORSE puede disfrutar de 3 noches gratuitas para 2 personas en habitación doble a elegir entre más de 900 hoteles en el mundo, especialmente seleccionados para usted.

Para conseguirlos sólo hace falta: tener más de 18 años, enviar a P.E. White Horse apartado 93 - 08950 ESPLUGUES-BARCELONA, antes del 31 de diciembre de 1989, la contractiqueta de la botella junto con sus datos; y que las dos personas realicen cada día, en el hotel elegido, el desayuno y una comida (almuerzo o cena) que deberán abonar a los precios oficiales.

La contractiqueta, donde figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Ylzarbe, S.A.", se separa fácilmente sumergiendo la botella en agua.

Por correo usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, y un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción.

Los Vales son acumulables hasta un máximo de 9 noches.

Entonces sólo tendrá que elegir las fechas y efectuar su reserva por teléfono para disfrutar de sus noches White Horse.

Si desea más información consulte los collarines de la promoción, pregunte en cualquier establecimiento del sector o llame al teléfono (91) 552 62 71.

Representante exclusivo para España Francisco Quintana Ylzarbe, S.A.



3 Y 5 PUERTAS

Citroën AX GT ¡Genial!



Aire acondicionado en opción.

EL AX GT DEJA A SU COMPETENCIA EN CUADRO

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

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

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

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

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

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

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

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



 Citroën AX GT

COCHES DE ALQUILER: COMO ELEGIR MEJOR

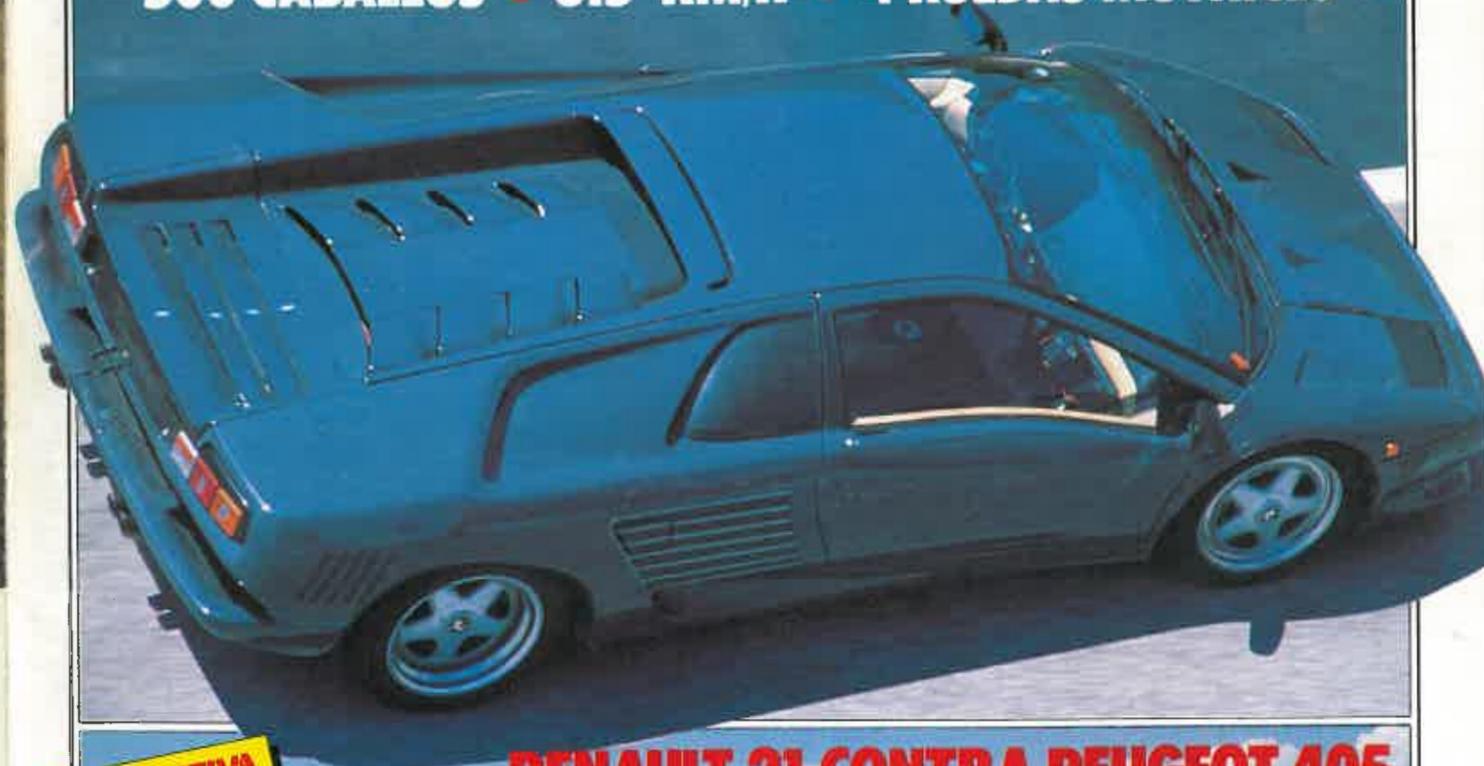
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

29 de julio de 1989 • Núm. 301 • 275 ptas.

EXCLUSIVA

LAMBORGHINI DIABLO

500 CABALLOS • 315 KM/H • 4 RUEDAS MOTRICES



RENAULT 21 CONTRA PEUGEOT 405

COMPARATIVA AUTOMÁTICOS



PRUEBAS

FORD SIERRA CON EL NUEVO MOTOR DOHC
MAZDA 626 CUATRO RUEDAS DIRECTRICES



8 413042 641506

00301



COLECCIONABLE
12
RESTAURANTES DE CARRETERA
MOTOR 16